

# POSUDEK

na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí  
podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění

## D6 – Karlovarský kraj



### **Zpracovatel posudku:**

**Ing. Radek Přílepek**

**Bydlinského 871**

**391 01 Sezimovo Ústí**

**telefon: 602 539 541**

**rozhodnutí o udělení autorizace č.j. 31547/5291/OPVŽP/02**

**autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 15886/ENV/16**

### **Spolupráce:**

**RNDr. Milan MACHÁČEK,**

**Holíkova 3834/71, 586 01 Jihlava**

**Telefon: 603 891 284**

**osvědčení č.j. 6333/246/OPV/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 90668/ENV/2016**

**autorizovaná osoba k provádění posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění**

**pozdějších předpisů**

**rozhodnutí o udělení autorizace č.j. 2396/630/06**

**autorizace prodloužena rozhodnutím č.j. 92226/ENV/11, 3152/630/11, 2882/ENV/17, 154/630/17**

**autorizovaná osoba k provádění hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění**

**pozdějších předpisů**

**rozhodnutí o udělení autorizace č.j. MZP/2018/610/3550**

**červen 2019**

## **Prohlášení:**

Posudek jsem zpracoval jako držitel rozhodnutí o udělení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku č. j. 31547/5291/OPVŽP/02, vydaného Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle § 19 odst. 6 a § 21 písm. i) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 11. 11. 2002. Autorizace byla prodloužena rozhodnutím č. j. 15886/ENV/16 ze dne 31. 3. 2016.

Dále prohlašuji, že jako zpracovatel posudku jsem se nepodílel na vypracování žádné části dokumentace hodnotící předkládaný záměr, ani nepůsobil v době jejího vypracování jako konzultant nebo poradce zpracovatele dokumentace, popřípadě oznamovatele posuzovaného záměru.

Na zpracování posudku se dále podílel RNDr. Milan Macháček, jako osoba autorizovaná k provádění posouzení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to dílčím posouzením - Posudek na hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/92 Sb., které je uvedeno v příloze tohoto posudku; dále zpracováním relevantních částí posudku ve vztahu k vlivům na faunu a floru. Dále prohlašuji, že ani tato autorizovaná osoba se nepodílela na vypracování žádné části dokumentace hodnotící předkládaný záměr, ani nepůsobila v době jejího vypracování jako konzultant nebo poradce zpracovatele dokumentace, popřípadě oznamovatele posuzovaného záměru.

Datum: 24. 6. 2019

Podpis:

## ÚVOD

Předkládaný posudek byl zpracován podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění k dokumentaci o hodnocení vlivů záměru „D6 – Karlovarský kraj“ na životní prostředí, a to na základě písemné smlouvy s Ministerstvem životního prostředí ze dne 15. května 2019 č. evid. 190109.

Zpracovaný posudek je vyhotoven podle požadavku § 9 a dle rozsahu přílohy č. 5 zákona č. 100/2002 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

## **Předána byla následující vyjádření:**

### **Vyjádření obdržená ve smyslu § 8 odst. 3 (vyjádření k dokumentaci)**

Ke zveřejněné dokumentaci obdržel příslušný úřad následujících 10 vyjádření:

#### **A/ Vyjádření dotčených správních úřadů a územně samosprávných celků:**

1. Magistrát města Karlovy Vary, odbor životního prostředí ze dne 6. 3. 2019, č.j.: 808/OŽP/2019
2. Statutární město Karlovy Vary, odbor rozvoje a investic ze dne 12. 3. 2019, č.j.: 368/ORI/19/Ri/52.1
3. Město Bochov ze dne 21. 3. 2019, č.j.: MUBO/694/2019
4. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, , správa CHKO Slavkovský les ze dne 11. 3. 2019, č.j.:SR/0139/SL/19 - 2
5. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem ze dne 22. 3. 2019, č.j. ČIŽP/44/2019/2605
6. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech ze dne 25. 3. 2019, č.j. KHSKV 1868/2019/HOK/Vrb
7. Karlovarský kraj ze dne 7. 3. 2019
8. Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 7. 3. 2019
9. Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zříděl ze dne 20. 3. 2019

#### **B/ Vyjádření veřejnosti:**

1. M. W. ze dne 24. 3. 2019

### **Výchozí podklady**

Podklady pro zpracování posudku byly zejména:

- Dokumentace záměru „D6 - Karlovarský kraj“, zpracovaná dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., v platném znění (Ládyš L. a kol., 01/2019).
- Výše uvedená vyjádření dotčených správních úřadů, územně samosprávných celků a veřejnosti.
- Korespondence příslušného úřadu (Ministerstva životního prostředí) v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí.
- Veřejné projednání dokumentace ze dne 17. 4. 2019.
- Místní šetření, seznámení s umístěním záměru včetně prohlídky širšího okolí.
- Pořízená fotodokumentace umístění záměru a okolí.
- Diskuse se zástupcem investora.
- Doplnující informace zpracovatele dokumentace.
- Platná legislativa, normy a ostatní předpisy vztahující se k posuzovanému záměru.
- Mapové a jiné podklady.

## **OBSAH:**

I.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE: .....	- 5 -
II.	POSOUZENÍ DOKUMENTACE.....	- 8 -
II.1.	ÚPLNOST DOKUMENTACE.....	- 8 -
II.2.	SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ.....	- 10 -
II.3.	POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	- 37 -
II.4.	HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE.....	- 38 -
III.	POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	- 39 -
IV.	POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ.....	- 41 -
V.	VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI.....	- 42 -
VI.	CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ .....	- 50 -
VII.	NÁVRH STANOVISKA .....	- 51 -
	PŘÍLOHY: .....	- 77 -
	PŘÍLOHA Č. 1: KOPIE VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCH VE SMYSLU § 8 ODSŤ. 3 (VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI).....	- 77 -
	PŘÍLOHA Č. 2: POSOUZENÍ NATUROVÉHO HODNOCENÍ DLE § 45I PLATNÉHO ZNĚNÍ ZÁK.Č. 114/1992 SB. (RNDR. MILAN MACHÁČEK, ČERVEN 2019).....	- 96 -

# I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE:

## I.1. Název záměru:

D6 - Karlovarský kraj

## I.2. Kapacita (rozsah) záměru:

Pro účely posouzení vlivů na životní prostředí je záměr charakterizován následujícími údaji o rozsahu a kapacitě:

Posuzovaný záměr „D6 – Karlovarský kraj“ zahrnuje čtyři dílčí úseky (stavby) dálnice D6 na území Karlovarského kraje. Ve směru od hranic Karlovarského kraje ke Karlovým Varům se jedná o tyto úseky:

D6 Knínice - Bošov, D6 Žalmanov - Knínice, D6 Olšová Vrata - Žalmanov, D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata.

Celková délka posuzované trasy je 30,211 km. Hlavní trasa budoucí komunikace je navržena v kategorii D 25,5/100, s výjimkou části trasy v úseku od Karlových Varů směrem na Olšová Vrata v délce 5,49 km, kde je komunikace navržena v kategorii S 22,5/80.

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

<b>Kraj:</b>	Karlovarský
<b>Obec:</b>	Vrbice, Čichalov, Verušičky, Žlutice, Bochov, Stružná, Andělská Hora, Karlovy Vary
<b>Katastrální území:</b>	Vrbice u Valče, Mokrý u Chyší, Skřipová, Týniště, Štoutov, Verušičky, Čichalov, Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova, Bochov, Horní Tašovice, Stružná, Žalmanov, Andělská Hora, Olšová Vrata, Drahovice, Karlovy Vary

## I.4. Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

## I.5. IČ oznamovatele: 65993390

## I.6. Sídlo (bydliště) oznamovatele:

Na Pankráci 546/56  
140 00 Praha 4

**Oprávněný zástupce oznamovatele:**

jméno: Ing. Pavol Kováčik, PhD., MBA  
Generální ředitel ŘSD ČR  
Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 546/56  
140 00 Praha 4

Bc. Lukáš Hnízdil  
Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Závod Karlovy Vary  
Závodní ul. 369/82  
360 06 Karlovy Vary 6  
tel.: +420 353 240 210

## **Průběh posuzování:**

1. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů pro záměr „D6 – Karlovarský kraj“ bylo zpracováno společností EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Liborem Ládyšem v červenci 2018
2. Zjišťovací řízení zahájeno dopisem Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy III dne 21. 8. 2018. Zjišťovací řízení ukončeno závěrem zjišťovacího řízení vydaným Ministerstvem životního prostředí dne 19. 10. 2018. V závěru zjišťovacího řízení Ministerstvo životního prostředí uvedlo, že: Záměr „D6 - Karlovarský kraj“ naplňuje dikci bodu 47 (Dálnice I. a II. třídy), kategorie I, přílohy č. 1 k zákonu, a to jako záměr dle § 4 odst. 1 písm. a), a proto bude posuzován dle citovaného zákona.
3. Dokumentace záměru podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů pro záměr „D6 - Karlovarský kraj“ byla zpracována společností EKOLA group, spol. s r.o., Ing. Liborem Ládyšem v lednu 2019.
4. Dokumentace zveřejněna dopisem Ministerstva životního prostředí dne 14. 2. 2019.
5. Zpracováním posudku pověřen dne 2. 4. 2019 Ministerstvem životního prostředí Ing. Radek Přílepek, držitel rozhodnutí o udělení autorizace ke zpracování dokumentace a posudku čj. 31547/5291/OPVŽP/02, prodloužení autorizace č.j. 15886/ENV/16 ze dne 31.3.2016.
6. Veřejné projednání Dokumentace se konalo dne 17. 4. 2019.
7. Posudek předán Ministerstvu životního prostředí dne 24. 6. 2019.



## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

### II.1. Úplnost dokumentace

Předložená dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí pro záměr „D6 - Karlovarský kraj“, byla zpracovatelem posudku podrobně prostudována a porovnávána s přílohou č. 4, zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Dokumentace je zpracována v následujícím členění:

#### A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

#### B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

- I. Základní údaje
- II. Údaje o vstupech
- III. Údaje o výstupech

#### C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

- I. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území
- II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, ...
- 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

#### D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

- 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 (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), 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
- 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
- III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů
- 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. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí
  - VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace
- E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU  
F. ZÁVĚR  
G. VŠEOBECNÉ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU  
H. PŘÍLOHY

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedené členění dokumentace plně respektuje přílohu č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, názvy kapitol jsou v souladu s přílohou č. 4 a jejich věcná náplň je naplněna.*

*Dokumentace je zpracována na nadprůměrné úrovni vzhledem k posuzovanému záměru v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a splňuje jeho základní požadavky. Obsah a rozsah dokumentace odpovídá charakteru posuzovaného záměru a jeho možným vlivům na okolní prostředí. Dokumentace je zpracována přehledně, je dodržen sled jednotlivých částí, kapitol a subkapitol podle přílohy č. 4 citovaného zákona. Věcná náplň odpovídá požadavkům zákona. Kladně hodnotíme zařazení kapitoly vypořádání požadavků závěru zjišťovacího řízení, kde jsou komentována veškerá vyjádření ke zpracovanému oznámení záměru.*

*Posouzení úplnosti a správnosti dokumentace podle jednotlivých částí dokumentace včetně použitých metod hodnocení podle přílohy č. 4 citovaného zákona je dále rozvedeno v následující části posudku.*

*Předloženou dokumentaci hodnotíme jako úplnou ve smyslu citovaného zákona a není třeba do ní nic doplňovat.*

## **II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení**

Hodnocení věcného obsahu je zpracovateli posudku dále provedeno ve sledu dle vzorové osnovy dokumentace, tedy v souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

**Část A** – Zpracovatel dokumentace zde provedl identifikaci oznamovatele (investora).

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Část A předložené dokumentace je zpracována přehledně a odpovídajícím způsobem.*

### **Část B Údaje o záměru**

#### **B.I. Základní údaje**

Zpracovatel dokumentace zde uvedl základní údaje o záměru. Posuzovaná dokumentace se zabývá hodnocením D6 - Karlovarský kraj.

Záměr je charakterizován následujícími údaji o rozsahu a kapacitě:

Posuzovaný záměr „D6 – Karlovarský kraj“ zahrnuje čtyři dílčí úseky (stavby) dálnice D6 na území Karlovarského kraje. Ve směru od hranic Karlovarského kraje ke Karlovým Varům se jedná o tyto úseky:

D6 Knínice - Bošov, D6 Žalmanov - Knínice, D6 Olšová Vrata - Žalmanov, D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata.

Celková délka posuzované trasy je 30,211 km. Hlavní trasa budoucí komunikace je navržena v kategorii D 25,5/100, s výjimkou části trasy v úseku od Karlových Varů směrem na Olšová Vrata v délce 5,49 km, kde je komunikace navržena v kategorii S 22,5/80.

Zpracovatel dokumentace v kapitole rovněž komentoval předpokládaný termín zahájení realizace záměru, je uveden výčet dotčených územně samosprávných celků a zařazení záměru do příslušné kategorie dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., včetně výčtu navazujících správních rozhodnutí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K části B.I. lze souhrnně konstatovat, že technické řešení připravované výstavby dálnice D6 na území Karlovarského kraje tak, jak je navrženo je vyhovující a odpovídá požadavkům legislativy. Z textu je patrné, že jde o výsledek dlouhodobé přípravy záměru a podoba vyjadřuje maximálně možný technický kompromis s požadavky ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Popis technického a technologického řešení je zpracován velmi podrobně, což je dáno i stavem přípravy posuzovaného záměru, který má ve třech úsecích ze čtyřech vydána rozhodnutí o umístění stavby. Snahou autora bylo minimalizovat negativní dopady do jednotlivých složek životního prostředí, na což reaguje řadou opatření a podmínek k prevenci, vyloučení, snížení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí uvedených v této kapitole. Kapitola je zpracována přehledně, odborně, a to formou, která je plně dostačující pro objektivní charakteristiku stavebně technického a technologického řešení záměru. Na druhé straně je nutno konstatovat, že ne všechna opatření, prezentovaná v závěru kapitoly B.I.6, mohou být přímou součástí záměru; z tohoto důvodu (mimo opatření přímo vyplývající ze zákona), jsou některá z nich rovněž použita do návrhu závazného stanoviska.*

## **B.II. Údaje o vstupech**

### **Půda:**

Záměr D6 - Karlovarský kraj bude v převážné míře realizován na zemědělsky obhospodařovaných pozemcích chráněných jako zemědělský půdní fond (ZPF). Záměrem budou rovněž dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL).

Posuzovaný záměr si vyžádá zábor ZPF o celkové výměře 127,11 ha trvalého záboru a 38,02 ha dočasného záboru. Navrhovaný záměr si vyžádá zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (ploch PUPFL) o celkové výměře 26,261 ha trvalého záboru, 9,924 ha dočasného záboru nad 1 rok trvání a 3,878 ha dočasného záboru do 1 roku.

Navrhovaný záměr bude zasahovat do vodních ploch o celkovém rozsahu cca 1,6218 ha trvalého záboru, 1,0394 ha dočasného záboru nad 1 rok a 0,3 ha dočasného záboru do 1 roku.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Vzhledem k tomu, že se jedná o liniovou stavbu, je zřejmé, že se nelze záboru půd vyhnout, hlavním cílem výstavby dálnice D6 je omezení střetů s obytnou zástavbou a z toho vyplývajících vlivů na ni, včetně vlivu na bezpečnost a zdraví obyvatel, z těchto důvodů je možné akceptovat popsany zábor ZPF a PUPFL. Akceptování záboru je doloženo i již vydanými souhlasmi s trvalým a dočasným odnětím pozemků ze ZPF pro jednotlivé úseky, které vydalo MŽP v letech 2007 – 2009. Z pohledu záboru PUPFL bude nutné v rámci další přípravy záměru, souhlasu s trvalým a dočasným odnětím pozemků určených k plnění funkcí lesa pro jednotlivé stavby ještě získat.*

*Z uvedeného výčtu není zcela zřejmé, o jaké vodní plochy z hlediska deklarovaných záboru jde. V kapitole Dokumentace týkající se VKP není zmíněn žádný rybník, z grafické dokumentace nevyplývá zásah do žádného rybníka nebo reálné vodní plochy. Zřejmě jde o nesoulad evidenčních údajů dle katastru nemovitostí se stavem v terénu.*

*Z pohledu variantního řešení jsou odlišnosti pouze u MÚK Bochov, kdy u varianty A jde pouze zábor ZPF, u varianty B jde i o zábor PUPFL v rozsahu cca 1 ha, což je z hlediska vlivů na životní prostředí méně příznivá varianta.*

### **Voda:**

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace. Pitná voda bude do prostoru staveníšť dovážena v plastových lahvích nebo barelech. Technologická voda bude spotřebována pro klopení betonu během tuhnutí, klopení rozestavěných částí stavby, ploch deponií zemin, komunikací apod. jako ochrana proti nadměrnému prášení, očištění vozidel a stavebních strojů.

Provoz samotné dálnice D6 nebude vyžadovat za běžných podmínek potřebu pitné ani požární vody. Bude spotřebovávána pouze voda na čištění vozovky. V rámci odpočívek bude vznikat potřeba vody pro sociální zázemí odpočívek a pro čištění odpočívek.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Podkapitola odpovídá posuzované investici, pro výstavbu a provoz komunikací obecně není potřeba velkého množství vody, která by musela být dovážena a byla tak zdrojem dalšího ovlivnění okolí jak při jejím získávání, tak přepravě. Podkapitola obsahuje potřebné údaje, které postačují k vyhodnocení vlivů záměru.*

### **Ostatní přírodní zdroje:**

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, pohonné hmoty apod.

Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot, olejů a maziv pro mechanismy údržby dálnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedené druhy surovin potřebné pro výstavbu a provoz jsou v souladu s obdobnými záměry, přesné vyčíslení potřeby jednotlivých surovin bude známo po zpracování detailního projektu pro provedení stavby. K této části není ze strany zpracovatelů posudku připomínek.*

### **Energetické zdroje:**

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

Provoz záměru bude vyžadovat spotřebu elektrické energie na provoz systémů SOS a DIS, mýtného portálu a automatického sčítání dopravy. Pro odpočívku Verušičky vlevo bude zřízena nová trafostanice s napojením na stávající vedení VN.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedené energetické zdroje potřebné pro výstavbu a provoz jsou v souladu s obdobnými záměry, k této části není ze strany zpracovatelů posudku připomínek.*

### **Biologická rozmanitost**

Záměr D6 – Karlovarský kraj se v předmětném území dotýká převážně plochy polních monokultur, které jsou intenzivně využívány k pěstování kulturních plodin a na které nejsou výhradně vázány některé z druhů vyskytujících se v okolí. Zasahuje však i do cennějších biotopů, ke kterým patří zejména některé mokřadní luční plochy a lesní porosty. Důležitá je z pohledu záměru skutečnost, že záměr zasahuje převážně do méně hodnotných biotopů, v případě hodnotnějších biotopů pak pouze do jejich méně reprezentativních částí. Všechny dotčené biotopy jsou pak ve větším poměru zastoupeny mimo plochu záměru.

Tam, kde záměr kříží hodnotnější přírodní biotopy (v území se jedná zejména o travnaté plochy, lesní okraje, plochy křovin a mokřady), dojde pouze k lokálnímu ovlivnění druhů. 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. Vždy se jedná o zásah dotýkající se poměrově menší plochy a současně biotopu zastoupeného výrazně více i v okolí (tj. nejen na ploše záměru).

Dále je připomenut význam záměru k podpoře biodiverzity – násypy, svahy

komunikace, výsadba dřevin, kontext zmírnění izolace některých biotopů či prvků.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Kapitola by měla vyjádřit zejména kvalitativní nároky na přírodní biotopy, případně i na základě provedených průzkumů i plošné nároky, biotopová skladba je uváděna v rámci přílohy č. 5 Biologické hodnocení záměru spolu s návrhy opatření k vyloučení či zmírnění negativních vlivů. V textu přílohy je místně vyjádřena poloha některých přírodních biotopů vůči posuzované stavbě, mohlo být doloženo mapovým podkladem. Jsou navrženy i dílčí úseky, ve kterých je podíl přírodních biotopů patrný. Jinak bez připomínek.*

#### **Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu:**

Nároky na silniční síť v blízkém okolí ve fázi výstavby záměru D6 – Karlovarský kraj budou vznikat především v důsledku přepravy stavebních materiálů na stavbu či převozu zeminy. Jako přepravní a přístupové trasy na stavenišť budou sloužit komunikace stávajícího dopravního systému, který je v předmětné oblasti dostatečně hustý. V maximální možné míře bude využívána vlastní trasa komunikace D6 a manipulační pruhy.

Stávající silnice I/6 a již zprovozněné úseky dálnice D6 zajišťují v rámci vnitrostátních dopravních vztahů především dopravní spojení hlavního města Prahy a středních Čech se západočeskou aglomerací Karlovy Vary – Sokolov – Cheb.

Trasa silnice I/6 je v současné době vedena průtahy několika obcí, kde negativně působí na bezpečnost silničního a pěšího provozu, významně zhoršuje kvalitu životního prostředí v těchto obcích, negativně působí na jejich vzhled a neplní všechny potřebné funkce průtahové komunikace v intravilánu.

Z provedených modelových výpočtů (Technicko-ekonomická studie, SUDOP PRAHA a.s., červen 2013), ze kterých vychází dokumentace EIA, vyplývá, že se D6 - Karlovarský kraj prakticky ihned po svém zprovoznění stane významnou a využívanou dopravní stavbou. Za významný přínos záměru lze považovat i snížení dopravní zátěže v sídlech, zejména v Herstošicích a v Bochově.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Uvedené údaje vycházejí z dopravně-inženýrských podkladů, které jsou součástí dokumentace EIA. Hodnocené časové horizonty odpovídají době plánovaného uvedení do provozu a vzdálenému časovému horizontu, který je ještě možno hodnotit. Ze strany zpracovatelů posudku bez připomínek.*

### **B.III. Údaje o výstupech**

#### **Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží:**

Ovzduší:

Ve fázi výstavby lze očekávat vznik emisí jak z plošných, tak z liniových zdrojů. Bude se jednat o typické zdroje znečištění ovzduší, které působí při jakékoli stavební činnosti. Jedná se např. o pohyb vozidel v prostoru stavby, skládky sypkých materiálů v době výstavby, práce spojené s výstavbou komunikace - skryvkové práce apod.

Ve fázi provozu záměru lze jako bodové zdroje znečištění ovzduší uvažovat provoz čerpacích stanic pohonných hmot na odpočívkách Verušičky vpravo a Verušičky vlevo. Při stanovování emisní charakteristiky posuzovaného zdroje je třeba brát v úvahu pouze emise benzínu, tedy VOC.

Posuzovaná stavba je typem liniového zdroje znečišťování ovzduší. Liniovým zdrojem jsou rovněž přílehlé komunikace v dotčeném území. Znázornění liniových zdrojů znečištění ovzduší ve fázi provozu záměru a vyčíslení emisí bylo provedeno v rozptylové studii, která je součástí dokumentace EIA (příloha č. 3b).

Jako plošné zdroje znečišťování ovzduší byly uvažovány pohyby na odpočívkách Verušičky – vpravo a Verušičky - vlevo a čerpacích stanicích pohonných hmot. Bilance emisí z těchto zdrojů znečištění ovzduší byla vyčíslena a je uvedena v Rozptylové studii, která je přílohou dokumentace EIA (příloha č. 3b).

Voda - Ke znečištění vody 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).

Půda a půdní podloží:

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

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

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedená bilance látek emitovaných do ovzduší je zpracována vyhovujícím způsobem. Řešeno je jak období výstavby, tak i následného provozu. Ze strany zpracovatelů posudku bez připomínek. Problematiku vlivu na ovzduší podrobně popisuje příloha č. 3 (3a Rozptylová studie – etapa výstavby a 3b. Rozptylová studie – etapa provozu) Bajer T., 02/2018.*

*Skutečnosti týkající se možného znečištění vod jsou zpracovány vyhovujícím způsobem v souladu s obdobnými záměry.*

*Popis možných rizik kontaminace půdy a půdního prostředí je dostatečný a vyčerpává všechna rizika spojená se záměrem ve vztahu k této složce životního prostředí. Ze strany zpracovatelů posudku k této kapitole bez připomínek.*

#### **Odpadní vody**

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť (např. z mytí). Množství těchto vod nebude významné.

Dešťové vody v průběhu výstavby budou odváděny do nově budovaných přeložek vodotečí nebo budou zasakovány na povrchu terénu. Řešení likvidace odpadních vod bude v kompetenci zhotovitele stavby a bude provedeno v souladu s platnou legislativou.

Během provozu záměru se předpokládá vznik splaškových odpadních vod pouze

v rámci odpočívky Verušičky vlevo (km 3,0 úseku D6 Knínice - Bošov) a budou splaškovou kanalizací odvedeny na ČOV (SO 351).

Nadále budou vznikat splaškové odpadní vody v rámci sociálního zařízení stávající čerpací stanice Verušičky (po realizaci záměru odpočívka Verušičky vpravo). Jejich odstranění bude i nadále probíhat v souladu s platnou legislativou.

Veškeré vody z hlavní komunikace budou odváděny samostatně (odděleně od vod z přilehlého povodí) středovou kanalizací a budou vypouštěny po předčištění v sedimentačních nádržích do vodotečí.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedená bilance odtoku dešťových vod je zpracována velmi podrobně, vyhovujícím způsobem. Rovněž jsou zmíněny splaškové vody z výstavby. K uvedenému kapitole není ze strany zpracovatelů posudku připomínek.*

#### **Odpady:**

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, která z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neohrozí životní prostředí.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedené odpady odpovídají obdobným záměrům. Je vyhodnoceno období výstavby a zmíněna je i fáze provozu, ze strany zpracovatelů posudku bez připomínek.*

#### **Ostatní emise a rezidua:**

##### Hluk:

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

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Za plošné zdroje hluku lze považovat pohyby na odpočívkách Verušičky vpravo a Verušičky vlevo.

##### 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. Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí.

##### Radioaktivní a elektromagnetické záření

Samotná stavba nebude zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.



### Seismicita

Záměru nebezpečí poškození silnějšími seizmickými otřesy nehrozí.

### Zápach

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude představovat žádné potenciální zdroje zápachu.

### Světelné znečištění

Světelné zdroje budou osazeny pouze na odpočívkách Verušičky, které nelze považovat za významné. Zdrojem světelného znečištění budou rovněž i projíždějící automobily.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Popis uvedený v dokumentaci je ve vztahu k záměru dostatečný, z pohledu hluku jsou shrnuty nejdůležitější údaje, hluk je podrobně řešen přílohou č. 2 předložené dokumentace Akustické posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., duben 2018). Tato část dokumentace se rovněž zmiňuje o vibracích, záření a zápachu, tyto však posuzovaný záměr neprodukuje v takové míře, aby se významně projevil a jejich vliv je tedy nulový. Světelné znečištění bude produkováno osvětlením odpočívky Verušičky a projíždějícími vozidly, tento vliv je možno považovat za akceptovatelný.*

## **Doplňující údaje**

### Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny

Trasa posuzovaného záměru je vedena převážně v mírném zářezu především po plochách zemědělské půdy. V souvislosti s výstavbou záměru D6 - Karlovarský kraj bude vytěženo celkem cca 2 287 140 m<sup>3</sup> zeminy. Do násypů bude potřeba cca 2 333 727 m<sup>3</sup>. Bilance zemin tak bude pouze mírně nevyrovnaná.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Tato část dokumentace se zmiňuje především o terénních úpravách a zásahu do krajiny, jejichž specifikace je dostatečná pro současný stav projektové přípravy a odpovídá obdobným záměrům, problematika možného ovlivnění krajiny je rozebrána v dalších kapitolách i samostatné příloze dokumentace č. 8 Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz. Z hlediska zpracovatelů posudku bez připomínek.*

## **Část C Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území**

### **C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

V dokumentaci je proveden výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území: struktura a ráz krajiny, geomorfologické, geologické a hydrogeologické poměry, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, zvláště chráněná území, památné stromy, přírodní parky, Natura 2000, zvláště chráněné druhy, horninové prostředí a přírodní zdroje, území historického, kulturního nebo archeologického významu,

území hustě zalidněná, obyvatelstvo, staré ekologické zátěže a extrémní poměry v dotčeném území, území zatěžovaná nad míru únosného zatížení.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K uvedenému výčtu nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území nejsou ze strany zpracovatelského týmu posudku připomínky, kapitola je zpracována dostatečně podrobně a uvedené skutečnosti lze akceptovat. Předložená dokumentace v rámci uvedené kapitoly obsahuje všechny podstatné charakteristiky potřebné pro odpovídající popis jednotlivých složek životního prostředí, které mohou být posuzovaným záměrem ovlivněny.*

**C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny**

V dokumentaci je popsán charakter současného stavu ovzduší, vod povrchových a podzemních, půdy, biologické rozmanitosti včetně fauny, flory a ekosystémů, klima, počáteční akustické situace, obyvatelstva a veřejného zdraví, kulturního dědictví včetně architektonických nebo archeologických aspektů a hmotný majetek.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K charakteristice současného stavu životního prostředí v dotčeném území uvedené v dokumentaci není nutno vznášet zásadnější připomínky, kapitola je zpracována dostatečně podrobně, s dostatečnou vypovídací schopností, vychází z odborných studií jako samostatných příloh Dokumentace. Pojetí části C.II. a obsahovou náplň kapitol lze jako východisko pro řešení vlivů záměru akceptovat.*

**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**

Autoři Dokumentace konstatují, že zatížení dotčeného území je úměrné jeho charakteru a způsobu stávajícího využití převážně lesozemědělského 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 všechny imisní limity.

Z vyhodnocení ostatních složek životního prostředí nevyplývá, že by byly zatíženy nad únosnou míru.

V případě neprovedení záměru D6 – Karlovarský kraj lze očekávat nepříznivý vývoj především v oblasti akustické zátěže obyvatel, znečištění ovzduší a vlivů na veřejné zdraví s ohledem na očekávaný výhledový růst intenzit dopravy na stávající komunikaci I/6.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K celkovému zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území a předpokladu jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru uvedenému v dokumentaci nemáme připomínky, kapitola je zpracována dostatečně a s jejím obsahem lze vyslovit souhlas. Předložená dokumentace v rámci uvedené kapitoly obsahuje všechny podstatné informace.*

## **Část D Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných 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 (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí**

### **Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví:**

Positivním sociálním a ekonomickým vlivem záměru bude mj. i zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení dostupnosti celého regionu.

V období výstavby nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel. Je proto třeba vhodně organizovat stavební práce tak, aby tento vliv byl minimalizován.

V současné době je pro většinu obyvatel posuzovaného území doprava významným zdrojem rizika nepříznivých zdravotních účinků hluku. Realizace navrženého záměru „D6 – Karlovarský kraj“ ovlivní tuto situaci příznivě především v lokalitách podél stávající komunikace I/6, kde se trasa D6 odklání od této původní komunikace. V těchto částech dojde k celkovému poklesu procent obyvatel obtěžovaných hlukem a obyvatel rušených hlukem ve spánku i ke snížení rizika kardiovaskulárních onemocnění z expozice hluku z dopravy.

V celkovém souhrnu kvantitativních ukazatelů rizika hluku pro hodnocené soubory obyvatel se 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 PM2,5, benzen a benzo[a]pyren. Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty konstatovat, že změny imisní situace, díky plynulosti dopravy, jsou z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší pozitivní, i když nejsou významné.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Jednotlivé vlivy na obyvatelstvo jsou v této kapitole podrobně komentovány s odkazy na dílčí studie (rozptylová, akustická, vlivy na veřejné zdraví) a s jejím obsahem lze souhlasit. Výstavba dálnice sebou přinese zvýšení bezpečnosti provozu a dostupnosti regionu. V souvislosti s realizací záměru nedojde k významnému zvýšení rizika pro lidské zdraví.*

### **Vlivy na ovzduší a klima:**

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 (D6 Knínice - Bošov, D6 Žalmanov - Knínice, D6 Olšová

Vrata - Žalmanov, D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata) pro fázi výstavby, stávající stav a pro dva výhledové stavy se záměrem v roce 2026 a 2040.

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší nedochází v řešeném území k překračování hygienických limitů.

Z hlediska vyhodnocení vlivu etapy výstavby na kvalitu ovzduší lze konstatovat, že vyhodnocené příspěvky k imisní zátěži u všech hodnocených škodlivin v rámci řešených úseků předmětné stavby lze vzhledem k dočasnosti etapy výstavby považovat za akceptovatelné při respektování opatření pro omezování vlivu stavební činnosti na kvalitu ovzduší (viz opatření uvedená v kap. B. I. 6.).

Z výsledků výpočtu Rozptylové studie pro fázi provozu (příloha č. 3b předkládané dokumentace EIA) lze předpokládat, že ve výhledových stavech se záměrem v roce 2026 a 2040 nedojde k překročení imisního limitu vlivem realizace záměru D6 – Karlovarský kraj.

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. Rozložení příspěvků k imisní zátěži při variantním řešení MÚK Bochov je téměř rovnocenné. Za nevýznamně příznivější lze označit variantu A, a to i s ohledem na celkově nižší roční produkci emisí hodnocených škodlivin.

Z hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr D6 – Karlovarský kraj nebude představovat významné riziko a je akceptovatelný.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*S údaji uvedenými v dokumentaci lze souhlasit bez připomínek. Vyhodnocení je provedeno podrobně ve všech požadovaných ukazatelích s odkazem na zpracovanou rozptylovou studii uvedenou v příloze dokumentace č. 3 a odkazem na přílohu dokumentace č. 11 Vlivy na klima.*

#### **Vlivy na hlukovou situaci event. další fyzikální a biologické charakteristiky:**

Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti (65 dB pro dobu 7–21 h) je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech. Na základě provedených výpočtů nebylo třeba navrhovat žádná další specifická opatření pro omezení vlivů stavebních prací na akustickou situaci.

Z akustického posouzení vyplývá, že po realizaci plánované stavby D6 – Karlovarský kraj dojde ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávající komunikace I/6. V místech, kde je dominantním zdrojem hluku z provozu silniční dopravy posuzovaná stavba dálnice D6 – Karlovarský kraj, 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). V místech, kde je dominantním zdrojem hluku z provozu silniční dopravy posuzovaná stavba dálnice D6 – Karlovarský kraj a zároveň zde lze v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, i ve stavu se záměrem uplatnit hygienický limit staré hlukové zátěže 70/60 dB (den/noc), je tento hygienický limit dodržen.

Výpočty předloženého akustického posouzení dále prokázaly, že vlivem provozu silniční dopravy na samotné plánované stavbě dálnice D6 a souvisejících mimoúrovňových

křižovatkách a odpočívkách Verušičky vpravo a Verušičky vlevo nedojde, za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření v posuzovaných výhledových stavech, 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.

Varianta A MÚK Bochov byla vyhodnocena z akustického hlediska jako mírně příznivější než varianta B MÚK Bochov. Z hlediska splnění hlukových limitů jsou však obě varianty akceptovatelné.

Vlivem provozu pouze na odpočívkách Verušičky vpravo a Verušičky vlevo nedochází v posuzovaných výhledových stavech k překročení hygienického limitu hluku z provozu dopravy na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy, účelových komunikacích a parkovištích 55/45 dB (den/noc). V případě umístění stacionárních zdrojů hluku na odpočívkách Verušičky vpravo a Verušičky vlevo se doporučuje 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 Herstošice, Horní Tašovice, Žalmanov, Andělská Hora, Olšová Vrata a Drahovice a z posouzení obslužné dopravy stavby na veřejné komunikační síti vyplývá, že hygienický limit hluku ze stavební činnosti (65 dB, den 7–21 h) bude dodržen.

Na základě analýzy počtu obyvatel ovlivněných hlukem lze vyvodit závěr, že výhledové stavy pro roky 2026 a 2040 se záměrem jsou z hlediska celkového počtu obyvatel ovlivněných hlukem z akustického hlediska příznivější než stávající stav a výhledové stavy 2026 a 2040 bez záměru. Ve vyšších hlukových pásmech je ve stavech s navrhovanou stavbou vždy menší nebo stejný počet obyvatel ovlivněných hlukem než ve stavu bez záměru. Tento stav je způsoben vlivem realizace protihlukových opatření u navrhované stavby D6 - Karlovarský kraj a vlivem zprovoznění záměru D6 – Karlovarský kraj, což významně ovlivní snížení dopravního a hlukového zatížení u staveb nacházejících se u stávající komunikace I/6.

Za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření lze záměr z akustického hlediska doporučit k realizaci. Varianta A MÚK Bochov byla vyhodnocena z akustického hlediska jako mírně příznivější než varianta B MÚK Bochov.

Z hlediska vlivu záměru na akustickou situaci lze konstatovat, že záměr D6 – Karlovarský kraj bude mít příznivý dopad na akustickou situaci dotčených obcí podél stávající silnice I/6.

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.

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.

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 nulový.

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 nulový.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Z pohledu zpracovatelů posudku souhlasíme s údaji uvedenými v dokumentaci a k uvedené kapitole nemáme připomínky. Je zřejmé, že obě varianty jsou vzhledem k hluku z provozu na stávající komunikaci pozitivním řešením, přičemž výhodnější je varianta A, což je doloženo Akustickým posouzením v příloze č. 2 dokumentace. Vlivy ostatních fyzikálních charakteristik lze označit za nulové popř. málo významné v souladu s dokumentací.*

**Vlivy na povrchové a podzemní vody:**

Záměr představuje novou liniovou stavbu v území, která je v některých svých částech vedena v zářezu.

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 již zpracována celá řada hydrogeologických studií a průzkumů, které hodnotily možný vliv jednotlivých úseků stavby D6 – Karlovarský kraj na podzemní i povrchové vody v řešeném území. 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. aktuální Posouzení vlivů stavby 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. 10 předkládané dokumentace EIA.

Část navrženého záměru (stavba D6 Olšová Vrata - Žalmanov v km 0,4 - 5,3 a 6,2 - KÚ a stavba D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata v km 6,9 - 8,0) zasahuje svou trasou do chráněné oblasti přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les. Její negativní ovlivnění se v souvislosti s řešenou stavbou nepředpokládá.

Trasa navrhovaného záměru D6 – Karlovarský kraj neleží ve zranitelné oblasti vymezené 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.

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.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Souhlasíme s údaji uvedenými v dokumentaci. Z pohledu ochrany vod považujeme za zásadní samostatné odvádění vod (odděleně od vod z přilehlého povodí) z dálničního tělesa středovou kanalizací a vypouštění po předčištění v sedimentačních nádržích do vodotečí.*

## **Vlivy na půdu**

Stavba D6 - Karlovarský kraj je situovaná především na plochách zemědělské půdy, místy zasahuje na pozemky určené k plnění funkcí lesa. V malé míře pak do vodních ploch.

Celkově se v souvislosti se stavbou D6 - Karlovarský kraj předpokládají následující dočasné a trvalé zábery ZPF:

- trvalý zábor ZPF v rozsahu cca 127,1 ha,
- dočasný zábor ZPF nad 1 rok v rozsahu cca 38,0 ha,
- dočasný zábor ZPF do 1 roku v rozsahu cca 1,96 ha.

Trasa D6 - Karlovarský kraj zasahuje do lesních pozemků. Navrhovaný záměr si podle záborových elaborátů vyžádá zábor lesních porostů (ploch PUPFL) o celkové výměře cca 26,26 ha trvalého záboru celkové výměře trvalého záboru, cca 9,92 ha dočasného záboru nad 1 rok trvání a cca 3,89 ha dočasného záboru do 1 roku.

V rámci záměru D6 – Karlovarský kraj se předpokládá nedostatek zemin v rozsahu cca 46 587 m<sup>3</sup>. Tyto zeminy budou zajištěny dovozem na stavbu.

Z hlediska vlivu na půdu je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v kapitole B.I.6., resp. podmínek uvedených v kapitole D. IV. akceptovatelný, a to v obou řešených variantách MÚK Bochov. Varianta A MÚK Bochov je z hlediska vlivů na PUPFL mírně příznivější než varianta B. Varianta B MÚK Bochov je z hlediska vlivů na ZPF mírně příznivější než varianta A.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*S údaji uvedenými v dokumentaci vzhledem k charakteru záměru souhlasíme, v rámci přípravy záměru byly již vydány souhlasy s odnětím pozemků ze ZPF pro všechny čtyři dílčí stavby, přičemž u stavby D6 Žalmanov – Knínice se jedná o variantní řešení označené jako varianta A MÚK Bochov. Z pohledu PUPFL byly do současné doby vydány souhlasy k odnětí pozemků určených k plnění funkce lesa pro stavby D6 Knínice – Bošov (ve variantě A MÚK Bochov) a D6 Karlovy Vary Olšová Vrata. Pro zbývající úseky stavby D6 bude požádáno o souhlas s odnětím dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích s tím, že přesný rozsah záborů bude stanoven v dalším stupni přípravy záměru. Důraz je třeba klást na minimalizaci záborů pozemků, které jsou součástí PUPFL.*

## **Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

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 (popř. MÚK) a zárubních zdí. 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.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje je navrhovaný záměr při respektování opatření uvedených v kapitole B. I. 6. akceptovatelný, a to v obou řešených variantách MÚK Bochov.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*S údaji uvedenými v dokumentaci souhlasíme bez připomínek.*

## Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Text dokumentace EIA v příslušných kapitolách vlivů na biodiverzitu, floru, faunu a ekosystémy vychází z podkladových studií, které tvoří přílohy dokumentace:

- biologické hodnocení (Příloha č. 5) s tím, že 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 v řešeném území k dispozici.
- Rámcová migrační studie (Příloha č. 6), shrnující parametry migračních objektů a podávající detailní rozbor především z hlediska dopadů na obojživelníky včetně opatření k jejich ochraně a zajištění migrace.
- Dále jsou biologické údaje obsaženy v hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (Příloha č. 7). V dalším textu jsou proto prezentovány souhrnné výstupy a závěry autorů Dokumentace z hlediska jednotlivých aspektů.

Dále jsou proto prezentovány souhrnné výstupy autorského týmu Dokumentace k jednotlivým vlivům na biotu a ekosystémy.

### Vlivy na faunu:

Dokumentace na základě podrobného rozboru konstatuje, že ovlivnění fauny předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření k ochraně fauny v kapitole D.IV. považovat za přijatelné. V případě obou variant řešení umístění křižovatky MÚK Bochov je konstatováno, že obě varianty MÚK Bochov jsou z hlediska vlivů na faunu přijatelné, bez výrazných rozdílů vlivů. Při podrobném srovnání dopadů je možné konstatovat, že ve variantě B dojde k většímu zásahu do lesa, což je z hlediska biologické rozmanitosti v řešeném území a dotčených biotopů větším zásahem než dotčení pouze zemědělské půdy ve variantě A.

Dokumentace se dále podrobně zabývá problematikou konektivity v krajině a migračními aspekty. Za kritické z pohledu migrace pokládá některé úseky, kde je doporučeno realizovat migrační bariéry pro obojživelníky dle návrhu Fischera (2017). 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, je navrhována preference obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přispívat přirozeným substrátem (např. štěrkopískem).

Dokumentace v této souvislosti uzavírá, že v případě realizace navržených optimalizačních opatření u vybraných objektů bude (v případě varianty A i B MÚK Bochov) zajištěna dobrá průchodnost dálnice D6 pro v území se vyskytující volně žijící živočichy, je zdůrazněna v některých případech i návaznost na propustky pod stávající silnicí I/6.

### Vlivy na flóru:

Dokumentace provádí podrobný rozbor dotčení místních populací zvláště chráněných druhů rostlin. Ze zaznamenaných zvláště chráněných druhů se některé vyskytují mimo plochu záměru, v místě, kde lze jejich negativní dotčení záměrem bezpečně vyloučit. Dotčení záměrem se tak uvažuje u následujících sedmi druhů: kosatec sibiřský (*Iris sibirica*) – SO, vrbina kytkokvětá (*Lysimachia thyrsoflora*) – SO, všivec lesní (*Pedicularis sylvatica*) – SO, lilie zlatohlavá (*Lilium martagon*) – O, oměj pestrý (*Aconitum variegatum*) – O, prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*) – O, upolín evropský (*Trollius altissimus*) – O. Ovlivnění flory předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření v kapitole D. IV. považovat za přijatelné.



V případě obou variant řešení umístění křižovatky MÚK Bochov je možné konstatovat, že jsou z hlediska vlivů na floru přijatelné bez výrazných rozdílů vlivů. Při podrobném srovnání dopadů je možné konstatovat, že ve variantě B dojde k většímu zásahu do lesa, což je z hlediska biologické rozmanitosti v řešeném území a dotčených biotopů větším zásahem než dotčení pouze zemědělské půdy ve variantě A.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*V obou částech autorský tým dokumentace s využitím příloh biologického hodnocení a rámcové migrační studie korektně vyhodnotil stěžejní vlivy na ochránářsky významné druhy rostlin a živočichů a není nutno vznášet zásadní připomínky; popis vlivů odpovídá dlouhodobé přípravě záměru a okolnosti, že trasa je již jako kompromisní vzhledem k ochraně přírody fixována. Není např. zmíněna lokalita prstnatce májového kolem km 5,9 úseku Karlovy Vary – Olšová Vrata, lokalita 22 biologického průzkumu je posunuta východněji, i když i tam se druh rovněž vyskytuje.*

### **Vlivy na porosty dřevin**

Pro posouzení střetu navrhovaného záměru s dřevinami rostoucími mimo les byl zpracován dendrologický průzkum (Příloha č. 9 Dokumentace EIA). Průzkum vychází z dendrologických průzkumů, které byly v minulosti zpracovány v rámci DÚR a DSP pro jednotlivé stavby. Ke střetu mimolesní zeleně s trasou předmětného záměru D6 – Karlovarský kraj bude docházet zejména v místech souběhu nebo křížení se stávajícími silnicemi, železniční tratí a v místě křížení s polními cestami a vodotečemi. Dokumentace uvádí následující souhrnný přehled:

Úsek záměru D6 - Karlovarský kraj	Keřové a porostní skupiny (m <sup>2</sup> )	Stromy (ks)
D6 Knínice - Bošov	2 130	519
D6 Žalmanov - Knínice	6 239	1 730
D6 Olšová Vrata - Žalmanov	16 752	1 758
D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata	*	1 560
<b>Celkem</b>	<b>25 121*</b>	<b>5 567</b>

Závěrem konstatuje pro varianty MÚK Bochov, že ve variantě B bude zasaženo méně mimolesní zeleně, a to o cca 78 stromů a 4 m<sup>2</sup> keřových porostů. Varianta B MUK Bochov je z hlediska zásahu do mimolesní zeleně mírně příznivější než varianta A MUK Bochov. Z pohledu celkového zásahu stavby D6 – Karlovarský kraj do mimolesní zeleně jsou však obě varianty téměř rovnocenné.

Dokumentace dále konstatuje potřebnost vegetačních úprav podle modernějších zásad: využití samovolné sukcese na některých vybraných plochách, ponechání odkrytých skalních výchozů apod., aby byla v maximální možné míře podpořena druhová diverzita a zároveň došlo k začlenění stavby do krajiny. Konečný návrh vegetačních úprav nově vzniklých ploch a ploch dočasného záboru záměru D6 - Karlovarský kraj bude vycházet z doporučení uvedených v dokumentaci EIA.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Je zřejmé, že zásahy do mimolesních porostů dřevin vzhledem k charakteru dotčeného pásu krajiny mohou být lokálně významné, jde již o rozsah, který vyplynul z dlouhodobé přípravy záměru. V této souvislosti jsou do výstupů posudku navrženy zásady pro řešení sadových a vegetačních úprav včetně doporučení ohledně minimalizace vlivů jen na odůvodněný rozsah kácení.*

## Vlivy na biologickou rozmanitost

Dokumentace podrobně hodnotí vlivy na biologickou rozmanitost podle jednotlivých kritérií a priorit Strategie ochrany biologické rozmanitosti s tím, že většina priorit je respektována. Poměrně rozsáhlou kapitolu uzavírá ve smyslu, že významný negativní vliv záměru na biologickou rozmanitost v řešeném území se nepředpokládá.

V případě obou variant řešení umístění křižovatky MÚK Bochovo je možné konstatovat, že jsou z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost přijatelné bez výrazných rozdílů vlivů. Při podrobném srovnání dopadů je možné konstatovat, že ve variantě B dojde k většímu zásahu do lesa, což je z hlediska biologické rozmanitosti v řešeném území a dotčených biotopů větším zásahem než dotčení pouze zemědělské půdy ve variantě A.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Lze konstatovat, že i přes liniový charakter záměru nebude mít záměr významný negativní vliv na fragmentaci biotopů v řešeném území, lokálně je však do hodnotných přírodních biotopů zasahováno. Dokumentace dále uvádí v kapitole vlivů na ekosystémy některé důležité informace ve smyslu, že z přírodních biotopů záměr zasahuje pouze malé fragmenty či mozaiku biotopů, nicméně řada lokalit bezprostředního okolí zahrnuje významnější stanoviště, místy s méně rozšířenými přírodními biotopy. V území byly identifikovány: K1 – Mokřadní vrby, K3 – Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny, L1 – Mokřadní olšiny, L2.2A – Údolní jasanovo-olšové luhy, typické porosty, L5.4 – Acidofilní bučiny, L7.1 – Suché acidofilní doubravy, M1.1 – Rákosiny eutrofních stojatých vod, M1.3 – Eutrofní vegetace bahnitých substrátů, M1.7 – Vegetace vysokých ostrůvků, R1.4 – Lesní prameniště bez tvorby pěnůvců, R2.2 – Nevápnitá mechová slatiniště, R2.3 – Přejížděvací rašeliniště, T1.1 – Mezofilní ovsíkové louky, T1.3 – Poháňkové pastviny, T1.5 – Vlhké pcháčkové louky, T1.6 – Vlhká tužebníková lada, T1.9 – Střídavě vlhké bezkolencové louky, T3.5B – Acidofilní suché trávníky, porosty bez význačného výskytu vstavačovitých, V1F – Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod, ostatní porosty, V1G – Stanoviště bez vodních makrofyt, ale s přirozeným nebo přírodně blízkým charakterem dna a břehu, V2C – Makrofytní vegetace mělkých stojatých vod, ostatní porosty a V4 – Makrofytní vegetace vodních toků. 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, jde o zásahy dotýkající se poměrově menší plochy a současně biotopu zastoupeného výrazně více i v okolí, tedy i mimo vlastní zájmové území záměru D6 a krajinné segmenty dotčené stavbou. Předkládané závěry lze z pozice zpracovatelského týmu posudku v zásadě akceptovat. Popis vlivů odpovídá dlouhodobé přípravě záměru a okolnosti, že trasa je již jako kompromisní vzhledem k ochraně přírody fixována.*

## Vlivy na významné krajinné prvky (VKP) a ÚSES

### Vlivy na VKP

Dokumentace mj. prezentuje i na základě kilometráže střety s VKP „ze zákona“ s tím, že v některých případech bude nutno řešit přeložky vodních toků, které se nacházejí v přírodě blízkém stavu (např. přeložka koryta Lučního potoka v délce 100 m, přeložka koryta Velké Trasovky v délce 91 m (obě se zachováním přírodního charakteru koryta), dále přeložka Ratibořského potoka v délce 180 m (technický profil), bezejmenný vodní tok (výtok ze Silničního rybníka) v délce 131 m (upravený profil), zásah do koryta Žalmanovského potoka v souvislosti s výstavbou náspu pro mostní objekt - přeložka toku v délce 140 + 50 m (zachování přírodního charakteru koryta), několikrát dotčení Vratského potoka v úseku

Karlovy Vary-Olšová Vrata. Dále je popisováno dotčení údolních niv a lesních porostů podle jednotlivých úseků (nejvýznamnější zásah je očekáván v údolí Vratského potoka, kde bude poměrně významný zábor lesa (v celkové rozloze cca 9,3 ha), avšak bude docházet k zásahu pouze do okrajových částí tohoto lesního celku. S ohledem na celkovou velikost tohoto porostu nelze předpokládat významnější negativní ovlivnění hodnoceným záměrem. Dokumentace uzavírá, že z hlediska vlivu na významné krajinné prvky je předmětný záměr akceptovatelný. V případě dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D.IV., resp. B. I. 6. nebude výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat významný negativní vliv na významné krajinné prvky v daném území. Varianta A MÚK Bochov bude z hlediska zásahu do VKP mírně příznivější než varianta B.

### Vlivy na ÚSES

Dokumentace prezentuje souhrnně jednotlivé skladebné prvky ÚSES, které se nacházejí v kontaktu s dotčeným územím nebo jeho blízkostí, případně jsou trasou přímo dotčeny. Jsou popsány interakce na všech úrovních skladebných prvků ÚSES – lokální, regionální, nadregionální s rozlišením na biokoridory a na biocentra příslušných úrovní. Důraz je položen mj. i na zajištění migrační prostupnosti nového tělesa D6 ve vztahu k tomu, že především biokoridory by ze své podstaty měly zajišťovat komunikaci mezi biocentry.

Z hlediska vlivu na ÚSES je předmětný záměr dle dokumentace akceptovatelný a v případě dodržení stanovených opatření uvedených v kapitole D. IV., resp. B. I. 6. nebude dle autorů dokumentace výstavba ani provoz posuzovaného záměru představovat riziko pro životní prostředí v daném území. Vliv záměru na ÚSES bude v obou posuzovaných variantách MÚK Bochov srovnatelný.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Uvedené kapitoly jsou zpracovány korektně, s dostatečnou vypovídací schopností. Lze v kapitole Vlivy na VKP částečně polemizovat s tím, že deklarované přeložky některých toků mohou zachovat přírodní charakter koryta, poněvadž by důsledně muselo být (např. u Lučního potoka či Velké Trasovky v úseku Bošov - Knínice) připravováno koryto s meandry a proměnným charakterem průtočného profilu. Ve výstupech posudku jsou proto částečně rozpracována Dokumentací navrhovaná opatření. Z uvedených kapitol lze dovodit, že nedochází k žádnému zásahu do rybníků., tudíž není zřejmý původ vodních ploch, uváděných v trvalých i dočasných záborech v části B.II.1. dokumentace. Ke kapitole vlivy na ÚSES není nutno vznášet připomínky.*

### **Vlivy na zvláště chráněná území, přírodní parky a památné stromy**

Dokumentace konstatuje, že cca 150 m severně od úseku trasy stavby D6 Žalmanov - Knínice (v km cca 3,5 - 4,0) se nachází nově vyhlášená přírodní památka Toto-Karo, navržená trasa komunikace D6 se do přímého střetu s přírodní památkou ani s jejím ochranným pásmem nedostává. K přímému negativnímu ovlivnění přírodní památky Toto - Karo vlivem záměru nedojde. Negativní vlivy záměru by se však mohly projevit nepřímo, a to v souvislosti s rušením ptáků, kteří prostor PP Toto-Karo využívají a v souvislosti s omezením migrace obojživelníků, dokumentace přímo v kapitole zmiňuje navrhovaná opatření. Z hlediska vlivu posuzovaných variant A a B MÚK Bochov se významně rozdílné ovlivnění lokality Toto – Karo nepředpokládá.

Dokumentace dále zmiňuje průchod části trasy přes CHKO Slavkovský les v úseku Olšová Vrata - Žalmanov prochází navržená trasa od km 6,7 až na konec úseku, hranice je v tomto úseku vymezena stávající komunikací I/6, jde o IV. zónu ochrany. Navržená trasa D6

bude v tomto úseku realizována v trase stávající I/6 jejím rozšířením vlevo ve směru na Karlovy Vary na požadovanou kategorii D 25,5/100. V tomto úseku vpravo od trasy D6 ve směru na Karlovy Vary bude souběžně vystavěna silnice II/606 Žalmanov - Andělská Hora (SO 104B). V úseku D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata prochází navržená trasa v km 3,1 - 5,4 územím CHKO (III. zóna ochrany CHKO). Komunikace je v tomto úseku vedena v trase stávající silnice I/6, která bude rozšířena na požadovanou kategorii S 22,5/80. V km 5,4 - 6,9 je novostavba komunikace D6 vedena mimo hranici této CHKO. V konci úseku (v km 6,9 - 8,0) je trasa komunikace D6 plánována po hranici chráněné krajinné oblasti Slavkovský les (III. zóna CHKO), která je v tomto úseku vymezena stávající komunikací I/6. V km 6,9 se trasa D6 dostává do trasy stávající silnice I/6, přičemž bude tato komunikace rozšířena na požadovanou kategorii D 25,5/100. V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládají žádné významné negativní vlivy na chráněnou krajinnou oblast Slavkovský les ani zásahy do přírodních hodnot území.

K vlivům na přírodní parky nedochází.

Dokumentace upozorňuje na možné ohrožení památného stromu. V přímém kontaktu s posuzovaným záměrem je dle projektové dokumentace „Silnice R6 Olšová Vrata - Žalmanov – DÚR, PRAGOPROJEKT, a.s., duben 2008“ památný strom Žalmanovská lípa v km cca 5,2 úseku D6 Olšová Vrata - Žalmanov, který se nachází ve stávající stromové aleji podél místní, dnes nevyužívané komunikace do Žalmanova. Tato komunikace má být v rámci plánovaného záměru rekonstruována a rozšířena na kategorii S 7,5/60 (SO 104b Silnice II/606 Žalmanov - Andělská Hora v rámci úseku D6 Olšová Vrata - Žalmanov) a bude sloužit jako doprovodná komunikace mezi Andělskou Horou a Žalmanovem. Tento rozsah úprav zasahuje do oboustranné aleje dřevin podél komunikace, jejíž součástí je i Žalmanovská lípa. S přihlédnutím k výše uvedenému je Dokumentací doporučeno v následujícím stupni projektové dokumentace prověřit úpravu vedení doprovodné komunikace II/606 Žalmanov - Andělská Hora tak, aby zůstal zachován památný strom Žalmanovská lípa a aby nebylo dotčeno jeho ochranné pásmo. Pokud to bude možné, doporučuje se i zachování stromové aleje v maximální možné míře.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Bez připomínek, kapitola D.I.10. je prezentována vyčerpávajícím způsobem, navržená opatření jsou zpracovatelským týmem posudku akceptována.*

#### **Vlivy na soustavu NATURA 2000**

Dokumentace je vybavena samostatnou přílohou č. 7 hodnocení vlivů záměru D6 na lokality soustavy Natura 2000 (Volf O., únor 2018), ze které je převzata podstatná část výstupů do textu kapitoly. Jsou konstatovány mírně nepříznivé vlivy na předměty ochrany PO Doupovské hory chřástal polní, čáp černý, moták pochop, pěnice vlašská, ťuhýk obecný, včelojed lesní, datel černý a žluna šedá s tím, že pro ptačí druhy jsou navržená zmírňující opatření zaměřena na minimalizaci vlivů spojených s výstavbou, minimalizaci rizik přímých střetů a omezení rušení. Záběr jejich biotopu je maloplošný a zasahuje pouze malý podíl celkové rozlohy v PO. Dále jsou konstatovány mírně nepříznivé vlivy na předměty ochrany EVL Doupovské hory přírodní stanoviště 6410 Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinitojílovitých půdách (*Molinion caeruleae*), přírodní stanoviště 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*), a prioritní přírodní stanoviště 91E0\* Smíšené jasanovoolšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), hnědáška chrastavcového, kuňku ohnivou a čolka velkého. Mírně nepříznivé vlivy jsou konstatovány na předmět ochrany

hnědáška chrastavcového pro EVL Louky u Dlouhé Lomnice, EVL Lomnický rybník, EVL Za Údrčí, EVL Mokřady u Těšetic a EVL Hřivínovské pastviny. Dále je z důvodu předběžné opatrnosti konstatován i mírně nepříznivý vliv na sysla obecného jako předmět ochrany EVL Olšová Vrata z důvodu omezení případné disperze jižním směrem.

V předloženém hodnocení nebyl shledán významný negativní vliv posuzovaného záměru ani na jeden z dotčených předmětů ochrany v rámci kumulativních vlivů, a to ani při společném působení s dalšími již realizovanými záměry v dotčených EVL. Nelze konstatovat, že by vliv posuzovaného záměru v kumulaci s dalšími plánovanými záměry dosáhl úrovně významně negativního vlivu. Vliv záměru na soustavu Natura 2000 i v kumulaci s dalšími plánovanými záměry a vlivy je hodnocen jako mírný. Výše uvedený závěr není možné uplatnit, pokud by došlo k realizaci záměrů průmyslových zón Bochovo nebo Těšetice. V uvedeném případě je nutno hodnotit kumulativní působení variantního řešení MÚK Bochovo (varianta B) jako významně negativní.

Z výstupů naturového hodnocení tedy vyplývá, že záměr D6-Karlovarský kraj v předložené podobě nemá významný negativní vliv (resp. negativní vliv dle odst. 9 §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Podrobné vyhodnocení, na jehož základě byl vyvozen daný závěr, je uvedeno v příloze č. 7 Dokumentace EIA.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Dokumentace v textu odkazuje ještě na původní verzi naturového hodnocení z února 2018 (pro oznámení), je přitom k dispozici aktualizace z října 2018, která je přílohou č. 7 Dokumentace a ze které jsou do textu kapitoly převzaty výstupy hodnocení. Výše prezentované souhrnné hodnocení lze v zásadě potvrdit s tím, že záměr "D6 – Karlovarský kraj" v předložené aktivní variantě nebude generovat významné negativní vlivy na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000 nacházejících se v okolí posuzovaného záměru.*

*Ve smyslu zákonných požadavků na proces EIA v případech, kdy je příslušnými orgány ochrany přírody vyžadováno naturové hodnocení, je součástí posudku oponentní posouzení tohoto hodnocení Příloha č. 2 posudku. Na toto posouzení zpracovatelský tým posudku v podrobnostech odkazuje. Lze tak do návrhu stanoviska promítnout zmírňující opatření, jak vyplývají z provedeného posouzení naturového hodnocení a potvrdit výstupy předloženého naturového hodnocení.*

#### **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., leden 2018). Toto posouzení tvoří samostatnou přílohu č. 8 předkládané dokumentace EIA.

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, a to pro obě posuzované varianty záměru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*S údaji uvedenými v dokumentaci vzhledem k provedenému hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz (viz příloha č. 8 dokumentace) lze z pozice zpracovatelského týmu posudku souhlasit.*

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

Významný negativní vliv záměru D6 – Karlovarský kraj na hmotný majetek lze vyloučit. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za přijatelný a zároveň srovnatelný v obou posuzovaných variantách MÚK Bochov.

Významný negativní vliv záměru D6 – Karlovarský kraj na kulturní památky lze vyloučit. Vliv záměru na kulturní památky lze označit za přijatelný a zároveň srovnatelný v obou posuzovaných variantách MÚK Bochov.

Vliv záměru na archeologické aspekty lze označit za přijatelný a zároveň srovnatelný v obou posuzovaných variantách MÚK Bochov.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*S údaji uvedenými v dokumentaci souhlasíme bez připomínek.*

**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**

Možná rizika pro veřejné zdraví v souvislosti s fází výstavby záměru D6 – Karlovarský kraj 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 3 předkládané dokumentace EIA).

Při výstavbě záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi).

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat ve fázi provozu, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze atd. Tato rizika jsou spojená především s dopravními nehodami na dotčené komunikaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatel správně vytipoval možná rizika související s havarijními a nestandardními stavy. S vyhodnocením souhlasíme a nemáme k němu připomínky.*

### **D.III. Komplexní charakteristika vlivů záměru podle části D bodů I a II z hlediska jejich velikosti a významnosti včetně jejich vzájemného působení, se zvláštním zřetelem na možnost přeshraničních vlivů**

Pozitivním sociálním a ekonomickým vlivem záměru bude zlepšení životních podmínek obyvatel žijících v blízkosti stávající silnice I/6. Pozitivem bude i zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení dostupnosti celého regionu.

Změny v příspěvcích k imisní zátěži po realizaci záměru v obou řešených časových horizontech (2026, 2040) lze v porovnání se stávajícím stavem označit za malé a málo významné.

Z akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že po realizaci plánované stavby D6 – Karlovarský kraj dojde ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávající komunikace I/6. Vlivem provozu silniční dopravy na samotné plánované stavbě dálnice D6 a souvisejících mimoúrovňových křižovatkách a odpočívkách Verušičky vpravo a Verušičky vlevo nedojde, za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření v posuzovaných výhledových stavech, 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.

Vliv záměru D6 - Karlovarský kraj na půdy lze z hlediska velikosti záboru ZPF a PUPFL označit jako středně významný, neboť se jedná o rozsáhlý záměr o celkové délce 30,211 km, který se dotýká jak ZPF, tak i PUPFL a při respektování navržených opatření též jako vliv akceptovatelný. Významný negativní vliv záměru D6 - Karlovarský kraj na půdy lze vyloučit.

Záměr nezasáhne do stanoveného dobývacího prostoru ani do poddolovaných či sesuvných území. Vlivy záměru D6 - Karlovarský kraj na horninové prostředí lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné. Významný negativní vliv záměru D6 - Karlovarský kraj lze vyloučit.

Z hlediska fauny a flóry (ovlivnění biologické rozmanitosti) byly v zájmovém území zaznamenány zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin, které mají vazbu na dotčené území. Nebyly shledány významně negativní vlivy na zvláště chráněné druhy. Ovlivnění fauny předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření k ochraně fauny považovat za přijatelné. Ovlivnění migračního potenciálu zájmového území bude minimální, jsou navrhována opatření pro zlepšení migrace v řešeném území. V případě realizace těchto opatření bude zajištěna dobrá průchodnost dálnice D6 pro v území se vyskytující volně žijící živočichy. Ovlivnění flóry předmětným záměrem lze při realizaci navržených opatření k ochraně flóry považovat za přijatelné.

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.

Předmětný záměr z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost lze pokládat za akceptovatelný s podmínkami a vliv záměru lze označit za únosný.

Z hlediska vlivu na ÚSES je předmětný záměr akceptovatelný a nejsou generovány významně negativní vlivy, výstavba ani provoz posuzovaného záměru nebude představovat riziko pro ÚSES v daném území. Je únosným způsobem zasahováno do VKP lesa, vodních toků a údolních niv.

V úsecích D6 Olšová Vrata - Žalmanov a Karlovy Vary – Olšová Vrata trasa prochází okrajem CHKO Slavkovský les s tím, že v uvedených úsecích bude trasa záměru procházet ve stopě stávající silnice I/6 a bude pouze zkapacitněna na požadovanou kategorii. K významným zásahům do přírodních hodnot CHKO Slavkovský les nedojde.

V následujícím stupni projektové dokumentace je nezbytné prověřit úpravu vedení doprovodné komunikace II/606 Žalmanov - Andělská Hora tak, aby zůstal zachován památný strom Žalmanovská lípa a aby nebylo pokud možno dotčeno ani jeho ochranné pásmo.

Bylo vyhodnoceno, že záměr „D6 - Karlovarský kraj“ v předložené podobě nemá významný negativní vliv (resp. negativní vliv dle odst. 9 §45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Navržený záměr se nenachází na území žádného z přírodních parků dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Posuzovaný 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.

Vlivy záměru D6 - Karlovarský kraj na hmotný majetek lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné. Významný negativní vliv záměru D6 - Karlovarský kraj lze vyloučit.

Kulturní památky nebudou v souvislosti s hodnoceným záměrem významně negativně dotčeny.

Možný výskyt archeologického nálezu nelze v území dotčeném stavbou D6 - Karlovarský kraj zcela vyloučit. V rámci dokumentace EIA jsou navržena běžná opatření k vyloučení nepříznivých vlivů na archeologické památky (např. v podobě realizace základního archeologického výzkumu).

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.

Nepředpokládá se vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.

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.

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. Nepředpokládá se ani vysoká míra rizik spojených s výstavbou či provozem, která by z pohledu možných dopadů na životní prostředí bránila realizaci záměru.

#### Stanovisko zpracovatele posudku:

*S údaji uvedenými v dokumentaci souhlasíme, kapitola je zpracována dostatečně ve vztahu k posuzovanému záměru. Vzhledem k charakteru záměru a s ohledem na údaje uvedené v předchozích částech dokumentace lze s provedeným hodnocením v zásadě souhlasit.*



*Posuzovaný záměr prakticky neovlivní obyvatelstvo, vliv je malý, lokálního charakteru, protože záměr se v maximální míře vyhýbá osídlení, záměr nemá zásadní vliv na ovzduší a klima, vliv na povrchové a podzemní vody je na přijatelné úrovni a nenarušuje jejich funkční využití. Zábor ZPF a PUPFL je předem daný vlastním charakterem stavby a jedná o plošný vliv, který lze hodnotit jako středně významný. Záměr nevede k neúnosnému zatížení horninového prostředí, ovlivnění je lokálního charakteru.*

*Vliv záměru na biologickou rozmanitost faunu a floru lze pokládat za únosný, lokálně dochází k významnějším zásahům do mimolesních porostů dřevin. Lokálně jsou dotčeny i cennější přírodní biotopy, nikoli jako stěžejní plochy výskytu těchto biotopů v širším koridoru pro řešení D6, u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů nejsou dotčeny lokality s centrem jejich výskytu v oblasti. Lze potvrdit, že záměr liniové stavby komunikace, která krajinu obecně fragmentuje, je řešen s důrazem na zajištění migrační průchodnosti územím jak pro velké savce, tak i pro plazy, obojživelníky, ve výstupech dokumentace je pamatováno i na řešení ochrany ptáků před rušivými vlivy výstavby i provozu.*

*Z hlediska ovlivnění zájmů ochrany přírody na úrovni ÚSES, VKP, zvláště chráněných území či lokalit soustavy Natura 2000 lze v zásadě výstupy Dokumentace potvrdit. Je však nutno podrobněji řešit opatření ke zmírnění vlivů zejména na VKP toků ve vztahu k navrhovaným přeložkám přírodních či přírodě blízkých úseků toků a znovu prověřit, zda je nutno zakládat pilíře mostů do průtočného profilu takových úseků toků.*

*Z hlediska krajinného rázu je záměr hodnocen jako přijatelný. Kulturní dědictví není dotčeno.*

*Na základě předloženého technického řešení posuzovaného záměru lze konstatovat, že pro omezení nejvýznamnějších negativních vlivů souvisejících s předloženým záměrem jsou použity odpovídající technická opatření omezující výstupy do jednotlivých složek životního prostředí (zejména hluk), případně zabraňující průniku kontaminovaných vod do povrchových a podzemních vod.*

*Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice.*

*Dosah negativních vlivů z budoucího provozu posuzovaného záměru je plošně omezen na nejbližší okolí. Tyto vlivy nepřesahují v žádném případě státní hranice, a proto se jimi dokumentace oprávněně nezabývá.*

**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 této části dokumentace autor uvedl opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, která vycházejí z hodnocení provedeného v dokumentaci.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Zpracovatelé dokumentace konstatují, že 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 uvedena v závěrečné části kapitoly B.I.6. dokumentace.*

*Tato opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou dle sdělení autorů dokumentace 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.*

*Je však nutno z pozice zpracovatelského týmu posudku konstatovat, že některá opatření tak, jak jsou v závěru kapitoly B.I.6. formulována, součástí záměru zatím nemohou být a některá z nich byla proto převzata, upravena i do návrhu závazného stanoviska, některá z těchto opatření jsou totiž i v kapitole B.I.6. formulována účelněji, než analogická doplňující opatření dle kapitoly D.IV. Pokud jde o formulace opatření dle kapitoly B.I.6., která přímo vyplývají ze zákona, tato se již do návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad neuvádí.*

*Většinu navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí lze akceptovat, v rámci zpracování posudku byly některé podmínky zpřesněny, doplněny, případně agregovány nebo byly další podmínky nově navrženy. V tomto smyslu jsou promítnuty do návrhu závazného stanoviska a i odůvodněny.*

#### **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 jednotlivé složky životního prostředí. V oborech, v nichž normované limity neexistují, je předpokládaný dopad zhodnocen slovně.

##### Stanovisko zpracovatele posudku:

*S údaji uvedenými v této části dokumentace souhlasíme a nemáme zásadní připomínky. Vzhledem ke kompletnímu obsahu dokumentace včetně přílohových částí je možné konstatovat, že metody a postupy použité při zpracování dokumentace odpovídají charakteru posuzovaného záměru.*

*V rámci zpracování dokumentace byly použity standardní metodiky a modelové výpočty vycházející z Dopravně-inženýrských podkladů pro dokumentaci EIA k záměru D6 – Karlovarský kraj. Dokumentace tak ve svých přílohových částech obsahuje Akustické posouzení, Rozptylovou studii pro etapu výstavby i provozu, Posouzení vlivů na veřejné zdraví, Biologické hodnocení záměru spolu s návrhy opatření k vyloučení či zmírnění negativních vlivů, Rámcovou migrační studii, Hodnocení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz, Dendrologický průzkum, Posouzení vlivů stavby na vodní útvary, Vlivy na klima.*

#### **D.VI. Charakteristika všech obtíží (technických nedostatků nebo nedostatků ve znalostech), které se vyskytly při zpracování dokumentace a hlavních nejistot z nich plynoucích**

Při zpracování dokumentace se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by znemožňovaly posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Text uvedený v dokumentaci dostatečně postihuje uvedenou problematiku a zpracovatelé posudku k němu nemají připomínky. V rámci zpracování dokumentace nebyly nalezeny zásadní nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by mohly nepříznivě ovlivnit nebo znemožnit hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a jeho závěry uvedené v dokumentaci.*

**Část E Porovnání variant řešení záměru**

Záměr D6 – Karlovarský kraj je z hlediska vedení trasy i šířkového uspořádání posuzován invariantně. Důvodem je i to, že kromě úseku D6 Olšová Vrata - Žalmanov mají tři zbývající úseky stavby D6 – Karlovarský kraj (D6 Knínice - Bošov, D6 Žalmanov - Knínice a D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata) platná územní rozhodnutí.

Variantně je v této dokumentaci EIA posouzeno pouze umístění křižovatky MÚK Bochov v rámci stavby D6 Žalmanov – Knínice, a to ve dvou variantách označovaných jako varianta A a varianta B. Varianta A počítá s realizací MÚK Bochov dle platného ÚR, resp. projektové dokumentace DÚR (R6 Žalmanov – Knínice, SUDOP PRAHA, a.s., listopad 2005) a dle platného územního plánu města Bochov. Varianta B počítá s umístěním MÚK Bochov v místě budoucího křížení dálnice D6 se silnicí II/198 dle požadavků města Bochov, které byly zohledněny ve Studii prověření přesunutí křižovatky MÚK Bochov (PRAGOPROJEKT, a.s., únor 2016).

Z porovnání variant MÚK Bochov vyplývá, že varianta A (dle platného územního rozhodnutí a projektové dokumentace DÚR, SUDOP PRAHA, a.s., listopad 2005) je z hlediska vlivu na některé složky životního prostředí příznivější než varianta B. Jedná se o zábor lesa, vliv na významný krajinný prvek, vliv na biologickou rozmanitost a ekologickostabilizační funkci v krajině a vliv na akustickou situaci a znečištění ovzduší. Z hlediska vlivu na ostatní složky životního prostředí je vliv obou variant MÚK Bochov srovnatelný. Varianta B je naopak mírně příznivější z hlediska záboru ZPF či vlivů na krajinnou nelesní zeleň (dřeviny rostoucí mimo les).

Variantu B je potenciálně problematická zejména z důvodu možných kumulativních vlivů na soustavu NATURA 2000 s dalšími plánovanými záměry (průmyslová zóna Bochov a Těšetice). V případě realizace varianty B by se potenciálně otevřela cesta pro umístění průmyslových zón Bochov a Těšetice do území ptací oblasti Doupovské hory, s potenciálním významným vlivem na dotčené předměty ochrany této ptací oblasti.

Z provedených vyhodnocení a posouzení vyplývá, že realizace záměru (ve variantě A i B MÚK Bochov) nebude představovat významný negativní vliv na životní prostředí v řešeném území, obě varianty záměru jsou akceptovatelné.

S přihlédnutím k principu předběžné opatrnosti (především ve vztahu k potenciálními ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000) je doporučeno realizovat záměr ve variantě A MÚK Bochov.

Stanovisko zpracovatele posudku:

*Text uvedený v dokumentaci je vzhledem k variantnosti záměru dostatečný a nejsou k němu připomínky. Na základě posouzení celé situace a zjištěných závěrů je možné konstatovat, že závěry autora dokumentace jsou za předpokladů popsaných v jednotlivých částech dokumentace většinově akceptovatelné.*

*Vzhledem k vydanému územnímu rozhodnutí a příznivějším výsledkům posouzení varianty A MÚK Bochov je žádoucí preferovat tuto variantu i v další přípravě.*

*Ve vztahu k variantě B MÚK Bochov konstatujeme, že toto řešení by mohlo být zpracovateli posudku akceptováno pouze za předpokladu, že nebude chápáno jako verze pro dopravní zpřístupnění zatím dle ÚP Bochov navrhovaných průmyslových zón. Tedy za předpokladu nerealizace připravované průmyslové zóny Bochov nebo průmyslové zóny Těšetice. Obě navržené varianty křižovatky je možné považovat za dostačujícím způsobem posouzené varianty.*

*Nad rámec provedeného hodnocení variantního řešení MÚK Bochov pokládá zpracovatelský tým posudku za potřebné připomenout, že zejména plochy v těsné blízkosti MÚK ve variantě B s mozaikou přírodních biotopů včetně mokřadů směrem k rybníční soustavě Toto-Karo představují méně vhodné umístění MÚK oproti umístění MÚK v západní variantě A, nehledě k vyššímu urbanistickému potenciálu varianty B k plošnému zainvestování území v návaznosti na komunikace uvnitř PO Doupovské hory. Tato okolnost je podrobněji komentována v rámci kumulativních vlivů. V této souvislosti zpracovatelský tým posudku upozorňuje na okolnost, že řešení MÚK ve variantě B z urbanistického hlediska lépe zajistí dopravní obslužnost pro případ, že by jakákoli podoba některé z obou průmyslových zón byla následně navrhována a tudíž může představovat vhodnější urbanistický předpoklad pro vymezení některé z těchto zón. V této souvislosti v zásadě nelze akceptovat umístování rozvojových ploch, u kterých není prokázána převaha veřejného zájmu nad ochranou přírodních a biologicky velmi cenných lokalit, zvláště pokud jsou umístěny do území ptáčích oblastí s výskytem plošného záboru biotopů některých z předmětů ochrany PO Doupovské hory a výskytů i některých dalších kriticky ohrožených druhů ptáků (např. jeřáb popelavý).*

## **Část F Závěr**

Posuzovaný záměr D6 – Karlovarský kraj lze při respektování navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí vč. navržených kompenzačních opatření doporučit k realizaci.

Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je možné realizovat obě varianty MÚK Bochov. Na základě předloženého posouzení byla varianta A MÚK Bochov vyhodnocena jako příznivější, a tedy i doporučena k realizaci.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Text uvedený v dokumentaci dostatečně postihuje hodnocenou problematiku a odpovídá obsahu zjištění, ke kterým zpracovatel dospěl v rámci zpracování dokumentace. S uvedenými závěry se lze ztotožnit při respektování podmínek uvedených v návrhu stanoviska a při vědomí výše uvedených skutečností týkajících se možné kumulace posuzovaného záměru s připravovaným záměrem průmyslových zón Bochov a Těšetice, jak je uvedeno v předchozím komentáři k části E dokumentace.*

## **Část G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru**

Tato část dokumentace podává základní informace o záměru.

### Stanovisko zpracovatele posudku:

*Text uvedený v dokumentaci postihuje nejdůležitější skutečnosti a je dobrým podkladem i pro laickou veřejnost, pro kterou je především určen. Nemáme k němu připomínky.*

## Část H Přílohy

V dokumentaci jsou zařazené následující přílohy:

Vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Vyjádření ŘSD ČR k dopravně-inženýrským podkladům pro zpracování dokumentace EIA „D6 – Karlovarský kraj“ ze dne 12. 12. 2018 (zn. 4712/18-34000/KM)

Dále jsou uvedeny následující samostatné přílohy dokumentace:

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Příloha č. 1      | Dopravně – inženýrské podklady  |
| Příloha č. 2      | Akustické posouzení   |
| Příloha č. 3a, 3b | Rozptylová studie   |
| Příloha č. 4      | Posouzení vlivů na veřejné zdraví   |
| Příloha č. 5      | Biologické hodnocení záměru spolu s návrhy opatření k vyloučení či zmírnění negativních vlivů |
| Příloha č. 6      | Rámcová migrační studie   |
| Příloha č. 7      | Hodnocení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti                          |
| Příloha č. 8      | Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz  |
| Příloha č. 9      | Dendrologický průzkum   |
| Příloha č. 10     | Posouzení vlivů stavby na vodní útvary  |
| Příloha č. 11     | Vlivy na klima  |

Stanovisko zpracovatele posudku:

*K uvedeným přílohám, jejich množství, obsahu a řazení nemáme připomínky.*

### **II.3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

V dokumentaci autor hodnotí záměr „D6 - Karlovarský kraj“ Trasa záměru je hodnocena invariantně vzhledem k již předchozím proběhlým posouzením záměru, kdy bylo hodnoceno několik variant, byla již tato předložená varianta stabilizovaná. Variantně bylo hodnoceno pouze variantní umístění MÚK Bochov. Obě navržené varianty křižovatky je možné považovat za a dostačujícím způsobem popsané a posouzené varianty.

Vzhledem k vydanému územnímu rozhodnutí a příznivějším výsledkům posouzení varianty A MÚK Bochov je žádoucí v další přípravě preferovat tuto variantu.

Pro variantu A hovoří především menší vliv na zábor lesa, vliv na významný krajinný prvek, vliv na biologickou rozmanitost a ekologicko-stabilizační funkci v krajině a vliv na akustickou situaci a znečištění ovzduší. Varianta B je naopak mírně příznivější z hlediska záboru ZPF či vlivů na krajinnou nelesní zeleň (dřeviny rostoucí mimo les). Významným rizikem varianty B MÚK Bochov je však kumulace s připravovanými průmyslovými zónami Bochov a Těšetice.

Ve vztahu k variantě B MÚK Bochov konstatujeme, že toto řešení by mohlo být zpracovateli posudku akceptováno pouze za předpokladu, že nebude chápáno jako verze pro dopravní zpřístupnění zatím dle ÚP Bochov navrhovaných průmyslových zón. Tedy za předpokladu nerealizace připravované průmyslové zóny Bochov nebo průmyslové zóny Těšetice.

Nad rámec provedeného hodnocení variantního řešení MÚK Bochov pokládá zpracovatelský tým posudku za potřebné připomenout, že zejména plochy v těsné blízkosti MÚK ve variantě B s mozaikou přírodních biotopů včetně mokřadů směrem k rybníční soustavě Toto-Karo představují méně vhodné umístění MÚK oproti umístění MÚK v západní variantě A, nehledě k vyššímu urbanistickému potenciálu varianty B k plošnému zainvestování území v návaznosti na komunikace uvnitř PO Doupovské hory. Tato okolnost je podrobněji komentována v rámci kumulativních vlivů. V této souvislosti zpracovatelský tým posudku upozorňuje na okolnost, že řešení MÚK ve variantě B z urbanistického hlediska lépe zajistí dopravní obslužnost pro případ, že by jakákoli podoba některé z obou průmyslových zón byla následně navrhována a tudíž může představovat vhodnější urbanistický předpoklad pro vymezení některé z těchto zón. V této souvislosti v zásadě nelze akceptovat umístění rozvojových ploch, u kterých není prokázána převaha veřejného zájmu nad ochranou přírodních a biologicky velmi cenných lokalit, zvláště pokud jsou umístěny do území ptačí oblasti s výskytem plošného záboru biotopů některých z předmětů ochrany PO Doupovské hory a výskytů i některých dalších kriticky ohrožených druhů ptáků (např. jeřáb popelavý).

Po seznámení se s umístěním a stavem v posuzované lokalitě se zpracovatelský tým posudku přiklání k preferenci varianty A jako vhodnější tak, jak je navrženo v dokumentaci.

#### **II.4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice**

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí v rámci probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí je patrné, že předložený záměr nepředstavuje svými vlivy záměr, který by přesahoval státní hranice.

Dosah negativních vlivů z provozu posuzovaného záměru je plošně omezen na blízké okolí. Tyto vlivy nepřesahují v žádném případě státní hranice, a proto se jimi dokumentace oprávněně nezabývá.

### **III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

Technické a technologické řešení záměru vychází především z charakteru záměru, kterým je výstavba nové kapacitní komunikace – Dálnice D 6 na území Karlovarského kraje (Karlovy Vary – Bošov). Vzhledem ke stádiu přípravy a velké míře rozpracovanosti připravovaného záměru, kdy pro některé dílčí úseky byla již vydána územní rozhodnutí, je dostatek podkladů ze zpracovaných projektových dokumentací:

- Silnice R6 Knínice - Bošov – DÚR, PRAGOPROJEKT, a.s., únor 2007,
- R6 Žalmanov - Knínice – DÚR, SUDOP PRAHA, a.s., listopad 2005,
- Silnice R6 Olšová Vrata - Žalmanov – DÚR, PRAGOPROJEKT, a.s., duben 2008,
- R6 Karlovy Vary - Olšová Vrata - DSP, PRAGOPROJEKT, a.s., červenec 2009.

Tyto dokumentace byly podkladem pro detailní popis hlavních stavebních objektů (hlavní trasa, mimoúrovňové křižovatky, mosty, doplňkové objekty a vodohospodářské úpravy).

Hlavní trasa budoucí komunikace je navržena v kategorii D 25,5/100, s výjimkou části trasy v úseku od Karlových Varů směrem na Olšová Vrata v délce 5,49 km, kde je komunikace navržena v kategorii S 22,5/80.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska výstavby, tak i vlastního provozu záměru. Navržené technické řešení na daném stupni přípravy záměru je v souladu s požadavky ochrany životního prostředí. Nejsou identifikovány žádné závažné nedostatky v technickém řešení záměru, které by mohly být ve střetu s ochranou životního prostředí.

Dokumentace v kapitole B.I.6. uvádí řadu opatření, některá však zatím nemohou být součástí záměru, a proto byla převzata nebo upravena i do návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad. Doplňují tak opatření uvedená v kapitole D.IV. Dokumentace a společně s podmínkami navrženými v posudku tak zaručí realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

Na základě předloženého technického řešení posuzovaného záměru lze konstatovat, že pro omezení nejvýznamnějších negativních vlivů souvisejících s předloženým záměrem jsou použity odpovídající technická řešení omezující výstupy do jednotlivých složek životního prostředí (zejména hluk), případně zabraňující průniku kontaminovaných vod do povrchových a podzemních vod.

Detailnější řešení se na základě výsledků posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. předpokládá v rámci navazující přípravy záměru pro následná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků



v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území ke stavbě, stavbě, včetně zapracování výstupu monitoringu.

## **IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ**

Zpracovatelé dokumentace konstatují, že 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 uvedena v závěrečné části kapitoly B.I.6. dokumentace. Tato opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů jsou dle sdělení autorů dokumentace 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.

Navržená opatření jsou rozdělena na jednotlivé fáze přípravy stavby, období výstavby a období provozu, v kapitole D.IV. i specificky pro jednotlivé úseky D6 Knínice - Bošov, D6 Žalmanov - Knínice, D6 Olšová Vrata - Žalmanov a D6 Karklovy Vary - Olšová Vrata. Většinou lze s navrženými opatřeními v dokumentaci souhlasit.

Je však nutno z pozice zpracovatelského týmu posudku konstatovat, že některá opatření tak, jak jsou v závěru kapitoly B.I.6. formulována, součástí záměru zatím nemohou být a některá z nich byla proto převzata, případně upravena i do návrhu závazného stanoviska, některá z těchto opatření jsou totiž i v kapitole B.I.6. formulována účelněji, než analogická doplňující opatření dle kapitoly D.IV. Pokud jde o formulace opatření dle kapitoly B.I.6., která přímo vyplývají ze zákona, tato se již do návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad neuvádí.

Většinu navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí lze akceptovat, v rámci zpracování posudku byly některé podmínky zpřesněny, doplněny, případně agregovány nebo byly další podmínky nově navrženy. V tomto smyslu jsou promítnuty do návrhu závazného stanoviska a i odůvodněny.

Za zásadní opatření v rámci další přípravy záměru považujeme opatření:

- na ochranu obyvatelstva před veškerými nepříznivými vlivy záměru, zejména v období výstavby,
- na ochranu před hlukem,
- na snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší,
- na ochranu proti případné kontaminaci vod, půdy a horninového prostředí závadnými látkami,
- na ochranu ZPF, PUPFL a minimalizaci záborů,
- na ochranu fauny, flóry a ekosystémů včetně prvků ÚSES, lokalit Natura 2000,
- na minimalizaci odpadů,
- na minimalizaci případných rizik havárií a nestandardních stavů.

Opatření, která se týkají omezení potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatelstva jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, které je součástí tohoto posudku.

## V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovateli posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu Ministerstva životního prostředí, předána následující vyjádření obdržená ve smyslu § 8 odst. 3 (vyjádření k dokumentaci) zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (kopie vyjádření k dokumentaci jsou obsaženy v příloze tohoto posudku):

### **1. Vyjádření Magistrátu města Karlovy Vary, odboru životního prostředí**

(č.j.: 808/OŽP/2019)

#### Podstata vyjádření:

- A) Ochrana přírody:  
Není připomínka.
- B) Ochrana zemědělského půdního fondu:  
Není připomínka.
- C) Odpady:  
Není připomínka.
- D) Ochrana pozemků určených k plnění funkce lesa:  
Není připomínka.
- E) Ochrana ovzduší:  
Není připomínka.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Ad A - E) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

### **2. Vyjádření Statutárního města Karlovy Vary, odboru rozvoje a investic**

(č.j.: 368/ORI/19/Ri/52.1)

#### Podstata vyjádření:

Konstatujeme, že z hlediska zájmů statutárního města Karlovy Vary je předložená dokumentace provedena průkazně, komplexně (úplně) a přesvědčivě. K předloženým kapitolám a jejich závěrům nemáme námítky ani připomínky.

Záměr vybudování přeložky silnice I/20 Toužim – Žalmanov, obsažený v ZÚR Karlovarského kraje, považujeme nadále za účelný, potřebný a žádoucí. Kritické je zejména současné vedení silnice I/20 přes obytnou zástavbu v městské části Doubí v Karlových Varech. Předkládaný projekt dálnice D6 by dle našeho názoru měl s budoucí realizací této přeložky silnice I/20 počítat. Územní koordinace obou těchto záměrů je v příslušných územně plánovacích dokumentech a podkladech zakotvena a předmětná dokumentace EIA s tímto není v rozporu.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*Vyjádření statutárního města Karlovy Vary (SMKV) je souhlasné se záměrem a bez připomínek. SMKV dále konstatuje, že považuje za účelný a potřebný záměr na vybudování přeložky silnice I/20 Toužim – Žalmanov, k čemuž je možné konstatovat, že tento záměr není*

*součástí předkládané dokumentace a z tohoto důvodu nemůže být hodnocen. Oznamovatel se k možnosti realizace tohoto záměru vyjádřil dopisem ze dne 12. 12. 2018, kde konstatuje, že s tímto záměrem do roku 2040 nepočítá. Realizace dálnice D6 v navrhované podobě, nevylučuje napojení budoucí přeložky silnice I/20 do MÚK Žalmanov v km 4,720 stavby D6 Olšová Vrata – Žalmanov.*

### **3. Vyjádření Města Bochov**

(č.j.: MUBO/694/2019)

#### Podstata vyjádření:

##### A) Porovnání závěrů zjišťovacího řízení a dokumentace EIA D6

Na str. 12 textu EIA D6 je odkaz na Závěr zjišťovacího řízení a citovány oblasti vlivů vůči kterým má být EIA především vyhodnocena:

- vlivy na povrchové a podzemní vody
- vlivy na kulturní památky
- vlivy na kulturní krajinu
- vlivy na hlukovou situaci
- vlivy na biologickou rozmanitost
- zohlednit všechny relevantní požadavky ...

Takto jednoduché zadání není v závěru dokumentace EIA jednoduše zobrazeno, vyhodnoceno.

Jednotlivé – v závěru zjišťovacího řízení preferované oblasti vlivů jsou ukryty za rozsáhlým textem závěrečných kapitol, aniž by umožnily jednoduchou a přehlednou orientaci. Například vlivy na kulturní krajinu jsou uvedeny pod jinými názvy kapitol – strana 344 – vlivy na krajinný ráz, strana 345 – vliv na rysy kulturní a historické charakteristiky atd. Nikde v textu jsme nenašli vliv stavby na krajinný ráz – připomínáme například, že MÚK Bochov ve variantě A se nachází na krajinném horizontu stavby mimoúrovňového křížení z tohoto horizontu vystupují do krajiny ve střední a vzdálené viditelnosti včetně večerního (nočního) světla v krajině.

Vliv na rysy a hodnoty kulturní krajiny jsou hrubě zjednodušeny na 3 odstavce a 13 ti řádcích.

Závěr: V porovnání se závěrem zjišťovacího řízení není EIA E6 komfortní a slučitelné, některé kapitoly nejsou vůči závěrům zjišťovacího řízení vypořádány v potřebném rozsahu.

##### B) Požadavek města vůči dálnici D6:

Objednatel ani zpracovatel nezohlednil jednoduchý požadavek města, aby byl záměr na D6 vyhodnocen na realizaci obou MÚK. Zcela irelevantní je, že součástí stavby D6 bude jenom jedna z obou MÚK, jde o komplexní posouzení vlivu stavby D6.

V této věci se významně ohrazujeme proti účelovému propojení stanoviska Magistrátu města Karlových Varů s územním plánem města Bochova, jak je uvedeno na straně 33:

- nikde není psáno, že nemůže mít dálnice D6 další MÚK, aniž by byla – nebyla v ZÚR Karlovarského kraje,
- územní plán nelze projednat, pokud není v souladu se ZÚR.

Jedná se o zásadní pravidla územního plánování a text EIA je v tomto smyslu zásadně zavádějící.

C) Vstupní údaje:

Zásadně odmítáme vyhodnocení předchozího stanoviska města Bochova k tomuto procesu EIA z hlediska vlivů nové trasy silnice I/20. Odmítáme tvrzení zpracovatele, že se jedná o koncepci k roku 2040 atd, atd.

Připomínáme, že ZÚR Karlovarského kraje jsou základním dokumentem, který je do územních plánů (tedy i do UP Bochov) zapracován jako jeho návrhová část. Pokud je stavba silnice I/20 v ZÚR .- viz schémata EIA D6 na straně 33 a dále v textu, je zapotřebí tento vliv zpracovat.

Pokud nemá objednatel v tomto smyslu potřebné podklady, je potřebné tyto, sama absence podkladů zjevné není důvodem, aby tuto skutečnost posudek EIA vyloučil.

D) Zpracování souvisejících analýz

Pokud tedy posudek EIA neobsahuje a nevyhodnocuje vliv silnice I/20, jsou všechny následující výpočty v dotčeném prostoru a souvislostech neobjektivní – jednoduše nezobrazují stav území, vůči kterému je EIA D6 vyhodnocována.

Jsme přesvědčení, že je nutno tyto kapitoly zcela přepracovat.

E) Úvaha o variantách

Na straně 39 textu EIA D6 je uvedena úvah o předchozích variantách, které byly historicky posuzovány. Text je zbytečný a zavádějící. Buď budou tyto varianty vyhodnoceny, anebo nemají pro věcný ani argumentační prostor textu EIA D6 žádný relevantní význam.

Závěr: Město Bochov považuje zadání i rozsah zpracování EIA D6 za zcela nevyhovující a požaduje jeho přepracování ve smyslu výše uvedených připomínek. **Město Bochov i nadále trvá na svém stanovisku, kterým preferuje MÚK ve variantě B**, která je mnohem výhodnější pro občany města Bochov, neboť v důsledku realizace MÚK varianty B dojde k významnému útlumu dopravní zátěže v intravilánu města Bochov. Lze totiž důvodně předpokládat, že po dostavbě D6 v našem regionu, stoupne značně dopravní zatížení silnice II/198 vozidly směřujícími z Karlových Varů (a také ze směru od Prahy) do Plzně. Trasa regionu Karlových Varů do Plzně bude rychlejší přes Bochov oproti alternativní trase přes Bečov nad Teplou. Při realizaci MÚK ve variantě A bude tedy intravilán města Bochov i nadále značně zatěžován dopravou v trase stávající silnice E48 (I6), což je zcela jistě nežádoucí. Pokud bude realizována MÚK ve variantě B, doprava směřující na Plzeň bude intravilán města Bochov objíždět. Dokumentace EIA je vypracována s cílem posouzení vlivu stavby D6 na životní prostředí, a proto je potřeba též, právě nyní, přihlídnout k budoucímu životnímu prostředí obyvatel města Bochov!

Všechny argumenty v předložené dokumentaci EIA nejsou natolik jednoznačné při variantním posuzování MÚK ve prospěch varianty A, aby nebylo možné vyhovět požadavku města Bochov, tj. realizovat variantu B. V případě potřeby změnu územního rozhodnutí nabízí město Bochov Ředitelství silnic a dálnic ČR veškerou součinnost.

### Stanovisko zpracovatele posudku

*Ad A) Dokumentace EIA jako taková, se musí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, řídit přílohou č. 4 k citovanému zákonu. Posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel je komplexním hodnocením jednotlivých vlivů, jejich velikosti a významnosti, nelze tedy s odkazem na závěr zjišťovacího řízení vytrhávat pouze některé aspekty, protože dokumentace musí hodnotit vše dle přílohy č. 4 k citovanému zákonu.*

*Citace ze str. 12 dokumentace není správná, navíc je zde uvedena odrážka „- vlivy na kulturní krajinu“ tento text neobsahuje ani str. 12 dokumentace, ani závěr zjišťovacího řízení. Tento požadavek tedy v textu závěru zjišťovacího řízení nebyl vznesen. Přesto se dokumentace hodnocením vlivů na krajinný ráz podrobně zabývá jak v kapitolách D.I.12. Vlivy na krajinný ráz (uvedeno na str. 344-349), tak i v samostatné příloze č. 8 dokumentace EIA (D6 – Karlovarský kraj, Posouzení vlivu navrhované stavby na krajinný ráz dle ust. § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Toto posouzení vyhodnocuje vliv na krajinný ráz jednotlivých úseků a samozřejmě i variantní řešení MÚK Bochov ve variantě A i variantě B jak v textové, tak i výkresové části.*

*Nad rámec přílohy č. 4 zákona byla do dokumentace navíc zařazena kapitola Vypořádání připomínek obdržených v rámci zjišťovacího řízení“, kde jsou shrnuty a vypořádány zásadní připomínky vznesené k záměru. Nelze tedy souhlasit s tvrzením, že: „V porovnání se závěrem zjišťovacího řízení není EIA E6 komfortní a slučitelné, některé kapitoly nejsou vůči závěrům zjišťovacího řízení vypořádány v potřebném rozsahu.“*

*Ad B) Odpověď je uvedena na str. 22 dokumentace EIA: „Možnost posouzení realizace obou variant MÚK zároveň byla prověřena ve vztahu k ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, která je účinná od října 2018. Dle ČSN 73 6101: Tabulka 18 uvádí nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek. Na dálnici je nejmenší dovolená vzájemná vzdálenost křižovatek 4 km, u směrově rozdělených silnic 2,5 km. Vzdálenost mezi křižovatkami s odbočovacími a připojovacími pruhy se měří ve směru staničení od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky. – Tyto požadavky nejsou v daném případě naplněny. Uvedené vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů (obce nad 30 tis. obyvatel) nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací (průmyslové zóny, které generují více než 10 tis. voz/den) v odůvodněných případech snížit až na 50 %. – Tyto podmínky nejsou v daném případě rovněž naplněny. V případě realizace obou variant MÚK Bochov zároveň by výše uvedená pravidla definovaná ČSN 73 6101 nebyla dodržena. Z uvedeného důvodu nebylo po dohodě s oznamovatelem dále přistoupeno k posouzení vlivu realizace obou variant MÚK Bochov zároveň z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.“*

*Pokud tedy nelze realizovat obě varianty MÚK Bochov současně, postrádá městem Bochov požadované posouzení obou variant MÚK najednou smysl, tato varianta nemůže nastat, proto bylo v rámci dokumentace přistoupeno k variantnímu posouzení MÚK Bochov buď ve variantě A nebo ve variantě B.*

*Vyjádření příslušného úřadu územního plánování, v tomto případě Magistrátu města Karlovy Vary je dle zákona povinnou přílohou dokumentace EIA, kompletní znění na str. 400-402 dokumentace EIA. Text tohoto vyjádření uvedený na str. 33 dokumentace není „účelovým propojením“ ale citací části tohoto vyjádření a konstatováním stavu. Zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit vyjádření k souladu s územněplánovací dokumentací. Z pohledu vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel je tato skutečnost bezpředmětná. V rámci posouzení vlivů*

*záměrů na životní prostředí mohou být posouzeny i záměry, které nejsou v souladu s územním plánem.*

*Ad C a D) V rámci zpracování posudku bylo zjištěno, že veřejně prospěšná stavba přeložky silnice I/20 byla do ZÚR Karlovarského kraje zařazena z hlediska dlouhodobého horizontu a není v současné době připravována na rozdíl od dálnice D6. Prognóza intenzit dopravy uvedená v dokumentaci EIA (Příloha 1 Dopravně-inženýrské podklady pro dokumentaci EIA k záměru D6 – Karlovarský kraj) byla zpracována bez zahrnutí přeložky silnice I/20, tj. z hlediska města Bochova pro méně příznivý stav. Lze totiž předpokládat, že po realizaci přeložky I/20 by tato stáhla dopravu jak ze stávající I/20, tak i ze stávající II/198. Hodnocení bez přeložky I/20 je tedy z pohledu posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel města Bochova metodicky zcela v pořádku, protože je hodnocen horší stav, který může nastat. Realizace přeložky I/20 by mohla přinést pouze zlepšení oproti vyhodnocenému stavu a v případě její přípravy bude muset být tato komunikace v procesu EIA rovněž posouzena.*

*Ad E) Namítaná strana 39 dokumentace je obsažena v kapitole „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.“ Zpracovatel dokumentace se tedy řídil obsahem přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a popsal průběh výběru variant, které byly již v minulosti v procesu EIA posuzovány. Splnil tedy zadání příslušné kapitoly dokumentace.*

*Nárůst dopravy na silnici II/198 bez existence přeložky silnice I/20 se na základě dokumentace (Příloha 1 Dopravně-inženýrské podklady pro dokumentaci EIA k záměru D6 – Karlovarský kraj) předpokládá minimální cca 200 vozidel/den.*

*Po zhodnocení velikosti a významnosti všech relevantních vlivů záměru se zpracovatelé posudku přiklonili k preferenci varianty A MÚK Bochova, která sebou nese méně negativních vlivů než varianta B MÚK Bochova.*

#### **4. Vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, správa CHKO Slavkovský les** (č.j.: SR/0139/SL/19 - 2)

##### Podstata vyjádření:

AOPK ČR, RP SCHKO Slavkovský les nemá připomínek ke zpracované dokumentaci v rámci posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) záměru „D6 – Karlovarský kraj“. Návrh řešení zmírňujících opatření byl s Regionálním pracovištěm projednán a odsouhlasen.

##### Stanovisko zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

#### **5. Vyjádření České inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem** (č.j. ČÍŽP/44/2019/2605)

##### Podstata vyjádření:

- A) Ochrana přírody:  
Není připomínek.

B) Ochrana ovzduší:

Vzhledem k tomu, že zde nebudou umístěny zdroje znečišťování ovzduší v kategorii vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a souvisejících předpisů, v platném znění, nemá ČIŽP k předložené dokumentaci připomínky.

C) Ochrana vod:

ČIŽP z hlediska ochrany vod s navrženým rozsahem a četností monitoringu vod souhlasí a z hlediska vodohospodářského dozoru a ochrany vod nemá k dokumentaci připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Ad A - C) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

**6. Vyjádření Krajské hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech**

(čj. KHSKV 1868/2019/HOK/Vrb)

Podstat a vyjádření:

KHS Karlovarského kraje po zhodnocení souladu předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví konstatuje, že nemá k Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí připomínky.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

**7. Vyjádření Karlovarského kraje ze dne 7. 3 2019**

Podstata vyjádření:

Karlovarský kraj se záměrem „D6 – Karlovarský kraj“ tak, jak je popsán v dokumentaci, souhlasí a jeho další posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nepovažuje za nutné.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

**8. Vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství**

(čj. KK/1089/ZZ/18)

Podstata vyjádření:

Úseky odboru životního prostředí a zemědělství nemají k dokumentaci záměru připomínky.



Stanovisko zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

**9. Vyjádření Ministerstva zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřidel ze dne 20. 3. 2019**

Podstata vyjádření:

K předložené dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, nemá ministerstvo z hlediska a v zájmu ochrany přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary připomínky, za předpokladu, že bude záměr realizován v souladu s předloženou dokumentací.

Stanovisko zpracovatele posudku

*Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.*

**10. Vyjádření p. M. W. ze dne 24. 3. 2019**

Podstata vyjádření:

Jako vlastník pozemků s parc. č. 832, 833, 834, a 835/1 s rodinným a rekreačním domem a garáží v obci Karlovy Vary, katastrální území Olšová Vrata, kterých se přímo dotýká plánovaná stavba „D6 – Karlovarský kraj“ v úseku „Karlovy Vary – Olšová Vrata“, podávám tímto vyjádření ke zveřejněné dokumentaci o posuzování vlivů na životní prostředí.

Uvádím, že vyprojektované dopravní řešení stavby D6 v úseku mých nemovitostí, které je součástí zveřejněné dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí, jež řeší napojení Royal Residence a přístupu k mým pozemkům, je v rozporu s novým Návrhem územního plánu Karlovy Vary (03/2019). Podle dosud platného Územního rozhodnutí Města Karlovy Vary i nového Návrhu územního plánu Karlovy Vary jsou mé nemovitosti s parc. č. 832, 833, a 834 a 835/1 blokovány pro dopravní stavbu R6 (D6) s plánovanou demolicí objektů, kdy tyto z uvedeného důvodu nemohla naše rodina po celou dobu rekonstruovat. Od počátku plánování rozšíření R6/D6 uplyne letos 15 let a díky velmi neserióznímu a bezohlednému jednání ŘSD ČR nemáme u uváděných nemovitostí v katastrálním území Olšová Vrata vyřešeny majetkoprávní vztahy s ŘSD ČR.

Přestože podle informací ŘSD ČR ze dne 11. 06. 2007 měla být uvedena rychlostní silnice R6, nyní D6 v úseku „Karlovy Vary – Olšová Vrata“ v provozu již v roce 2011, tak tomu dodnes není. Jedná se o nepřiměřeně výrazné omezení vlastnických práv naší rodiny. Proto stejně jako moje již zesnulá maminka paní [REDAKCE]

[REDAKCE] (viz souhlas maminky se stavbou R6 podmíněný vyjádřením ze dne 14. 04. 2006, námitka ke konceptu územního plánu ze dne 21. 12. 2012 a má námitka ze dne 05.03. 2019), bez oboustranně schválených smluv s ŘSD ČR nesouhlasím s jakýmkoliv řešením uvedené stavby D6 jakkoliv zasahujícím do mých nemovitostí. Podnět se stížností na jednání ŘSD ČR v uvedené věci v současnosti řeší Odbor interního auditu a kontroly Ministerstva dopravy ČR a jelikož je bytová situace naší rodiny v současné době neúnosná, tak k obraně své i mé rodiny využiji dostupných opravných prostředků.

Citově na dané lokalitě lpí naše rodina a nejen proto, že se zde narodila i dlouhá léta žila maminka a její rodiny, ale narodila jsem se tam i já a velkou část dětství tam prožili i mí synové. Jedná se o nádherné, přírodní prostředí na polosamotě v blízkosti lesů, které obklopují naši zahradu ze dvou stran. Proto jsem souběžně s námitkami k novému Návrhu

Územního plánu Karlovy Vary dne 05. 03. 2019, požádala (jako v roce 2010 má maminka) o změnu územního plánu u parc. č. 835/1 na zastavitelný pozemek s vymezením na smíšené území venkovské, přičemž dále trvám na ponechání zastavitelných pozemků u nemovitostí s parc. č. 832, 833, 834, u kterých žádám jejich změnu na smíšené území venkovské v částech, které nespádají do trvalého záboru pro stavbu R6/ D6 vymezené projektovou dokumentací k platnému územnímu rozhodnutí.

S ohledem na nečinnost, bezohledné a neseriózní jednání ŘSD ČR zároveň požaduji, aby ŘSD ČR, zatím jen jako částečné odškodnění za dosud způsobenou újmu, zajistilo v úseku plánované dálnice D6 podél všech mých dotčených pozemků potřebné protihlukové opatření na své náklady.

#### Stanovisko zpracovatele posudku

*V rámci posouzení vlivů konkrétního záměru (tzv. projektová EIA) se posudek nemůže zabývat námitkami podanými v rámci zpracování územního plánu. Vyjádření se týká nevyřešených majetkoprávních vztahů mezi ŘSD jako oznamovatelem posuzovaného záměru a majitelkou pozemků a staveb, které budou posuzovanou stavbou dotčeny. Řešení majetkoprávních vztahů však není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a jako takové nemůže být v tomto procesu řešeno.*

*Z pohledu vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel je možno se vyjádřit pouze k protihlukovým opatřením. V rámci zpracované dokumentace EIA jsou protihluková opatření v úseku D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata řešena navrženými protihlukovými stěnami (PHS). Dotčeného objektu se konkrétně týká PHS s označením 4.5 v km 4,200 – 4,760 o výšce 4-6 m, která je zahrnuta i v Akustickém posouzení (příloha č. 2 dokumentace D6 – Karlovarský kraj). Akustickou studií bylo prokázáno, že objekt majitelky bude touto PHS dostatečně ochráněn a hygienický limit bude dodržen, viz str. 96 Akustického posouzení. Z těchto důvodů není třeba navrhovat žádná další dodatečná opatření.*

## **VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ**

Posuzovaný záměr „D6 - Karlovarský kraj“ je řešen především z důvodu převedení tranzitní dopravy mimo města a obce ležící na stávající komunikaci I/6. Trasa silnice I/6 je v současné době vedena průtahy několika obcí, kde negativně působí na bezpečnost silničního a pěšího provozu, významně zhoršuje kvalitu životního prostředí v těchto obcích.

Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí nebyly u posuzovaného řešení dálnice D6 – Karlovarský kraj u preferované varianty A MÚK Bochov prokázány významné vlivy na složky životního prostředí ani na životní prostředí jako celek. Záměr nebude mít při respektování navržených podmínek a opatření významný vliv na obyvatelstvo, ovzduší a klima, hlukovou situaci, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí, faunu, flóru, ekosystémy, krajinu, hmotný majetek a kulturní památky. Vlivy na hlukovou situaci spojené se záměrem odpovídají požadavkům vyplývajícím z příslušných právních předpisů a technickými a organizačními opatřeními budou minimalizovány.

Za předpokladu dodržení příslušných právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a při respektování opatření k ochraně životního prostředí zahrnutých do podmínek stanoviska pro příslušný úřad je posuzovaný záměr z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí akceptovatelný.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování je zřejmé, že přeshraniční vlivy na životní prostředí jsou v případě posuzovaného záměru zcela vyloučeny.

Za předpokladu dodržení všech podmínek (řada z nich je uvedena i v posuzované dokumentaci), které jsou obsaženy v podmínkách návrhu závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí, je možné zajistit v maximální možné míře šetrnou realizaci a provoz oznamovaného záměru z pohledu zákonných i věcných podmínek ochrany životního prostředí, jeho složek a zdraví obyvatelstva.

Jako preferovaná je vyhodnocena pro MÚK Bochov varianta A.

**Z výše zmíněných důvodů doporučujeme příslušnému úřadu vydat souhlasné závazné stanovisko s realizací záměru.**

## VII. NÁVRH STANOVISKA

### Ministerstvo životního prostředí

V Praze dne 2019

Č.j.:

### ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 9a odst. 1 až 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí  
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),  
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

#### I. POVINNÉ ÚDAJE

- 1. Název záměru:** D6 - Karlovarský kraj
- 2. Kapacita (rozsah) záměru:** Posuzovaný záměr „D6 – Karlovarský kraj“ zahrnuje čtyři dílčí úseky (stavby) dálnice D6 na území Karlovarského kraje. Ve směru od hranic Karlovarského kraje ke Karlovým Varům se jedná o tyto úseky: D6 Knínice - Bošov, D6 Žalmanov - Knínice, D6 Olšová Vrata - Žalmanov, D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata. Celková délka posuzované trasy je 30,211 km. Hlavní trasa budoucí komunikace je navržena v kategorii D 25,5/100, s výjimkou části trasy v úseku od Karlových Varů směrem na Olšová Vrata v délce 5,49 km, kde je komunikace navržena v kategorii S 22,5/80.
- 3. Zařazení záměru dle př. č. 1:** bod 47 Dálnice I. a II. třídy.
- 4. Umístění záměru:**
- kraj: Karlovarský  
obec: Vrbice, Čichalov, Verušičky, Žlutice, Bochov, Stružná, Andělská Hora, Karlovy Vary  
kat. území: Vrbice u Valče, Mokrý u Chyší, Skřipová, Týniště, Štoutov, Verušičky, Čichalov, Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova, Bochov, Horní Tašovice, Stružná, Žalmanov, Andělská Hora, Olšová Vrata, Drahovice, Karlovy Vary

**5. Obchodní firma oznamovatele:** Ředitelství silnic a dálnic ČR

**6. IČ oznamovatele:** 65993390

**7. Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Na Pankráci 546/56  
140 00 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 22 zákona vydává

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

k posouzení vlivů provedení záměru

**D6 - Karlovarský kraj**

na životní prostředí

s následujícími podmínkami:

**8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

### **A. Opatření pro fázi přípravy záměru:**

#### Obecná opatření

1. Na základě předloženého variantního posouzení MÚK Bochov preferovat variantu A MÚK Bochov (dle platného územního rozhodnutí pro stavbu D6 Žalmanov – Knínice).
2. V dalším stupni projektových příprav (DSP) zpracovat podrobný Projekt monitoringu ŽP, který bude vycházet z Návrhu monitoringu, který je součástí části I.9 stanoviska.
3. V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) zpracovat podrobné zásady organizace výstavby (ZOV).

#### Opatření na ochranu přírody a krajiny

4. Z hlediska zajištění migrace přes dálnici D6 v dalším stupni projektové dokumentace (DSP) rozpracovat řešení ekoduktu v km 0,15 stavba D6 Olšová Vrata - Žalmanov v Tašovickém lese.
5. Za účelem zlepšení migrační propustnosti dálnice D6 v širším prostoru dálkového migračního koridoru DMK2 mezi sídly Vahaneč a Zlatá Hvězda prověřit v dalším stupni projektové dokumentace (DSP) možnosti zkapacitnění mostního objektu SO 201 most na D6 přes poľní cestu v km 0,2 stavby D6 Žalmanov – Knínice z důvodu naplnění parametrů pro migraci velkých savců kategorie A. V případě, že nebude možno podat průkaz o vhodném zkapacitnění tohoto objektu, prověřit a navrhnout systém účinného navádění velkých savců kategorie A do prostoru migračního objektu v údolí Ratibořského potoka.
6. Oplocení dálnice D6 navrhnout s ohledem na přechody migračně významných území v celé její délce s tím, že zásady bezpečné prevence vniků velkých savců,

způsoby navádění do migračních objektů a zajištění faktoru pohody pro migraci budou rozpracovány v dokumentaci pro stavební povolení pro každou ze čtyř dílčích staveb posuzovaného záměru.

7. V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) upřesnit technické, materiálové a vizuální řešení navržených protihlukových stěn, a to především s ohledem na minimalizaci střetů ptactva s protihlukovými stěnami a ve vztahu k ovlivnění krajinného rázu území. V této souvislosti vyloučit zejména návrh na instalaci stěn z průhledných či lesklých materiálů a rozpracovat technické zásady pro efektivní prevenci mortality ptáků na stěnách pro každou ze čtyř dílčích staveb posuzovaného záměru.
8. V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) pro jednotlivé úseky každé ze čtyř dílčích staveb posuzovaného záměru rozpracovat umístění ploch pro zařízení stavenišť jednotlivých staveb s vyloučením jejich lokalizace v mokřadech, při březích rybníků a vodních toků. V této souvislosti zejména zajistit, že v rámci těchto ZOV bude rovněž respektováno, aby na přiléhajícím území EVL Doupovské hory a PO Doupovské hory ani v blízkosti vodních toků nebyla umístována zařízení stavenišť a nebyly zde vytvářeny žádné manipulační ani skladovací plochy.
9. V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) na základě přesného terénního zaměření prověřit umístění pilířů z hlediska zásahu do průtočného profilu a na základě tohoto prověření důsledně navrhopat pilíře mostní konstrukce pro každý profil křížení s přírodě blízkými a přirozenými toky tak, aby nezasahovaly do vlastního průtočného profilu toku a byly umístěny mimo břehové hrany všude tam, kde nebude jednoznačně prokázána nezbytnost směrové či technické úpravy toku v podmostí. Týká se především následujících vodních toků:

**úsek D6 Knínice – Bošov**

- Luční potok v km cca 2,0
- Velká Trasovka v km cca 2,2
- Malá Trasovka a její niva v km cca 5,3

**úsek D6 Žalmanov – Knínice**

- Ratibořský potok a jeho údolní niva v km 1,3
- Bochovský potok v km 5,6

**úsek D6 Olšová Vrata – Žalmanov**

- Lomnický potok a jeho údolní niva v km 1,6
- Žalmanovský potok km 3,95

**úsek D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata**

- Telenecký potok a levostranný přítok Teleneckého potoka v km 7,3 a 7,7
- Pravostranný bezejmenný přítok Vratského potoka v km 5,0
- Vratský potok v km 4,33 - 4,48, v km 3,32 - 3,46, v km 2,9

10. V dalším stupni projektové dokumentace (DSP) důsledně vycházet ze zásady, že nezbytně nutné odůvodněné zásahy a směrové úpravy koryt toků budou minimalizovány na nejnižší technicky a hydraulicky odůvodněnou míru a pokud možno jen do oblastí podmostí s tím, že nezbytná úprava profilu koryta bude navržena a dále realizována tak, aby co nejvíce odpovídala stávajícímu přirozenému stavu toků a jejich průtočného profilu v místě křížení. V této souvislosti respektovat především následující zásady:

- v maximální možné míře ponechání přirozeného či přírodě blízkého stavu včetně břehů a přirozených břehových porostů kolem toku,

- zajištění plynulého přechodu mezi upraveným tokem pod mostem a navazujícími úseky vodoteče.
  - vyloučení návrhu nových trvalých příčných objektů (stupně, jezy, prahy, jímky apod.).
  - zachování diverzity hloubky a proudu
  - preference průtočného profilu a bermy v podmostí
  - preference tzv. rostlého dna a minimalizace tvrdého technického opevnění
11. Nejdéle v rámci DSP rozpracovat opatření ke snížení dočasných záborů lesních porostů a pozemků, včetně úseku při průchodu trasy D6 PO Doupovské hory.
12. Dále v rámci DSP (a do ZOV) stavby D6 Olšová Vrata – Žalmanov a stavby D6 Žalmanov – Knínice zajistit, aby příjezdové trasy na stavenišťe nezasahovaly do prioritního přírodního stanoviště 91E0\* s tím, že veškeré plošné zásahy, které by byly řešeny ze severní strany na úkor tohoto stanoviště, budou realizovány z jižní strany komunikace a severně od trasy komunikace nebudou umístěna zařízení stavenišťe.
13. Do dalších stupňů projektové dokumentace (DSP) podrobně technicky rozpracovat veškerá navrhovaná opatření k ochraně obojživelníků z hlediska řešení trvalých naváděcích bariér a pro zajištění migrace k migračním objektům, která vyplynula z rámcové migrační studie (příloha č. 6 Dokumentace) pro jednotlivé stavby, zejména:
- úsek D6 Knínice – Bošov**
- most přes nivu Lučního potoka a Velké Trasovky (SO 202) a stávající vedení I/6
  - most přes nivu Malé Trasovky (SO 204)
- úsek D6 Žalmanov – Knínice**
- propustky v km 0,312 a 0,540
  - most přes Ratibořský potok (SO 202)
  - nový rámový propustek cca v km 2,50 ve funkční návaznosti na propustek pod silnicí I/6
  - propustek v km 3,6 a most SO 204
  - propustky pod komunikacemi I/6 a D6 v okolí Silničního rybníka
  - zajistit migrační prostupnost stavebního objektu SO 209 (most přes vodní tok a biokoridor v km 6,600)
- úsek D6 Olšová Vrata – Žalmanov**
- most SO 201 v km 0,15
  - most SO 202 přes Lomnický potok v km 1,6
  - v km cca 0,55 navrhnout a vybudovat nový propustek pro obojživelníky a jiné drobné živočichy
  - most SO 204 cca v km 3,96
- V této souvislosti zajistit, že řešení propustků pod D6 bude vycházet z následujících zásad:
- rámové konstrukce o minimální světlosti 2m
  - složený profil bez tvrdého opevnění dna,
  - obě vyústění bezbariérová – řešit bez překážek vyšších než 10 cm
  - sedimentační jímky řešit s ohledem na prevenci vzniku pastí pro obojživelníky
  - jednotný spád bez vzniku trvale zatopených míst.
14. Do dalších stupňů projektové dokumentace (DSP) podrobně technicky rozpracovat veškerá navrhovaná opatření k ochraně letounů (netopýrů) a podporu jejich migrace (zajištění propustnosti) přes těleso D6 (optimalizovat propustky, naváděcí vegetace apod.), která vyplynula z biologického hodnocení (Příloha č. 6 Dokumentace) pro jednotlivé stavby, zejména:

#### **úsek D6 Knínice – Bošov**

- zachovat v co největší míře stávající porosty v nivě Lučního potoka a Velké Trasovky, v celé šíři přemostění SO 202 v rámci stavby D6 Knínice - Bošov instalovat oboustranné 2 m vysoké zábrany.

#### **úsek D6 Žalmanov – Knínice**

- U stávajícího mostu přes Ratibořský potok (SO 202) v km cca 1,30 navrhnout a nainstalovat 2 m vysoké zábrany v šíři břehového porostu lemujícího Ratibořský potok pro umožnění navedení letounů včetně řešení navrhované optimalizace břehového porostu.
- V prostoru mezi Obecním Údrčským rybníkem a lokalitou Toto-Karo v km 3,35 navrhnout a realizovat vyšší podchod ve formě rámového propustku s maximální možnou výškou dle technických možností tak, aby jej mohli využívat i netopýři.
- Na těleso mostu přes Bochovský potok (SO 207 v km 5,50) navrhnout a instalovat oboustranné zábrany (o výšce 2 m), v maximální možné míře zachovat břehový porost mezi oběma vodními plochami na Bochovském potoce.

#### **úsek D6 Olšová Vrata – Žalmanov**

- V km 1,25 navrhnout a realizovat dostatečně velký rámový propustek pod dálnicí s maximální možnou výškou dle technických možností tak, aby jej mohli využívat i netopýři.
- V km 1,6 navrhnout a realizovat naváděcí pásy zeleně tak, aby netopýři byli naváděni pod most SO 202 (most přes Lomnický potok).

#### **úsek D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata**

- V blízkosti městské čtvrti Drahovice v Karlových Varech (km 1,60 – 1,85) navrhnout a instalovat oboustrannou palisádu o výšce 4 m v délce kontaktu místní komunikace s dálnicí D6.
- V km 7,3 stavby D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata navrhnout a zajistit dostatečně velký rámový propustek pod dálnicí s maximální možnou výškou dle technických možností, aby jej mohli využívat i netopýři, včetně řešení navrhované optimalizace porostů z hlediska navádění letounů do propustku.

15. Do dalších stupňů projektové dokumentace (DSP) z důvodu prevence střetů vozidel s migrujícími motýly evropsky významného druhu hnědásek chrastavcový navrhnout a podrobně technicky rozpracovat vegetační úpravy z obou stran dálničního tělesa v úsecích MÚK se silnicí II/205 (SO 102 stavba D6 Knínice-Bošov) a MÚK Andělská Hora (SO 208 stavba D6 Olšová Vrata-Žalmanov) tak, aby výška vegetace nutila přeletující motýly dosahovat dostatečné letové hladiny. V této souvislosti projednat strukturu navržené vegetace s příslušným orgánem ochrany přírody.
16. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace (DSP) rozpracovat opatření k podpoře biodiverzity i v rámci koridoru tělesa D6 zejména na základě následujících zásad:
- pro úpravy částí zářezů, náspů a další vybrané plochy stavby navrhnout obnažené skalní výchozy, podorniční substrát atd. tam, kde to je staticky únosné, bez ohumusování a osetí kulturními travními směsmi;
  - analogické prvky vytvářet např. navážkou různě velkých kamenů z hornin se zásaditým pH, na vhodných místech v náspech či zářezech navrhnout suché skládané zídky;
  - procento zářezů a náspů navrhnout k neosetí a ponechání přirozené sukcese; pro plochy s oséváním uplatnit druhově pestré směsi s velkým podílem dvouděložných rostlin, s využitím travinobylinných směsí z místních druhů dané fytogeografické podprovincie;



- vyloučit překrývání svahů náspů či zářezů různými typy textilií s tím, že při větším sklonu lze bránit erozi drobnými stupni z prken, kuláčů, kamenů či skládanými zídками.
17. V rámci dalších stupňů projektové dokumentace (DSP) vypracovat komplexní projekt sadových a vegetačních úprav s využitím především následujících zásad:
- z hlediska prostorového uspořádání preferovat skupinovou výsadbu dřevin (několik sazenic jednoho druhu blízko sebe) v přiměřeně hustých pásech;
  - na náspech a v zářezech navrhnout na max. 30 % cílové pokryvnosti s tím, že pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast, včetně podílu ovocných dřevin;
  - výsadby ovocných dřevin a keřů s bobulemi vyloučit na straně k vozovce z důvodu snížení atraktivity výsadeb přímo přiléhajících k vozovce pro ptáky; v těchto prostorech uplatnit kombinaci rychle rostoucích dřevin i pomalu rostoucích cílových druhů, které je později nahradí;
  - při plánování rozmístění liniových prvků zeleně brát ohled především na zachování důležitých pohledových os a neopakovatelnosti krajinné scény;
  - pro všechny MÚK navrhnout keřové výsadby na svazích náspů a zářezů křižovatek a celoplošné výsadby keřů a stromů v jednotlivých okách a trojúhelnících křižovatek s tím, že výsadby musí být vždy navrhovány s ohledem na splnění rozhledových poměrů, na zajištění viditelnosti svislých dopravních značek a dopravních zařízení, prevenci ohrožování funkce odvodňovacích zařízení, nadzemních a podzemních vedení a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.
18. Při návrhu vegetačních úprav s cílem navedení živočichů na migrační objekty je vhodné volit dřeviny, které jsou pro živočichy přitažlivé (ovocné dřeviny, jeřáby apod.) v kombinaci s dřevinami trnitými a dřevinami zavětvenými až k zemi, které vytvářejí zelené stěny a zajistí neprůchodnost pásů směrem ke komunikaci. Vegetační úpravy pro tento účel řešit formou nepravidelných výsadeb stromů s podsadou hustého podrostu keřů, který ve vyspělém a zapojeném podrostu vyplní prostor pod korunami stromů a navedou migrující živočichy směrem k migračnímu profilu.
19. Z důvodu minimalizace rušení ptačích druhů na lokalitě Toto-Karo navrhnout a instalovat v km 2,8 – 3,8 stavby D6 Žalmanov - Knínice na pravé straně silnice ve směru Praha – Karlovy Vary ochranné bariéry o výšce cca 4 m.
20. Z důvodu minimalizace rušení ptačích druhů v lokalitě Silniční rybník v km 5,985 - 6,950 stavby D6 Žalmanov - Knínice navrhnout a instalovat na pravé straně silnice ve směru Praha – Karlovy Vary ochranné bariéry o výšce cca 4 m.
21. K minimalizaci kolizí ptáků s automobily v km 0,26 - 0,56 stavby D6 Olšová Vrata – Žalmanov navrhnout a vytvořit po obou stranách komunikace ochranné bariéry o výšce cca 4 m.
22. V následujících pohledově exponovaných úsecích nenavrhnout a nepodporovat umístění reklamních staveb a zařízení:
- Mezi km 1,700 – 2,400, km 3,500 – 4,800 a km 7,400 – 7,910 stavby D6 Knínice - Bošov
  - Mezi km 0,000 – 1,700 a km 3,300 – 6,950 stavby D6 Žalmanov - Knínice
  - Mezi km 1,300 – 2400, km 3,500 – 4,400 a km 5,100 – 7,341 stavby D6 Olšová Vrata -Žalmanov
  - Mezi km 1,100 – 8,021 stavby D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata

23. Pro odpočívky Verušičky v km cca 3,000 stavby D6 Knínice – Bošov mezi obcemi Knínice a Bošov nenavrhopat a nepodporovat situování vysokých reklamních poutačů.
24. Jako kompenzační opatření v souvislosti s realizací záměru D6 v úseku Žalmanov - Knínice navrhnout (a provést) revitalizaci následujících rybníků, resp. nádrží:
- Revitalizace bezejmenné nádrže jižně od obce Bočov (k.ú. Bočov, poz. č. 3781/3) – obnova malé vodní nádrže s částečným odbahněním, odstranění porostu orobince, vyřezání vrb stínících vodní plochu, vytvoření litorální plochy se sklonem 1:10 nebo pozvolnějším, extenzivní rybí obsádka.
  - Revitalizace Obecního Údrčského rybníka (k.ú. Údrč, poz. č. 207) - vytvoření rozsáhlé mělčiny do cca 80 cm hloubky, klesání dna pozvolné ve sklonu 1:10 nebo pozvolnější, z části zátopy u přítoku lze alternativně vytvořit soustavu velkých tůní nespojených volnou hladinou s nádrží, extenzivní rybí obsádka
25. Jako kompenzační opatření v souvislosti s realizací záměru D6 v úseku Knínice - Bošov navrhnout (a provést) revitalizaci následujících malých vodních nádrží:
- Revitalizace malé vodní nádrže severně od obce Bošov (k.ú. Vrbice u Valče, poz. č. 1488/2) – oprava výpustního zařízení, částečné odbahnění, extenzivní rybí osádka,
  - Revitalizace malé vodní nádrže severovýchodně od obce Čichalov (k.ú. Čichalov, poz. č. 213/3) – úprava sklonu břehu formou pozvolného klesání a plynulého přechodu na souš, tvorba členitého pobřeží, extenzivní rybí obsádka.
26. Jako kompenzační opatření v souvislosti s realizací záměru D6 v úseku Olšová Vrata - Žalmanov navrhnout (a provést) revitalizaci následujících malých vodních nádrží:
- Revitalizace malé vodní nádrže v obci Andělská Hora (k.ú. Andělská Hora, poz. č. 1573) – obnova malé vodní nádrže s částečným odbahněním, odstraněním porostu orobince, vyřezáním vrb stínících vodní plochu, realizace litorální plochy se sklonem 1:10 nebo pozvolnějším, extenzivní rybí obsádka,
  - Revitalizace malé vodní nádrže v obci Andělská Hora (k.ú. Andělská Hora, poz. č. 1669 a 1685) - obnova malé vodní nádrže s částečným odbahněním, odstraněním porostu orobince, vyřezáním vrb stínících vodní plochu, realizace litorální plochy se sklonem 1:10 nebo pozvolnějším, extenzivní rybí obsádka.

#### Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

27. V aktuálně připravované projektové dokumentaci pro úsek D6 Karlovy vary – Olšová Vrata bude prověřeno technické řešení převedení pravostranného bezejmenného přítoku Vratského potoka (km 5,0 úseku D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata) pod místní komunikací a jeho křížení s dešťovou kanalizací v km 4,725 – 7,330 (SO 304) a v případě potřeby bude doplněn propustek pod SO 112.

#### Opatření na ochranu před hlukem

28. V dalším stupni projektové dokumentace budou respektována protihluková opatření v rozsahu dle Akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA, kapitola 6.3, Tab. 15).
29. V případě umístění stacionárních zdrojů hluku na odpočívkách Verušičky vlevo a vpravo je doporučeno v dalším stupni projektové dokumentace (DSP) prověřit hluk z provozu stacionárních zdrojů hluku.

### Opatření na ochranu kulturních památek

30. Před zahájením stavebních prací v úseku D6 Olšová Vrata - Žalmanov zpracovat podrobný stavebně technický průzkum kulturní památky kostel Nejsvětější Trojice (Andělská Hora). Na základě podrobného pasportu bude navržen případný geodetický nebo geotechnický monitoring stavby v souvislosti s realizací záměru.

### **B. Opatření pro fázi realizace (výstavby) záměru:**

#### Obecná opatření

1. Před zahájením výstavby a v průběhu výstavby D6 – Karlovarský kraj 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, který je součástí části I.9 stanoviska. V případě, že by monitoring životního prostředí ve fázi výstavby prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou D6 – Karlovarský kraj neprodleně zahájit opatření k nápravě zjištěného stavu.
2. Obyvatele dotčené výstavbou D6 - Karlovarský kraj předem seznámit s harmonogramem výstavby. Současně ustanovit kontaktní osobu, na kterou se budou občané moci obrátit a řešit případné problémy vzniklé v době výstavby.
3. Pro ekologickou a ekonomickou únosnost projektu zajistit, aby potřebné surovinové zdroje vhodné kvality byly lokalizovány co nejbližší k místu výstavby záměru.

#### Opatření na ochranu přírody a krajiny

4. Skrývky zemin v rámci přípravy stavby orientovat do mimoreprodukčního období (září – březen běžného roku), mj. s ohledem na místa zásadní pro výskyt obojživelníků a plazů (dle biologických průzkumů) v termínech odpovídajících životním cyklům těchto druhů. V této souvislosti zajistit zabezpečení prostoru budoucí skrývky dočasnými bariérami a ve vnitřní ploše skrývky provádět 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. Terénní úpravy spojené se skrývkou vegetačního povrchu omezit pouze na plochy vlastních stavebních objektů jen s minimálním odůvodněným přesahem v rámci manipulačních ploch a pásů.
5. Veškerá odůvodněná kácení dřevin a odlesnění preferovat do období vegetačního klidu dřevin (tj. 1. 10. až 31. 3.), minimálně do mimoreprodukčního období (září – březen běžného roku), kdy v případě dalšího nezbytného kácení mohou být jednotlivá kácení realizována bez omezení. V případě odůvodněného přesahu kácení nelesních porostů dřevin do hnízdního období ptáků provést kontrolu stromů navržených ke kácení a zjistit, zda některý ze stromů není doupný a zda stromové dutiny nejsou obsazeny ptáky nebo koloniemi některého druhu netopýrů; v případě že bude obsazení dutin prokázáno, je nutné po skácení příslušného stromu provést náhradu a to v

poměru minimálně 1:3, tj. za jeden skácený doupný strom vyvěsit minimálně 3 budky odpovídající velikosti; o těchto skutečnostech vést ve stavebním deníku záznamy.

6. V rámci provádění prací zajistit maximálně možnou ochranu přírodních biotopů nacházejících se vně půdorysu stavby, které budou vlastní stavbou dotčeny; v tomto smyslu bude v místech přírodních biotopů řešena minimalizace dočasných záborů jen na jednoznačně odůvodněný rozsah (technické a bezpečnostní normy). V tomto smyslu přednostně minimalizovat dočasné zábory v lokalitách výslovně popsáných v biologických průzkumech (pro dočasné skládky, manipulační plochy atd.) a při dočasných zábořech maximálně vycházet z doporučení biologických průzkumů. V maximální možné míře minimalizovat plochy dočasných záborů rovněž v plochách severně od D6 při průchodu trasy PO/EVL Doupovské hory a v kontaktu s EVL Hradiště.
7. V kritických profilech potenciálního ohrožení populací zvláště chráněných druhů rostlin před započatím výstavby přesně zaměřit trasu silnice a v nutném případě provést záchranné transfery na vhodně zvolené náhradní lokality; v tomto smyslu prověřit rovněž rozsah zásahu na louce s lokalitou prstnatce májového kolem km 5,9 úseku D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata a zajistit maximální ochranu této populace, analogii zajistit v olšině u Silničního rybníka v km 6,6 - 6,9 stavby D6 Žalmanov – Knínice z hlediska důsledné ochrany části místní populace kosatce sibiřského vyloučením deponií a pojezdu vozidel.
8. Kácení mimolesních porostů dřevin omezit jen na odůvodněný minimální rozsah s tím, že po vytýčení obvodu stavby v terénu budou přesně specifikovány stromy, které bude nutné ochránit před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061.
9. Důsledně zabezpečit, že nezbytně odůvodněné zásahy do významných krajinných prvků budou prováděny jen v minimálním odůvodněném rozsahu a v maximální možné míře budou zachovány břehové a doprovodné porosty dřevin vázané na koridory vodotečí a údolní nivy.
10. Důsledně zabezpečit, že 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 vymezený koridor výstavby záměru.
11. Důsledně minimalizovat dočasné zábory lesních pozemků včetně odlesnění jen na jednoznačně odůvodněné minimum s tím, že během stavebních prací bude důsledně zajištěna ochrana nově vznikajících porostních okrajů před jakýmkoli zásahem (včetně ukládání deponií, nahrnování zemin apod.), hranice odlesnění bude v terénu vyznačena a zanesena do ZOV.
12. Pro přístup ke koridoru vlastní stavby přednostně použít stávající síť zpevněných lesních cest s tím, že pro vyhýbání vozidel budou řešeny výhybny na úkor rozšiřování stávajících lesních komunikací. V případě odůvodněné výstavby nových přístupových komunikací v lesních porostech, pro jejichž nezbytnost byl v rámci projektové přípravy záměru podán jednoznačný průkaz

potřebnosti, řešit jen minimální šířkové parametry jednoho jízdního pruhu s uplatněním výhyben na úkor komunikací šířky dvou jízdních pruhů.

13. Důsledně zabezpečit, že přístupové cesty na staveniště a vlastní staveniště budou zajištěny tak, aby bylo minimalizováno riziko střetů s migrujícími živočichy (např. formou dočasných bariér, případně dočasného oplocení). V této souvislosti po dobu aktivní stavební činnosti zajistit instalaci dočasných bariér proti vniku obojživelníků a plazů na staveniště ve všech kritických prostorech v souladu s výstupy biologického průzkumu (Příloha č. 6 Dokumentace EIA) a rámcové migrační studie (Příloha č. 6 Dokumentace EIA). Umístění a charakter těchto bariér bude součástí ZOV.
14. Zajistit, že vegetace mimolesních porostů dřevin, která bude v rámci výstavby záměru odstraněna, bude nahrazena novými výsadbami na základě komplexního projektu sadových úprav s tím, že pro výsadbu budou využity dřeviny původní pro danou oblast s preferencí dlouhověkých listnatých dřevin.
15. Při stavebních pracích preferovat použití stavebních strojů s biologicky odbouratelnými mazivy.
16. Před zahájením stavby zajistit průzkum ohledně aktuálního výskytu invazních druhů rostlin. Při výkopech zeminy v místech zjištěného výskytu invazních druhů postupovat tak, aby rostliny nebyly dále rozšiřovány (především oddenky, zeminou se semeny) a průběžně řešit tlumení zjištěných ohnisek výskytů těchto druhů.
17. 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 odlov a transfer ryb do úseku, který není ohrožen stavebními pracemi. Místo transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře MO ČRS a osobě odborného dozoru.
18. Důsledně zajistit zpětnou rekultivaci všech ploch a pozemků, dočasně postižených stavební činností s důrazem na kvalitní provedení biologické rekultivace s případnou podporou vzniku a rozvoje přírodních biotopů. Způsob rekultivací bude promítnut do ZOV stavby.
19. Důsledně zajistit zpětnou rekultivaci všech přibližovacích a přístupových komunikací ke koridoru stavby do původního stavu včetně opětovného zalesnění, pokud nebudou některé z nich důvodně prohlášeny za účelové komunikace k údržbě mostních konstrukcí; u takových komunikací zajistit rekultivaci okolí a zalesnění rekultivovaných ploch až k okraji profilu této komunikace. Způsob rekultivací bude promítnut do ZOV stavby.
20. Za účelem respektování navrhovaných podmínek pro fázi výstavby ustanovit odborný (biologický) ekologický dozor prostřednictvím odborně způsobilé osoby na smluvním základě s tím, že dohled by měl vést k minimalizaci škod spojených s pohybem techniky, skladováním stavebních materiálů, technologických celků a pohonných hmot a zajistit dohled nad prováděním všech opatření k ochraně bioty a ekosystémů, dále i s ohledem na pravděpodobný výskyt zejména obojživelníků a plazů, jejich očekávanou migraci územím či obsazení nově vniklých ploch (např. kaluží). A to především 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; dále pak i opatření k ochraně populací zvláště chráněných druhů rostlin. Zároveň bude ustanoven zhotovitel ekologických služeb, který bude řešit požadovaná ochranná a preventivní opatření, navrhovaná biologickým dozorem. Biologický dozor v rámci své činnosti zabezpečí, že veškerá realizovaná opatření k ochraně přírody budou evidována, dokumentována a archivována a prostřednictvím průběžných a závěrečných zpráv předávána smluvním partnerům.

21. V této souvislosti rovněž zajistit, že biologický dozor zároveň bude monitorovat případný výskyt sysla obecného v rámci stavby v úseku jižně nod EVL Olšová Vrata a v případě zjištění jedince sysla ve stavebním pásu zajišťovat případný záchranný transfer zjištěných jedinců ze staveniště.

#### Opatření na ochranu ovzduší

22. Staveništní komunikace pravidelně čistit, skrápět nebo používat aktivní látky k potlačení prašnosti. Čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
23. Používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV, redukovat volnoběhy nákladních automobilů. Používat stroje s nižšími emisemi PM (splňující alespoň emisní normu Stage I dle Směrnice 97/68/ES) a věnovat péči jejich údržbě – jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.
24. Po dobu stavby dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů vyškolenými pracovníky, tj. nákladní vozidla plnit ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
25. V případě sucha zajistit skrápění staveništních ploch. V případě dlouhodobého sucha a vyšším větrem omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.
26. K zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém, anebo větrném počasí, průběžně sledovat 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 průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
27. Skrývky půdy a zemní práce provádět postupně v rozsahu nezbytně nutném, tzn., dodržovat pravidlo ponechat po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení, aby nedocházelo ke zbytečnému uvolňování prachových částic do okolí.
28. Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, jednotlivé materiály budou ohrazeny a bude zamezeno vyfoukání jemných částic do okolí.
29. Venkovní skládky umisťovat na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umisťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nově přirozeně vlhký materiál.
30. Při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat 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.
31. Při přepravě materiálů mezi více areály v rámci stavby dodržovat zásady minimalizace délky přepravních tras, tj. materiál bude rozmístěn tak, aby nutná přeprava byla co nejkratší.
32. Plochy, které jsou určené k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejdříve půdopokryvná.

#### Opatření na ochranu před hlukem

33. Stroje, zařízení, mechanizované nářadí a dopravní prostředky udržovat v řádném technickém stavu.
34. Motory dopravních prostředků vypínat okamžitě po ukončení operace, zároveň používat zvukově izolační kryty příslušného stroje. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě budou vypínat motory.

#### Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

35. Stavební činnost nesmí narušit hydrologický režim lokality a nesmí kontaminovat místní nádrže a vodoteče.
36. V případě, že by mohlo během výstavby dojít k ovlivnění individuálních zdrojů pitné vody v blízkosti navrhované stavby provádět stavební práce pod vedením autorizovaného hydrogeologa.
37. Případné napádky a znečištění z koryt vodních toků neprodleně odstranit.
38. Na staveništi neprovádět údržbu stavebních strojů, mechanismů a dopravních prostředků s výjimkou běžné denní údržby.
39. Mytí aut bude provádět před výjezdem na veřejné komunikace, a to buď pomocí mobilních myček, nebo na zpevněné ploše zařízení stavenišť, odkud budou vody svedeny přes lapoly do bezodtoké jímky, odkud budou pravidelně vyváženy a bude s nimi nakládáno v souladu s platnou legislativou.
40. Věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly tak, aby bylo zabráněno případným úkapům ze stavebních mechanismů, které by mohly ohrozit jakost povrchových a podzemních vod. Speciální pozornost věnovat především těm částem trasy, kde se výkopy dotknou, příp. budou realizovány pod úrovní hladiny podzemní vody.
41. Pod odstavenou techniku umístěnou na odstavných plochách instalovat úkapové vany k záchytu ropných úkapů, případně bude technika parkována na zpevněných plochách, které budou odvodněny přes lapol do bezodtoké jímky.
42. Materiál potřebný při výstavbě ukládat na vyhrazených deponiích, které nebudou zřizovány v blízkosti vodních toků ani v záplavových územích.

43. V prostoru stavby neskladovat pohonné hmoty, maziva a další závadné a velmi závadné látky. Nutnou manipulaci s nimi omezit na minimum a do prostoru v dostatečné vzdálenosti od koryt vodních toků.
44. Při výstavbě úseku D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata nepoužívat při provádění zářezu v km 4,700 - 4,900 trhací práce, které by mohly svými seismickými účinky zasáhnout do pásma I. stupně ochrany zdrojů přírodních léčivých a minerálních vod.
45. Během realizace vrtných prací pro pilotové základy zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru. Vrty pro piloty provádět pod ochranou pažící jílovité suspenze nebo propažováním.

#### Opatření na ochranu kulturních památek

46. V průběhu výstavby záměru v úseku D6 Olšová Vrata – Žalmanov nezřizovat v blízkosti areálu kulturní památky kostel Nejsvětější Trojice (Andělská Hora) žádná zařízení staveniště a pohyb těžké stavební techniky v okolí kulturní památky omezit pouze na prostor vlastní stavby.

### **C. Opatření pro fázi provozu záměru:**

#### Obecná opatření

1. 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, který je součástí části I.9 stanoviska.
2. V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem stavby D6 – Karlovarský kraj, budou neprodleně zahájena opatření k nápravě zjištěného stavu (např. dodatečná protihluková opatření, dodatečná opatření na ochranu podzemních vod, půdy, ovzduší, biodiverzity apod.).

#### Opatření na ochranu přírody

3. Zajistit, že o veškeré provedené výsadby v souvislosti s ozeleněním stavby D6 – Karlovarský kraj po dobu 5ti let od jejich realizace bude zajištěna řádná péče a údržba včetně průběžného řešení výchovných a zdravotních zásahů a náhrady odumřelých či neperspektivních jedinců novými.
4. Zajistit, že o veškeré provedené vegetační úpravy spojené s podporou přírodních biotopů bude zajištěna řádná péče a management, a to i na základě biomonitoringu.
5. Zajistit, že oplocení dálnice D6 bude udržováno v celé její délce.

#### Opatření na ochranu ovzduší

6. Během provozu pravidelně provádět čištění a údržbu komunikace.

#### Opatření na ochranu podzemních a povrchových vod

7. Bude kladen důraz na co nejšetrnější způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. preferovat používání solí s minimálními obsahy těžkých kovů



a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.

8. Při úniku nebezpečných látek co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě pak budou co nejrychleji odčerpány kontaminanty z kanalizace.

### **9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka, sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí**

#### 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 této souvislosti zajistit rovněž monitoring i záměrem přímo či potenciálně dotčených předmětů ochrany EVL/PO. V rámci monitoringu je doporučeno zaměřit se i na druhy uváděné v Červených seznamech (bezobratlé, 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 Lučním potoce, Malé Trasovce, Velké Trasovce, Ratibořském potoce, Bochovském potoce, pravostranném přítoku Bochovského potoka, Levostranném přítoku Teleneckého potoka, Teleneckém potoce, Lomnickém potoce, Žalmanovském (Mlýnském) potoce, Vratském potoce a na Ohři.
- 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 záměr 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 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 podzemních vod je doporučeno realizovat u stávajících objektů (vrtů, resp. studen), které jsou uvedeny v tabulkách níže:

Objekt	JTSK X, Y [m]		Hloubka vrtu/studny (m od OB)	OB (m)	Poznámka
JH-130	831 169	1 024 990	11,00	0,40	vrt v trase komunikace SZ od obce Čichalov
JH-237	828 363	1 025 166	12,00	0,45	vrt v trase komunikace v blízkosti Skřípové
JH-344	833 683	1 024 625	13,00	0,50	vrt v trase komunikace S od Knínic

Objekt	JTSK X, Y [m]		Hloubka vrtu/studny (m od OB)	OB (m)	Poznámka
S12	804 629	1 026 421	-	0,15	studna, Herstošice, č. p. 1
S16	804 634	1 026 460	-	0,20	studna, Bochov - N. Dvůr č. e. 2
S17	804 710	1 026 296	-	1,00	studna, Bochov - N. Dvůr, č. e. 4
S18	804 769	1 026 280	-	0,00	studna, Herstošice, č. p. 30

Objekt	JTSK X, Y [m]		Hloubka vrtu / studny (m od OB)	OB (m)	Poznámka
S3	844 253	1 015 564	4,75	1,30	Studna, společný zdroj, Andělská Hora č. p. 167, 168, statek
S8	840 927	1 019 155	18,00	0,20	Studna, Horní Tašovice č. p. 2

Objekt	JTSK X, Y [m]		Hloubka vrtu / studny (m od OB)	OB (m)	Poznámka
JH141	1 013 358	847 478	7,00	-	Vrt v trase komunikace mezi obcemi Olšová Vrata a Hůrky.
AH-6	1 014 450	845 329	3,20	0,20	Studna, Andělská Hora č. p. 102
M-12	1 010 434	848 116	4,00	0,00	Studna, Drahotice, Mattoniho ulice č. p. 128
H-14	1 012 959	847 207	2,50	0,20	Studna, Hůrky č. p. 61
SK-15	1 011 063	847 052	23,40	0,30	Studna, Stará Kysibelská č. p. 369
OV-7	1 013 859	847 145	3,55	0,15	Studna, Olšova Vrata č. p. 115
AH-17	1 014 540	845 261	17,80	0,42	Studna, Andělská Hora č. p. 18

(Pozn.: Sledování kvality podzemní vody není nezbytné provádět u všech výše uvedených objektů, doporučuje se pouze u objektů nejbližší navrženému záměru.)

- Na vrtu JH-130 (a alternativně také na vrtech JH-237 nebo JH-344) je třeba provádět monitoring hladiny podzemních vod v kvartálním režimu do doby zahájení provádění stavby, v měsíčním režimu po dobu provádění stavby a v pololetním režimu po dobu dvou let po ukončení stavby. Tím se předejde přisuzování poklesu hladiny vody ve vodních zdrojích Verušičky a Čichalov stavbě dálnice D6.
- V rámci monitoringu podzemních vod prověřit potřebu vybudování náhradního zdroje vody pro lokalitu zásobovanou pitnou vodou ze studny S3 (statek a bytové domy č. p. 167 a 168 v dolní části obce Andělská Hora, úsek D6 Olšová Vrata - Žalmanov) a studny S18 (Herstošice č. p. 30, úsek D6 Žalmanov - Knínice).

- V rámci monitoringu podzemních vod kvalitativně monitorovat hydrogeologický vrt JH141, který je umístěn ve směru od D6 k Vratskému potoku. Účelem je zjištění kvality mělkých podzemních vod v nejexponovanější oblasti ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů 1. stupně lázeňského místa Karlovy Vary. Na tomto vrtu je navrženo zavést minimálně 2 roky před zahájením stavby režimní sledování kvality podzemní vody v rozsahu UCHR, NEL a Pb. Následné režimní sledování v průběhu výstavby a zkušebního provozu komunikace umožní kontrolu dostatečnosti a funkčnosti navržených ochranných prvků v souvislosti se záměrem D6.
- V případě, že by monitoring vod prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

### 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.
- V případě, že by monitoring půd prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

### Monitoring hluku

- Monitoring hluku je doporučeno realizovat:
  - 1x před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu),
  - v průběhu výstavby,
  - 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 výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj 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.
- V případě, že by monitoring kvality ovzduší prokázal jakékoliv negativní vlivy související s výstavbou či provozem stavby D6 – Karlovarský kraj budou neprodleně navržena a realizována opatření k nápravě zjištěného stavu.

## **II. ODŮVODNĚNÍ**

### ***1. Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek***

Vydání souhlasného závazného stanoviska je podloženo vyhodnocením stavu jednotlivých složek životního prostředí v zájmovém území posuzovaného záměru a rovněž je podloženo následným vyhodnocením vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocení provedená v Dokumentaci prokázala, že výstavba a provoz navrhovaného záměru nebude mít při dodržení požadovaných opatření významné negativní vlivy na životní prostředí. Výstavbou úseku dálnice D6 v Karlovarském kraji dojde k odlehčení dopravy ve městech a obcích ležících na trase stávající silnice I/6, a tím zlepšení akustické situace v okolí stávající komunikace, po které dnes doprava prochází.

Na základě všech realizovaných hodnocení je možné konstatovat, že navrhovaná realizace záměru – D6 - Karlovarský kraj je z hlediska vlivů záměru na životní prostředí přijatelná za podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku. Dále je provedeno odůvodnění jednotlivých podmínek souhlasného závazného stanoviska:

#### Odůvodnění podmínek pro fázi přípravy

Odůvodnění podmínky A.1. - I přes okolnost, že každá z obou variant MÚK Bochov je technicky řešitelná s lokálními vlivy na životní/přírodní prostředí, variantu B je nutno pokládat za rizikovou ve vztahu k tomu, že výhodnějším způsobem umožňuje následnou urbanizaci prostoru severně od stávající komunikace I/6 v prostoru ptačí oblasti Doupovské hory. Představuje totiž výhledovou kumulaci s připravovanými průmyslovými zónami Bochov a Těšetice formou efektivního dopravního zpřístupnění návrhových ploch dle variant ÚP Bochov. Tato okolnost mj. vyplynula i z posouzení naturového hodnocení, ve kterém je konstatován potenciál dosažení významně negativního vlivu pro předměty ochrany PO Doupovské hory právě ve spojení s nežádoucí urbanizací. Poloha MÚK Bochov ve variantě B je méně výhodná i z hlediska dalších zájmů ochrany přírody a krajiny ve vazbě na zábor lesních biotopů a relativní blízkosti přírodní památky Toto-Karo.

Odůvodnění podmínky A.2. - Jde o potvrzení podmínky navrhované Dokumentací EIA, podmínka zajišťuje zpracování projektu následného monitoringu, včetně zahrnutí biomonitoringu, týkajícího se předmětů ochrany PO Doupovské hory a řešených EVL v souvislosti s identifikovanými mírně nepříznivými vlivy.

Odůvodnění podmínky A.3. - Jde o potvrzení podmínky navrhované Dokumentací EIA, podmínka zajišťuje zpracování ZOV, jehož zásady jsou uvedeny v ostatních podmínkách.

Odůvodnění podmínky A.4. - Jde o novou podmínku, která vyplývá z deklarace zajištění tohoto objektu v rámci popisu záměru v Dokumentaci i naturového hodnocení, ale není zahrnuta ani v opatřeních v závěru kapitoly D.I.6., ani dalších podmínek kapitoly D.IV. Dokumentace. S ohledem na doložený význam tzv. Tašovického lesa pro migraci velkých savců v migračně významném území je nutno řešení tohoto objektu opětovně potvrdit. Tato podmínka vyplynula rovněž z posouzení naturového hodnocení.

Odůvodnění podmínky A.5. - V prostoru mezi sídly Vahaneč a Zlatá Hvězda dle výstupů migrační studie v příloze č. 6 Dokumentace je konstatována absence jednoznačně funkčního migračního objektu v širším prostoru DMK 2 pro druhy kategorie A s tím, že autoři navrhnou možnosti jak zkapacitnění objektu SO 201 v km 0,2 úseku D6 Žalmanov – Knínice, tak převedení DMK 2 do údolí Ratibořského potoka. Toto převedení by však vyžadovalo změnu platné ÚPD a změnu polohy DMK 2 v rámci databáze AOPK ČR z hlediska vymezení. Z tohoto důvodu je vhodnější preferovat možnosti zkapacitnění objektu SO 201 v tomto úseku na potřebné parametry a teprve v případě podání průkazu nemožnosti tohoto řešení zajistit optimalizaci migrační propustnosti savců kategorie A v širším prostoru dálkového migračního koridoru DMK2 do údolí Ratibořského potoka.

Odůvodnění podmínky A.6. - Návrh na oplocení celé délky posuzované dálnice je formulován již v rámci Dokumentace EIA. Upřesnění požadavků je doplněním zpracovatelů posudku z důvodu potřeby navrhnout reálná a funkční konkrétních řešení v jednotlivých úsecích stavby D6 v Karlovarském kraji s ohledem na charakter dotčeného území, přecházející několik dálkových migračních koridorů a zasahující do migračně významných území.

Odůvodnění podmínky A.7. - Základ podmínky je převzat z návrhů autorů Dokumentace EIA s tím, že vlastní technické řešení protihlukových stěn ve smyslu efektivní minimalizace střetů ptáků s těmito stěnami je nutno podrobně rozpracovat, nejlépe ve spolupráci s ornitology ve vyšším stupni projektové přípravy i nad rámec některých zásad, prezentovaných dokumentací (např. navrhované polepy jsou jednou z možností). Zároveň je nutno reflektovat i požadavky na ochranu krajinného rázu, například i s využitím vegetačního doprovodu nebo popínavých dřevin.

Odůvodnění podmínky A.8. - Podmínka byla zpracovatelským týmem posudku navržena jako obecná zásada s tím, že základ vychází z užšího vymezení v rámci naturového hodnocení a je převzata tudíž i z dokumentace EIA po úpravě její původní dikce. Navrhovanou dikcí je jednak zdůrazněna potřeba ochrany VKP ze zákona (mokřady v nivách, rybníky, vodní toky), jednak došlo k rozšíření i na PO Doupovské hory a EVL Doupovské hory. Respektování podmínky jednoznačně přispívá k minimalizaci vlivů na předměty ochrany PO Doupovské hory a přilehlé území CHKO Slavkovský les, jakož i na část území EVL Doupovské hory přiléhající ke koridoru posuzované liniové stavby a PO Doupovské hory, která je v daném prostoru identická i s vymezením EVL Hradiště.

Odůvodnění podmínky A.9. - Nová podmínka, navrhovaná zpracovatelským týmem posudku na základě vyhodnocení vlivů na VKP dle Dokumentace EIA, kde nejsou vyloučeny zásahy do průtočného profilu toků zakládáním pilířů mostních objektů. V této souvislosti s ohledem na význam přírodě blízkých až přirozených vodních toků v krajině je nutno důsledně ve vyšších stupních projektové přípravy prověřit, zda je nezbytné do průtočných profilů takových toků zasahovat a takový zásah řešit až na základě jednoznačného průkazu.

Odůvodnění podmínky A.10. - V rámci podmínky jsou agregovány (uspořádány) jednotlivé návrhy zpracovatelského týmu Dokumentace EIA s upřesněním zásad, případně jejich doplněním z důvodu objektivní minimalizace směrových úprav toků s cílem předcházet ryze technickým způsobům řešení jednoznačně odůvodněných přeložek a směrových úprav.

Odůvodnění podmínky A11. - Podmínka směřuje jednoznačně k výsledku minimalizace dočasných záborů lesních pozemků s lesními porosty, a to i s ohledem na výstupy posouzení naturového hodnocení.

Odůvodnění podmínky A 12. – Podmínka je převzata z výstupů naturového hodnocení a je převzata i v rámci posouzení naturového hodnocení jako součásti posudku. Zajišťuje důslednou ochranu prioritního evropsky významného stanoviště 91E0\* Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae), které hrozí v uvedeném úseku.

Odůvodnění podmínky A.13. - Převzata s dílčí úpravou uspořádání jednotlivých součástí z výstupů Dokumentace EIA a výstupů rámcové migrační studie. Zajišťuje odpovídající optimální podmínky pro funkční migraci obojživelníků a menších savců pod navrhovanou D6.

Odůvodnění podmínky A.14. - Převzata s dílčí úpravou uspořádání jednotlivých součástí z výstupů Dokumentace EIA a výstupů biologického hodnocení. Zajišťuje odpovídající podmínky propustnosti pro letouny přes navrhovanou D6.

Odůvodnění podmínky A.15. - Je převzata od autora naturového hodnocení jako zmírňující opatření, potvrzené v mírně upravené dikci i posouzením naturového hodnocení. Jde o opatření k zajištění ochrany místních populací evropsky významného druhu hnědásek chrastavcový, poněvadž bionomie druhu je závislá na migračním propojení jejich metapopulací, navrhovaná stavba D6 přetíná některé přirozené migrační tahy místních populací ve směru sever-jih.

Odůvodnění podmínky A.16. - Jde o potvrzení systému opatření k podpoře biodiverzity na tělese D6, náspech, zářezech apod., navrhovaných Dokumentací EIA.

Odůvodnění podmínek A.17., A.18. - Jde o potvrzení zásad pro vypracování komplexních sadových a vegetačních úprav nového tělesa komunikace navrhovaných Dokumentací EIA ve vztahu ke kvalitnímu zapojení tělesa do krajiny. Podmínka A18. doplňuje zásady pro řešení vegetačních úprav k navádění živočichů do navrhovaných migračních objektů.

Odůvodnění podmínek A.19. až A.21. - Tyto podmínky ve shodě s výstupy Dokumentace EIA snižují riziko mortality jedinců ptačích druhů přelétajících dálnici.

Odůvodnění podmínek A.22., A.23. - Ve shodě s výstupy Dokumentace EIA jde o prevenci nežádoucích dopadů na krajinný ráz v pohledově exponovaných úsecích trasy D6 –Karlovarský kraj ve vztahu k případným povolovacím řízením.

Odůvodnění podmínek A.24. až A.26. - Jde o potvrzení podmínek navrhovaných Dokumentací EIA, směřujících ke zvýšení biodiverzity v blízkém okolí jednotlivých staveb záměru s tím, že navrhovaná opatření byla dle autorů Dokumentace projednána s vlastníky dotčených pozemků a tito vlastníci s návrhem vyslovili souhlas.

Odůvodnění podmínky A.27. - Jde o potvrzení podmínky navrhované Dokumentací EIA, směřujících k vylepšení technického řešení.

Odůvodnění podmínky A.28., A.29. - Jde o potvrzení opatření navržených v Akustickém posouzení a Dokumentaci EIA, která jsou převzata.

Odůvodnění podmínky A.30. - Jde o potvrzení opatření navrženého v Dokumentaci EIA k ochraně kulturní památky (kostel Nejsvětější Trojice).

### Odůvodnění podmínek pro fázi výstavby

Odůvodnění podmínky B.1. - Jde o potvrzení podmínky navrhované Dokumentací EIA, podmínka zajišťuje provádění monitoringu.

Odůvodnění podmínky B.2. - Jde o potvrzení podmínky navrhované Dokumentací EIA, podmínka omezuje možnost vzniku konfliktních situací z důvodu malé informovanosti obyvatel.

Odůvodnění podmínky B.3. - Jde o potvrzení podmínky navrhované Dokumentací EIA, podmínka zajišťuje minimalizaci přepravních nároků na surovinové zdroje.

Odůvodnění podmínky B.4. - Příprava území představuje většinově razantní vstup do území se zásahem do biotopů, přírodních stanovišť s tím, že míra velikosti a významnosti vlivů stoupá s rozsahem překryvu s reprodukčním obdobím většiny živočišných taxonů a obdobím maximální intenzity rozvoje a činnosti vegetace. Takové zásahy je nutno již z principu preferenčně řešit v mimovegetačním období. Podmínka zároveň potvrzuje výstupy Dokumentace ve vztahu k ochraně obojživelníků a zajišťuje jen odůvodněný rozsah manipulačních pásů a ploch.

Odůvodnění podmínky B.5. - Zásahy do porostů dřevin je nutno z principu řešit v mimovegetačním období s ohledem na ekologické funkce dřevin a s ohledem na okolnost možné reprodukce živočichů, biotopově vázaných na porosty dřevin. Podmínka dále zajišťuje specifický postup pro případy, kdy z objektivních důvodů bude nutno řešit kácení v hnízdním období.

Odůvodnění podmínky B.6. - Zajišťuje jen odůvodněný minimální rozsah prací na úkor ploch s výskytem přírodních biotopů v koridoru trasy a jeho blízkém okolí. Zároveň upřesňuje jen obecnou dikci autorů Dokumentace EIA k přírodním biotopům a naopak potvrzuje navrhovaný přístup autorů Dokumentace k zásahům do význačných lokalit biologického průzkumu. Na základě výstupů posouzení naturového hodnocení jako součásti Posudku je do znění podmínky zapracována i odůvodněnost minimálního zásahu rovněž v plochách severně od D6 při průchodu trasy PO/EVL Doupovské hory a hraniční částí EVL Hradiště.

Odůvodnění podmínky B.7. - Jde o upřesněné požadavky na ochranu míst/ploch s výskytem populací zvláště chráněných druhů rostlin v koridoru posuzovaného záměru.

Odůvodnění podmínky B.8. - Zásahy do porostů dřevin je nutno z principu řešit jen v jednoznačně odůvodněném minimálním rozsahu s ohledem na ekologické funkce dřevin, přičemž je nutno zdůraznit i potřebu ochrany dřevin při stavební činnosti.

Odůvodnění podmínek B.9., B.10. - Jde o potvrzení výstupů autorů dokumentace z hlediska prevence a minimalizace zásahu do významných krajinných prvků.

Odůvodnění podmínky B.11. - Jde o specifikaci nad rámec obecných podmínek k ochraně VKP před poškozením, jak vyplývají z výstupů Dokumentace EIA ve vztahu k prevenci nadměrného dotčení lesních porostů a stanovení základních způsobů zajištění a ochrany nově vznikajících lesních okrajů.

Odůvodnění podmínky B.12. - Týká se základních zásad řešení přístupů k úsekům stavby, z důvodu minimalizace šířkových parametrů přístupových komunikací na úkor lesa.

Odůvodnění podmínky B.13. - Jde o souhrnné potvrzení výstupů dokumentace EIA a jejích odborných příloh ve vztahu k prevenci vniku jedinců uvedených skupin živočichů na stavenišť v době aktivních stavebních prací s rozvedením i na řešení přístupových komunikací.



Odůvodnění podmínky B.14. - Týká se kompenzace za kácené porosty dřevin s tím, že náhrada by se měla přednostně týkat území dotčeném stavbou a sadových úprav tělesa komunikace, se zdůrazněním autochtonní druhové skladby dřevin.

Odůvodnění podmínky B.15. - Jde o požadavek na prevenci závažnějších havarijních stavů při výstavbě i s ohledem na biotu a ekosystémy dotčeného území.

Odůvodnění podmínky B.16. - Podmínka se týká základních zásad prevence šíření nežádoucích invazních druhů rostlin v dotčeném území.

Odůvodnění podmínky B.17. - Je převzata jako potvrzení výstupu Dokumentace EIA z důvodu zajištění ochrany ryb při křížení vodních toků.

Odůvodnění podmínek B.18., B.19. - Představují požadavky na důslednou rekultivaci všech ploch a pozemků, které byly stavbou dotčeny s tím, že podmínka č. 18 má obecnou platnost a podmínka č. 19 je specifikací pro uvedení prostorů dotčených dočasnými přístupovými komunikacemi.

Odůvodnění podmínky B.20. - S ohledem na rozsah stavby a množství obecně i zvláště chráněných zájmů ochrany přírody je ustanovení (zavedení) biologického (ekologického) dozoru nutností. Podmínka upřesňuje zatím jen obecněji formulovaný názor zpracovatelského týmu Dokumentace. Z praktických důvodů je totiž důležité oddělit funkci ekologického (biologického) dozoru od zhotovitele dozorem požadovaných ekologických (nebo proaktivních) opatření, které vznikají jako potřeba operativně reagovat na vzniklé problémy při vlastní výstavbě. Dále je jednoznačně stanoveno, že veškerá činnost, která je z podnětu ekologického (biologického) dozoru vyžadována, musí být doložena přiměřenou dokumentací.

Odůvodnění podmínky B.21. - Podmínka reaguje s uplatněním principu předběžné opatrnosti na výstupy naturového hodnocení možného ovlivnění předmětu ochrany EVL Olšová Vrata sysla obecného i přes okolnost, že disperze druhu z lokality jižním směrem je jen velmi málo pravděpodobná.

Odůvodnění podmínek B.22. až B.31. Jde o potvrzení výstupů autorů dokumentace z hlediska snižování prašnosti v průběhu výstavby a omezení emisí z výstavby obecně.

Odůvodnění podmínek B.33., B.34 - Jde o potvrzení opatření navržených v Dokumentaci, ve vztahu k ochraně ovzduší.

Odůvodnění podmínek B.35. až B.45 - Jde o potvrzení opatření navržených v Dokumentaci, ve vztahu k ochraně povrchových a podzemních vod.

Odůvodnění podmínky B.46. - Jde o potvrzení opatření navrženého v Dokumentaci, ve vztahu k ochraně kulturní památky.

#### Odůvodnění podmínek pro fázi provozu

Odůvodnění podmínek C.1., C.2 - Jde o potvrzení podmínek navrhovaných v Dokumentaci EIA, podmínky zajišťují provádění následného monitoringu a z něj vyplývajících opatření.

Odůvodnění podmínky C.3. - Týká se zabezpečení údržby a výchovy vysázených porostů dřevin jak v období po jejich realizaci, tak z hlediska průběžné péče během provozu na základě výstupů Dokumentace EIA.

Odůvodnění podmínky C.4. - Nová podmínka, týká se podpory a rozvoje přírodních biotopů, které byly založeny nebo podpořeny vhodnými vegetačními úpravami z důvodu podpory biodiverzity podél komunikace.

Odůvodnění podmínky C.5. - Funkční oplocení zajišťuje prevenci vzniku bezpečnostních rizik před vniknutím zejména větších savců na těleso dálnice při provozu.

Odůvodnění podmínky C.6. - Jde o potvrzení opatření navrženého v Dokumentaci, ve vztahu k ochraně ovzduší.

Odůvodnění podmínek C.7., C.8. - Jde o potvrzení opatření navržených v Dokumentaci, pro ochranu povrchových a podzemních vod včetně půdy.

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

Posuzovaný záměr „D6 - Karlovarský kraj“ je řešen především z důvodu převedení tranzitní dopravy mimo města a obce ležící na stávající komunikaci I/6. Trasa silnice I/6 je v současné době vedena průtahy několika obcí, kde negativně působí na bezpečnost silničního a pěšího provozu, významně zhoršuje kvalitu životního prostředí v těchto obcích.

Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí nebyly u posuzovaného řešení dálnice D6 – Karlovarský kraj u preferované varianty A MÚK Bochov prokázány významné vlivy na složky životního prostředí ani na životní prostředí jako celek. Záměr nebude mít při respektování navržených podmínek a opatření významný vliv na obyvatelstvo, ovzduší a klima, hlukovou situaci, povrchové a podzemní vody, půdu, horninové prostředí, faunu, flóru, ekosystémy, krajinu, hmotný majetek a kulturní památky. Vlivy na hlukovou situaci spojené se záměrem odpovídají požadavkům vyplývajícím z příslušných právních předpisů a technickými a organizačními opatřeními budou minimalizovány.

### Vlivy na ovzduší a klima:

Z hlediska vlivů na ovzduší a klima převažují vlivy přímé, nevratné, ve fázi výstavby krátkodobé, ve fázi provozu trvalé. 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 hlediska vlivu záměru na klimatický systém lze konstatovat, že záměr D6 – Karlovarský kraj nebude představovat významné riziko a je akceptovatelný.

### Vlivy na hluk a další fyzikální charakteristiky:

Z hlediska vlivu záměru na hlukovou situaci převažují vlivy přímé, nevratné, ve fázi výstavby krátkodobé, ve fázi provozu trvalé. Negativní vlivy samotného záměru jsou na nízké úrovni, trasa je vedena převážně mimo zastavěné území. Jsou navržena protihluková opatření, s kterými budou dodrženy hygienické limity. Při nerealizaci záměru budou postupně významně narůstat negativní vlivy na hlukovou situaci podél stávající trasy.

Varianta A MÚK Bochov byla vyhodnocena z akustického hlediska jako mírně příznivější než varianta B MÚK Bochov.

### Vlivy na povrchové a podzemní vody:

Ve vztahu k povrchovým a podzemním vodám jsou vlivy záměru přímé, nevratné a trvalé. Záměr představuje novou liniovou stavbu v území, která je v některých svých částech vedena v zářezu. 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.

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.

#### Vlivy na půdu

Ve vztahu k půdám je možné označit vlivy jako přímé, trvalé, u trvalého záboru nevratné, u dočasného záboru vratné. Stavba D6 - Karlovarský kraj je situovaná především na plochách zemědělské půdy, místy zasahuje na pozemky určené k plnění funkcí lesa. V malé míře pak do vodních ploch. Trasa D6 - Karlovarský kraj zasahuje do lesních pozemků.

Z hlediska vlivu na půdu je navrhovaný záměr akceptovatelný.

#### Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Ve vztahu k přírodním zdrojům převažují vlivy přímé, nevratné a trvalé. Negativní vlivy záměru je možné označit jako nízké. Nejvýznamnější vliv na horninové prostředí se předpokládá v souvislosti s realizací zářezů, mostních objektů (popř. MÚK) a zárubních zdí. Z hlediska vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje je navrhovaný záměr akceptovatelný.

#### Vlivy na biologickou rozmanitost

Ve vztahu k biologické rozmanitosti jsou rozhodující vlivy ve fázi výstavby, jedná se o vlivy nevratné a trvalé v půdorysu tělesa D6 a přeložek dalších komunikací, vzhledem k charakteru záměru málo až středně významné. Působí převážně vlivy přímé, ale i vlivy nepřímé prostřednictvím ostatních složek životního prostředí. Lokálně jsou dotčeny přírodní biotopy, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů, jsou kříženy skladebné prvky ÚSES, některé úseky D6 jsou řešeny i na úkor významných krajinných prvků „ze zákona“.

#### Vlivy na krajinu

Ve vztahu ke krajině a jejím ekologickým funkcím jsou vlivy záměru přímé, nevratné a trvalé. Negativní vlivy záměru na krajinný ráz jsou hodnoceny jako únosný zásah do krajinného rázu.

#### Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Významný negativní vliv záměru D6 – Karlovarský kraj na hmotný majetek lze vyloučit. Vliv záměru na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické aspekty lze označit za přijatelný.

#### Vlivy na veřejné zdraví

Ve vztahu k obyvatelstvu a veřejnému zdraví převažují ve fázi provozu vlivy přímé, dlouhodobé a nevratné, tyto negativní vlivy je celkově možné hodnotit jako nízké. Hluk a imise z dopravy mohou působit kumulativně, záměr však nebude představovat významné riziko nepříznivých zdravotních účinků pro obyvatele v okolí, což potvrdilo provedené hodnocení zdravotních rizik v příloze č. 4 dokumentace. Pozitivní vliv bude mít záměr na řidiče a celkovou dopravní situaci v území, rovněž je nutné zohlednit pozitivní sociálně ekonomické vlivy (zvýšení bezpečnosti provozu a dostupnosti regionu). Naopak ponechání stávajícího stavu by mělo střední až velký negativní vliv na zdraví obyvatel, obyvatelé by byly nadále vystaveny narůstající nadměrné hlukové a imisní zátěži.

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

Technické a technologické řešení záměru vychází především z charakteru záměru, kterým je výstavba nové kapacitní komunikace – Dálnice D 6 na území Karlovarského kraje (Karlovy Vary – Bošov). Vzhledem ke stádiu přípravy a velké míře rozpracovanosti připravovaného záměru, kdy pro některé dílčí úseky byla již vydána územní rozhodnutí, je dostatek podkladů ze zpracovaných projektových dokumentací:

- Silnice R6 Knínice - Bošov – DÚR, PRAGOPROJEKT, a.s., únor 2007,
- R6 Žalmanov - Knínice – DÚR, SUDOP PRAHA, a.s., listopad 2005,
- Silnice R6 Olšová Vrata - Žalmanov – DÚR, PRAGOPROJEKT, a.s., duben 2008,
- R6 Karlovy Vary - Olšová Vrata - DSP, PRAGOPROJEKT, a.s., červenec 2009.

Tyto dokumentace byly podkladem pro detailní popis hlavních stavebních objektů (hlavní trasa, mimoúrovňové křižovatky, mosty, doplňkové objekty a vodohospodářské úpravy).

Hlavní trasa budoucí komunikace je navržena v kategorii D 25,5/100, s výjimkou části trasy v úseku od Karlových Varů směrem na Olšová Vrata v délce 5,49 km, kde je komunikace navržena v kategorii S 22,5/80.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska výstavby, tak i vlastního provozu záměru. Navržené technické řešení na daném stupni přípravy záměru je v souladu s požadavky ochrany životního prostředí. Nejsou identifikovány žádné závažné nedostatky v technickém řešení záměru, které by mohly být ve střetu s ochranou životního prostředí.

Dokumentace v kapitole B.I.6 uvádí řadu opatření, přičemž některá z nich však zatím nemohou být součástí záměru, a proto byla převzata nebo upravena i do závazného stanoviska pro příslušný úřad. Doplnují tak opatření uvedená v kapitole D.IV. Dokumentace a společně s podmínkami navrženými v posudku tak zaručí realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí.

Na základě předloženého technického řešení posuzovaného záměru lze konstatovat, že pro omezení nejvýznamnějších negativních vlivů souvisejících s předloženým záměrem jsou použity odpovídající technická řešení omezující výstupy do jednotlivých složek životního prostředí (zejména hluk), případně zabraňující průniku kontaminovaných vod do povrchových a podzemních vod.

Detailnější řešení se na základě výsledků posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. předpokládá v rámci navazující přípravy záměru pro následná správní řízení k povolení předmětného záměru.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území ke stavbě, včetně zapracování výstupů monitoringu.

#### **4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí**

Trasa záměru „D6 - Karlovarský kraj“ je hodnocena invariantně vzhledem k již předchozím proběhlým posouzením záměru, kdy bylo hodnoceno několik variant, byla již tato předložená varianta stabilizovaná. Variantně bylo hodnoceno pouze umístění MÚK Bochov.

Pro variantu A hovoří především menší vliv na záměr lesa, vliv na významný krajinný prvek, vliv na biologickou rozmanitost a ekologicko-stabilizační funkci v krajině a vliv na akustickou situaci a znečištění ovzduší. Varianta B je naopak mírně příznivější z hlediska záměru ZPF či vlivů na krajinnou nelesní zeleň (dřeviny rostoucí mimo les). Významným rizikem varianty B MÚK Bochov je však kumulace s připravovanými průmyslovými zónami Bochov a Těšetice.

Plochy v těsné blízkosti MÚK ve variantě B s mozaikou přírodních biotopů včetně mokřadů směrem k rybníční soustavě Toto-Karo představují méně vhodné umístění MÚK oproti umístění MÚK v západní variantě A, nehledě k vyššímu urbanistickému potenciálu varianty B k plošnému zainvestování území v návaznosti na komunikace uvnitř PO Doupovské hory.

Vzhledem k vydanému územnímu rozhodnutí a příznivějším výsledkům posouzení varianty A MÚK Bochov je žádoucí v další přípravě preferovat tuto variantu.

#### **5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci**

V rámci zveřejnění dokumentace obdržel příslušný úřad Ministerstvo životního prostředí k dokumentaci záměru „D6 - Karlovarský kraj“ celkem 10 vyjádření (vyjádření dotčených správních úřadů a veřejnosti).

Veškerá vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou komentována v části V. předloženého posudku a všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření byly buď zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem komentovány, nebo vzaty v úvahu při formulování tohoto závazného stanoviska.

#### **6. Okruh dotčených územně samosprávných celků**

Karlovarský kraj

Obce: Vrbice, Čichalov, Verušičky, Žlutice, Bochov, Stružná, Andělská Hora, Karlovy Vary

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

**Ing. Hubert Bošina**  
ředitel odboru výkonu státní správy III.

## Přílohy:

### Příloha č. 1: Kopie vyjádření obdržných ve smyslu § 8 odst. 3 (vyjádření k dokumentaci)

KarlovyVARY°

Magistrát města Karlovy Vary • Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary  
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ U Spořitelny 2, 361 20 Karlovy Vary



0418

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III

Došlo dne: 06-03-2019  
ENV/2019/38221  
Č.j. ...M.Z.P./2019/522/244.....

DS

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy III  
Hřimalého 11  
301 00 Plzeň

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE

NAŠE ZNAČKA

VYŘIZUJE / LINKA

KARLOVY VARY

808/OŽP/19

Ing.Krůta/2732

6.3.2019

VĚC: Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů „D6 – Karlovarský kraj“

Odbor životního prostředí obdržel Vaše oznámení o zveřejnění dokumentace vlivů záměru na životní prostředí v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů „D6 – Karlovarský kraj“. Na základě prověření předložené dokumentace odbor životního prostředí sděluje toto své stanovisko :

#### a) z hlediska ochrany přírody a krajiny (Ing.Krůta/2732)

není připomínek

#### b) z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (Ing.Doubravová/2730)

není připomínek

TELEFON / FAX  
353 151 111 / 353 151 400

ID DATOVÉ SCHRÁNKY: a89bw8  
e-podatelna: posta@mimkv.cz  
http: www.mimkv.cz

BANKOVNÍ SPOJENÍ  
Česká spořitelna, a.s. Karlovy Vary  
č. ú. 0800424389 / 0800

IČ  
00 254 657

k č.j. 808/OŽP/19

str.2

**c) z hlediska odpadového hospodářství (p.Plic/2743)**

není připomínek

**d) z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa (Bc.Kučerová/2523)**

není připomínek

**e) z hlediska ochrany ovzduší (Ing.Průša/2735)**

není připomínek

Ing. Stanislav Průša  
vedoucí odboru životního prostředí

co : vlastní



AGENTURA OCHRANY  
PŘÍRODY A KRAJINY  
ČESKÉ REPUBLIKY

pracoviště Karlovy Vary  
Závodu míru 725/16  
360 17 Karlovy Vary  
ID DS: w9kdyqm  
e-mail: slavkles@nature.cz  
www.nature.cz

048

Ministerstvo životního prostředí odbor výkonu státní správy III	
Došlo dne:	12-03-2019
	ENV/2019/40084
Č.j.	M2P/2019/520/264

DS

REGIONÁLNÍ PRACOVIŠTĚ  
SPRÁVA CHKO SLAVKOVSKÝ LES

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy III

Hřímálého 11  
301 00 Plzeň

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/0139/SL/19 - 2

VYŘIZUJE: Tejrovský

DATUM: 11. 3. 2019

**Věc: Dálnice D6 - Karlovarský kraj – EIA - vyjádření**

AOPK ČR, RP SCHKO Slavkovský les nemá připomínek k zpracované dokumentaci v rámci posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) záměru „D6 – Karlovarský kraj“.  
Dokumentace obsahuje posouzení vlivů na soustavu území Natura 2000 a hodnotí vlivy na všechny předměty ochrany v ptačí oblasti a EVL jako mírně negativní (Volf, 2018). Biologické a přírodovědné posouzení celé trasy (Melichar, 2018), migrační koridory (Kočvara, 2018) a návrh řešení zmírňujících opatření. Tato opatření byla s Regionálním pracovištěm projednána a odsouhlasena.

*(podepsáno elektronicky)*

Ing. Jindřich Horáček, Ph.D., v. r.  
ředitel Správy CHKO Slavkovský les





Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy  
Hřbímalého 11  
301 00 Plzeň

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III  
Došlo dne: 14-03-2019  
ENV/2019/41699  
Č.j.: MŽP/2019/520/277

CFIX

DS+ příloha

č.j.: 368/ORI/19/Ri/52.1  
Karlovy Vary dne 12. 3. 2019

**Záměr stavby dálnice „D6 – Karlovarský kraj“, dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA) - vyjádření statutárního města Karlovy Vary k dokumentaci**

Jakožto dotčený územní samosprávný celek - statutární město Karlovy Vary - zasíláme na základě Vašeho oznámení č.j. MŽP/2019/520/114 ze dne 14. 2. 2019 toto vyjádření k předložené dokumentaci EIA k záměru stavby dálnice "D6 – Karlovarský kraj", zpracovatel EKOLA group, s.r.o., IČ 63981378, leden 2019.

Po prostudování dokumentace shrnujeme základní údaje takto: Trasa budoucí dálniční komunikace D6 je navržena v kategorii D 25,5/100, s výjimkou části trasy v úseku od Karlových Varů směrem na Olšová Vrata v délce 5,49 km, kde je komunikace navržena v kategorii S 22,5/80. Území statutárního města Karlovy Vary se týká úsek Olšová Vrata - Žalmanov a úsek Karlovy Vary - Olšová Vrata. Úsek Karlovy Vary - Olšová Vrata má platné územní rozhodnutí č.j. SÚ/11580/07/Dr-328.3 z 9.7.2008. Součástí předmětného záměru je výstavba hlavní trasy dálnice, mostních objektů na dálnici i přes dálnici, mimoúrovňových křižovatek, realizace protihlukových opatření a souvisejících úprav ostatních komunikací.

Stávající silnice I/6 a D6, zařazená do sítě mezinárodních silnic jako tah E48, spojuje hlavní město Prahu s Karlovarským krajem, s karlovarsko-chebskou průmyslovou aglomerací a s lázněmi mezinárodního významu (Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně) až po hranice se SRN. Po tomto tahu je vedena silná vnitrostátní a mezinárodní doprava, a také silná vnitroměstská a příměstská silniční doprava v rámci území města Karlovy Vary.

Z pohledu statutárního města Karlovy Vary (dále SMK) se jedná o prioritní stavební záměr v rámci rozvoje dopravní infrastruktury, mající mimořádně pozitivní dopad nejen na SMK, ale zejména na celý region. Realizace dálnice D6 bude znamenat skokové zlepšení dopravního spojení regionu směrem na Prahu. Toto zlepšení dostupnosti regionu bude nepochybně mít podstatný pozitivní sociální, ekonomický, ale i environmentální vliv. Dojde ke zlepšení demografické a ekonomické situace města a celého regionu a životních podmínek jeho obyvatel. Pozitivem bude i zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Dostavba D6 je z pohledu města Karlovy Vary jedním z nejdůležitějších strategických záměrů, jehož realizace je obsažena také ve všech relevantních strategických dokumentech města (Strategický plán udržitelného rozvoje KV, Územní plán města platný i nově připravovaný, Program udržitelné mobility a General dopravy KV). Realizaci této stavby považujeme za velmi potřebnou a nezbytnou.

Bereme na vědomí, že jako součást stavby jsou v nejvyšší možné míře zahrnuta odpovídající technická a kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže, zejm. hlukové a exhalační. Respektujeme závěry předložené dokumentace v tom smyslu, že změny imisní situace vlivem realizace dostavby D6, mj. i díky zvýšení plynulosti dopravy, jsou z hlediska zdravotních rizik převážně pozitivní.

Konstatujeme, že dokumentace záměru zahrnuje veškerá potřebná kapacitní a bezpečná silniční připojení projektované dálnice D6 na všechny navazující silnice včetně v oblasti Karlových Varů včetně místních komunikací na území města.

Z akustického posouzení (příloha č. 2 dokumentace EIA) vyplývá, že po realizaci stavby dojde převážně ke zlepšení akustické situace v chráněném venkovním prostoru staveb v okolí stávající komunikace I/6. V úseku Olšová Vrata - Žalmanov jsou navržena protihluková opatření, směrem k obytné zástavbě Olšovských Vrat.

Rovněž v úseku Karlovy Vary - Olšová Vrata jsou tato potřebná protihluková opatření, směrem k obytné zástavbě, obsažena.

Pro fázi výstavby lze, na základě vyhodnocení imisní zátěže, vzhledem k dočasnosti etapy výstavby, považovat avizované přírůstky imisí za akceptovatelné, a to při respektování doporučení uvedených v rozptylové studii. Zákonné hygienické limity hluku ze stavební činnosti budou dodrženy. Pro fázi po zprovoznění dálnice, za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření, lze záměr z akustického hlediska doporučit k realizaci. Pro obyvatele některých částí hodnocených lokalit, které nejsou v současné době ovlivněny dopravou, sice může dojít, i přes navržená protihluková opatření, k určitému navýšení expozice hlukem, ne avšak v míře, která by mohla vyvolat nepříznivé zdravotní účinky.

Z hlediska ovlivnění kvality ovzduší obsahuje dokumentace vyhodnocení imisní zátěže na zdraví obyvatel. Rozptylovou studii je doloženo, že změny imisní situace, i díky zlepšení plynulosti dopravy, jsou z hlediska zdravotních rizik posuzovaných škodlivin v ovzduší převážně pozitivní. Na základě provedeného vyhodnocení zdravotních rizik se ani pro období výstavby nepředpokládá, že by mohlo dojít k překračování imisních limitů hodnocených škodlivin u nejbližší obytné zástavby. V období výstavby však nelze vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel. Je třeba vhodně organizovat stavební práce tak, aby tento vliv byl minimalizován. Respektujeme závěry dokumentace v tom smyslu, že v souvislosti s realizací záměru výstavby dálnice nedojde k významnému zvýšení rizika pro lidské zdraví.

Konstatujeme, že z hlediska zájmů SMK (pro území SMK) je předložená dokumentace provedena průkazně, komplexně (úplně) a přesvědčivě. K předloženým kapitolám a jejich závěrům nemáme námitek ani připomínky.

Záměr vybudování přeložky silnice I/20 Toužim - Žalmanov, obsažený v ZÚR KK, považujeme nadále za účelný, potřebný a žádoucí. Kritické je zejména současné vedení silnice I/20 přes obytnou zástavbu v městské části Doubí v Karlových Varech. Předkládaný projekt dostavby dálnice D6 by dle našeho názoru měl s budoucí realizací této přeložky silnice I/20 počítat. Územní koordinace obou těchto záměrů je v příslušných územně plánovacích dokumentech a podkladech zakotvena a předmětná dokumentace EIA s tímto není v rozporu.

Ing. arch. Ilja Richtl  
vedoucí oddělení architektury a urbanismu

Na vědomí: MM OŽP, ÚÚPSÚ, OD, OT

Karlovy VARY°

Statutární město Karlovy Vary • Moskevská 21, 361 20 Karlovy Vary • tel. +420 353 151 111 • IČ: 00254657



## Usnesení č. RM/279/3/19

z 7. jednání Rady města Karlovy Vary, které se konalo dne 12.03.2019

**Věc: Záměr stavby dálnice „D6 – Karlovarský kraj“, dokumentace k posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA) - vyjádření statutárního města Karlovy Vary k dokumentaci**

Rada města Karlovy Vary vzala na vědomí vyjádření statutárního města Karlovy Vary k dokumentaci o posouzení vlivů záměru stavby dálnice „D6 – Karlovarský kraj“, na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. (EIA), v předloženém znění, bez připomínek.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Riedl'.

.....  
Ing. Daniel Riedl  
vedoucí odboru rozvoje a investic



## Město Bochov

váš dopis zn: MZP/2019/520/114  
ze dne: 14.2.2019  
naše zn.: MUBO/694/2019  
sp. zn./sk. lh.: 326.1 A/10  
vyřizuje: Miroslav Egert  
starosta města  
tel.: 353 67 01 25  
e-mail: starosta@mesto-bochov.cz  
datum: 21.3.2019

### Elektronický podpis:

Věc: **Dálnice D6 - dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., EIA R6, úsek Žalmanov - Knínice (dále v textu EIA D6)**

K předložené dokumentaci sdělujeme:

#### 1. Porovnání závěrů zjišťovacího řízení a dokumentací EIA D6

Na straně 12 textu EIA D6 12 je odkaz na Závěr zjišťovacího řízení, a citovány oblasti vlivů vůči kterým má být EIA především vyhodnocena:

- vlivy na povrchové a podzemní vody,
- vlivy na kulturní památky
- vlivy na kulturní krajinu
- vlivy na hlukovou situaci
- vlivy a biologickou rozmanitost
- zohlednit všechny relevantní požadavky .....

Takto jednoduché zadání není v závěru dokumentace EIA jednoduše zobrazeno, vyhodnoceno.

Jednotlivé – v závěru zjišťovacího řízení preferované oblasti vlivů jsou ukryty za rozsáhlým textem závěrečných kapitol, aniž by umožnily jednoduchou a přehlednou orientaci. Například vlivy na kulturní krajinu jsou uvedeny pod jinými názvy kapitol – strana 344 – vlivy na krajinný ráz, strana 345 – vliv na rysy kulturní a historické charakteristiky atd. Nikde v textu jsme nenašli vliv stavby na krajinný ráz – připomínáme například, že MÚK Bochov ve variantě A se nachází na krajinném horizontu a stavby mimoúrovňového křížení z tohoto horizontu vystupují do krajiny ve střední a vzdálené viditelnosti včetně večerního (nočního) světla v krajině. Vliv na rysy a hodnoty kulturní krajiny jsou hrubě zjednodušeny na 3 odstavce a 13 ti řádcích textu.

Závěr: V porovnání se závěrem zjišťovacího řízení není EIA E6 komfortní a slučitelné, některé kapitoly nejsou vůči závěrům zjišťovacího řízení vypořádány v potřebném rozsahu.

#### 2. Požadavek města vůči dálnici D6

Objednatel ani zpracovatel nezohlednil jednoduchý požadavek města, aby byl záměr na D6 vyhodnocen na realizaci obou MÚK. Zcela irrelevantní je, že součástí stavby D6 bude jenom jedna z obou MÚK, jde o komplexní posouzení vlivu stavby D6.

Náměstí Míru 1, 364 71 Bochov  
Hodiny pro styk s veřejností:  
Po, St a Pá 8–12 hodin, Po, St 13–17 hodin  
e-mail: podatelna@mesto-bochov.cz  
ID datové schránky: hxxbfgd

tel.: 353 67 01 21, fax: 353 67 01 27  
č.ú. 2221341 / 0100 KB K.Vary  
IČ: 00254444  
DIČ: CZ00254444

V této věci se významně ohrazujeme proti účelovému propojení stanoviska Magistrátu města Karlových Varů s územním plánem města Bochova, jak je uvedeno na straně 33:

- nikde není psáno, že nemůže mít dálnice D6 další MÚK, aniž by byla – nebyla v ZÚR Karlovarského kraje,
- územní plán nelze projednat, pokud není v souladu se ZÚR.

Jedná se o zásadní pravidla územního plánování a text EIA je v tomto smyslu zásadně zavádějící

### 3. Vstupní údaje:

---

Zásadně odmítáme vyhodnocení předchozího stanoviska města Bochova k tomuto procesu EIA z hlediska vlivů nové trasy silnice I/20. Odmítáme tvrzení zpracovatele, že se jedná o koncepci k roku 2040 atd, atd.

Připomínáme, že ZÚR Karlovarského kraje jsou základním dokumentem, který je do územních plánů (tedy i do ÚP Bochov) zpracován jako jeho návrhová část. Pokud je stavba silnice I/20 v ZÚR - viz schémata EIA D6 na straně 33 a dále v textu, je zapotřebí tento vliv zpracovat.

Pokud nemá objednatel v tomto smyslu potřebné podklady, je potřebné tyto, sama absence podkladů zjevně není důvodem, aby tuto skutečnost posudek EIA vyloučil.

### 4. Zpracování souvisejících analýz

---

Pokud tedy posudek EIA neobsahuje a nevyhodnocuje vliv silnice I/20, jsou všechny následující výpočty v dotčeném prostoru a souvislostech neobjektivní – jednoduše nezobrazují stav území, vůči kterému je EIA D6 vyhodnocována.

Jsme přesvědčení, že je nutno tyto kapitoly zcela přepracovat.

### 5. Úvaha o variantách

---

Na straně 39 textu EIA D6 je uvedena úvaha o předchozích variantách, které byly historicky posuzovány. Text je zbytečný a zavádějící. Buď budou tyto varianty vyhodnoceny, anebo nemají pro věcný ani argumentační prostor textu EIA D6 žádný relevantní význam.

**Závěr:** Město Bochov považuje zadání i rozsah zpracování EIA D6 za zcela nevyhovující a požaduje jeho přepracování ve smyslu výše uvedených připomínek. **Město Bochov i nadále trvá na svém stanovisku, kterým preferuje MÚK ve variantě B**, která je mnohem výhodnější pro občany města Bochov, neboť v důsledku realizace MÚK varianty B dojde k významnému útlumu dopravní zátěže v intravilánu města Bochov. Lze totiž důvodně předpokládat, že po dostavbě D6 v našem regionu, stoupne značně dopravní zatížení silnice II/198 vozidly směřujícími z Karlových Varů (a také ze směru od Prahy) do Plzně. Trasa z regionu Karlových Varů do Plzně bude rychlejší přes Bochov oproti alternativní trase přes Bečov nad Teplou. Při realizaci MÚK ve variantě A bude tedy intravilán města Bochov i nadále značně zatěžován dopravou v trase stávající silnice E48 (I6), což je zcela jistě nežádoucí. Pokud bude realizována MÚK ve variantě B, doprava směřující na Plzeň bude intravilán města Bochov objíždět. Dokumentace EIA je vypracována s cílem posouzení vlivu stavby D6 na životní prostředí, a proto je potřeba též, právě nyní, přihlídnout k budoucímu životnímu prostředí obyvatel města Bochov!

Všechny argumenty v předložené dokumentaci EIA nejsou natolik jednoznačné při variantním posuzování MÚK ve prospěch varianty A, aby nebylo možné vyhovět požadavku města Bochov, tj. realizovat variantu B. V případě potřeby změny územního rozhodnutí nabízí město Bochov Ředitelství silnic a dálnic ČR veškerou součinnost.

S pozdravem

Miroslav Egert  
Starosta města Bochov

---

Náměstí Míru 1, 36471 Bochov  
Hodiny pro styk s veřejností:  
Po, St a Pá 8–12 hodin, Po, St 13–17 hodin  
e-mail: podatelna@mesto-bochov.cz

tel.: 353 67 01 21, fax: 353 67 01 27  
č.ú. 2221-341 / 0100 KB K.Vary  
IČ: 00254444  
DIČ: CZ00254444

Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění  
D6 – Karlovarský kraj

Obdrželi:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III, Hřímalého 11, 301 00 Plzeň, ID DS: 9gsaax4

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha, ID DS: zjq4rhz

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závodní 369/82, 360 06 Karlovy Vary, ID DS: zjq4rhz

Ekola, Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, ID DS: w863a8d

Magistrát města Karlovy Vary, Úřad územního plánování a stavební úřad, U Spořitelny 538/2, 361 20 Karlovy Vary,

ID DS: a89bwi8

Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor regionálního rozvoje, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary, ID DS: siqbx2

Krajský úřad Karlovarského kraje, Mgr. Jana Mračková Vildumetzová, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary, ID DS: siqbx2

Ing. Josef Janů, josef.janu@pirati.cz

---

**Náměstí Míru 1, 36471 Bochoř**

Hodiny pro styk s veřejností:

Po, St a Pá 8–12 hodin, Po, St 13–17 hodin

e-mail: podatelna@mesto-bochov.cz

tel.: 353 67 01 21, fax: 353 67 01 27

č.ú. 2221-341 / 0100 KB K.Vary

IČ: 00254444

DIČ: CZ00254444



**KRAJSKÝ ÚŘAD KARLOVARSKÉHO KRAJE**  
**ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ**

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III

Došlo dne: 07-03-2019  
ENV/2019/38761  
Č.j. MZP/2019/520/230

CHP

DS

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy III  
Hřimálého 11  
301 00 Plzeň

Váš dopis značka / ze dne  
MZP/2019/520/114/  
14. 2. 2019

Naše značka  
KK/1089/ZZ/18

Vyřizuje / linka  
Bc. Soukupová / 503

Karlovy Vary  
7. 3. 2019

„D6 – Karlovarský kraj“ - vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

Úseky odboru životního prostředí a zemědělství nemají k dokumentaci záměru připomínky.

Ing. Regina Martincová  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství



**KARLOVARSKÝ KRAJ**  
**UVOLNĚNÝ ČLEN RADY KARLOVARSKÉHO KRAJE**

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III

Došlo dne: **08-03-2019**  
ENV/2019/39391  
Č.j. MZP/2019/520/255

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy III -  
Hřímalého 11  
301 00 Plzeň

Váš dopis značka / ze dne  
MZP/2019/520/114 / 14. 2. 2019

Naše značka

Vyřizuje / linka  
Bc. Soukupová / 503

Karlovy Vary  
7. 3. 2019

„D6 – Karlovarský kraj“ – vyjádření podle § 6 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů .

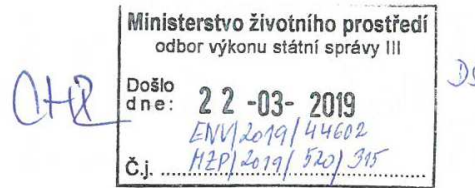
Předmětem posuzování je výstavba a provoz dálnice D6 na území Karlovarského kraje v katastrálních územích: Vrbice u Valče, Mokrý u Chyší, Skřipová, Týniště, Štoutov, Verušičky, Čichalov, Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova, Bochov, Horní Tašovice, Stružná, Žalmanov, Andělská Hora, Olšová Vrata, Drahovice, Karlovy Vary. Záměr zahrnuje čtyři dílčí úseky dálnice D6: D6 Knínice – Bošov, D6 Žalmanov – Knínice, D6 Olšová Vrata – Žalmanov, D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata. Celková délka posuzované trasy je 30,211 km.

Investorem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4.

Karlovarský kraj se záměrem „D6 – Karlovarský kraj“ tak, jak je popsán v dokumentaci, souhlasí a jeho další posuzování dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nepovažuje za nutné.

Ing. Karel Jakobec  
uvolněný člen Rady Karlovarského kraje





Oblastní inspektorát Ústí nad Labem  
Výstupní 1644, 400 07 Ústí nad Labem  
tel.: 475 246 011  
e-mail: jana.kuklova@cizp.cz, <http://www.cizp.cz>  
ID datové schránky: c6vdzus  
IČ: 41 69 32 05

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III  
Hřimálého 11  
301 00 Plzeň

Váš dopis značky:  
MZP/2019/520/114

Naše značka:  
ČIŽP/44/2019/2605

Vyřizuje / tel.:  
Kuklová/475246032

Místo / datum:  
Ústí nad Labem/22.03.2019

### Vyjádření k dokumentaci záměru „D6 – Karlovarský kraj“ podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů – záměr zařazený v kategorii I

Dne 20.02.2019 obdržel OI ČIŽP Ústí nad Labem k vyjádření dokumentaci výše uvedeného záměru, zpracovanou v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Oznamovatelem záměru je společnost Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČ 659 93 390. Zpracovatelem dokumentace z ledna 2019 je spol. EKOLA Group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, vedoucím projektu je Ing. Libor Ládyš, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb.

Předmětem předloženého záměru je výstavba dálnice D6 od Bošova po Karlovy Vary v celkové délce 30,211 km. Posuzovaný záměr zahrnuje tyto čtyři dílčí úseky dálnice D6: D6 – Knínice – Bošov (dálniční km 83,680 – 91,590), D6 Žalmov – Knínice (dálniční km 91,590 – 98,540), D6 Olšová Vrata – Žalmov (dálniční km 98,540 – 105,881), D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata (dálniční km 105,881 – 113,902).

Záměr je zařazen podle zákona č. 100/2001 Sb. do kategorie I přílohy č. 1, bod 47 „Dálnice I. a II. třídy“.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá ČIŽP k předložené dokumentaci záměru připomínky.

### Vyjádření z hlediska ochrany ovzduší

Dočasnými zdroji znečišťování ovzduší budou staveniště silnice a pojezdy nákladních automobilů a jiných stavebních strojů. Dálnice D6 bude vedena mimo intravilán obcí. Z předložené dokumentace dále vyplývá, že v místě stavebních prací bude prováděno skrápění aj. pro minimalizování výskytu prašnosti.

Vzhledem k tomu, že zde nebudou umístěny zdroje znečišťování ovzduší v kategorii vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a souvisejících předpisů, v platném znění, nemá ČIŽP k předložené dokumentaci připomínky.

ČIŽP/44/2019/2605

Ústí nad Labem/22.03.2019

### **Vyjádření z hlediska ochrany vod**

V souladu s oznámením záměru bylo společností GEOoffice,s.r.o. zpracováno Posouzení vlivů stavby na vodní útvary (příloha č. 10 dokumentace). Konstatuje se zde, že u dotčených útvarů povrchových vod nedojde ke zhoršení stavu. K minimalizaci negativních vlivů výstavby záměru na podzemní vody jsou navržena příslušná opatření. Je doporučen monitoring povrchových a podzemních vod, který bude prováděn a vyhodnocován osobou s odbornou způsobilostí v oboru hydrogeologie.

**ČIŽP z hlediska ochrany vod s navrženým rozsahem a četností monitoringu vod souhlasí a z hlediska vodohospodářského dozoru a ochrany vod nemá k dokumentaci připomínky.**

**Ing. Jaroslav Hájek**  
zástupce ředitele OI ČIŽP Ústí nad Labem

## KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE KARLOVARSKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V KARLOVÝCH VARECH

adresa: Závodní 94, 36021 Karlovy Vary, tel:355 328 311, e-mail:sekretariat@khskv.cz, ID:t3jai32

DS

Váš dopis zn: MZP/2019/520/114  
Ze dne: 14.02.2019  
Číslo jednací: KHSKV 1868/2019/HOK/Vrb

Vyřizuje: Ing. Vrbická  
Telefon: 355 328 341  
E-mail: helena.vrbicka@khskv.cz

Datum: 25.03.2019

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor výkonu státní správy III  
Hřímálého 11  
301 00 Plzeň

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III

Došlo dne: 27-03-2019  
ENV/2019/46022  
H2P/2019/520/325  
Č.j. ....

**Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů „D6 – Karlovarský kraj“**

Na základě žádosti Ministerstva životního prostředí, Odbor výkonu státní správy III, Hřímálého 11, 301 00 Plzeň, doručené dne 20.02.2019, posoudila Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech (dále jen „KHS KK“), jako dotčený orgán státní správy ve smyslu § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), výše uvedenou dokumentaci.

Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 (IČO: 65993390), zastoupená Ing. Janem Kroupou, generálním ředitelem ŘSD ČR a Bc. Lukášem Hnízdilem, ŘSD ČR, závod Karlovy Vary. Zhotovitelem dokumentace (leden 2019) a akustického posouzení (duben 2018) je EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, Ing. Libor Ládyš, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a odpovědní spoluřešitelé RNDr. Tomáš Bajer, CSc., ECO-ENVI-CONSULT, Sladkovského 111, 506 01 Jičín (Rozptylová studie, únor 2018) a Ing. Jitka Růžičková, Krokova 31, 360 20 Karlovy Vary (Protokol posouzení vlivů na veřejné zdraví, Hodnocení zdravotních rizik, květen – červen 2018).

Posuzovaný záměr zahrnuje čtyři dílčí úseky dálnice D6: D6 Knínice – Bošov, D6 Žalmanov – Knínice, D6 Olšová Vrata – Žalmanov, D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata. Začátek předmětného záměru navazuje za obcí Bošov (v km 83,680) na již realizovaný úsek „D6 Lubenec – Bošov“. Ve svém konci (v km 113,902) předmětný záměr navazuje na již zprovozněný úsek „Průtah silnice 1/6 Karlovy Vary-východ, stavba 10“. Záměr D6 – Karlovarský kraj je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován v tomto oznámení záměru invariantně, s výjimkou řešení umístění MÚK Bochovo (úsek D6 Žalmanov – Knínice), které je řešeno ve dvou variantách. Předpokládané zprovoznění záměru je dle současného harmonogramu uvažováno v roce 2026 a zasáhne katastry obcí Vrbice u Valče, Mokrá u Chyší, Skřipová, Týniště, Štoutov, Verušičky, Čichalov, Knínice u Žlutic, Vahaneč, Herstošice, Údrč, Těšetice u Bochova, Bochovo, Horní Tašovice, Stružná, Žalmanov, Andělská Hora, Olšová Vrata, Drahovice, Karlovy Vary.

Součástí dokumentace jsou již zmiňované studie rozptylová a akustická. Na základě výpočtů z rozptylové studie lze i přes uvedené nejistoty dovodit, že změny imisní situace, díky plynulosti dopravy, budou po realizaci stavby z hlediska zdravotního rizika posuzovaných škodlivin v ovzduší (oxid dusičitý, oxid uhelnatý, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>) nevýznamné, dojde k nepatrnému navýšení, avšak příspěvky nebudou představovat pro obyvatele celého území zvýšené zdravotní riziko. V případě suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> dojde při porovnání se stávající situací ve všech úsecích stavby po její realizaci v časovém horizontu 2026 k poklesu imisní zátěže obyvatel.

Z výstupu akustické studie vyplývá, že v souvislosti s nově navrženou trasou dojde k poklesu počtu obyvatel zasažených hlukem a tím následně i k poklesu rizik vzniku onemocnění z působených expozicí hlukem. Studie také konkretizuje nezbytnost výstavby a rozmístění protihlukových stěn v jednotlivých úsecích (KV Drahovice PHS 4.1, 4.2.A, 4.2.B, 4.3 a 4.4; 4.5 a 4.6 pro potřebu ochrany části Olšová Vrata; 3.4 a 3.5 a 4.7 a 4.8 pro obec Andělská Hora; 3.3 pro Žalmanov; 3.1a, 3.2a a 3.1b, 3.2b u Horních Tašovic; 2.3 pro Bochov a 2.1 a 2.2 u Herstošic) a následné splnění požadavků na hygienický limit hluku v chráněném venkovním prostoru stávajících staveb, stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. V případě lokalit, kde se za PHS nacházejí solitérní objekty chráněné navrhovanými akustickými clonami (např. Herstošice – PHS 2. 1 Herstošice, 2.3 Bochov, 4.3 a 4.4) zpracovatel uvádí, že v dalších stupních projektové dokumentace lze prověřit i jiné možnosti protihlukové ochrany budov v území.

V akustickém posouzení byla hodnocena stavební činnost dle zásad organizace výstavby v době 7 – 21 hodin se závěrem, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti bude dodržen ve všech kontrolních bodech.

Z hodnocení zdravotních rizik vychází z příložených studií (rozptylová studie, akustická studie), že realizace posuzované stavby, ovlivní z hlediska zdravotních účinků škodlivin v ovzduší situaci jen velmi nepatrně, v případě akustické zátěže příznivě (především v případě zástavby podél současných komunikací).

**KHS KK** po zhodnocení souladu výše předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví konstatuje, že **nemá** k Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí **další připomínky**.

MUDr. Hana Bártová  
ředitelka sekce ochrany a podpory veřejného zdraví

**Kopie**  
KHS KK – oddělení HOK Karlovy Vary





MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ  
ČESKÉ REPUBLIKY

UHO

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III

Došlo  
dne: 26-03-2019

ENV/2019/45268  
H2P/2019/520/318  
Č.j. ....

Elektronický podpis - 25.3.20  
Certifikát autora podpisu :  
Jméno : Mgr. Zdeňek Trškal  
Vydal : PostSignum Qualified C...  
Platnost do : 18.6.2019

Ministerstvo životního prostředí  
odbor výkonu státní správy III  
Ing. Hubert Bošina  
Hřímálého 11  
301 00 Plzeň

Váš dopis Zn.: MZP/2019/520/114  
ze dne: 14. 2. 2019

V Praze dne 20. března 2019  
Č.j.: MZDR 7983/2019-2/OZP-ČIL-Vac



MZDRX015LNP9

**Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., „D6 – Karlovarský kraj“, hranice ochranného pásma I. stupně I B, ochranné pásmo II. stupně II A a II B přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary – rozesílání a zveřejňování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.**

Dle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zasílá Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídel (dále jen „ministerstvo“) následující vyjádření.

Území, na kterém má být záměr proveden, **se nachází** na hranici ochranného pásma I. stupně I B a v ochranném pásmu II. stupně II A a II B přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa **Karlovy Vary**. Úseky D6 Knínice – Bošov a D6 Žalmanov – Knínice leží mimo území ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary. Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary (dále jen „OP“) byla stanovena usnesením vlády číslo 257 ze dne 20. července 1966 (dále jen „vyhláška“) a upravena usneseními číslo 214 ze dne 15. září 1971, číslo 146 ze dne 5. června 1974, číslo 127 ze dne 2. června 1976, číslo 27 ze dne 3. února 1982 a prozatímními ochrannými opatřeními Ministerstva zdravotnictví ČSR č.j. ČIL-484-3.1.1978 ze dne 11. ledna 1978 a Ministerstva zdravotnictví ČR č.j. ČIL-442-30.6.1994/2762 ze dne 30. června 1994.

K předložené dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, vypracované leden/2019 společností EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, IČO: 639 81 378, **nemá ministerstvo** z hlediska a v zájmu ochrany přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary **připomínky**, za předpokladu, že bude záměr realizován v souladu



Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídel  
Palackého náměstí 4, 128 01 Praha 2, tel.: 224 972 403, fax: 224 915 997, e-mail: CIL@mzcr.cz  
Vyřizuje: Mgr. Alena Vacková, tel.: 224 972 581, e-mail: Alena.Vackova@mzcr.cz  
www.mzcr.cz



MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ  
ČESKÉ REPUBLIKY

s předloženou dokumentací. Z hlediska ministerstva není nutné, aby byl záměr dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb.

Požadavky a připomínky, které mělo ministerstvo k danému záměru v dopise č.j.: MZDR 36478/2018-2/OIS-ČIL-Vac ze dne 19. září 2018, byly vyřešeny v rámci předložené dokumentace v kapitole D. I. 4. Vlivy na povrchové a podzemní vody a v příloze č. 10 předkládané dokumentace.

Toto vyjádření nenahrazuje závazné stanovisko, které ministerstvo, jako ústřední úřad státní správy podle ust. § 35 zákona č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), ve znění pozdějších předpisů, vydává dle ust. § 37 lázeňského zákona.

Mgr. Zdeněk Třískala  
vedoucí oddělení ČIL  
Český inspektorát lázní a zříděl

---

**Rozdělovník:**

**Zasílá se datovou schránkou:**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy III, Hřímalého 11, 301 00 Plzeň

**Zasílá se na vědomí datovou schránkou:**

Správa přírodních léčivých zdrojů a kolonád, příspěvková organizace, Lázeňská 18/2, 360 01 Karlovy Vary, IČ: 008 72 113.



Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zříděl  
Palackého náměstí 4, 128 01 Praha 2, tel.: 224 972 403, fax: 224 915 997, e-mail: CIL@mzcr.cz  
Vyřizuje: Mgr. Alena Vacková, tel.: 224 972 581, e-mail: Alena.Vackova@mzcr.cz  
www.mzcr.cz



M. [redacted] W. [redacted]  
trvale bytem: [redacted]  
korespondenční adresa:  
[redacted]  
360 17 Karlovy Vary

Ministerstvo životního prostředí ČR  
Odbor výkonu státní správy III  
Hřímálého 11  
301 00 Plzeň

V Karlových Varech dne 24. března 2019

**Vyjádření ke zveřejněné dokumentaci o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „D6 – Karlovarský kraj“**

Vážení,

jako vlastník pozemků s parc. č. 832, 833, 834 a 835/1 s rodinným i rekreačním domem a garáží v obci Karlovy Vary, katastrální území Olšová Vrata, kterých se přímo dotýká plánovaná stavba „D6 – Karlovarský kraj“ v úseku „Karlovy Vary – Olšová Vrata“, podávám tímto vyjádření ke zveřejněné dokumentaci o posuzování vlivů na životní prostředí.

Uvádím, že vyprojektované dopravní řešení stavby D6 v úseku mých nemovitostí, které je součástí zveřejněné dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí, jež řeší napojení Royal Residence a přístupu k mým pozemkům, je v rozporu s novým Návrhem územního plánu Karlovy Vary (03/2019). Podle dosud platného Územního rozhodnutí Města Karlovy Vary i nového Návrhu územního plánu Karlovy Vary jsou mé nemovitosti s parc. č. 832, 833 a 834 a 835/1 blokovány pro dopravní stavbu R6 (D6) s plánovanou demolicí objektů, kdy tyto z uvedeného důvodu nemohla naše rodina po celou dobu rekonstruovat. Od počátku plánování rozšíření R6/D6 uplyne letos 15 let a díky velmi neserióznímu a bezohlednému jednání ŘSD ČR nemáme u uváděných nemovitostí v katastrálním území Olšová Vrata vyřešeny majetkoprávní vztahy s ŘSD ČR.

Přestože podle informací ŘSD ČR ze dne 11. 06. 2007 měla být uvedená rychlostní silnice R6, nyní D6 v úseku „Karlovy Vary – Olšová Vrat“ v provozu již v roce 2011, tak tomu dodnes není. Jedná se o nepřiměřeně výrazné omezení vlastnických práv naší rodiny. Proto stejně tak jako moje již zesnulá maminka paní [redacted], trvale bytem [redacted] (viz souhlas maminky se stavbou R6 podmíněný vyjádřením ze dne 14. 04. 2006, námitka ke konceptu územního plánu ze dne 21. 12. 2012 a má námitka ze dne 05. 03. 2019),



bez oboustranně schválených smluv s ŘSD ČR nesouhlasím s jakýmkoliv řešením uvedené stavby D6 jakkoliv zasahujícím do mých nemovitostí. Podnět se stížností na jednání ŘSD ČR v uvedené věci v současnosti řeší Odbor interního auditu a kontroly Ministerstva dopravy ČR a jelikož je bytová situace naší rodiny v současné době již neúnosná, tak k obraně své i mé rodiny využiji všech dostupných opravných prostředků.

Citově na dané lokalitě lpí naše rodina nejen proto, že se zde narodila i dlouhá léta žila maminka a její rodiny, ale narodila jsem se tam i já a velkou část dětství tam prožili i mí synové. Jedná se o nádherné přírodní prostředí na polosamotě v blízkosti lesů, které obklopují naši zahradu ze dvou stran. Proto jsem souběžně s námitkami k novému Návrhu Územního plánu Karlovy Vary dne 05. 03. 2019, požádala (jako v roce 2010 má maminka) o změnu územního plánu u parc. č. 835/1 na zastavitelný pozemek s vymezením na smíšené území venkovské, přičemž dále trvám na ponechání zastavitelných pozemků u nemovitostí s parc. 832, 833, 834, u kterých žádám jejich změnu na smíšené území venkovské v částech, které nespádají do trvalého záboru pro stavbu R6/D6 vymezené projektovou dokumentací k platnému územnímu rozhodnutí.

S ohledem na nečinnost, bezohledné a nerespektující jednání ŘSD ČR zároveň požaduji, aby ŘSD ČR, zatím jen jako částečné odškodnění za dosud způsobenou újmu, zajistilo v úseku plánované dálnice D6 podél všech mých dotčených pozemků potřebné protihlukové opatření na své náklady.

V příloze dokládám vybranou část podkladů, které potvrzují mnou výše uvedený stav. V případě potřeby Vám další mohu zaslat na vyžádání.

Děkuji.

S pozdravem



Přílohy:

10 x (20 listů) <sup>celkem</sup>



**Příloha č. 2: Posouzení naturového hodnocení dle § 45i platného znění  
zák.č. 114/1992 Sb. (RNDr. Milan Macháček, červen 2019)**