

V Chomutově dne 26. ledna 2017
Č. j.: 176/530/17, 6258/ENV/17
Vyřizuje: Bc. Votoček Miroslav
Tel.: 267 123 414

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle ustanovení § 23a 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 č. 100/2001 Sb.“).

I. Výroková část

Název záměru: D6 obchvaty obcí Řevničov, Lubenec, Krušovice (D6 Lubenec, obchvat; D6 Řevničov, obchvat; D6 Nové Strašecí – Řevničov)

Kapacita (rozsah) záměru:

Jedná se o stavby na D6 - obchvat obce Lubence - Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa, a dvě na sebe navazující stavby - obchvat obcí Řevničov, Krušovice - Stavba D6 Řevničov, obchvat a Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov.

		Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa	Stavba D6 Řevničov, obchvat	Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov
délka:		4860 m	4200 m	5550 m
kategorie:		R 25,5/100	R 25,5/100	R 25,5/100
počet stavebních objektů:		116	65	66
Mostní objekty:	počet celkem:	7	7	5
	z toho na dálnici:	4	4	2
	přes dálnici:	3	2	2
	na ostatních komunikacích:		1	1
Mimoúrovňové křižovatky:	počet:	1	1	
	délka větví:	871 m	1510 m	
Protihlukové stěny:	počet objektů:	4 (délka: 976 m)	2 (délka: 490 m)	3 (délka 1644 m)

Vedení trasy:

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Podrobně popsáno v DPS (Aktualizace DSP, SUDOP a.s., 2016)

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa jedná se o novostavbu jednoho úseku komunikace D6 Praha – Karlovy Vary - Cheb. Jedná se o prostřední úsek na území Ústeckého kraje. Jeho délka je cca 4,9 km, začátek je ve staničení 74,650, konec v km 79,560.

Hlavní trasu stavby tvoří 4860 metrů dlouhý úsek přeložky silnice I/6 vedoucí od východního okraje obce Lubenec v kategorii R 25,5/100. Komunikace obchází ze severu obec Lubenec a zpět na silnici I/6 se napojuje v extravilánovém úseku západně od Lubence (napojení na provozovaný úsek D6 Lubenec – Bošov).

Začátek úseku hlavní trasy je situován přibližně 2000 metrů východně od centra Lubence. Tam se odpojuje od stávající I/6, prochází v těsné blízkosti železniční trati a bývalé porcelánky Lubenec. Stáčí se k severu a následně k západu, kříží komunikaci II. třídy Lubenec – Vroutek. Poté přechází přes lesnaté údolí Blšanky a napojuje se zpět na stávající I/6 asi 2500 metrů západně od centra Lubence, v extravilánovém úseku.

Vedení dálnice D6 sleduje současnou silnici I/6, kterou kříží. Stavba zasáhne i do pozemků, na nichž jsou umístěny silnice, polní cesty vodoteče apod.

Stavba si vyžádá demolice týkající se skladů a drobných objektů.

Stavba si dále vynutí demolici objektu, určeného k bydlení - demolice budovy č. p. 38 v Lubenci, parc. č. 118. Jedná se o dvoupodlažní podsklepený objekt s obytným podkrovím o půdorysných rozměrech 11,6 x 9,6 m (bývalá prodejna porcelánu).

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Podrobně popsáno v DSP - VPÚ DECO PRAHA a.s. (2006), včetně dodatku (2008).

Stavba D6 Řevničov, obchvat - patří do souboru staveb dálnice D6 mezi Novým Strašecím a křižovatkou se silnicí I/27 u obce Petrohrad ve Středočeském kraji. Ve své podstatě stavba řeší obchvat obce Řevničov a Krušovice, kudy v současné době prochází silnice I/6. Stavba D6 Řevničov, obchvat na začátku navazuje na stavbu D6 Nové Strašecí – Řevničov a na svém konci na připravovanou stavbu D6 Krupá, přeložka. Velká část trasy je vedena po zemědělských pozemcích, jen velmi malá část je na pozemcích lesních. Délka obchvatu je 4200 metrů v kategorii R 25,5/100.

Trasa je vedena jižně od Řevničova a severně od Krušovic. Vedení dálnice D6 sleduje současnou silnici I/6, kterou dvakrát kříží. Stavba zasáhne i do pozemků, na nichž jsou umístěny silnice, polní cesty a vodoteče. Stavba si nevyžádá žádné demolice budov.

Součástí DSP je umístění protihlukových stěn (dále jen „PHS“) a dalších opatření na snížení hlukové zátěže, přeložky komunikací, technických vedení, vodoteče apod.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Podrobně popsáno v DPS - Sdružení SUDOP GROUP (2014).

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov řeší realizaci dálnice v délce 5550 metrů, v kategorii R 25,5/100. Ve své podstatě se jedná o přeložku stávající silnice I/6 mimo zastavěná území. Začátek stavby je v km 32,000, bezprostředně za mimoúrovňovou křižovatkou Nové Strašecí se silnicí II/237, kde navazuje na předchozí úsek dálnice D6 (Kačice – Nové Strašecí), jenž je v provozu od roku 1985. Současný provoz je z této křižovatky napojen na silnici I/6, která byla v minulosti, v délce zhruba 1800 metrů, realizována jako polovina dálnice – kategorie R 24,5/100.

Součástí DSP je umístění protihlukových stěn (dále jen „PHS“) a dalších opatření na snížení hlukové zátěže, přeložky komunikací, technických vedení, vodoteče apod.

Zájmový prostor stavby je v celé délce vázán na současnou silnici I/6. První úsek v délce 1320 metrů je tedy pravá polovina dálnice, vedená v prostoru stávající silnice I/6. V tomto úseku bude provedena nová kompletní konstrukce vozovky včetně širší zpevněné krajnice pro kategorii R 25,5/100.

Pravá strana vozovky se dále rozšíří o prodloužený zařazovací úsek dle ČSN 73 6102. V dalším úseku až do km 33,340 je již vedení dálnice D6 navrženo s výškovou úpravou oproti stávající silnici I/6. V obou úsecích se kompletuje směrově rozdělená komunikace o levou polovinu.

Od km 33,340 je navržena již kompletní, zcela nová čtyřpruhová komunikace až do konce stavby. Její prostorové vedení je maximálně přizpůsobeno souběhu se současnou silnicí I/6 i s vedením vysokého napětí podél ní. Dálnice v těsném souběhu se současnou silnicí pouze rozšiřuje v nejnужnější šířce koridor, kterým je les rozdělen.

Konec stavby v km 37,550 je v oblasti, kde trasa opouští les. V prostoru této stavby není žádná mimoúrovňová křižovatka, proto je první stavba ukončena provizorním napojením na současnou silnici pro případ, že by byla uvedena do provozu samostatně, bez stavby D6 Řevničov, obchvat.

Do roku 2015 včetně byla D6 označována jako R6. K formální změně názvu došlo v souvislosti s přijetím novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, která ve Sbírce zákonů vyšla pod číslem 268/2015 Sb.

Umístění záměru:		Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa	Stavba D6 Řevničov, obchvat	Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov
kraj:		Ústecký	Středočeský	Středočeský
obec:		Lubenec	Krušovice, Řevničov	Nové Strašecí, Mšecké Žehrovice, Řevničov
katastrální území:		Lubenec, Ležky, Libyně	Krušovice, Řevničov	Nové Strašecí, Mšecké Žehrovice, Řevničov

Název oznamovatele:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ oznamovatele:	65 99 33 90
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 23a odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

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 vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů,

k záměru

„D6 obchvaty obcí Řevničov, Lubenec, Krušovice (D6 Lubenec, obchvat; D6 Řevničov, obchvat; D6 Nové Strašecí – Řevničov)“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

stanoví

následující opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení:

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Opatření pro fázi přípravy

1. Na základě výsledků hlukové studie a konzultace s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví provést měření stávající hlukové zátěže u vybraných profilů Seniorcentra v Lubenci, před zahájením výstavby.
2. Provádět monitoring podzemních vod - (pokračování monitoringu)
3. Dodržet projekční řešení mostních objektů přes vodní toky.
4. Na základě konečné zprávy - Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, v případě potřeby nutná opatření zahrnout do konečného řešení.

5. Stanovit odborný přírodovědný dozor, který před zahájením stavby provede detailní prohlídku trasy staveniště a navrhne případná opatření pro zajištění potřebné ochrany v souladu s Revizním biologickým průzkumem Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, v souladu s podmínkami výjimky ochrany chráněných druhů. Při návrhu opatření respektovat migrační trasy živočichů a funkčnost územního systému ekologické stability.

Opatření pro fázi výstavby

6. Dodržet navrhovaná protihluková opatření, včetně položení tichého povrchu v řešeném úseku dle DSP.
7. Dodržet navržené technické provedení úprav vodních toků, opevnění koryt a řešení prostorů pod mosty tak, aby byly zajištěny funkce vodních toků z hlediska ochrany přírody.
8. Provádět navržený monitoring podzemních vod po dobu stavebních prací.
9. Provádět odborný přírodovědný dozor po celou dobu provádění stavby včetně realizace navržených opatření.
10. Hlučné stavební práce v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00.
11. Veškeré prvotní práce (skrývky zeminy, zakládání skládek materiálu, budování podpůrných cest) jakož i zásahy do mokřadních ploch a práce na úpravách vodních toků nebudou realizovány mezi 31. březnem a 31. srpnem daného kalendářního roku.

Opatření pro fázi provozu

12. V období uvedení komunikace D6 - Obchvat Lubence - I. etapa do provozu (v období tzv. předčasného užívání nebo zkušebního provozu) provést měření, posouzení a vyhodnocení hlukového zatížení. V případě zjištění nedostatečné účinnosti realizovaných opatření zajistit přípravu a následné doplnění protihlukových opatření pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.
13. Po uvedení do provozu realizovat monitoring bioty po dobu nejméně 3 let se sledováním přímého vlivu provozu dopravy na komunikaci na okolní biotopy, faunu a flóru, funkčnost migračních objektů na komunikaci, resp. funkčnost přijatých opatření ke snížení dopadu provozu na monitorované komunikaci na okolní biotu. Monitorována bude zejména reakce místních zvláště chráněných druhů obojživelníků na stavbu s cílem zjištění migračních cest a využívání prostupů v souladu s rozhodnutím KÚ Ústeckého kraje o udělení výjimky z ochranných podmínek chráněných druhů. V případě zjištění významného vlivu (např. omezení migrací) připravit a následně provést nápravná opatření.
14. Provádět navržený monitoring podzemních vod po dobu nejméně 3 let po ukončení stavby.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Opatření pro fázi přípravy

1. Provádět monitoring podzemních vod (pokračování monitoringu).
2. Provádět monitoring svahových nestabilit (pokračování monitoringu)
3. Na základě konečné zprávy - Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, v případě potřeby nutná opatření zahrnout do konečného řešení.
4. Stanovit odborný přírodovědný dozor, který před zahájením stavby provede detailní prohlídku trasy staveniště a navrhne případná opatření pro zajištění potřebné ochrany v souladu s Revizním biologickým průzkumem Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, v souladu s podmínkami výjimky ochrany chráněných druhů. Při návrhu opatření respektovat migrační trasy živočichů a funkčnost územního systému ekologické stability.
5. Dodržet projekční řešení mostních objektů přes vodní toky dle DSP.
6. Dodržet podmínky výjimky z ochranných podmínek chráněných druhů živočichů a rostlin - mimo jiné dodržet kácení stromů a křovinných porostů v období od 1. září do 31. března; odstranění vegetačního pokryvu (včetně skrývky zeminy) je možno provést od 1. září do 31. března daného roku.

Opatření pro fázi výstavby

7. Hlučné stavební práce v blízkosti obytné zástavby neprovádět v noční době od 21:00 do 7:00.
8. Dodržet navrhovaná protihluková opatření dle DSP .
9. Provádět odborný přírodovědný dozor po celou dobu provádění stavby včetně realizace navržených opatření.
10. Provádět navržený monitoring podzemních vod po dobu stavebních prací.
11. Provádět monitoring stahových nestabilit v průběhu stavebních prací, v případě zjištění negativních vlivů přijmout nápravná opatření.

Opatření pro fázi provozu

12. V období uvedení komunikace D6 Řevničov, obchvat do provozu (v období tzv. předčasného užívání nebo zkušebního provozu) provést měření, posouzení a vyhodnocení hlukového zatížení. V případě zjištění nedostatečné účinnosti realizovaných opatření zajistit přípravu a následné doplnění protihlukových opatření pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.
13. Provádět monitoring svahových nestabilit, příp. přijmout nápravná opatření - až do ukončení na základě znaleckého posudku, že provozovaná nová komunikace negativně neovlivňuje svahové nestability v okolí stavby.

14. Po uvedení do provozu realizovat monitoring bioty po dobu po dobu nejméně 3 let se sledováním přímého vlivu provozu dopravy na komunikaci na okolní biotopy, faunu a flóru, funkčnost migračních objektů na komunikaci, resp. funkčnost přijatých opatření ke snížení dopadu provozu na monitorované komunikaci na okolní biotu. V případě zjištění významného vlivu (např. omezení migrací) připravit a následně provést nápravná opatření v souladu s rozhodnutím KÚ Středočeského kraje o udělení výjimky z ochranných podmínek chráněných druhů.
15. Provádět navržený monitoring podzemních vod po dobu nejméně 3 let po ukončení stavby.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Opatření pro fázi přípravy

1. Provádět monitoring podzemních vod (pokračování monitoringu).
2. Na základě konečné zprávy - Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, v případě potřeby nutná opatření zahrnout do konečného řešení.
3. Stanovit odborný přírodovědný dozor, který před zahájením stavby provede detailní prohlídku trasy staveniště a navrhne případná opatření pro zajištění potřebné ochrany v souladu s Revizním biologickým průzkumem Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, v souladu s podmínkami výjimky ochrany chráněných druhů. Při návrhu opatření respektovat migrační trasy živočichů a funkčnost územního systému ekologické stability.

Opatření pro fázi výstavby

4. Dodržet navrhovaná protihluková opatření zahrnutá v DSP.
5. Provádět odborný přírodovědný dozor po celou dobu provádění stavby včetně realizace navržených opatření.
6. Provádět navržený monitoring podzemních vod po dobu stavebních prací.
7. Dodržet projekční řešení mostních objektů přes biokoridory dle DSP.
8. Minimalizovat zásahy do lesních porostů.

Opatření pro fázi provozu

9. V období uvedení komunikace D6 Nové Strašecí - Řevničov do provozu (v období tzv. předčasného užívání nebo zkušebního provozu) provést měření, posouzení a vyhodnocení hlukového zatížení. V případě zjištění nedostatečné účinnosti realizovaných opatření zajistit přípravu a následné doplnění protihlukových opatření pro zabezpečení dodržení limitních hodnot hluku.

10. Po uvedení do provozu realizovat monitoring bioty po min. 3 let se sledováním přímého vlivu provozu dopravy na komunikaci na okolní biotopy, faunu a flóru, funkčnost migračních objektů na komunikaci, resp. funkčnost přijatých opatření ke snížení dopadu provozu na monitorované komunikaci na okolní biotu. V případě zjištění významného vlivu (např. omezení migrací) připravit a následně provést nápravná opatření v souladu s rozhodnutím KÚ Středočeského kraje o udělení výjimky z ochranných podmínek chráněných druhů. V případě zjištění významného vlivu (např. omezení migrací) připravit a následně provést nápravná opatření.
11. Provádět navržený monitoring podzemních vod po dobu nejméně 3 let po ukončení stavby.

II. Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV (dále jen „MŽP, OVSS IV“ nebo „příslušný úřad“), obdrželo od oznamovatele záměru dne 20. 9. 2016 žádost o vydání závazného stanoviska k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí podle § 23a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Dle § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. žádost obsahuje podklad obsahující popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí. Oznamovatel žádost doplnil o podklady, které byly následně uznány za kompletní, dne 29. 11. 2016.

V případě stavby D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

K žádosti byla přiložena Aktualizace DSP, SUDOP PRAHA a. s., 2016 a relevantní přílohy mající vztah k životnímu prostředí – především Modelové hodnocení kvality ovzduší – D6 Lubenec, obchvat – I. Etapa, ATEM, Ateliér ekologických modelů, s. r. o., (10/2016, Mgr. Robert Polák); Akustická studie – aktualizace - R6 LUBENEC obchvat, I. - Etapa, SUDOP PRAHA a.s., (09/2015, p. František Kohlíček); Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, (8/2016, Mgr. David Fischer); zemědělská příloha SUDOP PRAHA a. s (6/2012, Ing. Tobolková); vynětí z PUPFL (Ing. František Moravec, 9/2014); Dendrologický průzkum (5/2012, Ing. Tomáš Adam); „Závěrečná zpráva o podrobném geotechnickém průzkumu“ (GeoTec - GS, a.s., listopad 2009), jehož součástí je „Hydrogeologický průzkum“ (Hydrogeologická společnost s.r.o., listopad 2009), a další.

Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí dle zák. 244/1992 Sb. vydalo Ministerstvo životního prostředí pro obchvat Lubence (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Karlovy Vary - Olšova vrata“) dne 27. 8. 2000, č.j. NM700/1668/1961/OPVŽP/00 e.o. Podmínky uvedené ve stanovisku jsou zapracovány v DSP.

Vydaná územní rozhodnutí:

Rozhodnutí o umístění stavby – úsek Lubenec – obchvat, MěÚ Podbořany, SÚ/2006/6414/2007/He ze dne 18. 7. 2007, nabylo právní moci 21. 8. 2007.

Rozhodnutí o umístění stavby – změna, úsek Lubenec – obchvat, MěÚ Podbořany, SÚ/20248/20013/He ze dne 20. 1. 2014, nabylo právní moci 4. 4. 2014.

V případě stavby D6 Řevničov, obchvat

K žádosti byla přiložena DPS - VPÚ DECO PRAHA a.s. (2006), včetně dodatku (2008) a relevantní přílohy mající vztah k životnímu prostředí – především rozptylová studie „D6 Řevničov, obchvat“, Dekonta a.s., (8/2016 - Ing. Aleš Kulhánek, Ph.D.); R6 Řevničov, obchvat – aktualizace hlukové studie, Pragoprojekt a.s., (8/2012, Mgr. Eva Nosková); Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, (8/2016, Mgr. David Fischer); Dendrologický průzkum (4/2007, Ing. Tereza Nehasilová); Pedologický průzkum (4/2007, K+K průzkum s.r.o.), INSET s.r.o.; Posouzení vlivu stavby na vodní zdroje, (4/2007, RNDr. Adolf Vašák), Souhrnný hydrogeologický posudek - Úsek Řevničov - obchvat (GeoTec - GS, a.s., listopad 2016) a další.

Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí dle zák. 244/1992 Sb. vydalo Ministerstvo životního prostředí pro obchvat Řevničova (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27“) dne 12. 4. 2001, č.j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o.; Podmínky uvedené ve stanovisku jsou zapracovány v DSP.

Územní rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby R6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27 - stavební úsek 1,2,3, MěÚ Rakovník, ze dne 15.8.2006, č.j.: 2290/2006/Va, s nabytím právní moci dne 15.9.2006.

V případě stavby D6 Nové Strašecí – Řevničov

K žádosti byla přiložena DPS - Sdružení SUDOP GROUP (2014), a relevantní přílohy mající vztah k životnímu prostředí – především rozptylová studie „R6 Nové Strašecí – Řevničov“, SUDOP Praha, (10/2016 - Ing. Blanka Novotná); R6 Řevničov, obchvat – aktualizace hlukové studie, Pragoprojekt a.s., (11/2014, Ing. Jana Šafratová); Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“, (8/2016, Mgr. David Fischer); Aktualizace kácení mimolesní zeleně (11/2014, Ing. Tomáš Adam); Odnětí pozemků určených k plnění funkce lesa (4/2015, Ing. Moravec), a další.

Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí dle zák. č. 244/1992 Sb. vydalo Ministerstvo životního prostředí pro stavbu Nové Strašecí - Řevničov (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27“) dne 12. 4. 2001, č.j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o. Podmínky uvedené ve stanovisku jsou zapracovány v DSP.

Územní rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby R6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27 - stavební úsek 1,2,3, MěÚ Rakovník, ze dne 15.8.2006, č.j.: 2290/2006/Va, s nabytím právní moci dne 15.9.2006.

Podklady jsou dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

MŽP, OVSS IV se v souladu s § 23a odst. 1 a 5 zákona č. 100/2001 Sb. nejprve na základě obdržené žádosti a všech předložených podkladů zabývalo tím, zda byla žádost předložena v souladu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb., a zda je žádost úplná. Po posouzení žádosti OVSS IV dospělo k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., tzn. stavba se nachází na transevropské dopravní síti dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, územní rozhodnutí bylo vydáno nejpozději 31. 3. 2015 (územní rozhodnutí pro D6 - obchvat Lubence I. etapa vydal MěÚ Podbořany, SÚ/2006/6414/2007/He ze dne 18. 7. 2007, nabylo právní moci 21. 8. 2007, Rozhodnutí o umístění stavby – změna, úsek Lubenec – obchvat, MěÚ Podbořany, SÚ/20248/20013/He ze dne 20. 1. 2014, nabylo právní moci 4. 4. 2014; pro D6 Řevničov (zahrnuje stavbu D6 Řevničov obchvat a D6 Nové Strašecí - Řevničov) MěÚ Rakovník – vydal rozhodnutí o umístění stavby R6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27 - stavební úsek 1,2,3, č.j.: 2290/2006/Va, s nabytím právní moci dne 15.9.2006; souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí vydalo Ministerstvo životního prostředí pro D6 Obchvat Lubence - I. etapa (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Karlovy Vary - Olšova vrata“) dne 12. 4. 2001, č.j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o.; pro D6 Řevničov - zahrnující stavbu D6 Řevničov obchvat a D6 Nové Strašecí - Řevničov (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27“) dne 27. 8. 2000, č.j. NM700/1668/1961/OPVŽP/00 e.o.pro úsek Nové Strašecí - Řevničov Stavba je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016. Po posouzení žádosti (doba předložení a kompletnost podkladů) OVSS IV dále dospěl k závěru, že jsou splněny podmínky uvedené v § 23a odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., tzn., že žádost obsahuje popis aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví a byla předána dříve, než 1. 2. 2017, tuto skutečnost sdělilo oznamovateli dne 6.12.2016.

Vzhledem k závěrům hlukových a rozptylových studií pro jednotlivé posuzované stavby D6 bylo v rámci přípravy závazného stanoviska nad rámec kompletních podkladů zpracováno autorizované hodnocení vlivů na veřejné zdraví („D6 obchvaty obcí Lubenec, Řevničov, Krušovice“ Ing. Olga Krpatová, 1/2017), které je rovněž dostupné v Informačním systému EIA na internetových stránkách agentury CENIA (www.cenia.cz/eia) a Ministerstva životního prostředí (www.mzp.cz/eia), v sekci Prioritní dopravní záměry dle § 23a.

Na základě posouzení všech podkladů a vzhledem k charakteru záměru lze za nejvýznamnější vlivy záměru považovat vlivy na obyvatelstvo (hluk, emise), půdu, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, flóru a faunu, ekosystémy a krajinu. Ostatní vlivy na další složky životního prostředí lze označit jako málo významné.

Specifikace vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně úvah příslušného úřadu a odkazů na jednotlivé odborné studie je podrobněji popsána v kapitole „Souhrnná

charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti“.

Z hlediska ovzduší - jednotlivé znečišťující látky - jejich emise a imisní příspěvky - byly vyhodnoceny v příslušných rozptylových studiích, příp. jejich aktualizací pro jednotlivé posuzované stavby a následně v posouzení vlivu imisí na veřejné zdraví. Dle výše uvedených studií lze hodnotit vlivy na ovzduší při dodržení opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší jako akceptovatelné.

Vlivy záměru na hlukovou situaci byly vyhodnoceny v rámci hlukových studií, příp. jejich aktualizací pro jednotlivé posuzované stavby a následně v posouzení vlivu akustické zátěže na veřejné zdraví. Na základě těchto studií lze hodnotit vlivy záměru na hlukovou situaci při dodržení protihlukových opatření jako akceptovatelné. Negativní vlivy hluku z provozu záměru na veřejné zdraví jsou z hlediska obtěžování obyvatelstva a rušení spánku akceptovatelné.

Z hlediska ochrany půd byl vydán souhlas s odnětím zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“), příp. s vynětím pozemků určených k funkci lesa. Při dodržení podmínek uvedených souhlasů je vliv záměru hodnocen jako akceptovatelný.

Z hlediska vlivů na povrchové vody dochází záměrem překračování vodních toků i přeložkám vodotečí. V případě podzemní vody nelze vyloučit lokální negativní vliv záměru na hladiny podzemních vod. Pro minimalizaci vlivů na vody jsou navrženy odpovídající technická opatření. Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody lze při dodržení všech navržených a zákonem stanovených opatření k minimalizaci vlivů záměru na povrchové vody hodnotit záměr jako akceptovatelný.

Vybudováním předmětných úseků dálnice D6 dojde k posílení fragmentace krajiny, která je kompenzována mostními objekty a propustky.

Ovlivnění flóry a fauny je minimalizováno navrženým technickým řešením stavebních objektů, zejména mostů, proto jsou vlivy na faunu, flóru a ekosystémy považovány za akceptovatelné.

Předmětný záměr nezasahuje do prvků soustavy Natura 2000 a nemůže významným způsobem negativně ovlivnit nejbližší evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Vzhledem k typu záměru a vzdálenosti ke státním hranicím nemohou nastat přeshraniční vlivy.

Na základě výše uvedeného, tj. po zhodnocení popisu aktuálního technického řešení záměru a jeho vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, se příslušný úřad ztotožnil se závěry odborných podkladů a dospěl k závěru, že negativní vlivy prioritního dopravního záměru jsou při respektování podmínek tohoto stanoviska akceptovatelné, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:

Při stanovení opatření (podmínek) vycházel příslušný úřad zejména z DSP jednotlivých staveb a z odborných studií, případně jejich aktualizací (hodnocení vlivů na

veřejné zdraví (Ing. Olga Krpatová, 1/2017); hlukové studie, rozptylové studie, biologické průzkumy, hydrogeologické studie, a další)

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Podmínka č. 1 je dána z hlediska komplikované akustické situace u bývalého výrobního objektu - nyní Senior centrum Lubenec a to pro potřeby případné úpravy protihlukových opatření tohoto objektu - reakce na Akustická studie – aktualizace - R6 LUBENEC obchvat, I. - Etapa, SUDOP PRAHA a.s., (09/2015).

Podmínka č. 2 je dána na základě nutnosti dlouhodobého posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní v okolí stavby - vyplývá i ze závěrů „Hydrogeologický průzkum“ (Hydrogeologická společnost s.r.o., listopad 2009). Rozsah monitoringu navržen v uvedeném Hydrogeologickém průzkumu.

Podmínka č. 3 je dána s cílem minimalizovat vliv spojený s přemostěním a úpravami dotčených toků v souladu s Aktualizací DSP, SUDOP a.s., 2016

Podmínka č. 4 je dána s ohledem na skutečnost, že Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“ není zatím dokončen, a může přinést nové poznatky, které je nutno promítnout do konečného řešení.

Podmínka č. 5 je dána s ohledem na skutečnost, že v řešeném úseku jsou překračovány biokoridory, migrační cesty, nacházejí se zde chráněné druhy. Jedná se zjištění aktuálního stavu bioty před zahájením prací a přijmutí případných doplňujících opatření. Podmínka provádění odborného biologického dohledu je dána i Rozhodnutím o výjimce ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů chráněných dle § 50 zákona 114/1992 Sb. - vydaná KÚ Ústeckého kraje čj. 2057/ZPZ/2011-7/ZD-425

Podmínka č. 6 dána nutností uplatnit dle DPS (Aktualizace DSP, SUDOP a.s., 2016) a Akustické studie – aktualizace - R6 LUBENEC obchvat, I. - Etapa, SUDOP PRAHA a.s., (09/2015,navržená protihluková opatření k dodržení platných limitů ochrany před hlukovou zátěží

Podmínka č. 7 je dána s cílem minimalizovat vliv spojený s dotčenými toky a s úpravami dotčených toků v souladu s Aktualizací DSP, SUDOP a.s., 2016

Podmínka č. 8 je dána nutností posouzení možnosti ovlivnění i probíhající stavbou stávajících studní v okolí stavby - návaznost na podmínku č. 2

Podmínka č. 9 je dána z důvodu minimalizace vlivů výstavby na biotu - návaznost na podmínku č. 5

Podmínka č. 10 je dána pro snížení obtěžování obyvatelstva hlukem ze stavební činnosti v průběhu výstavby. Podmínka vyplývá i Akustická studie – aktualizace - R6 LUBENEC obchvat, I. - Etapa, SUDOP PRAHA a.s., (09/2015)

Podmínka č. 11 je dána omezujícími podmínkami pro fázi výstavby na ochranu bioty.

Podmínka č. 12 je dána z hlediska nutnosti ověření účinnosti protihlukových opatření ve fázi provozu stavby D6 - Obchvat Lubence - I. etapa.

Podmínka č. 13 je dána z hlediska nutnosti ověření reakcí bioty na provedenou stavbu v delším časovém období. Návaznost na podmínku č. 5 a č. 9.

Podmínka č. 14 je dána z hlediska nutnosti dlouhodobého posouzení ovlivnění stavbou stávajících studní v D6 - Obchvat Lubence - I. etapa. Návaznost na podmínku č. 2 a č. 8.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Podmínka č. 1 je dána na základě nutnosti dlouhodobého posouzení možnosti ovlivnění stávajících zdrojů vody v okolí stavby. Požadavek na monitoring podzemních vod zahrnut v Souhrnný hydrogeologický posudek - Úsek Řevničov - obchvat (GeoTec - GS, a.s., listopad 2016). Rozsah monitoringu navržen v uvedeném posudku.

Podmínka č. 2 je dána výskytem svahových nestabilit v trase a okolí stavby a nutnosti zjištění výchozího stavu - jedná se o pokračování stávajícího monitoringu - provádí GeoTec - GS, a.s.

Podmínka č. 3 je dána s ohledem na skutečnost, že Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“ není zatím dokončen, a může přinést nové poznatky, které je nutno promítnout do konečného řešení

Podmínka č. 4 je dána s ohledem na skutečnost, že v řešeném úseku jsou překračovány biokoridory, migrační cesty, nacházejí se zde chráněné druhy. Jedná se o zjištění aktuálního stavu bioty před zahájením prací a přijetí případných doplňujících opatření. Podmínka provádění odborného biologického dohledu je dána i Rozhodnutím o výjimce ze základních ochranných podmínek chráněných druhů živočichů - Krajský úřad Středočeského kraje ze dne 24.5.2013 č.j. 047536/2013/KUSK

Podmínka č. 5 je dána s cílem minimalizovat vliv spojený s dotčenými toky a s úpravami dotčených toků v souladu s DPS - VPÚ DECO PRAHA a.s. (2006), včetně dodatku (2008)

Podmínka č. 6 je dána omezujícími podmínkami pro fázi výstavby Rozhodnutím o výjimce ze základních ochranných podmínek chráněných druhů živočichů - Krajský úřad Středočeského kraje ze dne 24.5.2013 č.j. 047536/2013/KUSK

Podmínka č. 7 je dána pro snížení obtěžování obyvatelstva hlukem ze stavební činnosti v průběhu výstavby.

Podmínka č. 8 je dána nutností uplatnit dle DSP (VPÚ DECO PRAHA a.s. (2006), včetně dodatku (2008)) a hlukové studie (R6 Řevničov, obchvat – aktualizace hlukové studie, Pragoprojekt a.s., (8/2012)) navržená protihluková opatření

Podmínka č. 9 je dána z důvodu minimalizace vlivů výstavby na biotu - návaznost na podmínku č. 4

Podmínka č. 10 je dána nutností posouzení možnosti ovlivnění i probíhající stavbou stávajících zdrojů vody v okolí stavby - návaznost na podmínku č. 1

Podmínka č. 11 je dána výskytem svahových nestabilit v trase a okolí stavby a nutností zjištění okamžitých reakcí horninového prostředí na prováděnou stavbu, příp. přijetí nápravných opatření. - návaznost na podmínku č. 2.

Podmínka č. 12 je dána z hlediska nutnosti ověření účinnosti protihlukových opatření se fází provozu stavby D6 - Řevničov.

Podmínka č. 13 je dána výskytem svahových nestabilit v trase a okolí stavby a nutnosti zjištění dlouhodobých reakcí horninového prostředí na dokončenou stavbu, příp. přijetí nápravných opatření - návaznost na podmínku č. 2 a č. 11.

Podmínka č. 14 je dána z hlediska nutnosti ověření reakcí bioty na provedenou stavbu v delším časovém období - návaznost na podmínku č. 4 a č. 9.

Podmínka č. 15 je dána z hlediska nutnosti dlouhodobého posouzení ovlivnění stavbou zdrojů vody v D6 - Řevničov - návaznost na podmínku č. 1 a č. 10.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Podmínka č. 1 je dána na základě nutnosti dlouhodobého posouzení možnosti ovlivnění stávajících zdrojů vody včetně vrtů v okolí stavby. Vyplývá z Souhrnný hydrogeologický posudek - Dálnice D6, Nové Strašecí – křižovatka s I/27 Úsek Nové Strašecí – Řevničov km 32,000 – 37,550, 11/2016, GeoTec-GS, a.s.,

Podmínka č. 2 je dána s ohledem na skutečnost, že Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“ není zatím dokončen, a může přinést nové poznatky, které je nutno promítnout do konečného řešení.

Podmínka č. 3 je dána s ohledem na skutečnost, že v řešeném úseku jsou překračovány biokoridory, migrační cesty, nacházejí se zde chráněné druhy. Jedná se zjištění aktuálního stavu bioty před zahájením prací a přijmutí případných doplňujících opatření. Podmínka provádění odborného biologického dohledu je dána i Rozhodnutím o výjimce ze základních ochranných podmínek chráněných druhů živočichů - Krajský úřad Středočeského kraje ze dne 24.5.2013 č.j. 047536/2013/KUSK.

Podmínka č. 4 je dána nutností uplatnit dle DSP a hlukové studie navržená protihluková opatření dle DPS - Sdružení SUDOP GROUP (2014) a R6 Řevničov, obchvat – aktualizace hlukové studie, Pragoprojekt a.s., (11/2014).

Podmínka č. 5 je dána z důvodu minimalizace vlivů výstavby na biotu - návaznost na podmínku č. 3.

Podmínka č. 6 je dána nutností posouzení možnosti ovlivnění i probíhající stavbou stávajících zdrojů vody v okolí stavby - návaznost na podmínku č. 1.

Podmínka č. 7 je dána s ohledem na posílení funkce dotčeného biokoridoru s dodržáním parametrů dle DPS - Sdružení SUDOP GROUP (2014)

Podmínka č. 8 je dána s ohledem na významný zásah stavbou do pozemků sloužících k plnění funkcí lesa.

Podmínka č. 9 je dána z hlediska nutnosti ověření účinnosti protihlukových opatření se fází provozu stavby D6 - Nové Strašecí - Řevničov.

Podmínka č. 10 je dána z hlediska nutnosti ověření reakcí bioty na provedenou stavbu v delším časovém období - návaznost na podmínku č. 3 a č. 5

Podmínka č. 11 je dána z hlediska nutnosti dlouhodobého posouzení ovlivnění stavbou zdrojů vody v D6 - Nové Strašecí - Řevničov - návaznost na podmínku č. 1 a č. 6.

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

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Posouzení vlivu na veřejné zdraví Stavby D6 Lubenec – obchvat, I. etapa, Stavby D6 Řevničov a Stavby D6 Nové Strašecí - Řevničov zpracovala Ing. Olga Krpatová, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, v 1/2017.

Posouzení vlivu na veřejné zdraví bylo provedeno z hlediska současných odborných poznatků o vlivech faktorů životního prostředí na lidské zdraví a metodických požadavků vydaných SZÚ k hodnocení zdravotních rizik AN 14/03 verze 3, AN 15/04 verze 3, AN 17/15, Manuál prevence v lékařské praxi díl VIII Základy hodnocení zdravotních rizik vydaný v roce 2000 Státním zdravotním ústavem Praha, Metodický pokyn MŽP pro analýzu rizik kontaminovaného území a další materiály.

Hodnocení vlivů imisí na veřejné zdraví

Stavba D6 - Obchvat Lubence - I. etapa

Posouzení vlivů imisí na veřejné zdraví vychází pro stavbu Lubenec – obchvat z rozptylové studie zpracované v říjnu 2016 Mgr. Robertem Polákem ze společnosti ATEM s. r. o., Roztylská 1860/1, 148 00 Praha 4. V rozptylové studii byly vypočteny změny v imisní zátěži způsobené uvedením obchvatu do provozu v roce 2040. Nejvyšší změny (poklesy) imisních příspěvků škodlivin byly vypočteny u objektů k bydlení podél stávající komunikace I/6 (ulice Karlovarská, Pražská), kde dojde ke zlepšení stávající imisní situace. Nejvyšší změny (nárůsty) imisních příspěvků škodlivin byly vypočteny v blízkosti křížení obchvatu s trasou komunikace II/226 (ulice Zahradní, Podbořanská). Celkovou imisní situaci v zájmovém území ve výhledovém roce 2040 není na základě dostupných dat možné odhadnout. Odhad úrovně imisního pozadí je provedeno na základě pětiletých průměrů ČHMÚ 2010-2014.

Z hlediska zdravotních rizik byly vyhodnoceny kladné změny (nárůsty) v imisní zátěži způsobené uvedením obchvatu do provozu v roce 2040. Jedná se o reprezentativní škodliviny z dopravy: frakce suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého NO₂, benzenu a benzo(a)pyrenu. Z hlediska zdravotních rizik bylo vyhodnoceno rovněž pozadí v předmětné lokalitě.

Po realizaci obchvatu v roce 2040 vypočtené nárůsty imisních příspěvků koncentrací frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}, nebudou zdrojem zvýšených zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

V případě pozadí, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, je v části posuzované lokality překračována doporučená směrná koncentrace WHO pro průměrné roční imisní koncentrace frakce PM₁₀ 20 µg/m³ a v celé posuzované lokalitě je překračována doporučená směrná koncentrace WHO pro průměrné roční imisní koncentrace frakce PM_{2,5} 10 µg/m³. To znamená, že pozadí frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} je spojeno se zvýšenými zdravotními riziky na základě nejnovějších informací WHO, které vycházejí

z výsledků evropských epidemiologických studií podobně jako na řadě míst v České republice.

Vypočtené nárůsty imisních příspěvků maximálních hodinových koncentrací NO₂ a průměrných ročních koncentrací NO₂ po realizaci obchvatu v roce 2040 nebudou zdrojem zvýšeného zdravotního rizika pro obyvatelstvo.

V případě pozadí, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, nejsou překračovány směrné hodnoty WHO pro průměrné roční imisní koncentrace NO₂. V současné době nejsou k dispozici vztahy ke kvantitativnímu vyhodnocení chronického účinku NO₂ na lidské zdraví a WHO doporučuje riziko NO₂ vyhodnocovat na základě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic s předpokladem, že v tomto riziku je již zohledněn i vliv dalších škodlivin ve venkovním ovzduší včetně NO₂. Tento výpočet je pro jednotlivé ukazatele nemoci proveden v kapitole charakterizace rizika suspendovaných částic.

Po realizaci obchvatu v roce 2040 se v případě karcinogenního rizika pro vypočtené nárůsty imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací benzenu budeme pohybovat do 2 řádů pod přijatelnou mírou karcinogenního rizika.

V případě pozadí průměrných ročních imisních koncentrací benzenu, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, se pohybuje v přijatelné míře karcinogenního rizika. Toto stávající riziko se po realizaci obchvatu nezmění. Platný imisní limit ČR pro benzen v úrovni 5 µg/m³ považujeme za mez společensky přijatelného rizika. V obci Lubenec není tento imisní limit překračován, a tudíž není překračována mez společensky přijatelného karcinogenního rizika.

Po realizaci obchvatu v roce 2040 v případě karcinogenního rizika se pro vypočtené nárůsty imisních příspěvků průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu budeme pohybovat řádově v přijatelném karcinogenním riziku.

Platný imisní limit ČR pro benzo(a)pyren v úrovni 0,001 µg/m³ považujeme za mez společensky přijatelného rizika. V případě pozadí v obci Lubenec, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, není tento imisní limit překračován, a tudíž není překračována mez společensky přijatelného karcinogenního rizika. Toto stávající riziko se po realizaci obchvatu prakticky nezmění.

Stavba D6 – Řevničov, obchvat

Posouzení vlivů imisí na veřejné zdraví vychází pro stavbu Řevničov, Krušovice – obchvat z rozptylové studie zpracované v říjnu 2016 Ing. Alešem Kulhánkem, Ph.D. ze společnosti Dekonta a.s., Volutová 2523, 158 00 Praha 5. V rozptylové studii byly vypočteny imisní příspěvky z provozu automobilové dopravy na nových komunikacích v území tvořících obchvat obcí Řevničov a Krušovice v roce 2030, tj. na rychlostní komunikaci R6 a na přeložce komunikace I/16. Automobilová doprava na stávajících komunikacích v rámci výhledového roku 2030 nebyla zahrnuta do výpočtu, neboť vybudováním obchvatu dojde k významnému snížení intenzit dopravy na těchto komunikacích. Vliv těchto stávajících komunikací na kvalitu ovzduší je zohledněn ve stávajícím imisním pozadí zájmového území, které vychází z pětiletých průměrů ČHMÚ 2010-2014.

Z hlediska zdravotních rizik byly vyhodnoceny imisní příspěvky z provozu automobilové dopravy na nových komunikacích v území tvořících obchvat obcí Řevničov a Krušovice v roce 2030. Jedná se o reprezentativní škodliviny z dopravy: frakce suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého NO₂, oxidu uhelnatého CO, benzenu a benzo(a)pyrenu. Z hlediska zdravotních rizik bylo vyhodnoceno rovněž pozadí v předmětné lokalitě.

Vypočtené imisní příspěvky koncentrací frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} po realizaci obchvatu v roce 2030 nebudou zdrojem zvýšených zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

V případě pozadí, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, jsou překračovány doporučené směrné koncentrace WHO pro průměrné roční imisní koncentrace frakce PM₁₀ a frakce PM_{2,5}. To znamená, že pozadí frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} je spojeno se zvýšenými zdravotními riziky na základě nejnovějších informací WHO, které vycházejí z výsledků evropských epidemiologických studií podobně jako na řadě míst v České republice.

Vypočtené imisní příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ a průměrných ročních koncentrací NO₂ po realizaci obchvatu v roce 2030 nebudou zdrojem zvýšeného zdravotního rizika pro obyvatelstvo.

V případě pozadí, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, nejsou překračovány směrné hodnoty WHO pro průměrné roční imisní koncentrace NO₂. V současné době nejsou k dispozici vztahy ke kvantitativnímu vyhodnocení chronického účinku NO₂ na lidské zdraví a WHO doporučuje riziko NO₂ vyhodnocovat na základě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic s předpokladem, že v tomto riziku je již zohledněn i vliv dalších škodlivin ve venkovním ovzduší včetně NO₂. Tento výpočet je pro jednotlivé ukazatele nemocnosti proveden v kapitole charakterizace rizika suspendovaných částic.

V případě vypočtených imisních příspěvků osmihodinových koncentrací CO po realizaci obchvatu v roce 2030 neočekáváme významné riziko toxických účinků ani po započtení pozadí.

Po realizaci obchvatu v roce 2030 v případě karcinogenního rizika se pro vypočtené imisní příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu budeme pohybovat do 2 řádů pod přijatelnou mírou karcinogenního rizika.

V případě pozadí průměrných ročních imisních koncentrací benzenu, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, se pohybuje v přijatelné míře karcinogenního rizika. Toto stávající riziko se po realizaci obchvatu nezmění. Platný imisní limit ČR pro benzen v úrovni 5 µg/m³ považujeme za mez společensky přijatelného rizika. V obcích Řevničov a Krušovice není tento imisní limit překračován, a tudíž není překračována mez společensky přijatelného karcinogenního rizika.

Po realizaci obchvatu v roce 2030 v případě karcinogenního rizika se pro vypočtené imisní příspěvky průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu budeme pohybovat do 1 řádu pod přijatelným karcinogenním rizikem.

Platný imisní limit ČR pro benzo(a)pyren v úrovni 0,001 µg/m³ považujeme za mez společensky přijatelného rizika. V případě pozadí v lokalitě obce Řevničov, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, je tento imisní limit překračován,

a tudíž je překračována i mez společensky přijatelného karcinogenního rizika. V případě pozadí v lokalitě obce Krušovice, které je prezentováno pětiletými průměry ČHMÚ 2010 – 2014, není tento imisní limit překračován, a tudíž není překračována mez společensky přijatelného karcinogenního rizika. Toto stávající riziko se po realizaci obchvatu prakticky nezmění.

Stavba D6 - Nové Strašecí - Řevničov

Posouzení vlivů imisí na veřejné zdraví vychází pro stavbu D6 Nové Strašecí - Řevničov z rozptylové studie zpracované v říjnu 2016 Ing. Blankou Novotnou ze společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3. Rozptylová studie řeší imisní příspěvky reprezentativních škodlivin z dopravy v roce 2035 včetně rozmezí odhadu imisního pozadí pro rok 2035, které vychází z pětiletých průměrů ČHMÚ za období let 2008-2012, 2009-2013, 2010-2014.

Z hlediska zdravotních rizik byly vyhodnoceny imisní příspěvky z provozu automobilové dopravy v roce 2035. Jedná se o reprezentativní škodliviny z dopravy: frakce suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, oxidu dusičitého NO₂, benzenu a benzo(a)pyrenu. Z hlediska zdravotních rizik byl vyhodnocen rovněž odhad imisního pozadí pro rok 2035 v předmětné lokalitě.

Vypočtené imisní příspěvky koncentrací frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} pro objekty k trvalému bydlení po realizaci záměru v roce 2035 nebudou zdrojem zvýšených zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

V případě odhadu imisního pozadí pro rok 2035 budou překračovány doporučené směrné koncentrace WHO pro průměrné roční imisní koncentrace frakce PM₁₀ a frakce PM_{2,5}. To znamená, že pozadí frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} bude spojeno se zvýšenými zdravotními riziky na základě nejnovějších informací WHO, které vycházejí z výsledků evropských epidemiologických studií podobně jako na řadě míst v České republice.

Vypočtené imisní příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ a průměrných ročních koncentrací NO₂ pro objekty k trvalému bydlení po realizaci záměru v roce 2035 nebudou zdrojem zvýšeného zdravotního rizika pro obyvatelstvo.

V případě odhadu imisního pozadí pro rok 2035 nebudou překračovány směrné hodnoty WHO pro průměrné roční imisní koncentrace NO₂. V současné době nejsou k dispozici vztahy ke kvantitativnímu vyhodnocení chronického účinku NO₂ na lidské zdraví a WHO doporučuje riziko NO₂ vyhodnocovat na základě průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic s předpokladem, že v tomto riziku je již zohledněn i vliv dalších škodlivin ve venkovním ovzduší včetně NO₂. Tento výpočet je pro jednotlivé ukazatele nemocnosti proveden v kapitole charakterizace rizika suspendovaných částic.

Po realizaci záměru v roce 2035 v případě karcinogenního rizika se pro vypočtené imisní příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu pro objekty k trvalému bydlení budeme pohybovat do 2 řádů pod přijatelnou mírou karcinogenního rizika.

V případě odhadu imisního pozadí pro rok 2035 se budeme pohybovat v přijatelné míře karcinogenního rizika. Toto riziko se po realizaci záměru nezmění. Platný imisní limit ČR pro benzen v úrovni 5 µg/m³ považujeme za mez společensky přijatelného rizika.

V předmětné lokalitě nebude tento imisní limit překračován, a tudíž nebude překračována mez společensky přijatelného karcinogenního rizika.

Po realizaci záměru v roce 2035 v případě karcinogenního rizika se pro vypočtené imisní příspěvky průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu budeme pohybovat do 1 řádu pod přijatelným karcinogenním rizikem v případě objektů k trvalému bydlení na severozápadním okraji obce Nové Strašecí a v případě osamocené rodinného domu Řevničov čp. 52 se budeme pohybovat v přijatelném karcinogenním riziku.

Platný imisní limit ČR pro benzo (a)pyren v úrovni $0,001 \mu\text{g}/\text{m}^3$ považujeme za mez společensky přijatelného rizika. V případě odhadu imisního pozadí pro rok 2035 se budeme v lokalitě pohybovat v mezích společensky přijatelného karcinogenního rizika i po realizaci záměru. S výjimkou lokality severozápadního okraje obce Nové Strašecí, kde bude imisní limit překračován, a tudíž bude překračována i mez společensky přijatelného karcinogenního rizika. Toto riziko se pro objekty k trvalému bydlení na severozápadním okraji obce Nové Strašecí po realizaci záměru nezmění

Hodnocení hlukových vlivů na veřejné zdraví

Stavba D6 - Obchvat Lubence - I. etapa

Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví vychází pro stavbu Lubenec – obchvat z hlukové studie zpracované v září 2015 p. Františkem Kohlíčkem ze společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3. V hlukové studii je uvedeno, že na stávající silnici I/6 přes Lubenec je ponechána doprava v rozsahu 10% výše uvedených intenzit, 90% uvedených intenzit bude směřováno na obchvat Lubence (tj. novou silnici R6). Odchýlení dopravy od obce Lubenec bude mít tedy pozitivní dopad na obyvatele obce Lubenec. Modelový výpočet je proveden pro denní dobu a pro noční dobu pro stávající stav (v dostupných tabulkách hlukové studie jsou uvedeny hodnoty hlučnosti pouze pro výpočtové body seniorcentra a výpočtový bod L1 – Ležky čp. 53). Pro všechny zvolené výpočtové body jsou uvedeny hodnoty hlučnosti pro výhledový stav v roce 2040 bez PHS, pro výhledový stav v roce 2040 s PHS a pro výhledový stav v roce 2040 s PHS a s „tichým povrchem vozovky“. Pro splnění hygienických limitů v denní době $L_{Aeq,16h} = 60 \text{ dB}$ a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50 \text{ dB}$ z provozu nové silnice R6 (obchvatu) navrhl zpracovatel hlukové studie protihlukové stěny. Pro výpočtové body L1 (rodinný dům Ležky čp. 53) a L4 (objekt k bydlení Lubenec čp. 133) stanovil hygienické limity pro starou hlukovou zátěž, tj. v denní době $L_{Aeq,16h} = 70 \text{ dB}$ a v noční době $L_{Aeq,8h} = 60 \text{ dB}$. V hlukové studii je uvedeno, že pro rodinný dům Ležky čp. 53 (výpočtový bod L1) byl v dokumentaci pro stavební řízení řešen návrh individuálních protihlukových opatření (nových oken) s tím, že zde dojde k výraznému poklesu hlukové zátěže převedením dopravy ze stávající silnice I/6 na novou silnici R6 do hlubokého zářezu. Z umístění výpočtového bodu L4 (objekt k bydlení Lubenec čp. 133) v bezprostřední blízkosti stávající silnice I/6 přes Lubenec (budoucí silnice II/606) a ve vzdálenosti cca 190 metrů od obchvatu Lubence (nové silnice R6) je patrné, že se jedná o vliv stávající silnice I/6 přes Lubenec (budoucí silnice II/606).

Z hlediska zdravotních rizik bylo v případě vyhodnocení dopravy zvoleno obtěžování hlukem ze silniční dopravy a subjektivní rušení spánku hlukem ze silniční dopravy na základě vztahů expozice a účinku, které vycházejí z meta-analýzy zahraničních epidemiologických studií a doporučení v zemích EU.

Hluk z provozu nové silnice R6 (obchvatu) u stávajících objektů k bydlení včetně seniorcentra v obci Lubenec s navrženými protihlukovými stěnami pro výhledový stav v roce 2040 s PHS a s „tichým povrchem vozovky“ nebude překračovat hygienické limity v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB, a tudíž nebude představovat významné zdravotní riziko hluku pro obyvatele předmětné lokality. Teoreticky mohou mít vypočtené hodnoty hlučnosti ve zvolených výpočtových bodech pro výhledový stav s PHS a s „tichým povrchem vozovky“ potencionální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování může pociťovat 3,6% až 7,9% osob) a potencionálně mohou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 3,1% až 5,4% osob).

Stavba D6 – Řevničov, obchvat

Řevničov

V hlukové studii je uvedeno, že hluková situace podél stávající silnice I/6 (budoucí silnice II/606) je v současné době v obci Řevničov velmi špatná. Realizací nové silnice R6 (obchvatu) dojde ke zlepšení situace zejména v centru Řevničova. Modelový výpočet je proveden pro denní dobu a pro noční dobu v roce 2030 pro obec Řevničov pro následující varianty: celkovou akustickou situaci a situaci bez silnice II/606. V hlukové studii je uvedeno, že vlivem provozu na nové silnici R6 (obchvatu) nedojde k překročení hygienických limitů v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB u stávajících objektů k bydlení v obci, a proto není nutné navrhovat žádná protihluková opatření podél nové silnice R6. V hlukové studii je uvedeno, že hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u nejbližších chráněných objektů podél stávající I/6 (budoucí silnice II/606) ve výhledovém roce 2030 celkové akustické situace sice překračují v denní době 60 dB až o 1,7 dB (R07 – Řevničov čp. 256) a v noční době 50 dB o 0,1 dB až 3,7 dB (R06, R07, R08 – Řevničov čp. 223, čp. 256, čp. 359), dominantním zdrojem hluku však v tomto případě není plánovaná nová silnice R6, nýbrž právě stávající silnice I/6 (uvažovaná zbytková doprava na budoucí II/606). V případě výhledových zón k bydlení (výpočtové body UP04 a UP06), kde jsou překračovány hygienické limity v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB, si musí stavebník vstupující do těchto výhledových zón k bydlení zajistit dostatečná opatření k ochraně před hlukem ke splnění těchto hygienických limitů. Protihluková opatření nejsou ze strany investora silnice navrhována.

Z hlediska zdravotních rizik bylo v případě vyhodnocení dopravy zvoleno obtěžování hlukem ze silniční dopravy a subjektivní rušení spánku hlukem ze silniční dopravy na základě vztahů expozice a účinku, které vycházejí z meta-analýzy zahraničních epidemiologických studií a doporučení v zemích EU.

Ve výhledovém roce 2030 celkové akustické situace teoreticky mohou mít vypočtené hodnoty hlučnosti ve zvolených výpočtových bodech stávajících objektů k bydlení v obci Řevničov potencionální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování může pociťovat 4,2% až 8,9 % osob) a potencionálně mohou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 2,9% až 5,1% osob). V případě výpočtových bodů (R06, R07, R08 – objekty k bydlení Řevničov čp. 223, čp. 256, čp. 359) podél stávající I/6 (budoucí silnice II/606) teoreticky mohou mít vypočtené hodnoty hlučnosti ve výhledovém roce 2030 celkové akustické situace potencionální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování

může pociťovat 9,6% až 13,2% osob) a potenciálně můžou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 5,5% až 7,3% osob).

Hluk ve výhledovém roce 2030 – bez silnice II/606 (provoz nové silnice R6 – obchvatu) u stávajících objektů k bydlení v obci Řevničov bez protihlukových stěn nebude překračovat hygienické limity v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB, a tudíž nebude představovat významné zdravotní riziko hluku pro obyvatele předmětné lokality. Teoreticky můžou mít vypočtené hodnoty hlučnosti ve zvolených výpočtových bodech stávajících objektů k bydlení v obci Řevničov potenciální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování může pociťovat 1,8% až 6,7% osob) a potenciálně můžou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 2,9% až 4,0% osob).

Krušovice

V hlukové studii je uvedeno, že stávající dopravní zatížení na silnici I/6 je v obci Krušovice značné a že po uvedení nové silnice R6 do provozu dojde ke zlepšení situace v okolí stávající silnice I/6 (budoucí silnice II/606). Modelový výpočet je proveden pro denní dobu a pro noční dobu v roce 2030 pro obec Krušovice pro následující varianty: celkovou akustickou situaci bez PHS, celkovou akustickou situaci s PHS, situaci bez silnice II/606 bez PHS a situaci bez silnice II/606 s PHS. Pro ochranu objektů před hlukem ke splnění hygienických limitů z provozu nové silnice R6 v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB jsou navrženy protihlukové stěny v obci Krušovice. V hlukové studii je uvedeno, že hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve výhledovém roce 2030 celkové akustické situace u objektu k bydlení Krušovice čp. 35 (K09) situovaného u stávající silnice I/6 (budoucí silnice II/606) sice překračuje $L_{Aeq,8h} = 50$ dB v noční době (o 1 dB), dominantním zdrojem hluku však v tomto případě není plánovaná nová silnice R6, nýbrž právě stávající silnice I/6 (uvažovaná zbytková doprava na budoucí II/606).

Z hlediska zdravotních rizik bylo v případě vyhodnocení dopravy zvoleno obtěžování hlukem ze silniční dopravy a subjektivní rušení spánku hlukem ze silniční dopravy na základě vztahů expozice a účinku, které vycházejí z meta-analýzy zahraničních epidemiologických studií a doporučení v zemích EU.

Ve výhledovém roce 2030 celkové akustické situace s PHS teoreticky můžou mít vypočtené hodnoty hlučnosti ve zvolených výpočtových bodech stávajících objektů k bydlení v obci Krušovice potenciální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování může pociťovat 4,1% až 9,2% osob) a potenciálně můžou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 2,8% až 5,2% osob). V případě výpočtového bodu K09 (objekt k bydlení Krušovice čp. 35) situovaného u stávající silnice I/6 (budoucí silnice II/606) teoreticky můžou mít vypočtené hodnoty hlučnosti ve výhledovém roce 2030 celkové akustické situace s PHS potenciální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování může pociťovat 10,5% osob) a potenciálně můžou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 5,9% osob).

Hluk ve výhledovém roce 2030 – bez silnice II/606 (provoz nové silnice R6 – obchvatu) u stávajících objektů k bydlení v obci Krušovice s navrženými protihlukovými stěnami nebude překračovat hygienické limity v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB, a tudíž nebude představovat významné zdravotní riziko hluku pro obyvatele předmětné lokality. Teoreticky můžou mít vypočtené hodnoty hlučnosti

ve zvolených výpočtových bodech stávajících objektů k bydlení v obci Krušovice potencionální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování může pociťovat 4,0% až 9,3% osob) a potencionálně můžou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 2,8% až 5,3% osob).

Stavba D6 - Nové Strašecí - Řevničov

Posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví vychází pro stavbu D6 Nové Strašecí – Řevničov z hlukové studie zpracované v listopadu 2014 Ing. Janou Šafratovou ze společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3. Modelový výpočet je proveden pro denní dobu a pro noční dobu pro stávající stav, pro výhledový stav v roce 2035 bez PHS, pro výhledový stav v roce 2035 s PHS a pro výhledový stav v roce 2035 s PHS a tichým povrchem vozovky. V hlukové studii je uvedeno, že vlivem provozu na nové silnici R6 s navrženými protihlukovými opatřeními nedojde k překročení hygienických limitů v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB pro objekty k trvalému bydlení a nedojde k překročení hygienických limitů v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 60$ dB pro objekty k rekreaci.

Z hlediska zdravotních rizik bylo v případě vyhodnocení dopravy zvoleno obtěžování hlukem ze silniční dopravy a subjektivní rušení spánku hlukem ze silniční dopravy na základě vztahů expozice a účinku, které vycházejí z meta-analýzy zahraničních epidemiologických studií a doporučení v zemích EU. Bližší kvantitativní vyhodnocení nebylo z hlediska zdravotních rizik pro objekty k rekreaci provedeno, protože vztahy expozice a účinku jsou platné pro dlouhodobou zátěž hlukem z dopravy (10 – 15 let), která se u objektů k rekreaci nepředpokládá.

Hluk ve výhledovém stavu v roce 2035 s PHS a tichým povrchem vozovky u stávajících objektů k trvalému bydlení nebude překračovat hygienické limity v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB, a tudíž nebude představovat významné zdravotní riziko hluku pro obyvatele předmětné lokality. Teoreticky můžou mít vypočtené hodnoty hlučnosti ve zvolených výpočtových bodech stávajících objektů k trvalému bydlení potencionální obtěžující účinek (pocity výrazného obtěžování může pociťovat 5,4% až 8,0% osob) a potencionálně můžou subjektivně rušit ze spánku (silné rušení ze spánku může pociťovat 3,6% až 4,9% osob).

Na základě autorizovaného hodnocení vlivů imisních příspěvků záměru se příslušný úřad ztotožnil s tím, že z hlediska vlivu na veřejné zdraví je řešený záměr „D6 obchvaty obcí Řevničov, Lubenec, Krušovice“ přijatelný. Celé hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo provedeno na straně rezervy vzhledem k tomu, že realizací záměru dojde ke snížení expozice obyvatel v dotčených obcích, odkud řešené úseky dálnice D6 tranzitní dopravu z velké části převezmou. Řešené úseky D6 neprocházejí oblastmi s překračováním platných imisních limitů s výjimkou východní části stavby D6 Nové Strašecí - Řevničov (dlouhodobé překračování pro roční průměr imisních koncentrací benzo(a)pyrenu). Imisní příspěvky všech sledovaných škodlivin včetně benzo(a)pyrenu jsou u předmětného záměru nízké a stejně tak je nízký i počet obyvatel podél nové trasy v dosahu sledovatelných vlivů záměru. Lze reálně předpokládat, že realizací stavby D6 Nové Strašecí - Řevničov se sníží i imisní pozadí benzo(a)pyrenu v Novém Strašecím.

Jak vyplývá z autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví, nepovede realizace záměru k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví u žádné ze sledovaných

škodlivin a realizace záměru je tedy považována za akceptovatelnou. Pro snížení negativních vlivů záměru v oblasti kvality ovzduší bude v souladu s DSP jednotlivých staveb realizována výsadba doprovodné zeleně (účinný prostředek k snížení imisní zátěže PM_{10} a $PM_{2,5}$) - vzhledem k tomu, že $B(a)P$ se z převážné části vážou na prachové podíly, jedná se i o účinný prostředek k snížení imisní zátěže $B(a)P$).

Na základě autorizovaného hodnocení akustické zátěže se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že vlivem záměru nebudou při realizaci navržených protihlukových opatření překračovány hlukové limity (kromě objektu určeného k demolici). Na základě navrženého měření hluku před realizací záměru (Seniorcentrum Lubenec) a ve zkušebním provozu je možno v případě potřeby realizovat další protihluková opatření nebo úpravy již navržených protihlukových opatření (např. prodloužit, stavebně a povrchově upravit nebo spojit PHS).

Na základě autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že negativní vlivy hluku z provozu záměru na veřejné zdraví jsou z hlediska obtěžování obyvatelstva, rušení spánku i možného zvýšení AIM akceptovatelné.

Vlivy na ovzduší

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Pro záměr byla v říjnu 2016 zpracována rozptylová studie „D6 Lubenec, obchvat I. etapa“, zpracovaná ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., - Mgr. Robert Polák, autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií. Předmětem zpracované studie je aktualizace modelového hodnocení kvality ovzduší pro stavbu komunikace D6 Lubenec, obchvat, I. etapa.

Zpracovaná studie hodnotí očekávanou imisní situaci v roce 2040, a to ve výchozím stavu a dále změny v imisní zátěži způsobené uvedením obchvatu do provozu.

Jako modelové znečišťující látky jsou v předmětné studii hodnoceny - suspendované částice frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$, oxid dusičitý, benzen, a benzo(a)pyren, které patří mezi nejzávažnější znečišťující příměsi z automobilové dopravy. Celkovou imisní situaci v zájmovém území v hodnocených výhledových horizontech není na základě dostupných dat možné odhadnout, proto byl do výpočtu zahrnut pouze posuzovaný úsek komunikace D6 a ve výpočtech není zohledněno imisní pozadí. Odhad úrovně imisního pozadí je proveden v samostatném hodnocení v rámci zpracované studie.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že ani se zahrnutím příspěvků automobilové dopravy není třeba očekávat překračování limitů sledovaných imisních charakteristik. Obecně lze očekávat, že se imisní zátěž vlivem zprovoznění obchvatu sníží v prostoru zástavby obce Lubenec, naopak naroste podél trasy obchvatu, avšak jedná se o oblasti mimo zastavěné území.

Nejvyšší předpokládané změny v imisní zátěži pro jednotlivé imisní charakteristiky budou činit:

průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} – $0,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

maximální denní koncentrace částic PM_{10} – $9 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

průměrné roční koncentrace částic $PM_{2,5}$ – do $0,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého – cca $0,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$

maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého – cca $6 \mu\text{g.m}^{-3}$
 průměrné roční koncentrace benzenu – cca $0,008 \mu\text{g.m}^{-3}$
 průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu – $0,025 \text{ng.m}^{-3}$

Hodnocený záměr obchvatu D6 Lubenec se nachází ve čtvercích 377557, 378557, 379557, 380556, 380557, 381556. Následující přehled přibližuje průměrné hodnoty koncentrací v těchto čtvercích.

Průměrné hodnoty imisních koncentrací zaznamenané ve čtvercích ve výpočtové oblasti 2010 - 2014:

Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Zájmové území	Imisní limit	Podíl na imis. limitu (%)
Částice PM ₁₀	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	19,6 – 21,2	40	49,0 – 53,0
	36. nejvyšší 24hodinový průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	39,2 – 42,1	50	78,4 – 84,2
Částice PM _{2,5}	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	13,6 – 14,8	25	54,4 – 59,2
Oxid siřičitý	4. nejvyšší 24hodinový průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	21,4 – 21,7	125	17,1 – 17,4
Oxid dusičitý	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	12,1 – 13,4	40	30,3 – 33,5
Benzen	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	1,0 – 1,1	5	20 – 22
Benzo(a)pyren	roční průměr	ng.m^{-3}	0,46 – 0,56	1	46 – 56
Arsen	roční průměr	ng.m^{-3}	1,70 – 1,89	6	28,3 – 31,5
Kadmium	roční průměr	ng.m^{-3}	0,35 – 0,41	5	7,0 – 8,2
Olovo	roční průměr	ng.m^{-3}	4,4 – 5,2	500	0,88 – 1,04
Nikl	roční průměr	ng.m^{-3}	1,4 – 1,5	20	7,0 – 7,5

Podle těchto dat je kvalita ovzduší na lokalitě plánovaného záměru dobrá. Jak je patrné, v pětiletém průměru jsou splněny všechny imisní limity, k nimž se přihlíží při hodnocení kvality ovzduší (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012). Je plněn i výhledový limit pro roční průměr PM_{2,5} (platný od roku 2020) - $20 \mu\text{g.m}^{-3}$.

Z imisních charakteristik sledovaných v rámci rozptylové studie nejsou uvedeny krátkodobé koncentrace oxidu dusičitého, kde je limit stanoven ve výši $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ s tolerovaným počtem překročení v 18 případech za rok. V okruhu nejméně 30 km se nenachází žádná stanice imisního monitoringu, která by v posledních letech vykazovala krátkodobé koncentrace NO₂. Na základě porovnání s jinými oblastmi v ČR však lze předpokládat, že v hodnocené lokalitě bude imisní limit splněn se značnou rezervou. Překračování imisního limitu pro hodinové koncentrace oxidu dusičitého je v posledních letech zaznamenáno pouze v nejméně dopravně či průmyslově zatížených lokalitách.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Pro záměr byla v říjnu 2016 zpracována rozptylová studie „D6 Řevničov, obchvat“, zpracovala Dekonta a.s., - Ing. Aleš Kulhánek, Ph.D. - autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií.

Zpracovaná rozptylová studie hodnotí výstavbu a provoz posuzovaných liniových zdrojů znečišťování ovzduší, tj. rychlostní komunikace R6 a přeložku silnice I/16) z hlediska příspěvku k imisnímu zatížení zájmového území – obcí Řevničov a Krušovice. Úroveň znečišťování ovzduší je hodnocena na základě údajů dopravní prognózy zpracované společností Pragoprojekt, a.s. k roku 2030.

Jako modelové znečišťující látky jsou hodnoceny suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, oxid dusičitý, benzen, a benzo(a)pyren, které patří mezi nejzávažnější znečišťující látky z automobilové dopravy. Celkovou imisní situaci v zájmovém území v hodnocených výhledových horizontech není na základě dostupných dat možné odhadnout, proto byl do výpočtu zahrnut pouze posuzovaný úsek komunikace D6 a ve výpočtech není zohledněno imisní pozadí.

Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že ani se zahrnutím příspěvků automobilové dopravy není třeba očekávat překračování limitů sledovaných imisních charakteristik. Obecně lze očekávat, že se imisní zátěž vlivem zprovoznění obchvatu sníží v prostoru zástavby obce Lubenec, naopak naroste podél trasy obchvatu, avšak jedná se o oblasti mimo zastavěné území.

Předpokládané nejvyšší změny v imisní zátěži pro jednotlivé imisní charakteristiky budou činit (max. v referenčních bodech):

znečišťující látka - průměrování	jednotka	hodnota	referenční bod	
částice PM ₁₀ - průměrná roční koncentrace	μg.m ⁻³	0,22	6	rodinný dům, ul. Karlovarská 399, Řevničov
částice PM ₁₀ - maximální denní koncentrace		3,5	5	plánovaná zástavba rodinnými domy dle ÚP*
částice PM _{2,5} - průměrná roční koncentrace		0,062	5	
oxid dusičitý - průměrná roční koncentrace		0,038	14	rodinný dům, Krušovice č.p. 129
oxid dusičitý - maximální hodinové koncentrace		0,75	5	plánovaná zástavba rodinnými domy dle ÚP*
oxid uhelnatý - max. denní 8-hod. průměr		5,3	14	rodinný dům, Krušovice č.p. 129
benzen - průměrná roční koncentrace		3,5E-03	14	
benzo[a]pyren - průměrná roční koncentrace	ng.m ⁻³	7,8E-03	14	

Následující přehled přibližuje průměrné hodnoty imisních koncentrací v současnosti:

Pětileté klouzavé průměry imisních koncentrací na území obce Řevničov a Krušovice 2010 – 2014:

znečišťující látka	Imisní koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)		Imisní limit $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	Plnění limitu (%)		
	Řevničov	Krušovice		Řevničov	Krušovice	
oxid dusičitý (NO_2)	průměrná roční	13,0 – 13,9	12,0 – 13,9	40	32,5 – 34,8	30,0 – 34,8
prašný aerosol (PM_{10})	průměrná roční	21,2 – 23,4	21,1 – 23,1	40	53,0 – 58,5	52,8 – 57,8
	36. nejvyšší hodnota 24hod.	42,8 – 46,2	42,8 – 45,9	50	85,6 – 92,4	85,6 – 91,8
prašný aerosol ($\text{PM}_{2,5}$)	průměrná roční	14,9 – 15,6	14,8 – 15,7	25	59,2 – 62,4	59,2 – 62,8
benzen	průměrná roční	1,0	1,0	5	20,0	20,0
benzo(a)pyren	průměrná roční	0,72 – 1,01	0,72 – 0,95	1 ^{*)}	72,0 – 101	72,0 – 95,0

^{*)} v $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

V důsledku vyvedení tranzitní dopravy z intravilánu obcí na kapacitní komunikace lze oproti současnému stavu očekávat významné zlepšení kvality ovzduší na území obou dotčených obcí.

Zpracovanou rozptylovou studií je potvrzeno, že u žádné ze sledovaných znečišťujících látek nelze i při zohlednění stávajícího imisního pozadí očekávat překračování imisních limitů stanovených zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Nelze tak očekávat negativní vlivy na kvalitu ovzduší v dotčených obcích, resp. na zdraví obyvatelstva. Je plněn i výhledový limit pro roční průměr $\text{PM}_{2,5}$ (platný od roku 2020) - 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Provoz posuzovaných liniových zdrojů znečišťování ovzduší tak **nepředstavuje** riziko překračování legislativních požadavků obsažených v zákoně č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a v jeho prováděcích předpisech.

Celkově lze považovat vliv na kvalitu ovzduší z hlediska dotčené obytné zástavby jako významný - pozitivní.

Stavba D6 - Nové Strašecí - Řevničov

Pro záměr byla v říjnu 2016 zpracována rozptylová studie „D6 Nové Strašecí – Řevničov“, SUDOP PRAHA a.s.,- Ing. Blanka Novotná - autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií.

Zpracovaná rozptylová studie hodnotí výstavbu a provoz posuzovaných liniových zdrojů znečišťování ovzduší, tj. rychlostní komunikace R6 a II/606 z hlediska příspěvku k imisnímu zatížení zájmového území – obcí Řevničov a Nové Strašecí. Ve výpočtu je uvažováno s dopravním zatížením pro rok 2035. Dopravní intenzity vycházejí z dopravního modelu zpracovaného firmou SUDOP PRAHA a.s. v roce 2013. Součástí rozptylové studie je i odhad imisní situace v letech 2010 - 2040. Jako modelové znečišťující látky jsou hodnoceny suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, oxid dusičitý, benzen, a benzo(a)pyren, které patří mezi nejzávažnější znečišťující látky z automobilové dopravy.

Přehled imisních příspěvků i imisnímu pozadí v zájmové oblasti v roce 2035:

Znečišťující látka	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO ₂	NO _x	benzen	benzo(a)pyren
	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	ng/m ³
limit	40	25	40	40	5	1
rozmezí odhadu imisního pozadí v roce 2036	< 22,0 - 27,0	15,58 - 17,0	< 15,0 - 16,5	-	< 1,0 - 1,1	< 0,75 - 1,4
maximální imisní příspěvek v roce 2035	0,1 - 1,0	0,05 - 0,3	0,1 - 0,4	1 - 5	0,005 - 0,03	0,02 - 0,08

Následující přehled přibližuje průměrné hodnoty imisních koncentrací v současnosti - Pětileté klouzavé průměry imisních koncentrací na území obce Nové Strašecí, Mšecké Žehrovice a Řevničov 2010 – 2014:

Znečišťující látka	Imisní koncentrace	(µg.m ⁻³)	Imisní limit	Plnění limitu (%)
prašný aerosol (PM ₁₀)	průměrná roční	21,2 - 26,2	40 µg.m ⁻³	53 - 65,5
	36. nejvyšší hodnota 24hod.	42,7 - 42,9	50 µg.m ⁻³	85,4 - 85,8
prašný aerosol (PM _{2,5})	průměrná roční	14,9 - 15,8	25 µg.m ⁻³	59,6 - 63,2
oxid dusičitý (NO ₂)	průměrná roční	12,5 - 16,4	40 µg.m ⁻³	37,5 - 41,0
benzen	průměrná roční	0,9 - 1,0	5 µg.m ⁻³	16 - 20
benzo(a)pyren	průměrná roční	0,71 - 1,32	1 ng.m ⁻³	71 - 132

V důsledku vyvedení tranzitní dopravy z intravilánu obcí na kapacitní komunikaci lze oproti současnému stavu očekávat významné zlepšení kvality ovzduší na území dotčených obcí.

Zpracovanou rozptylovou studií je potvrzeno, že u žádné ze sledovaných znečišťujících látek nelze i při zohlednění stávajícího imisního pozadí očekávat překračování imisních limitů stanovených zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší s výjimkou průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu na západním okraji města Nové Strašecí. Zde je koncentrace roční koncentrace benzo(a)pyrenu dlouhodobě překračována

– ve výhledovém stavu k roku 2035 je zde konzervativně předpokládáno setrvání stávajícího stavu, i když lze reálně možno uvažovat pokles. Nelze tak očekávat negativní vlivy na kvalitu ovzduší v dotčených obcích, resp. na zdraví obyvatelstva. Je a bude plněn i výhledový limit pro roční průměr $PM_{2,5}$ (platný od roku 2020) - $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že provozem posuzovaného záměru dojde k nevýznamnému zvýšenému imisnímu zatížení v trase záměru staveb D6 Lubenec – obchvat, I. etapa, D6 Řevničov, obchvat a D6 Nové Strašecí – Řevničov, kde nejsou ani v budoucím stavu nebudou překračovány platné imisní limity. Výjimkou je stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov na západním okraji města Nové Strašecí. Zde je roční koncentrace benzo(a)pyrenu dlouhodobě překračována – ve výhledovém stavu k roku 2035 je zde konzervativně předpokládáno setrvání stávajícího stavu, i když lze reálně možno uvažovat pokles.

Příslušný úřad se rovněž ztotožnil s tím, že v rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo konstatováno, že ani zvýšením imisních koncentrací nad stávající úroveň nedojde k významnému negativnímu ovlivnění veřejného zdraví a předmětný záměr je při realizaci opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší akceptovatelný.

Vlivy na klima

Realizací záměru bude klima v zájmové oblasti výstavbou záměru ovlivněno jen minimálně. Nebude prokazatelně ovlivněno makroklima, ani mezoklima. V důsledku zástiny tělesem dálnice D6 v částech vedených po náspech je možná změna mikroklimatu, popř. místního klimatu (snížení teplot, zhoršení provětrávání). V místech zástiny tělesem náspu lze rovněž předpokládat pomalejší odtávání sněhu a tím i změnu výšky sněhové pokrývky. V tomto ohledu může tedy dojít ke změně, avšak pouze v rámci lokálního mikroklimatu.

V důsledku výstavby posuzovaných staveb nelze předpokládat vliv na celkové úhrny srážek nebo jejich charakter. Četnost ani mocnost teplotních inverzí, se v průběhu stavby ani po jejím dokončení nezmění.

Retenční schopnost krajiny je v rámci DSP podpořena technickým řešením systémem odvodnění. Pro odvodnění dálnice je navržen systém středové kanalizace a vpustí. Voda ze zpevněných ploch řešených staveb D6 dálnice není nikde volně rozptýlována do terénu. Veškerá povrchová voda ze zpevněných ploch dálnice bude odvedena do dešťové kanalizace a následně do vhodných recipientů. Okolní plochy podél záměru budou využity pro maximální výsadbu stromů a keřů podle prostorových možností a technických podmínek.

Technické řešení mostů a rovněž odvádění dešťových vod z povrchu komunikace staveb dálnice D6 je z pohledu zranitelnosti staveb vůči změnám klimatu kapacitně dostatečné, a to i v případě silných a přivalových dešťů.

Celkově lze považovat vliv na klima jako nevýznamný.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožnil se závěrem, že realizací záměru může dojít k drobným změnám mikroklimatu, makroklima ani mezoklima však ovlivněno nebude. Celkově tedy záměr nebude mít významný vliv na klima, tzn., nebude se podílet na změně klimatu a rovněž vliv změny klimatu na záměr bude zanedbatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Budoucí akustická situace posouzena: R6 LUBENEC obchvat, I. - Etapa - Hluková studie – aktualizace - SUDOP PRAHA a.s., 09/2015 (p. František Kohlíček)

Přepočet intenzit dopravy pro výhledový stav na rok 2040 je proveden dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy.

Pro výpočet hlukového zatížení je uvažován živičný povrch, u další varianty je v hlukové studii uvažováno i s „tichým povrchem vozovky“, maximální rychlosti jsou uvažovány na obchvatu 130 km/hod pro osobní dopravu a 80 km/hod pro nákladní automobily. Na přeložkách, které jsou ještě na území obce, je uvažováno s rychlostí 50 km/hod, stejně jako na stávající komunikaci.

Pro dopravu v noční době je uvažováno dle metodiky „Hluk v životním prostředí 2005 (Planeta č. 2/2005)“ na silnicích I. třídy s 10,5 % vozidel osobních a 20,5 % vozidel nákladních.

Na původní komunikaci přes Lubenec je ponechána doprava v rozsahu 10 % frekvence. Výpočet byl proveden pomocí programového vybavení SoundPlan HighPerf 6.4 fy Braunstein+Berndt GmbH.

Prostorový model území ve 3D byl vytvořen z předaných digitálních technických podkladů, tj. ze stávajícího 3D zaměření terénu, situací 1 : 10 000 (ve 3D) a ze 3D návrhu nové silniční komunikace.

Z hlediska problémových objektů:

Prodejna porcelánu, objekt č.p. 38

Stávající objekt v k.ú. Ležky na parcele č. 118, č.p. 38 sloužil původně jako prodejna porcelánu. V katastru nemovitostí je však veden jako rodinný dům. Objekt je situován u stávající silnice (Pražské – budoucí II/606), kde je možno přiznat „starou hlukovou zátěž“ s hygienickými limity 70 dB pro den a 60 dB pro noc. Tyto limity budou po vybudování obchvatu Lubence dodrženy bez opatření.

Za tímto objektem bude v zářezu umístěna novostavba obchvatu Lubence, která prakticky znemožní ochranu tohoto objektu před hlukem a dodržení hygienický limitů pro novou stavbu – 60 dB pro den a 50 dB pro noc.

Pro ochranu tohoto objektu bylo uvažováno a prověřeno několik variant řešení, a to:

Vybudování protihlukové stěny na hraně zářezu o výšce 6 m.

Z výsledků studie vyplývá, že ani při zalomení a zvýšení stěny nad komunikaci není dosaženo hygienických limitů pro noční dobu.

Varianta vybudování tunelu v délce 130 m

Ani vybudování tunelu o délce 130 m (od křížení s Pražskou ul.) nezajistí dodržení hygienického limitu.

Výkup objektu, případně jeho rekolaudace na nebytový objekt

Další varianta byla uvažována rekolaudace tohoto objektu na nebytový objekt, případně jeho vykoupení a demolice.

Dostupnými technickými prostředky nelze hygienický limit pro chráněný venkovní prostor pro uvedenou stavbu (Prodejna porcelánu, objekt č.p. 38) zajistit. Hluková studie doporučuje objekt vykoupit a zbourat, případně využít k nebytovým účelům. Dle rozhodnutí investora bude objekt vykoupen a demolován.

Objekt Bývalé porcelánky – dnes centrum pro seniory

V objektu bývalé porcelánky existují prostory k trvalému a krátkodobému bydlení dle zpracovatele projektové dokumentace pro seniorské centrum. Jedná se o jižní pohled směrem k budoucí II/606 a nové R6 (D6).

Pravá, nízká část nebude využívána k bydlení, ve střední části budou k bydlení využívána první dvě podlaží. K občasnému bydlení budou sloužit nejvyšší dvě podlaží v další části objektu.

Levá část – bývalý zámeček - bude sloužit k bydlení celá. Podrobněji v citované hlukové studii.

Navržená protihluková opatření – protihlukové stěny

Pro ochranu objektu před hlukem navrhuje seniorské centrum jednu protihlukovou stěnu na svém pozemku:

Protihluková stěna budovaná centrem pro seniory o výšce 5,0 m

Další protihlukové stěny je nutné instalovat podle hlukové studie podél nové rychlostní komunikace R6 (dálnice D6).

Pro ochranu objektů před hlukem jsou navrženy protihlukové stěny o celkové délce 945 m, doplněné „tichým“ povrchem vozovky v celé délce obchvatu – stavby D6 Lubenec – obchvat, I. etapa.

Umístění protihlukových stěn:

Protihluková stěna km 75,500 – 75,800 vlevo - Trasa PHS je v násypu vedena v min. vzdálenosti 1,3 m od líce svodidla k líci PHS. V místech zářezu respektuje morfologii terénu, kde je vedena ve vzd. 0,5 m od paty zářezu. Délka PHS je 306,0 m. Výška PHS vychází z hlukové studie. Výška PHS je proměnná od 3,0- 4,5m.

Protihluková stěna v km 75,980 – 76,226 vpravo - Trasa PHS je v násypu vedena v min. vzdálenosti 1,3 m od líce svodidla k líci PHS, délka stěny je 270 m. Návrh výšky PHS vychází z hlukové studie, v celé délce je výšky 3,0 m.

Protihluková stěna v km 75,197 – 75,410 vpravo - Délka stěny je 210 m. Trasa PHS je v celé své délce vedena na zárubní zdi SO 242. Návrh výšky a parametrů PHS vychází z aktualizované hlukové studie. Výška PHS nad niveletou hlavní trasy silnice R6 postupně klesá od přejezdu od 12 m po 7 m (klesání výšky ve směru staničení). Výška PHS přesahuje max. doporučenou hodnotu 6 m. Důvodem je nutnost dodržet hlukové limity na objektech Seniorcentra. Vzhledem k nutnosti splnění hlukových limitů na fasádě objektu výměna oken situaci nevyřeší. Jiné technické řešení ochrany před hlukem z R6 není možné, resp. by bylo ekonomicky a stavebně výrazně náročnější.

Protihluková stěna v km 74,980 – 75,174 vpravo - Délka stěny je 190 m. Trasa PHS je v prvních třech čtvrtinách vedena v zářezu ve vzdálenosti min. 1,3 m od líce svodidla k líci PHS. V poslední čtvrtině přechází PHS na zárubní zeď SO 242. Návrh výšky a parametrů PHS vychází z aktualizované hlukové studie. Výška PHS nad niveletou hlavní trasy silnice R6 se pohybuje v rozmezí 8 až 11 m. V úseku v zářezu má konstantní výšku 8 m a po přechodu na zárubní zeď směrem k nadjezdu SO 222 výška postupně stoupá až na 12 m nad úroveň nivelety. Výška PHS přesahuje max. doporučenou hodnotu 6 m. Důvodem je nutnost dodržet hlukové limity na objektech Seniorcentra. Vzhledem k nutnosti splnění hlukových limitů na fasádě objektu výměna oken situaci nevyřeší. Jiné technické řešení ochrany před hlukem z R6 není možné, resp. by bylo ekonomicky a stavebně výrazně náročnější.

Protihlukové úpravy na objektech v Lubenci - Seniorcentrum

Projektová dokumentace výše uvedené stavby je zpracována na základě „Hlukové studie“ a mapy „Výhledové ekvivalentní hladiny hluku v noční době ve výšce 3 m nad terénem s protihlukovými stěnami“, která je nedílnou součástí dokumentace tohoto projektu stavby.

Z důvodu snížení hlukové zátěže z provozu silniční dopravy je nutno provést návrh individuálních protihlukových opatření (IPO) na vytipovaných objektech, a to v místech, kde by charakter zástavby, konfigurace terénu a stísněné prostorové poměry neumožňují vybudovat protihlukové stěny v potřebném rozsahu. Samotná protihluková stěna nemá dostatečný tlumicí účinek.

Na základě výsledků hlukové studie, za účelem zlepšení životního prostředí a snížení hlukové zátěže ve vnitřním prostoru vytipovaných objektů, je navržena úprava oken obytných místností zabezpečující zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště určených objektů. Tato individuální protihluková opatření (IPO) zabezpečí vnitřní prostor obytných místností tak, aby byla dodržena max. noční přípustná ekvivalentní hladina hluku.

Pro ochranu objektů před hlukem jsou navrženy protihlukové stěny o celkové délce 945 m, doplněné „tichým“ povrchem vozovky v celé délce obchvatu. V rámci zkušebního provozu po dokončení stavby budou provedena měření hluku a ověřena správnost provedených výpočtů.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Budoucí akustická situace posouzena studií: R6 Řevničov, obchvat - aktualizace hlukové studie, Pragoprojekt a.s., srpen 2012, Mgr. Eva Nosková.

Nejbližší chráněná zástavba obce Řevničov je situována cca 330 m od osy budoucí komunikace R6, což je vzdálenost dostatečná pro útlum hluku z dopravy po posuzované komunikaci pod hranici 60 dB, resp. 50 dB v denním, resp. nočním období. Vlivem automobilového provozu na rychlostní silnici R6 tedy nedojde k překročení maximálních přípustných limitů u stávajících obytných objektů v obci a proto není nutné navrhovat žádná protihluková opatření podél tělesa R6.

Hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u nejbližších chráněných objektů podél stávající I/6 (tzn. budoucí II/606) sice překračují 60, resp. 50 dB, dominantním zdrojem hluku však v tomto případě není plánovaná rychlostní komunikace R6 (D6), nýbrž právě stávající silnice I/6 (uvažovaná zbytková doprava na budoucí II/606).

Po uvedení předmětné části R6 (D6) do provozu dojde k výraznému zlepšení situace v okolí stávající průtahové komunikace I/6. Výpočtový model pro výhledové období roku 2030 prokázal překročení nejvyšších přípustných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku u nejbližších chráněných objektů, pokud by nebyla realizována protihluková opatření. Při realizaci návrhu protihlukových stěn budou ve všech zvolených imisních bodech hygienické limity pro hluk v chráněném venkovním prostoru staveb splněny.

Krušovice

Z výsledků akustické studie je zřejmé, že realizace navržených PH opatření (vlevo – PHS1: 40,55 km – 40,91 km 1,5-2,0 m/cca 360 m; PHS2: 41,55 km – 41,81 km 1,5-2,0 m/cca 130 m) přinese snížení ekvivalentních hladin hluku v chráněném venkovním prostoru obytných staveb až o 6,7 dB. U všech obytných objektů předmětné lokality pak bude vypočtená ekvivalentní hladina hluku z dopravy po R6 v denním i nočním období pod úrovní limitních hodnot 60/50 dB.

Hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve výhledovém roce 2030 u chráněného objektu č.p. 35 (K09) situovaného u stávající I/6 (tzn. budoucí II/606) sice překračuje 60, resp. 50 dB, dominantním zdrojem hluku však v tomto případě není plánovaná rychlostní komunikace R6, nýbrž právě stávající silnice I/6 (uvažovaná zbytková doprava na budoucí II/606).

Řevničov

Z akustické studie je zřejmé, že u všech nejbližších stávajících chráněných objektů budou hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ pod nejvyššími přípustnými hodnotami 60/50 dB (den/noc), tzn., že stávající obytná zástavba se nachází ve vzdálenosti dostatečné pro útlum hluku z dopravy po budoucí rychlostní silnici R6 (dálnici D6) a situaci si nevyžaduje návrh protihlukových opatření pro odclonění nadlimitního hluku z dopravy.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Budoucí akustická situace posouzena studií: R6 Řevničov, obchvat - aktualizace hlukové studie, Pragoprojekt a.s., 11/2014, Mgr. Eva Nosková.

Při zpracování byl použit výpočetní program CadnaA® verze 4.5 firmy DataKustik GmbH.

Dopravní intenzity vycházejí z dopravního modelu zpracovaného firmou SUDOP PRAHA a.s. v roce 2013. Ve výpočtu hluku je uvažováno s dopravním zatížením pro rok 2035.

Navržená protihluková opatření (protihlukové stěny a „tichý“ povrch) zajistí dodržení v současnosti platných hygienických limitů hluku v řešené lokalitě.

Navržená protihluková opatření vyplývající ze závěrů akustické studie:

	Staničení (km)		Délka PHS (m)	Výška PHS (m)	Strana – ve směru staničení
Protihlukové stěny					
1. PHS	32,400 – 32,830		430	3,5	P
2. PHS	33,350 - 33,750		400	5,0	P
3. PHS	36,700 – 37,500	36,700 – 36,830	130	2,0	P
		36,830 – 36,960	130	4,0	P
		36,960 – 37,240	280	5,0	P
		37,240 - 37,370	130	4,5	P
		37,370 – 37,500	130	3,0	P
celkem			1630		
Úseky s tichým povrchem					
			Délka (m)		
	32,500 – 32,800		300		
	33,350 – 33,750		400		
	36,900 – 37,300		400		
celkem			1300		

Na základě zpracovaných hlukových studií pro jednotlivé posuzované stavby na D6 se příslušný úřad ztotožňuje se závěrem, že u žádného z objektů blízké obytné zástavby nebudou překročeny současnou legislativou platné hlukové limity při dodržení navržených protihlukových opatření. Výjimku tvoří na stavbě D6 Lubenec – obchvat, I. etapa - bývalá podniková prodejna porcelánu, č.p. 38 - dostupnými technickými prostředky nelze zajistit ochranu objektu – bude demolován; a objekt seniorcentra v Lubenci (bývalý výrobní objekt porcelánu) – ochranu nutno zajistit individuálními protihlukovými opatřeními.

Na základě výše uvedených dokladů a posouzení nového stavu řešení dopravy v území lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že celková akustická situace v zájmovém území se změní. U stávajících komunikací v širším okolí budoucí dálnice D6 po realizaci staveb dojde k poklesu intenzit dopravy a tím i k poklesu emisní hlučnosti a ke snížení hlukového zatížení zástavby jednotlivých sídel. Celkově lze na základě výše uvedeného konstatovat, že hlukové vlivy záměru jsou ve všech hodnocených lokalitách akceptovatelné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Povrchové vody

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Pro hodnocení možného vlivu na podzemní a povrchové vody byla zpracována „Závěrečná zpráva o podrobném geotechnickém průzkumu“ (GeoTec - GS, a.s., listopad 2009), jehož součástí je „Hydrogeologický průzkum“ (Hydrogeologická společnost s.r.o., listopad 2009).

Stavba obchvatu Lubence se postupně nachází v těchto dílčích povodích:

- Blšanka (od Libkovického potoka po Lubenecký potok) ČHP (číslo hydrologického pořadí) 1-13-03-047
- Blšanka (od Lubeneckého potoka po Ležecký potok) ČHP 1-13-03-049
- Ležecký potok ČHP 1-13-03-050

Správcem povodí je Povodí Ohře s.p., závod Terezín.

Překračování vodních toků:

Most přes Blšanku v km 76,020 - délka přemostění 118,20 m - most včetně zemního tělesa se nachází v aktivní povodňové zóně Blšanky. Na základě hydrotechnického posouzení byla určena hladina vody pro průtok Q_{100} ve výšce 360,230 m n. m. Předpokládaný návrhový průtok podle hydrotechnického posouzení je stanoven $Q_{100} = 34 \text{ m}^3/\text{s}$. Svahy zemního tělesa ve sklonu 1:1,5 pod mostem jsou zpevněny lomovým kamenem uloženým do betonu celkové tl. 350 mm. Koruna zemního tělesa před a za mostem je rozšířena. Přejechod říms do krajnice komunikace je proveden zpevněním lomovým kamenem do betonu na délku 2 m od konce křídel. Koruna zemního tělesa před a za mostem je rozšířena. Přejechod říms do krajnice komunikace je proveden zpevněním lomovým kamenem do betonu na délku 2 m od konce křídel. Svahové kužely budou ohumusovány v tl. 150 mm a osety travním semenem. Koryto vodoteče bude upraveno kamenným záhozem v rozsahu cca 15 m před a za půdorysným obrysem mostu.

Most přes Blšanku v km 78,160 - délka přemostění 118,50 m - most včetně zemního tělesa se nachází v aktivní povodňové zóně Blšanky. Hladina vody pro průtok Q_{100} se nachází na úrovni 375,410 m n. m. Svahy zemního tělesa ve sklonu 1:1,5 pod mostem jsou zpevněny lomovým kamenem uloženým do betonu celkové tl. 350 mm. Hrana svahu zemního tělesa u opěr je zpevněna záhozem z lomového kamene jako ochranou proti rozplavení při zvýšené hladině vody ve vodoteči. Koruna zemního tělesa před a za mostem je rozšířena. Přejechod říms do krajnice komunikace je proveden zpevněním lomovým kamenem do betonu na délku 2 m od konce křídel. Koruna zemního tělesa před a za mostem je rozšířena. Přejechod říms do krajnice komunikace je proveden zpevněním lomovým kamenem do betonu na délku 2 m od konce křídel. Svahové kužely budou ohumusovány v tl. 150 mm a osety travním semenem.

Most přes odvodňovací příkop v km 77,834 - délka přemostění 5,80 m - otevřený příkop odvodnění komunikace D6 převedený z pravé strany zemního tělesa na levou. Dno převáděného příkopu a povrch upraveného terénu v mostním otvoru je zpevněn dlažbou z lomového kamene do betonu. Dno vtokové šachty bude opatřeno záhozem z hrubých balvanů – opatření proti vymílání vtékající vodou.

Trasa D6 překračuje 2 x Blšanku se stanoveným záplavovým územím. Mostní objekty jsou navrženy tak, aby minimalizovaly vzduť v inundačním území vodních toků a aby těleso dálnice D6 nezhorřovalo průchod povodňových vod.

Dešťové vody budou z povrchu vozovky hlavní komunikace D6 a dle výškových možností i z křiřovatkových větví MUK Lubenec svedeny do vpustí umístěných v rigolech. Následně jsou vody svedeny do středové kanalizace. Vyústění středové kanalizace je řešeno do patních silničních příkopů s vyústěním do konečného recipientu - Blšanky. Navržená D6 křiřží Blšanku mostními objekty v 76,02 km a 78,16 km.

Podle provedených propočtů výstavba nového mostu v 78.160 km zvýší hladinu toku Blšanky o cca 0,1 m. Lze konstatovat, že navržený most nijak zásadně neovlivní odtokové poměry toku Blšanka.

V souladu s DUR jsou dešťové vody ze středové kanalizace vyústěny přímo, neuvažuje se s čistícím zařízením před vyústěním dešťových kanalizací do vodoteče Blšanky ani se zdržením odtoku v retenční nádrži. Ze Stanoviska o hodnocení vlivů z 19. 8. 2002 (dle 244/1992 Sb.) vyplývá požadavek pouze na DUN pouze na úsecích se zvýšenou ochranou vod (PHO, CHPAV, ochranná pásma Karlovarské termy), stavbou Lubenec nebudou zasaženy. Jako bezpečnostní prvek pro havarijní ochranu vod je navrženo osazení bezpečnostních kanalizačních stavítek do koncových řachet před vyústěním do Blšanky. Stavítka umožňuje celkové uzavření stoky v případě havárie vozidla převážejícího nebezpečné látky. Řešení odsouhlaseno Povodím Ohře s.p. dle 28.1.2016, zn. POH/04592/2016-2/301100.

Úsek stavby obchvatu Lubence se nachází v povodí lososových vod (horní Blšanka) dle NV č. 71/2003 Sb. v platném znění (o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjiřřování a hodnocení stavu jakosti těchto vod).

Vodní tok Blšanka je dle vyhlášky 178/2012 Sb. v platném znění významným vodním tokem (identifikátor vodního toku 10100062).

V zájmovém území není CHOPAV.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Pro hodnocení možného vlivu na podzemní a povrchové vody byla zpracována studie Inset s.r.o. (Posouzení vlivu stavby na vodní zdroje, 2007) pro VPÚ DEKO s.r.o. v roce 2007 pro DSP - R6 NOVÉ STRAŠECÍ - křiřovatka 1/27, 2. stavební úsek - ŘEVNIČOV obchvat.

Stavba obchvatu Řevničov se postupně nachází v těchto dílčích povodích:

- Červený potok ČHP (číslo hydrologického pořadí) 1-11-03-023
- Kruřovický potok ČHP 1-11-03-024 - přítok Červeného potoka
- Louřtínský potok ČHP 1-11-05-002 - přítok Loděnice
- Loděnice (přeložka I/6) - ČHP 1-11-05-001

Překračování vodních toků:

Most přes potok v km 37,940 - přes přeložku Louřtínského potoka; délka mostu 28,80 m, délka přemostění 13,43 m. Podcházející Louřtínský potok je široký 0,8 m.

Normální hladina vody je na kótě 435,96 m n.m. Hladina vody $Q_{100}=4,9 \text{ m}^3$ je na kótě 436,99 m n.m. Na obou březích potoka je prostor pro průchod živočichů v šířce cca 4 m. Most je v extravilánu v mírné depresi kolem Louštínského potoka. Silnice je v násypu výšky 3 m. Na horním toku Louštínského potoka cca 1,5 říční km, celková délka toku 3,5 km.

Most přes rokli v km 40,760; přes rokli Krušovického potoka a polní cestu; délka mostu 218,98 m, délka přemostění 177,60 m. Most je ve výšce 25,5 m nad údolím. Svahy násypů pod mostem budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Ostatní prostor pod mostem bude upraven do původního stavu. Zpevnění kuželů bude pouze vegetativní. Na horním toku Krušovického potoka cca 2,5 říční km, celková délka toku 4 km.

Most na silnici I/6 v MÚK Řevničov; přes rokli Krušovického potoka a polní cestu; délka mostu 98,75 m, délka přemostění 83,30 m. Zpevnění násypů pod mostem bude kamennou dlažbou do betonu. Ostatní prostor pod mostem bude mimo komunikaci a příkopy bude zpevněn štětem. Zpevnění kuželů bude pouze vegetativní. Most nepřechází vyvinutou pravidelnou vodoteč.

Most na přeložce silnice I/6 v km 1,010; přes potok Loděnice a polní cestu; délka mostu 98,75 m, délka přemostění 76,50 m. Přeložka je cca 11 m nad terénem. Zpevnění svahů pod mostem bude z kamenné dlažby do betonu. Ostatní prostor pod mostem bude mimo cestu a vodoteč bude zpevněn štětem. Zpevnění kuželů bude pouze vegetativní. Na horním toku Loděnice cca 61,5 říční km, celková délka toku 65 km.

Součástí stavby je „Přeložka Louštínského potoka“ v km 37,940 - řeší úpravu vodoteče v návaznosti na návrh mostního objektu v km 37,940. Celková délka navrhované úpravy koryta Louštínského potoka činí 319 m. Délka úpravy bočního přítoku před mostem činí 49 m. Přeložka koryta se navrhuje s navázáním na polohu mostu pod tělesem komunikace a představuje mírnou směrovou úpravu stávajícího vedení. Trasa přeložky je tvořena přímými úseky a třemi kruhovými oblouky o poloměrech 30 m. Koryto je navrhováno jako lichoběžníkové se šířkou ve dně 0,8 m a se sklony svahů 1 : 2. Svahy koryta budou ohumusovány a osety. V prostoru mostu se navrhuje zpevnění dlažbou z lomového kamene (ve vlastním mostě bude vytvořena dlážděná kyneta). V místech začátků a konců oblouků a na začátku a v konci úpravy jsou navrženy betonové stabilizační prahy rozměrů 300 x 600 mm.

Odvádění povrchových vod z řešeného úseku D6 je řešeno středovými kanalizacemi, přičemž na stavbě budou vybudovány následující vodohospodářské stavby:

Sedimentační nádrž v km 37,730 - navrhovaná na odtoku dešťové kanalizace – stoky „A“.

Sedimentační nádrž v km 37,990 - navrhovaná na odtoku dešťové kanalizace – stoky „B“.

Sedimentační nádrž v km 40,640 - na odtoku dešťové kanalizace – stoky „C“.

Ve všech případech sedimentačních nádrží je systém integrován v jedné uzavřené podzemní nádrži rozdělené příčkou na kalojem a prostor odlučovače ropných látek.

Retenční nádrž v km 40,640 - řešena jako zemní – suchý prázdněný poldr, umístěný pod násypovým tělesem komunikace R6. Nádrž je navrhována s celkovým objemem zachytávané vody v ovladatelném prostoru cca 730 m^3 . Tento objem zajistí, že z odtok

z příslušné plochy povodí do Krušovického potoka nebude výstavbou komunikace ovlivněn až do zhruba dvacetiletého deště s dobou trvání 40 minut.

Dotčené vodoteče nemají stanovené záplavové území (jedná se o horní toky).

Úsek stavby obchvatu Řevničova se nachází v povodí kaprových vod dle NV č. 71/2003 Sb. o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod.

Vodní tok Loděnice je dle vyhlášky 178/2012 Sb. v platném znění významným vodním tokem (identifikátor vodního toku 10100041) prakticky po celé délce toku.

V zájmovém území není CHOPAV.

Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov

Navrhovaná trasa komunikace D6 Nové Strašecí – Řevničov se přímo nedotýká (nekříží) žádné vodoteče. Veškeré vody z komunikace jsou odváděny do těchto recipientů, levostranný přítok vodoteče Klíčava a Louštínský potok (zaústěno do kanalizace stavby R6 Řevničov obchvat)

Trasa navržené komunikace D6 prochází povodími těchto toků:

Vodní tok	Číslo hydrologického pořadí	Dílčí povodí	Průtok průměrný roční l/s
Loděnice	1-11-005	Soudný potok	
Klíčava	1-11-045		21,6
		Levostranný přítok Klíčavy	4,0
Loděnice	1-11-003		
Loděnice	1-11-002	Louštínský potok	6,5

Odvádění povrchových vod z řešeného úseku D6 je řešeno středovými kanalizacemi, přičemž na stavbě budou vybudovány následující vodohospodářské stavby:

Dešťová kanalizace hlavní trasy km 32,000 – 35,380 - Vody jsou odvedeny přes sedimentační nádrž (SO 1341) do levostranného přítoku Klíčavy. V souladu s dokumentací pro územní rozhodnutí je pro snížení odtokové špičky navržena retenční nádrž (SO 1351).

Dešťová kanalizace hlavní trasy km 35,380 – 37,550 - Vody jsou odvedeny do kanalizace navrhované v rámci navazujícího úseku, která je (rovněž přes sedimentační nádrž) zaústěna do Louštínského potoka

Dešťová kanalizace SO 132 v oblasti motorestu Farma - odvedení vod z doprovodné komunikace (SO 1132) v úseku km 1,590-1,975. Od km 1,590 do 1,890 jsou vody svedeny do příkopu a v km 1,890 zaústěny do navržené kanalizace, která je napojena do dešťové kanalizace SO 1301. Vody jsou následně přes sedimentační (SO 1340) a retenční nádrž (SO 1351) vypouštěny do levostranného přítoku Klíčavy

DUN č. 1 v km 34,090 vlevo - sedimentační nádrž s koalescenčním odlučovačem ropných látek pro dešťové vody z navržené komunikace. Nádrž je navrhována jako

podzemní prefabrikovaná. Je umístěna pod mostním objektem SO 1201, vedle polní cesty (SO 1152). Jsou sem odváděny vody z odvodňovaného úseku komunikace. Z objektu jsou vody následně svedeny do retenční nádrže, odkud jsou po snížení odtokové špičky trubním odpadem vypouštěny do levostranného přítoku Klíčavy.

Retenční nádrž v km 34,0 vlevo - odvedení vod z navrhované retenční nádrže (SO 1351) do levostranného přítoku vodoteče Klíčava. Jsou sem odváděny vody z úseku komunikace od začátku úseku k vrcholu stoupání, v délce cca 3,35 km (SO 1301).

Úsek stavby obchvatu Řevničova se nachází v povodí kaprových vod dle NV č. 71/2003 Sb. o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod.

Vodní tok Loděnice je dle vyhlášky 178/2012 Sb. v platném znění významným vodním tokem (identifikátor vodního toku 10100041) prakticky po celé délce toku.

V zájmovém území není CHOPAV.

Vlivy na kvalitu vod

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

U objektů podzemních vod výsledky rozborů ukazují na vodu středně až silně mineralizovanou. Vyšší množství rozpuštěných látek a vysoké hodnoty oxidovatelnosti ($CHSK_{Mn}$) u některých objektů odrážejí současný stav povrchových vod nebo stagnujících podzemních vod špatně propustných kolektorů. Obsahy síranů a chloridů většinou odpovídají jejich přirozeným koncentracím v podzemních vodách. Obsahy dusičnanů v domovních studnách odpovídají lokalizaci studen v obydlených a zemědělsky využívaných oblastech a spíše mělkému oběhu podzemních vod (oxidační prostředí). Naopak nízké obsahy dusičnanů a zvýšený obsah amonných iontů může indikovat redukční prostředí, popř. hlubší oběh.

Výsledky rozborů vod ukázaly na zanedbatelné obsahy olova, výjimkou je objekt J 638.

Analýzy nepolárních extrahovatelných látek (NEL), jejichž součástí jsou i látky ropného původu, ukázalo na poměrně vysoké koncentrace této složky v HJ 602.

Výsledky rozborů vzorků povrchových vod ukazují na současný příznivý stav místních povrchových toků, u žádného ze vzorků nebyly překročeny platné imisními limity Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. v platném znění pro povrchové toky. To je pozitivní zvláště z hlediska ukazatele obsahů NEL, jejichž koncentrace, zjištěné v rámci předběžného průzkumu (Koroš, 2003) byly na některých profilech povrchových poměrně vysoké (až 0,2 mg/l, tok Blšanky).

Obsahům olova a NEL, jako významným potenciálním silničním kontaminantům, by měla být v rámci případného dalšího monitorování jakosti vod (sledování vlivu silnice) věnována zvýšená pozornost.

U záměru nelze vyloučit přitížení ke koncentracím chloridových iontů v recipientech dešťových vod vlivem použití posypových prostředků v zimním období. Dešťové vody z hlediska možných havarijních stavů (ropné látky) jsou ošetřeny v projektovém řešení odsouhlaseném Povodím Ohře s.p.

Pro monitorování vlivů na povrchové vody a podzemní vody bude navržen plán monitorování včetně sledovaných parametrů a četnosti vzorkování, který bude doložen ke stavebnímu řízení. Předpokládá se monitoring u výpustních objektů srážkových vod, a to vždy před a za vyústěním do vodoteče a dále monitoring vybraných profilů podzemních vod.

Bude vypracován havarijní a povodňový plán na dobu prací probíhajících přes uvedené vodní toky.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

V úseku stavby D6 Řevničov byly vzorkovány podzemní vody v objemu 5 vzorků v rámci monitoringu 2015- 2016, přičemž rozsah analýz byl rozšířen o další potenciální industriální kontaminanty: NEL, C₁₀-C₄₀, PCB, PAU (Jaso a kol., 2016b).

Výsledky analýz často překračují limity pro pitnou vodu dle vyhl. 252/2004 Sb. v platném znění u Fe a Mn, jejichž zdrojem je pravděpodobně přirozené geologické prostředí. U chloridů se jako potenciální, ne však prokázaný, zdroj předpokládá splach posypové soli z komunikací (Levá, 2009). Ve studních uvádí Levá (2009) poměrně časté zvýšené koncentrace Cu a Zn.

Specifické industriální kontaminanty nebyly detekovány, kromě ojedinělých nízkých koncentrací BTEX.

U záměru nelze vyloučit přitížení ke koncentracím chloridových iontů v recipientech dešťových vod vlivem použití posypových prostředků v zimním období. Dešťové vody z hlediska možného ovlivnění v ukazateli C₁₀-C₄₀ jsou ošetřeny v projekčním řešení sedimentačními nádržemi s koalescenčním odlučovačem ropných látek před odvodem do výpustného profilu.

Pro monitorování vlivů na povrchové vody a podzemní vody bude navržen plán monitorování včetně sledovaných parametrů a četnosti vzorkování, který bude doložen ke stavebnímu řízení. Předpokládá se monitoring u výpustních objektů srážkových vod ze záchytných a sedimentačních nádrží, a to vždy před a za vyústěním do vodoteče a dále monitoring vybraných profilů podzemních vod.

Bude vypracován havarijní a povodňový plán na dobu prací probíhajících přes uvedené vodní toky.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Poměrně rozsáhlé vzorkování podzemních vod proběhlo v úseku stavby D6 Nové Strašecí - Řevničov během HG monitoringu v letech 2008-2009, kdy bylo analyzováno 25 vzorků podzemních vod rozsahu: základná fyzikálně chemický rozbor, některé kovy a z industriálních polutantů BTEX (Levá, 2009). Hydrochemický průzkum Levé (2009) byla zaměřen především na studny v chatových oblastech „Bucek“ a „Na Borech“, kde téměř každý objekt má vlastní zdroj individuálního zásobování vodou.

V úseku stavby D6 Nové Strašecí - Řevničov byly vzorkovány podzemní vody v podstatně menším objemu (3 vzorky) v rámci monitoringu 2015-2016, přičemž rozsah

analýz byl rozšířen o další potenciální industriální kontaminanty: NEL, C₁₀-C₄₀, PCB, PAU (Jaso a kol., 2016a).

Výsledky analýz často překračují limity pro pitnou vodu dle vyhl. 252/2004 Sb. v platném znění u Fe a Mn, jejichž zdrojem je pravděpodobně přirozené geologické prostředí. U chloridů se jako potenciální, ne však prokázaný, zdroj předpokládá splach posypové soli z komunikací (Levá, 2009). Ve studních uvádí Levá (2009) poměrně časté zvýšené koncentrace Cu a Zn. Specifické industriální kontaminanty nebyly detekovány, kromě ojedinělých nízkých koncentrací BTEX.

U záměru nelze vyloučit přitížení ke koncentracím chloridových iontů v recipientech dešťových vod vlivem použití posypových prostředků v zimním období. Dešťové vody z hlediska možného ovlivnění v ukazateli C₁₀-C₄₀ jsou ošetřeny v projekčním řešení sedimentačními nádržemi s koalescenčním odlučovačem ropných látek před odvodem do výpustného profilu.

Pro monitorování vlivů na povrchové vody a podzemní vody bude navržen plán monitorování včetně sledovaných parametrů a četnosti vzorkování, který bude doložen ke stavebnímu řízení. Předpokládá se monitoring u výpustních objektů srážkových vod ze záchytných a sedimentačních nádrží, a to vždy před a za vyústěním do vodoteče a dále monitoring vybraných profilů podzemních vod.

Bude vypracován havarijný plán na dobu prací probíhajících na stavbě D6 Nové Strašecí - Řevničov.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (dále jen „rámcová směrnice o vodách“) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) je zajištěno transpozicí této směrnice do českého právního řádu (zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a související předpisy) a dále zpřesněno uplatňováním metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství č.j. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 1. 5. 2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách a aby výsledek tohoto posouzení byl zahrnut do závazného stanoviska pro navazující řízení.

Celkově lze na základě projekčního řešení záměru a závěrů výše uvedeného hydrogeologického posouzení z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že vlivy záměru na povrchové vody budou akceptovatelné (nedojde k výraznému zásahu do charakteru odvodnění oblastí) a na základě výsledků monitoringu je bude možno dále v případě potřeby snižovat realizací čistících opatření.

Podzemní vody

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území do hydrogeologického rajónu č. 5130 Rakovnická pánev. Širší okolí je budováno čtyřmi základními strukturálními

jednotkami. Jsou to metamorfované horniny proterozoika, variské hlubinné vyvřeliny a permokarbon kladensko – rakovnické pánve. Na všech uvedených typech hornin se pak vyskytují uloženiny kvartéru.

Dle Závěrečné zprávy o podrobném geotechnické průzkumu (11/2009 - Hydrogeologická společnost s.r.o.) - Přítoky vod do zahloubených zářezů nebudou mít vzhledem k odlehlosti trasy od obcí ve většině případů vliv na využívané zdroje vody. Ovlivnění studní nelze očekávat ani u obce Ležky, protože trasa silnice se sice k obci přibližuje, ale do zvodněných hornin v jejím okolí prakticky nezasáhne. Nejvýznamnější vliv na okolní režim vod a snížení její hladiny, jež vyvolá snížení sloupců vody ve studních, očekáváme v okolí zářezů u porcelánky v Lubenci (km 74,7-75,5).

V prvním případě je třeba počítat se snížením využitelné vydatnosti některých studní. V obci je však zaveden vodovod, případné snížení hladiny lze v případě potřeby řešit prohloubením postižených studní.

V okolí záměru vedení D6 Lubenec - I. etapa nejsou evidována žádná ochranná pásma jímacích zdrojů vod.

Dle dostupných podkladů se předmětná stavba nedotkne stávajících meliorací.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území do hydrogeologického rajónu č. 5130 Rakovnická pánev. Trasu možno rozdělit do 2 základních hydrogeologických rajónů, které se liší hydrogeologickým režimem podmíněným odlišnou geologickou stavbou – rajón permokarbonu a rajón potočních náplavů.

Stavba obchvatu Řevničova (D6) prochází na katastru Krušovice, nebo je v kontaktu (možném ovlivnění) s několika ochrannými pásmy vodních zdrojů - Posouzeno studií Inset s.r.o. (posouzení vlivu stavby na vodní zdroje, 2007) pro VPU DEKO s.r.o. v roce 2007 pro DSP - R6 NOVÉ STRAŠECÍ - křižovatka 1/27, 2. stavební úsek - ŘEVNIČOV obchvat:

- Krušovice - Trkalka - nevyužívaný – OP zřízeno rozhodnutím ONV Rakovník - vod.235-339/84-66 - trasa obchvatu Řevničova přechází přes stanovené ochranné pásmo - původní žadatel o stanovení ochranného pásma Středočeské pivovary Krušovice. Vlastní těleso násypu D6 neovlivní vydatnost ani kvalitu vody jímacího území Trkalka.

- Krušovice V Úzkých - OP zřízeno rozhodnutím ONV Rakovník - vod.235-339/84-66 - jímací studny - trasa obchvatu Řevničova přechází přes stanovené ochranné pásmo - původní žadatel o stanovení ochranného pásma Středočeské pivovary Krušovice. Jímací studny i gravitační vodovod jsou v současné době nevyužívány a jejich údržba byla pozastavena. Mostní objekt D6 v zájmovém území neovlivní vydatnost ani kvalitu vody jímacího území V Úzkých.

- Krušovice Bažantnice vrt K2 - OP zřízeno ONV Rakovník - vod.235-339/84-66 - vrt - trasa obchvatu Řevničova nepřechází přes stanovené ochranné pásmo - původní žadatel o stanovení ochranného pásma Středočeské pivovary Krušovice. Jímací území využíváno.

- Krušovice od Vosyků vrty K3, K4 - OP zřízeno ONV Rakovník - vod.235-339/84-66 - vrty - trasa obchvatu Řevničova nepřechází přes stanovené ochranné pásmo - původní žadatel o stanovení ochranného pásma Středočeské pivovary Krušovice.

• Krušovice vrtané studny HV101, K2 - OP zřízeno ONV Rakovník - vod.231.2-203/97-46. Trasa obchvatu Řevničova nepřechází přes stanovené ochranné pásmo - původní žadatel o stanovení ochranného pásma Královský pivovar Krušovice.

Pro vodovod obce Řevničov jsou využívány vrty RN1 (hloubka 32 m) na severovýchodním okraji obce a Ř-3 (hloubka 60 m) v zastavěné části obce. Vzhledem ke značné vzdálenosti obou zdrojů (cca 800 m) od trasy D6 nedojde k jejich negativnímu ovlivnění.

Domovní studně:

Trasa D6 probíhá mimo dosah zastavěných částí Řevničova.

Nejbližšími jímanými individuálními objekty jsou domovní studny v obci Krušovice s pozicí mezi stávající I/6 a navrženou stavbou D6 probíhající v těchto místech na estakádě přes krušovickou rokli a v hlubokém zářezu. V omezené míře je nutno počítat s omezeným ovlivněním vydatnosti těchto zdrojů stavbou zářezu.

V dosavadních přípravných pracích byla provedena pasportizace místních domovních studní a v rámci následného monitoringu zaměření hladin vybraných studní v několika časových obdobích.

Ostatní vodohospodářské stavby:

Úpravy meliorací v km 37,700 – 39,300. Předmětem je podchycení stávajících drenáží podél tělesa silnice na horní přítokové straně. Podchycení se navrhuje v několika úsecích samostatně vedenými podélnými drény. Podchyceny budou všechny sběrné i svodné drény, které budou trasou protnuty.

Úprava zatrubnění v km 40,750. Předmětem je úprava stávajícího trubního svodu, který je v kolizi s navrhovaným mostním pilířem mostu SO 2203 přes rokli a Krušovický potok. Navrhuje se trubní svod přeložit mimo stavební jámu pilíře. Dle dostupných informací se jedná o trubní náhon profilu cca DN 80-100. Zřejmě se jedná o napouštěcí potrubí do místní vodní nádrže na břehu Krušovického potoka. Celkový rozsah přeložky činí cca 103 m.

Hladina podzemní vody by měla být podle výsledků průzkumu zastižena jen v zářezu v km 38,340 – 39,700. Pro zabránění kapilární vztlávanosti je zde navržena plošná drenáž ze ŠD v tl. 0,3 m, je obalená separační geotextilií a doplněna drenáží hl. 0,9 m s filtrační geotextilií.

V zářezu v km 40,9 – 41,2 nebyla průzkumem voda zastižena. Protože se jedná o svah, náchylný k sesuvu, je navržena na severní straně násypu pro jistotu hluboká drenáž.

Zpracován Souhrnný hydrogeologický posudek - Dálnice D6, Nové Strašecí – křižovatka s I/27 Úsek Řevničov obchvat - km 37,550 – 41,750, 11/2016, GeoTec-GS, a.s., vyhodnocující dřívější i aktuální poznatky.

Závěr posudku:

Na základě informací z různých historických etap geologického průzkumu a monitoringu, probíhajících v letech 2002 – 2016, a hodnotících zpráv v rámci procesu

EIA, se domníváme, že projektovaný úsek stavby nebude mít během výstavby a v následném provozu negativní dopad na stávající hydrologické a hydrogeologické poměry v dotčené oblasti.

Výše uvedené platí při dodržení stávajícího projektu, podmínek dotčených institucí (dle jejich vydaných vyjádření) a dalších legislativních požadavků spojených se stavebními pracemi a ochranou životního prostředí.

V zájmovém území není CHOPAV.

Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území do hydrogeologického rajónu č. 5131 Rakovnická pánev. Trasu možno rozdělit do 2 základních hydrogeologických rajónů, které se liší hydrogeologickým režimem podmíněným odlišnou geologickou stavbou – rajón permokarbonu a rajón potočních náplavů.

Zpracován Souhrnný hydrogeologický posudek - Dálnice D6, Nové Strašecí – křižovatka s I/27 Úsek Nové Strašecí – Řevničov km 32,000 – 37,550, 11/2016, GeoTec-GS, a.s., vyhodnocující dřívější i aktuální poznatky.

Vzhledem k velmi komplikovanému strukturně-litologickému charakteru permokarbonu zde neexistují žádné větší souvislé hydrogeologické celky, které by mohly být uvažovány jako významnější zdroj pro skupinové zásobování.

Z vodních zdrojů v okolí trasy dominují mělké kopané nebo vrtané studny. Jejich vydatnost kolísá v souladu s rozptylem filtračních parametrů prostředí. Obecně jsou vydatnosti studní malé a omezeně slouží k individuálnímu zásobování, převážně pak pouze k zalévání zahrádek. Podle provedeného hydrogeologického průzkumu jsou podzemní vody citlivé na kontaminační vlivy z povrchu (např. hnojiva). I přes veřejné zásobování obyvatel vodovodem zůstávají u mnoha nemovitostí domovní studny, jako alternativní zdroj vody. Prakticky u každého rodinného domu jsou studny tam, kde byl vodovod zaveden teprve nedávno.

V úseku č. 1, Nové Strašecí – Řevničov, kopíruje projektovaná trasa stávající pozemní komunikaci. Trasa neprochází územím s ochrannými pásmy podzemních ani povrchových vod. Dle provedených průzkumů (zejm. Levá, 2009) nebude mít provoz projektované pozemní komunikace vliv na současný režim podzemních vod. Plánované zářezy většinou jen rozšiřují současné stavební úpravy pro stávající komunikaci a očekávají se jen zanedbatelné přítoky do zářezů/odřezů během stavby. Upozorňuje se na nutnost zabránit kontaminaci životního prostředí během stavby, zejména v blízkosti individuálních zdrojů podzemních vod (jako nejzranitelnější se v tomto ohledu jeví chatová oblast „Bucek“).

Ve sledovaném pásu 500 m od osy projektované komunikace se ve vzdálenosti 300 m JJZ nachází vodohospodářsky významný tok Klíčava (č. h. poř. 1-11-03-045), který pramení v oblasti s místopisným názvem Třtická Lisa a odtéká mělkým širokým zalesněným údolím k JV přes Zelené Dolíky k Novému Strašecí a po zhruba 22 km od prameniště se vlévá do Berounky. Dříve bylo pro tento tok vymezeno III. pásmo hygienické ochrany, které vedlo přes vrch Žalý a trasa jím procházela zhruba mezi km 33,6 – 35,7 (dle Vodohospodářské mapy z r. 1990).

Závěr posudku:

Na základě informací z různých historických etap geologického průzkumu a monitoringu, probíhajících v letech 2002 – 2016, a hodnotících zpráv v rámci procesu EIA, se domníváme, že projektovaný úsek stavby nebude mít během výstavby a v následném provozu negativní dopad na stávající hydrologické a hydrogeologické poměry v dotčené oblasti.

Výše uvedené platí při dodržení stávajícího projektu, podmínek dotčených institucí (dle jejich vydaných vyjádření) a dalších legislativních požadavků spojených se stavebními pracemi a ochranou životního prostředí.

Z hlediska pásem hygienické ochrany vodních zdrojů se v trase rychlostí komunikace stavebního úseku 1 nenachází PHO I ani II. stupně vod.

V blízkosti stavby ochranná pásma vodních zdrojů – Nové Strašecí - OP zřízeno ONV Rakovník - Vod/235/1165/2/84/176 (přijata opatření na ochranu zdroje), Třtice - OP zřízeno ONV Rakovník VOD/235/461/91/53 (záměrem nemůže být ovlivněno).

Hladina podzemní vody by neměla být podle výsledků průzkumu předmětnou stavbou zastižena.

V zájmovém území není CHOPAV.

Na základě odborného hydrogeologického posouzení vlivů záměru na podzemní vody lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že záměr nebude mít významný vliv na podzemní vody v řešené oblasti. Nelze však vyloučit negativní vlivy lokální, soustředěné především na mělké horizonty. Tyto vlivy by mohly být způsobeny narušením koloběhu mělkých zvodní blízkých individuálních zdrojů podzemní vody. Pro minimalizaci těchto vlivů jsou odpovídající technické prostředky. Dále je navržen podrobný plán monitorování podzemních vod s dostatečným počtem pozorovacích objektů a s dostatečnou četností, na jehož základě by bylo možno učinit včasné nápravné a kompenzační opatření při narušení mělkých zvodní. S ohledem na závěry hydrogeologického posouzení a posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní a návrhu monitoringu jsou vlivy na podzemní vody považovány za akceptovatelné.

Vlivy na půdu

Souhlas s umístěním stavby do 50 m od okraje lesa podle lesního zákona vydán rozhodnutím Městského úřadu Rakovník, odborem životního prostředí pro stavbu „Silnice I/16, úsek Nové Strašecí - křižovatka se silnicí I/27“ (Stavby D6 Lubenec obchvat – I. etapa, D6 Řevničov a D6 Nové Strašecí jsou součástí stavby Silnice I/16, úsek Nové Strašecí - křižovatka se silnicí I/27) zn. OŽP 221,2-1692/0,4-126 V/5 dne 26. 1. 2005.

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Přehled požadovaných záborů pro stavbu:

ZPF	Trvalý zábor	% z celkového záboru	Dočasný zábor
třída ochrany	m ²		m ²
I.	13151	4,4	2569

ZPF	Trvalý zábor	% z celkového záboru	Dočasný zábor
třída ochrany	m ²		m ²
II.	38930	13,2	3747
III.	75880	25,7	5455
IV.	86414	29,2	7111
V.	77812	26,3	10325
celkem ZPF	292187	98,9	29207
PUPFL	3382	1,1	549
celkem	295569	100	29756

Vydán MŽP - odbor obecné ochrany přírody a krajiny - čj. 805454/ENV/15 ze dne 13. 11. 2015 (změna 2. souhlasu) souhlas s odnětím ze zemědělského půdního fondu pro stavbu „Obchvat Lubence - 1. etapa“ úseku staničení km 37,550 - 41,750 km - výměra trvalého odnětí ze ZPF činí 28,6325 ha, dočasné odnětí půdy ze ZPF činí 3,2609 ha. Rozsah potřebného odnětí ze ZPF se dále zpřesňuje.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Realizací stavby dojde k trvalému a dočasnému záboru zemědělského půdního fondu.

Trvalý zábor je omezen na optimální minimum, dané technickým návrhem svahů zemního tělesa. Dočasné zábory jsou minimalizovány jen na plochy, které jsou bezpodmínečně nutné pro realizaci stavby (manipulační plochy a pruhy, plochy pro skládky materiálu, zeminy a ornice).

Před zahájením zemních prací budou ornice i podorniční vrstvy odstraněny a uloženy na deponiích pro následné využití. Pro potřeby stavby (ohumusování svahů zemního tělesa) bude využíváno v první řadě podornice, jen chybějící množství bude nahrazeno ornici.

V řešeném území se vyskytují (budou zasaženy) následující BPEJ (K+K průzkum s.r.o. - 11/2006):

BPEJ	půdní typ	třída ochrany	BPEJ	půdní typ	třída ochrany
4.58.00	fluvizem glejová	UI	4.33.11	kambizem eubazická	II
4.30.01	kambizem modální	III	4.20.01	kambizem pelická	III
4.14.00	luvizem modální	I	4.30.11	kambizem eubazická	IV

Vydán MŽP - odbor horninového a půdního prostředí - čj. 2264/660/08 ze dne 12. 8. 2012 souhlas s odnětím ze zemědělského půdního fondu v 2. stavebním úseku staničení

km 37,550 - 41,750 km - výměra trvalého odnětí ze ZPF činí 35,9621 ha, dočasné odnětí půdy ze ZPF na dobu 4 let činí 8,9543 ha, dočasné odnětí půdy ze ZPF na dobu 5 let činí 1,7125 ha. Souhlas udělen za podmínek uvedených v citovaném rozhodnutí.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Zhruba polovina záměru stavby významným způsobem zasahuje do lesních ekosystémů, jež mají povahu hospodářského lesa (dominuje *Picea abies*, dále *Quercus petraea*, *Larix decidua*, *Pinus sylvestris* a *Fagus sylvatica*). Nové silniční těleso se nicméně přimyká k dosavadní silnici R6 a tak je vliv na les minimalizován. Realizací stavby dojde i k trvalému a dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor je omezen na optimální minimum, dané technickým návrhem svahů zemního tělesa. Dočasné zábory jsou minimalizovány jen na plochy, které jsou bezpodmínečně nutné pro realizaci stavby (manipulační plochy a pruhy, plochy pro skládky materiálu, zeminy a ornice).

Aktuální Souhlas o povolení trvalého a dočasného odnětí pozemků určených k funkci lesa vydán Rozhodnutím Krajského úřadu Středočeského kraje pro stavbu R6 Nové Strašecí - Řevničov - I. etapa - dne 28. 4. 2014, čj. 058046/2014/KUSK/OŽP-Mi za podmínek uvedených v uvedeném rozhodnutí.

Vydán MŽP - odbor horninového a půdního prostředí - čj. 989/660/10 ze dne 14. 5. 2010 (3. změna) souhlas s odnětím ze zemědělského půdního fondu v 1. stavebním úseku staniční km 37,550 - 41,750 km - výměra trvalého odnětí ze ZPF činí 6,1678 ha, dočasné odnětí půdy ze ZPF na dobu 4 let činí 0,8258 ha, dočasné odnětí půdy ze ZPF na dobu 5 let činí 3,0454 ha. Souhlas udělen za podmínek uvedených v citovaném závazném stanovisku.

Ve všech hodnocených stavbách D6 je v příslušných DSP řešeno nakládání s ornici, podorniční vrstvou i podložními vrstvami při realizaci záměru.

Na základě výše uvedených podkladů (souhlasů příslušného orgánu ochrany zemědělského půdního fondu (MŽP), a souhlasů povolení trvalého a dočasného odnětí pozemků určených k funkci lesa), a podmínek uvedených v nich, lze hodnotit vliv záměru na půdu jako akceptovatelný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

V jednotlivých úsecích posuzovaných staveb proběhla v minulých letech řada biologických průzkumů, které byly zohledněny v následných materiálech.

Na celé trase D6 - Nové Strašecí - Olšová vrata v současné době probíhá Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“. V současnosti je k dispozici průběžná zpráva (8/2016, Mgr. David Fischer). Předmětem průzkumu je botanický průzkum, entomologický průzkum, astakologický průzkum, ichtyologický průzkum, batrachologický průzkum, herpetologický průzkum, ornitologický průzkum, savci, letouni, průzkum zaměřený na vydrů říční, průzkumy zaměřené na středně velké a velké savce. Součástí je Analýza stávajících biologických studií pro plánování výstavby dálnice D6.

Plánovaná přeložka silnice D6 je situována v území poměrně bohatém na přirozené a polopřirozené ekosystémy. Přestože je vedena převážně po zemědělské půdě, není možné střetu se zájmy ochrany přírody úplně zabránit. Několik přírodních biotopů (VKP, prvků ÚSES) bude narušeno přímo v důsledku stavební činnosti. Další lokality mohou být později poškozovány v důsledku provozu na komunikaci. Hlavním negativním vlivem na funkci ekosystému v krajině je snížení migrační propustnosti.

Přes zřejmý negativní dopad plánované stavby je možné považovat – pod podmínkou realizace všech technických (dostatečné dimenzování propustků, stavba ochranných plotů, atd.), kompenzačních a rekultivačních opatření a opatření týkajících se managementu ochrany přírody - hodnocený investiční záměr z pohledu ochrany přírodního prostředí za akceptovatelný.

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Původní biologický průzkum byl uskutečněn v rámci dokumentace EIA (1998-1999). V dalších letech na tomto úseku proběhlo několik biologických průzkumů - mimo jiné: Monitoring vybraných taxonů bioty na trase nové silnice R6 v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary, Dušek, J. & Marhoul, P. (2010); Mapování výskytu obojživelníků na významných lokalitách podél komunikace R6 (křižovatka I/27 – Olšová Vrata), Pravec, M. (2013);

Trasa stavby D6 Lubenec – obchvat, I. etapa je vedena převážně po zemědělské půdě a v extravilánu obce, přesto se jedná v území poměrně bohaté na přirozené a polopřirozené ekosystémy.

V trase ani v nejbližším okolí nebylo vyhlášeno žádné nové chráněné území včetně území NATURA. Biologické průzkumy v minulých letech prokázaly výskyt několika chráněných druhů, na které byla Ústeckým krajem vydaná výjimka dle § 56 zákona 114/1992 Sb., včetně kompenzačních opatření v duchu podmínek stanoviska EIA.

Výjimka ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů chráněných dle § 56 zákona 114/1992 Sb. - vydaná - Agentura ochrany přírody a krajiny, Správa chráněné krajinné oblasti České Středohoří zn. 00024/CS/2007 ze dne 28. 2. 2007: zmije obecná (*Vepera berus*), smil písečný (*Helichrysum arenaium*), zevar nejmenší (*Sparganium minimum*), čolek obecný (*Triturus vulgaris*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), krahujec obecný (*Accipiter nisus*), křepelka polní (*Coturnix coturnix*), kulíšek nejmenší (*Glaucidium passerinum*), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*), žluva hajní (*Oriolus oriolus*) a křeček polní (*Cricetus cricetus*). Výjimka byla vydána za podmínek uvedených v citovaném rozhodnutí.

Výjimka ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů chráněných dle § 50 zákona 114/1992 Sb. - vydaná KÚ Ústeckého kraje čj. 2057/ZPZ/2011-7/ZD-425 ze dne 1. 3. 2012: skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), čolek horský (*Mesotriton syn. Trituris alpestris*), vydra říční (*Lutra lutra*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*). Výjimka byla vydána za podmínek uvedených v citovaném rozhodnutí.

Ochrana promítnuta do DSP.

Pokud Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“ ukáže možné ovlivnění dalších chráněných druhů

flory a fauny bude požádáno o rozšíření výjimky ze základních ochranných podmínek chráněných druhů.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Původní biologický průzkum byl uskutečněn v rámci dokumentace EIA (1998-1999). V dalších letech na tomto úseku proběhlo několik biologických průzkumů - mimo jiné: Monitoring vybraných taxonů bioty na trase nové silnice R6 v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary, Dušek, J. & Marhoul, P. (2010); Biologický průzkum R6 Nové Strašecí – křižovatka I/27, Pravec, M. (2013); průzkum modráška bahenního podél trasy R6 v úseku Nové Strašecí – křižovatka I/27 (2014);

Trasa stavby D6 Řevničov, obchvat, je na katastru Krušovic severně od obytné zástavby, na katastru Řevničova převážně ve volné krajině po zemědělské půdě. V trase se nacházejí některá níže uvedená významná krajinná společenstva.

V trase ani v nejbližším okolí nebylo vyhlášeno žádné nové chráněné území včetně území NATURA. Biologické průzkumy v letech 2006 a 2012 prokázaly výskyt několika chráněných druhů, na které byla Středočeským krajem vydaná výjimka dle § 56 zákona 114/1992 Sb., včetně kompenzačních opatření v duchu podmínek stanoviska EIA.

Rozhodnutím Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 24.5.2013 č.j. 047536/2013/KUSK byla vydána výjimka z ochranných podmínek chráněných druhů živočichů a rostlin v souvislosti se stavbou - výstavba silnice R6 - obchvat Řevničova - dle zákona 114/1992 Sb. v platném znění - následujících chráněných druhů živočichů - ropucha zelená (*Bufo viridis*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), tuhák obecný (*Lanius collurio*); následujících zvláště chráněných druhů rostlin - úpolín evropský (*Trolius altissimus*) – za v rozhodnutí stanovených podmínek.

Ochrana promítnuta do DSP.

Dojde k zásahu do několika ekologicky významných krajinných prvků a ekologicky významných krajinných společenstev.

EVKP 290 komplex rašelinných a slatinných luk v širší pramenné nivě Louštínského potoka.

EVKP 289 opuštěné pastviny s bylinnými a keřovými porosty v pramenné části vodoteče.

EVLS 190 travinná společenstva a ovocná výsadba podél komunikace jižně od Řevničova.

EVKP 178 lada, křoviny a lesík v nivě potoka SV od Krušovic.

Všechny střety jsou minimalizovány, Louštínský potok bude překonán dostatečně širokým mostním objektem, EVKP 178 je křížen vysokým a dlouhým mostem.

Pokud Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“ ukáže možné ovlivnění dalších chráněných druhů flory a fauny bude požádáno o rozšíření výjimky ze základních ochranných podmínek chráněných druhů.

Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov

Původní biologický průzkum byl uskutečněn v rámci dokumentace EIA (1998-1999). V dalších letech na tomto úseku proběhlo několik biologických průzkumů - mimo jiné: Monitoring vybraných taxonů bioty na trase nové silnice R6 v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary, Dušek, J. & Marhoul, P. (2010); Biologické hodnocení v koridoru budoucí silnice R6 Nové Strašecí – Křižovatka I/27, Stavební úsek 1 (Nové Strašecí – Řevničov), Pravec, M. (2013); průzkum modráška bahenního podél trasy R6 v úseku Nové Strašecí – křižovatka I/27 (2014);

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov v trase od Nového Strašecí k Řevničovu sleduje v první a převažující části stávající silnici I/6 v lesních ekosystémech, jež mají povahu hospodářského lesa. V konci úseku navazuje na stavbu D6 Řevničov obchvat ve volné krajině po zemědělské půdě.

V trase ani v nejbližším okolí předmětné stavby nebylo vyhlášeno žádné nové chráněné území včetně území NATURA. Biologické průzkumy v minulých letech prokázaly výskyt několika chráněných druhů, na které byla Středočeským krajem vydaná výjimka dle § 56 zákona 114/1992 Sb., včetně kompenzačních opatření v duchu podmínek stanoviska EIA.

Rozhodnutím Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 24.5.2013 č.j. 047536/2013/KUSK byla vydána výjimka z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin v souvislosti se stavbou - výstavba silnice R6 - Nové Strašecí - Řevničov - dle zákona 114/1992 Sb. v platném znění - následujících zvláště chráněných druhů živočichů: - následujících chráněných druhů živočichů - ropucha zelená (*Bufo viridis*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), užovka obojková (*Natrix natrix*), bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), ťuhák obecný (*Lanius collurio*); následujících zvláště chráněných druhů rostlin - úpolín evropský (*Trollius altissimus*) – za v rozhodnutí stanovených podmínek.

Mimo to Rozhodnutím Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 13.11.2014 č.j. 147399/2014/KUSK byla vydána výjimka z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin v souvislosti se stavbou - silnice R6 Nové Strašecí - křižovatka I/27 pro úsek - Nové Strašecí - Řevničov - dle zákona 114/1992 Sb. v platném znění pro modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*) – za v rozhodnutí stanovených podmínek.

Ochrana promítnuta do DSP.

Pokud Revizní biologický průzkum Stavebních úseků „R6, Nové Strašecí – I/27“, a „R6, křižovatka I/27 – Olšová vrata“ ukáže možné ovlivnění dalších chráněných druhů flory a fauny bude požádáno o rozšíření výjimky ze základních ochranných podmínek chráněných druhů.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že vlivy na faunu, flóru a ekosystémy považovány za akceptovatelné při respektování opatření uvedených v příslušných DSP pro jednotlivé stavby a respektování v realizaci záměru podmínek vydaných příslušnými orgány ochrany přírody a stanovených v obecně závazných právních předpisech.

vlivy na chráněné části přírody

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

V prostoru zájmového území stavby se nenachází žádné zvláště chráněné území z kategorie národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka a přírodní památka ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Nejbližší ptačí oblastí jsou Doupovské hory ve vzdálenosti 6,6 km od stavby.

Nejbližší EVL je Jezerský vrch (CZ0410018) cca 1,05 km od stavby a Hradiště (CZ0414127) ve vzdálenosti 6,7 km od stavby.

Nejbližší je maloplošně chráněným územím je přírodní rezervace Blatenský svah (jedná se o zbytky starého suťového porostu na žulovém podkladu, smíšený les s až 200 let starými stromy) cca 3,1 km od stavby, a přírodní rezervace Valeč ve vzdálenosti 5,9 km od stavby.

Přírodní park - Horní Střela, hranice vzdálená od konce záměru 0,85 km.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

V prostoru zájmového území stavby se nenachází žádné zvláště chráněné území z kategorie národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka a přírodní památka ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

CHKO Křivoklátsko - hranice cca 3,0 km od stavby je chráněné území v Česku, které bylo vyhlášeno v roce 1978 na rozloze 628 km² za účelem ochrany původního krajinného vzhledu včetně mimořádně cenných přírodních lokalit.

Ptačí oblast Křivoklátsko - hranice cca 3,0 km jižně od stavby.

Biosférická rezervace Křivoklátsko - hranice cca 3,0 km jižně od stavby. Roku 1977 se Křivoklátsko pro svůj význam stalo biosférickou rezervací UNESCO.

EVL - Prameny Klíčavy - hranice cca 3,1 km jižně od stavby.

Přírodní rezervace „V bahnách“ - cca 2,4 km východně od stavby - je nevelký mokřad, rašelinná louka s bohatou květenou a společenstvy slatin.

Stavba se ve východní části dotýká Přírodního parku Džbán.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

V prostoru zájmového území stavby se nenachází žádné zvláště chráněné území z kategorie národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka a přírodní památka ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Nejbližší položeným maloplošným chráněným územím je přírodní rezervace „V Bahnách“, která leží cca 1,1 km severně od trasy, v k.ú. Třtice.

Stavba v severní části téměř v celé trase hraničí s Přírodním parkem Džbán.

Hranice CHKO Křivoklátsko je 2 km jižně od záměru.

Ptačí oblast Křivoklátsko - hranice cca 2 km jižně od stavby.

Biosférická rezervace Křivoklátsko - hranice cca 2 km jižně od stavby. Roku 1977 se Křivoklátsko pro svůj význam stalo biosférickou rezervací UNESCO

EVL - Prameny Klíčavy - hranice cca 2 km jižně od stavby.

Na základě výše uvedeného se příslušný úřad ztotožňuje s tím, že vlivy na chráněné části přírody - CHKO, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka a přírodní památka, realizací záměru posuzovaných staveb na D6 nenastávají.

Vliv na lokality Natura 2000

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

V zájmovém území posuzované stavby se nenachází žádná lokalita zařazená do soustavy NATURA 2000.

Nejbližší ptačí oblastí jsou Doupovské hory ve vzdálenosti 6,6 km od stavby.

Nejbližší EVL je Jezerský vrch (CZ0410018) cca 1,05 km od stavby a Hradiště (CZ0414127) ve vzdálenosti 6,7 km od stavby.

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Stavba R6 v úseku křižovatka I/27 - Karlovy Vary“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona 114/1992 Sb. - Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí ze dne 28. 7. 2014 čj. 2673/ZPZ/2014N-2086: Záměr „Stavba R6 v úseku křižovatka I/27 - Karlovy Vary“ nebude mít v části zasahující do Ústeckého kraje, mimo trasu Lubenec - Bošov, samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na před ochrany jednotlivých evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Nařízení vlády č. 73/2016, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, neznamená změnu oproti stavu, z něhož stanovisko vycházelo.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

V zájmovém území posuzované stavby se nenachází žádná lokalita zařazená do soustavy NATURA 2000.

Nejbližší ptačí oblasti je Ptačí oblast Křivoklátsko - hranice cca 3,0 km jižně od stavby.

Nejbližší evropsky významná lokalita je EVL - Prameny Klíčavy - hranice cca 3,1 km jižně od stavby.

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Stavba R6 - úsek Nové Strašecí - křižovatka s I/27“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona 114/1992 Sb. - Agentura ochrany přírody a krajiny, Správa chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko ze dne 10. 10. 2013 čj. 10620/KV/2013-002: Správa CHKO Křivoklátsko podle ustanovení § 45i zákona vylučuje významný vliv záměru

na příznivý stav předmětu ochrany nebo na celistvost evropsky významných lokalit a Ptačí oblasti.

Nařízení vlády č. 73/2016, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, neznamená změnu oproti stavu, z něhož stanovisko vycházelo.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

V zájmovém území posuzované stavby se nenachází žádná lokalita zařazená do soustavy NATURA 2000.

Nejbližší ptačí oblast je Ptačí oblast Křivoklátsko - hranice cca 2 km jižně od stavby.

Nejbližší evropsky významná lokalita je EVL - Prameny Klíčavy - hranice cca 2 km jižně od stavby.

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Stavba R6 - úsek Nové Strašecí - křižovatka s I/27“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona 114/1992 Sb. - Agentura ochrany přírody a krajiny, Správa chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko ze dne 10. 10. 2013 čj. 10620/KV/2013-002: Správa CHKO Křivoklátsko podle ustanovení § 45i zákona vylučuje významný vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo na celistvost evropsky významných lokalit a Ptačí oblasti.

Nařízení vlády č. 73/2016, kterým se mění nařízení vlády č. 318/2013 Sb., o stanovení národního seznamu evropsky významných lokalit, neznamená změnu oproti stavu, z něhož stanovisko vycházelo.

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že na základě aktuálního znění platných právních předpisů včetně seznamu evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a na základě příslušných vydaných vyjádření lze konstatovat, že významné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000 realizací a provozem dle záměru nenastanou.

Vliv na ÚSES

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Navrhovaná stavba kříží prvky ÚSES:

Funkční lokální biokoridor LK1 – Blšanka v km 78,1 – zahrnuje tok a nivu Blšanky s doprovodnou zelení. V km 78,1 bude provedena úprava koryta – navazující část koryta nebude dotčena.

Funkční lokální biokoridor LK1 – Blšanka v km 76,15 - v km 76,02 bude rovněž provedena úprava koryta – zde dojde k zúžení biokoridoru a je tedy pravděpodobné, že dojde k negativnímu ovlivnění.

Další možné dotčené prvky ÚSES:

Funkční lokální biokoridor LK 11 - „Přes Ležky“ - lokální biokoridor vodních a mokřadních společenstev s vloženým biocentrem LC16 - „Olšina“ - nebude stavbou dotčen.

Funkční lokální biocentrum LC4 - „Stráně nad Blšankou v Lubenci“ - zapojený porost vzrostlých stromů na jižně orientovaném svahu a jižně skloněné přepásané louky s bohatou skladbou druhově blízkých společenstev. Pravděpodobnost ovlivnění realizací stavby a následným provozem není vysoká.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Stavba není v kontaktu s žádným vyhlášeným prvkem ÚSES.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov kříží jediný prvek ÚSES - mostním objektem SO 1 201 Most na R6 přes lesní cestu a biokoridor v km 34,100, jde o regionální biokoridor RBK 1113 (V Bahnách – Prameny Klíčavy).

Přemostění – polní cesta + biokoridor v km 34,100. V DUR je navržen most o 3 polích. Délka mostu činí 62,3 m s rozpětími jednotlivých polí 16+20+16 m. Světlá výška mostního objektu je cca 8 m.

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že významné negativní vlivy na prvky ÚSES dle záměru posuzovaných staveb na D6 nenastanou.

Vliv na migrační koridory

Průzkumy provedeny se zaměřením na velké savce - především na losa evropského, jelena lesního, medvěda hnědého, vlka obecného a rysa ostrovida a dále i s ohledem na ostatní faunu.

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Mimo migračně významná území

Prostupnost řešena mostními objekty a propustky.

Mosty	délka přemostění m	výška nad terénem m
Most přes Blšanku v km 76,020	118,20	12,80 – 13,20
Most přes Blšanku v km 78,160	118,50	7,0 – 10,5
Most přes silnici III/00614 v km 76.213	10,520	~6,20
Most přes odvodňovací příkop v km 77.834	5,80	14,4
Nadjezd přeložky silnice I/6 (ve výhledu II/606) v km 75,201	46,158	~ 6,9

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Mimo migračně významná území

Prostupnost řešena mostními objekty a propustky.

Mosty	délka m	přemostění	výška nad terénem m
Most přes potok v km 37,940	13,43		4,30
Most přes rokli v km 40,760	177,6		25,5
Most na silnici I/6 v MÚK Řevničov	83,30		8,65
Most na přeložce silnice I/6 v km 1,010	76,50		11,0
Most na D6 přes silnici I/6 v km 40,300	17,25		10,0
Most na D6 přes silnici I/6 v km 41,565	23,73		12,34
Most na polní cestě v km 38,710	55,70		6,80

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Dálkový migrační koridor - 1198

Stavba prochází v podstatné části migračně významným územím

Řešeno především mostními objekty

Mosty	Délka přemostění m	Výška mostu nad terénem m
Most na R6 přes lesní cestu a biokoridor v km 34,100	50,80	7,50 – 9,70
Most na R6 přes polní cestu v km 36,460	13,50	8,2
Most na silnici II/606 přes R6 v km 32,837	101,85	7,79
Most na silnici III/2372 přes R6 v km 35,866	65,90	7,286
Most na II/606 přes lesní cestu a biokoridor v km 2,534	62,30	~7,0

dále propustky pod dálnicí.

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že migrační prostupnost území je řešena dostupnými technickými prostředky, významné negativní vlivy dle záměru nenastanou, a celkově lze vliv považovat za akceptovatelný.

Vlivy na dřeviny rostoucí mimo les

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Dendrologický průzkum proveden v několika etapách. Po úpravách trasy obchvatu byla problematika dřevin dále řešena a upřesněna v rámci Dendrologického průzkumu (AQUAGEN s.r.o., 2016).

Vegetační úpravy a náhradní výsadby na tomto úseku jsou podrobně řešeny v rámci zpracování DSP (SUDOP, 2012).

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Dřeviny byly již podrobně řešené v dokumentaci EIA jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27“, stanovisko MŽP souhlasené zde dne 12. 4. 2001, č.j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o. Další dendrologický průzkum byl proveden v roce 2007. Další zpřesňování probíhá.

Vegetační úpravy a náhradní výsadby na tomto úseku jsou podrobně řešeny v rámci zpracování DSP (VPÚ DECO PRAHA a.s., 2006, 2015).

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Dřeviny byly již podrobně řešené v dokumentaci EIA jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27“, stanovisko MŽP souhlasené zde dne 12. 4. 2001, č.j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o. V rámci DSP byla provedená na úseku Nové Strašecí – Řevničov „Aktualizace kácení mimolesní zeleně“ (SUDOP, 2014).

Vegetační úpravy a náhradní výsadby na tomto úseku jsou podrobně řešeny v rámci zpracování DSP (Sdružení SUDOP GROUP, 2014).

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že vlivy na dřeviny rostoucí mimo les jsou sice významné, jsou však kompenzovány náhradními výsadbami a vegetačními úpravami, takže celkově lze považovat vliv za akceptovatelný.

Vlivy na biologickou rozmanitost

S ohledem na výše uvedené z hlediska vlivů na floru, faunu a ekosystémy lze pro jednotlivé hodnocené stavby D6 konstatovat, že nedojde k významnému snížení druhové rozmanitosti v řešených úsecích. Jako problémové lze považovat především úseky, kde dochází ke křížení s biokoridory, ke křížení s vodními toky, k přeložkám vodotečí, příp. k částečným zásahům do ekologicky významných lokalit. Všechny tyto případné střety jsou řešeny v DSP jednotlivých staveb odpovídajícími technickými prostředky k snížení případných vlivů. Stejně je řešena i migrační prostupnost území. Druhová rozmanitost území je posílena výsadbou zeleně okolních ploch podle prostorových možností a technických podmínek.

V období výstavby zcela jistě dojde přechodně k snížení úrovně biologické rozmanitosti, po dokončení technických prací však dojde k její obnově s postupným zapojením nových prvků realizovaných v rámci stavby.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry vyhodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy a s ohledem na výše uvedené souhlasí se závěrem, že vlivy záměru na biologickou rozmanitost budou při splnění opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí málo významné a tedy akceptovatelné.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměr (Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa, Stavba D6 Řevničov a Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov) není ve střetu s žádným chráněným ložiskem nerostných surovin, dobývacím prostorem nebo poddolovaným územím. V případě obchvatu Lubence, obchvatu Řevničova i úseku Nové Strašecí - Řevničov, se nevyskytují v trase stavby žádné významné geologické lokality. Obecně realizací záměru dochází k násypům a zářezům ve stávajícím horninovém prostředí.

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

V případě obchvatu Lubence stavba z části zasahuje do průzkumného území Čertovka (ID – 160004 - zvláštní zásahy do zemské kůry - Správa úložišť radioaktivních odpadů, Praha – s platností do 31. 12. 2016 – je předpoklad prodloužení platnosti) – není v konfliktu s předmětným záměrem.

V případě ochvatu Lubence se v trase stavby nevyskytují žádné svahové nestability.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Stavba se nachází v středočeském permokarbonu a do Kladensko-rakovnické pánve. Předkvartérní podloží je v zájmovém území reprezentované horninami svrchního karbonu, a to především jílovci a prachovci, méně i pískovci a arkózovými pískovci, lokálně i slepenci. Geologické vrstvy jsou tektonicky porušené ve směru přibližně SZ-JV. Jednotlivé kry byly poté vertikálně vyzdviženy nebo zaklesnuty.

Kvartérní pokryvné zeminy jsou tvořeny především deluviálními sedimenty závislými na typu horniny, na kterou je vázán jejich výskyt. Proto jejich strukturní charakter je velmi rozmanitý od písčitých hlín a písčitých jílů přes jíly (F3 až F6), písčité zeminy (S3 až S5) až po štěrkové zeminy (G3 až G4). Fluviální sedimenty recentních údolí jsou holocenního stáří většinou se svrchním jemnozrnným patrem (místně vyvinuty bahnitě polohy s určitým podílem tlející organické hmoty) v podloží s písčitou facií. Lokálně jsou na bázi vyvinuty štěrkovité sedimenty.

V případě stavby D6 Řevničov stavba prochází územím svahových nestabilit nebo tyto jsou v blízkosti:

ID	typ		aktivita	stav	sanace	popis	situace vůči stavbě
720	Krušovice	plošný	potenciální	suchý	nesanováno	staré sesuvné území, rozbrázděno erozními rýhami a	stavba prochází

ID	typ		aktivita	stav	sanace	popis	situace vůči stavbě
						drobnými zátrhy a starými akumulacemi	
8932	Krušovice	plošný	potenciální	zamokřený	nesanováno		stavba prochází
8931	Krušovice	plošný	potenciální	suchý	nesanováno		stavba prochází
756	Krušovice	plošný	potenciální	suchý	zemní úpravy svahu	sesuv v roce 1941 délka 100 m, šířka 40 m	mimo stavbu
757	Krušovice	bodový	potenciální	suchý	zemní úpravy svahu	podmáčení jílovitého pokryvu šířka 3 m, délka 4 m	mimo stavbu
758	Krušovice	bodový	potenciální	suchý	zemní úpravy svahu	podmáčení jílovitého pokryvu 8 x 6 m	mimo stavbu
3930	Krušovice	bodový	aktivní	suchý	nesanováno		V blízkosti přeložky budoucí II/606
719	Krušovice	bodový	aktivní	suchý	nesanováno		mimo stavbu

Zpracován Souhrnný hydrogeologický posudek - Dálnice D6, Nové Strašecí – křižovatka s I/27 Úsek Řevničov km 32,000 – 37,550, (11/2016, GeoTec-GS, a.s.), vyhodnocující dřívější i aktuální poznatky.

Svahové nestability v rámci stavby jsou průběžně monitorovány.

Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov

Zpracován Souhrnný hydrogeologický posudek - Dálnice D6, Nové Strašecí – křižovatka s I/27 Úsek Řevničov obchvat - km 37,550 – 41,750, 11/2016, GeoTec-GS, a.s., vyhodnocující dřívější i aktuální poznatky.

Geologicky trasa přeložky spadá do Barrandiensko-tepelské oblasti Českého masivu, do území Středočeského permokarbonu a do Kladensko-rakovnické pánve.

Předkvartérní podloží je v zájmovém území reprezentované horninami svrchního karbonu, a to především jílovci a prachovci, méně i pískovci a arkózovými pískovci,

lokálně i slepenci. Geologické vrstvy jsou tektonicky porušené ve směru přibližně SZ-JV. Jednotlivé kry byly poté vertikálně vyzdviženy nebo zaklesnuty.

Kvartérní pokryvné zeminy jsou tvořeny především deluviálními sedimenty závislými na typu horniny, na kterou je vázán jejich výskyt. Proto jejich strukturní charakter je velmi rozmanitý od písčitých hlín a písčitých jílu přes jíly (F3 až F6), písčité zeminy (S3 až S5) až po štěrkové zeminy (G3 až G4). Fluviální sedimenty recentních údolí jsou holocenního stáří většinou se svrchním jemnozrnným patrem (místně vyvinuty bahnitě polohy s určitým podílem tlející organické hmoty) v podloží s písčitou facií. Lokálně jsou na bázi vyvinuty štěrkovité sedimenty.

V případě D6 Nové Strašecí - Řevničov se v trase stavby nevyskytují žádné svahové nestability.

S ohledem na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že vlivy na horninové prostředí jsou akceptovatelné. Případné vlivy na svahové nestability v Krušovicích jsou ošetřeny technickým řešením v rámci DSP R6 Řevničov, obchvat - VPÚ DECO PRAHA a.s. (2006), včetně dodatku (2008) s tím, že svahové nestability jsou v současnosti monitorovány a budou předmětem monitoringu jak po dobu výstavby, tak při provozu předmětného úseku. I když se provedenými studii je předpokládáno, že realizací dojde ke zlepšení stávajícího stavu je nutno tomuto segmentu věnovat zvláštní pozornost.

Vlivy na krajinný ráz

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

Stavba je situována ve zvlněném až pahorkovitém území v rozsahu nadmořských výšek 350 – 420 m. Větší část území je zemědělsky obdělávána, malá část je zalesněna.

Stavba bude mít výrazný vliv na strukturu a funkční využití území. Velký vliv bude mít zejména na dopravu. Výrazně poklesne dopravní zatížení na současné silnici I/6. Ta bude převedena do silnic II třídy s označením II/606. Vzhledem k přítomnosti mimoúrovňové křižovatky Lubenec lze očekávat částečné zvýšení dopravy na silnici II/226 Žlutice – Podbořany. Na silnicích III třídy směr Libyně a Řepany se vliv stavby v provozu nijak neprojeví.

Rychlost a kvalita dopravního spojení ovlivní pozitivně rozvoj okolního území. Stavba nemá významný negativní vliv na estetiku a kvalitu území, nemění současný krajinný ráz. Obsahuje (kromě volby trasy a její základní geometrie, respektující současné podmínky) řadu opatření, která možné vlivy eliminují a začleňují dílo do krajiny. Stavba neznehodnotí krajinu ani z hlediska rekreačního využití. Naopak možnosti rekreace a turistiky přiblíží rychlé dopravní spojení většímu okruhu zájemců. Způsob využití přilehlého, většinou zemědělsky obdělávaného území, nebude nijak výrazně ovlivněn.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Stavba 2. úseku je situována ve zvlněném až pahorkovitém území v rozsahu nadmořských výšek 380 – 455 m. Větší část území je zemědělsky obdělávána, jen malá část je na lesních pozemcích.

Území jižně od Řevničova

Hodnoty přírodní charakteristiky krajinného rázu se uplatňují v krajinném rázu nejvýrazněji a jsou hodnoceny jako pozitivní. Kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu jsou méně výrazné. Trasa probíhá polním územím v úrovni stávajícího terénu nebo na nízkém násypu v téměř přímém směru východ - západ. Součástí tohoto úseku je MÚK jižně od Řevničova a některá další komunikační křížení řešených nadjezdy a křížení s Louštínským potokem řešeného mostkem. Do tohoto hodnoceného úseku také spadá přeložka napojení silnice 1/16. Dále niveleta komunikace klesá ve směru na Krušovice. Vliv stavby v podobě záboru zemědělské půdy ve formě polí a luk nacházejících se v navrhované trase bude znamenat střední vliv na přírodní hodnotu krajinného rázu. Vliv na kulturní a historické hodnoty nebude žádný.

Prostorové, vizuálně vnímatelné vztahy a estetické uplatnění navrhované stavby Prostorově bude silnice v daném úseku vnímána s ohledem na měřítko okolních staveb jako nový a velmi výrazný prvek působící svou zejména linií a dimenzí cizorodě. Z hlediska estetického uplatnění platí podobně jako v předchozím úseku komunikace, že je ceněna zejména snaha návrhu o její maximální splynutí s původním prostředím návrhem vegetačních úprav v podobě osázení svahů zářezů a násypů a minimalizaci betonových objektů.

Krušovice a okolí

Hodnocení přítomnosti charakteristik krajinného rázu a jejich ovlivnění navrhovanou stavbou Hodnoty přírodní charakteristiky se uplatňují výrazně v krajinném rázu. Důvodem je lokalita kopce „Amálie“ a celková členitost terénu území obce. Přírodní hodnoty jsou hodnoceny jako pozitivní. Kulturní a historické charakteristiky krajinného rázu jsou v tomto prostoru výraznější v důsledku existence areálu zámku, domu malíře V. Rabase a některých dalších architektonicky významných objektů (např. škola). Trasa komunikace přichází ve směru od Řevničova a pokračuje ve směru východ - západ. Trasa prochází v násypu severně od domu malíře V. Rabase, pokračuje přemostěním údolí jednoho z pramenů Krušovického potoka na východní okraji obce. Jedná se o nejdelší přemostění z celé hodnocené stavby silnice 1/6. Délka přemostění činí 3x50 m při výšce až 22 m. Dále trasa bude pokračovat zářezem po úbočí kopce „Amálie“, který postupně přechází v násyp. Niveleta navrhované silnice klesá v celé délce tohoto úseku až do nivy Červeného potoka, který překračuje mostem. Současně bude provedeno křížení stávající silnice 1/6 (budoucí 11/606) a to jednak východně od obce Hořesedly a potom západně od obce před překřížením Červeného potoka.

Vliv stavby v podobě záboru polí, sadů a luk nacházejících se v navrhované trase včetně zásahu do svahových partií kopce „Amálie“ bude znamenat silný vliv stavby na přírodní hodnotu krajinného rázu. Předpokládaný vliv stavby na kulturní a historické hodnoty bude s ohledem na bezprostřední blízkost zástavby obce hodnocen jako střední. Prostorové, vizuálně vnímatelné vztahy a estetické uplatnění navrhované stavby Prostorově bude silnice v daném úseku vnímána s ohledem na měřítko okolních staveb jako nový a velmi výrazný prvek působící svou zejména linií a dimenzí cizorodě. Dominantně bude působit zejména navrhované přemostění.

Z hlediska estetického uplatnění platí podobně jako v předchozím úseku komunikace, že je ceněna zejména snaha návrhu o její maximální splynutí s původním prostředím návrhem vegetačních úprav v podobě osázení svahů zářezů a násypů.

Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov

Hodnoty přírodní charakteristiky krajinného rázu jsou absolutně nejvýraznější a nejsilněji se uplatňují v krajinném rázu a jsou hodnoceny jako pozitivní. Ostatní charakteristiky krajinného rázu jsou nevýrazné. Navrhovaná komunikace vychází z MUK N. Strašecí. Trasa silnice je vedena podél jižního okraje zalesněné lokality „Žalý“ v západním směru mírnými oblouky a výškově klesá společně s úrovní stávajícího terénu. Dále trasa probíhá lesním prostorem „Maxovy obory“, přičemž je snaha udržet návrhovou niveletu v úrovni stávajícího terénu a nevyvolávat terénní úpravy ovlivňující existující přírodní prostředí. Výjimku tvoří některá dílčí vyrovnání terénních nerovností a křížem se stávajícími cestami řešených mimoúrovňově mostky (nadjezdy i podjezdy). Vzhledem k tomu, že trasa nové komunikace 1/6 prostorově sleduje stávající komunikaci, bude vliv stavby v podobě vykácení pruhu lesa nezbytného pro výstavbu silnice znamenat střední vliv na přírodní hodnotu krajinného rázu. Vliv na kulturní a historické hodnoty nebude žádný.

Prostorově trasa sleduje směrově lesní průsek stávající komunikace a výškově je zřejmá pozitivní snaha návrhu o respektování úrovně stávajícího terénu. Z hlediska estetického uplatnění nepřináší stavba do krajiny nové hodnoty a je spíše obecně ceněna snaha návrhu o její splynutí s původním prostředím návrhem vegetačních úprav v podobě doprovodné vegetace vysázené na svazích zářezů a násypů zemního tělesa komunikace a minimalizaci betonových mostních kaskád a jiných betonových objektů.

Vzhledem k tomu, že převážná část záměru je vedena v blízkém kontaktu s lidskými sídly, v silně antropogenizované krajině a že částečně je možno omezit jeho negativní pohledové vjemy výsadbou zeleně, jsou vlivy záměru na krajinný ráz z pohledu příslušného úřadu považovány za akceptovatelné.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

V rámci stavby je nutno provést demolici objektu určeného k bydlení - v k.ú. Ležky na parcele č. 118, č.p. 38 - sloužil původně jako prodejna porcelánu. Dostupnými technickými prostředky nelze zajistit ochranu objektu z hlediska akustické zátěže.

Záměrem nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky. V Lubenci a v Ležkách jsou nemovité kulturní památky dostatečně vzdáleny od vlastní stavby.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Nepočítá se s demolicemi obytných objektů. Záměrem nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky. V Krušovicích a v Řevničově jsou nemovité kulturní památky dostatečně vzdáleny od vlastní stavby.

Stavba D6 Nové Strašecí - Řevničov

Záměrem nebudou dotčeny žádné nemovité kulturní památky. V Novém Strašecí a v Řevničově jsou nemovité kulturní památky dostatečně vzdáleny od vlastní stavby. Nepočítá se s demolicemi obytných objektů.

Příslušný úřad se s ohledem na výše uvedené ztotožňuje s tím, že vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky bude realizací a provazem záměru minimální.

Vlivy na archeologické památky

Základní formou ochrany je tzv. „území s archeologickými nálezy“ (ÚAN). ÚAN I je území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. ÚAN II je území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51-100%. ÚAN III je území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. ÚAN IV je území, kde není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (vytěžené a archeologicky zkoumané plochy).

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

V trase stavby není žádná registrovaná archeologická lokalita.

V trase stavba prochází z části lokalitou ÚAN II - 11-24-15/5 - jádro středověkého a novověkého města, ostatní trasa ÚAN III.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

V trase stavby není žádná registrovaná archeologická lokalita.

V trase stavba prochází z části lokalitou ÚAN II - 12-14-07/1- Krušovice - intravilán obce, ostatní trasa ÚAN III.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

V trase stavby není žádná registrovaná archeologická lokalita.

Trasa neprochází žádnou lokalitou ÚAN I nebo ÚAN II. Celá trasa v ÚAN III.

Posuzovaný záměr staveb na D6 je navržen v území s možným výskytem archeologických nalezišť, kde při provádění zemních prací nelze vyloučit archeologické nálezy. V dostatečném časovém předstihu před zahájením zemních prací bude v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, proveden záchranný archeologický průzkum. V rámci zpracování DSP byl SUDOP PRAHA a.s. zpracován materiál Příprava archeologického průzkumu pro Stavbu D6 - Lubenec - obchvat I. etapa.

Příslušný úřad je toho názoru, že archeologická naleziště budou zákonně ošetřena a vliv záměru na archeologické památky bude minimální.

Přeshraniční vlivy

Nepříznivé přeshraniční vlivy s ohledem na vzdálenost od státní hranice a typ záměru nenastanou.

Příslušný úřad s tímto závěrem s ohledem na charakter záměru a vzdálenost od státní hranice souhlasí.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Současná silnice I/6 (D6) je důležitou komunikací, která je součástí České, ale i evropské silniční sítě. Spojuje Prahu, Karlovy Vary a Cheb, naši republiku opouští na hraničním přechodu Pomezí nad Ohří – Schirnding (ČR – SRN). Umožňuje i propojení mezi Prahou a Jáchymovem, Mariánskými Lázněmi nebo Františkovými Lázněmi. Kromě hraničního přechodu Pomezí je vedena doprava po I/6 i směrem na přechody Vojtanov a Aš. Po komunikaci je veden evropský tah TEN-T E48 Praha – Karlovy Vary, Cheb, Bayreuth, Bamberg, Schweinfurt na E45. Na území SRN je vedena trasa E48 téměř v celé délce v dálničním uspořádání a je propojena s ostatní dálniční sítí. Tak je zajištěno dopravní propojení s důležitými městy jako Würzburg, Nürnberg, Frankfurt, Köln a řadou dalších.

Negativními kumulativními vlivy bude postupující fragmentace krajiny, snížení jejího migračního potenciálu, zábory kvalitní zemědělské půdy, zábory pozemků sloužících k funkci lesa, negativní vlivy na flóru a faunu a negativní vlivy na povrchové a podzemní vody včetně zrychlení odtoku vody z území. Blíže jsou vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí rozvedeny v příslušných kapitolách tohoto stanoviska, přičemž ze závěrů vyhodnocení, které jsou v příslušných kapitolách, vyplývá, že všechny kumulace jsou minimalizovány technickými řešeními záměru včetně navržených dodatečných opatření v příslušných DSP.

V současné době jsou ve čtyřpruhovém směrově rozděleném uspořádání v provozu úseky Praha (D0) - M.Přítočno – Nové Strašecí, Lubenec - Bošov a Karlovy Vary – Sokolov - Jesenice - Cheb v celkové délce 71,838 km.

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa

V případě stavby D6 Lubenec – obchvat, I. etapa se jedná o novostavbu jednoho úseku rychlostní komunikace D6 Praha – Karlovy Vary - Cheb. Jedná se o prostřední úsek na území Ústeckého kraje. Jeho délka je cca 4,9 km, začátek je ve staničení 74,650, konec v km 79,560. a to v nové stopě proti stávající I/6. Stávající silnice I/6 bude se změněným označením a po úpravách ponechána v silniční síti, kde bude plnit svoji funkci, převážně pro regionální a místní dopravu. Její budoucí označení jako silnice II třídy bude II/606. Na obou vzájemných kříženích s hlavní trasou budou provedeny v rámci stavby její přeložky.

V prostoru stavby je v km 76,778 severně od Lubence navržena mimoúrovňová křižovatka Lubenec se silnicí II/226 Žlutice – Podbořany. Tato silnice bude v rámci stavby přeložena a upravena v délce, potřebné pro realizaci křižovatky. Při výstavbě bude využívána provizorní přeložka.

V souvislosti s řešením MÚK Lubenec bude provedena i částečná přeložka silnice III/22610 směr Libyně.

Stavba D6 Řevničov, obchvat

Stavba D6 Řevničov navazuje v km 37,550 na Stavbu Nové Strašení – Řevničov a to v nové stopě proti stávající I/6. Vedení silnice R6 sleduje v principu současnou silnici I/6, kterou 2x kříží. Proto svou přítomností zasáhne stavba i do pozemků, na nichž jsou umístěny silnice, polní cesty vodoteče apod.

Hlavní trasa kříží tok Louštínského potoka.

Spolu s řešením nové trasy silnice D6 je v 2. stavebním úseku řešeno i napojení silnice I/16, která na D6 začíná. Současný stav s křižovatkou v obci Řevničov a průtah I/16 obcí je řešen mimoúrovňovou křižovatkou a novou trasou silnice vedenou v délce cca 1,5 km obchvatem východně od obce.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov v km 32,0 navazuje na již ukončenou výstavbu čtyřpruhově směrově rozdělené komunikace D6 v Novém Strašecí.

V úseku Nové Strašecí – Řevničov je stávající trasa v převážné délce vedena v historické stopě, neprochází žádnou obcí, v převážné délce je vedena lesním úsekem, silnice má nevyhovující parametry, úroňové křižovatky, je zde vysoké riziko střetu se zvěří a protijedoucími vozidly.

Trasa D6 v začátku úseku využívá již dříve vybudovaného polovičního profilu čtyřpruhové komunikace a dále je vedena v souběhu se stávající silnicí I/6. Tato bude přeřazena do silnic II. tříd jako II/606.

Navržená stavba D6 – Obchvat Lubence – I. etapa, D6 Řevničov a D6 Nové Strašecí – Řevničov je koordinována s ostatními stavbami na D6 a přilehlých komunikacích.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil se závěrem, že kumulativní vlivy výše uvedených záměrů budou převážně pozitivní s tím, že negativní kumulativní vlivy jsou dostatečně minimalizovány technickým řešením a stanovenými opatřeními. Realizací záměru dojde k propojení silničního systému, jehož primárním účelem je odvedení dopravy ze zastavěného území obcí, jimiž v současné době prochází. Následkem toho dojde ke snížení hlukové a imisní zátěže hustě zastavěného území a tím také ke snížení negativních vlivů dopravy na veřejné zdraví.

V návaznosti na výše uvedené je možné konstatovat, že žádné vlivy na jednotlivé složky nebyly hodnoceny jako významně negativní. Jako únosné byly hodnoceny vlivy na obyvatelstvo, půdu, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, faunu, flóru a ekosystémy a krajinu, přičemž součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na tyto složky životního prostředí. Vlivy na ostatní složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako nevýznamné. Z celkového pohledu lze vlivy záměru na životní prostředí při splnění opatření (podmínek) tohoto závazného stanoviska považovat za přijatelné a záměr doporučit k realizaci.

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

Technické řešení záměru „Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa“, „Stavba D6 Řevničov, obchvat“ a „Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov“ je z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí v DSP (Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa - Aktualizace DSP, SUDOP a.s., 2016, Stavba D6 Řevničov – DSP, VPÚ DECO PRAHA a.s. (2006), včetně dodatku (2008), a Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov DSP, Sdružení SUDOP GROUP (2014)) odpovídajícím způsobem popsáno a respektuje požadavky na omezení nebo vyloučení negativních vlivů na životní prostředí z provozu i výstavby záměru.

Součástí staveb je vybudování protihlukových stěn, v úsecích, kde je potřeba ochrana chráněného prostoru staveb, v části je pro snížení imisního zatížení hlukem použito tichého povrchu.

Vodohospodářské stavby související se záměrem jsou řešeny tak, aby nedošlo k ohrožení vodních toků, příp. aby došlo ke zlepšení stávajícího stavu.

Technické řešení umožňuje zajistit průchodnost krajiny v řešených úsecích, návaznost prvků ÚSES, a obsahuje vegetační úpravy a náhradní výsadby.

Z hlediska ovzduší - Záměr sám o sobě nepřináší překračování imisních limitů, jeho příspěvek ke stávajícímu imisnímu pozadí je poměrně malý. Dochází ale k vymístění významného imisního zdroje z území z centra obcí.

Po provedení analýzy stavu území a vyhodnocení únosného zatížení jednotlivých složek životního prostředí lze konstatovat, že realizace záměru bude představovat, při minimalizaci negativních vlivů, únosné zatížení území. Nová trasa bude mít významný přínos v oblasti snížení produkce emisí a hlukového zatížení obyvatel žijících podél stávajících silnic v posuzovaném území. Dojde k významnému snížení intenzit dopravy v intravilánech sídel a k jejich celkovému zklidnění.

Při splnění podmínek vymezených v závazném stanovisku nedojde k významnému negativnímu ovlivnění území. Navržená opatření jsou pro daný účel dostatečně účinná.

Příslušný úřad na základě výše uvedeného konstatuje, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání, ve věci znečišťování životního prostředí, popsáno dostatečně a odpovídá standardům Evropské unie. Pro zajištění akceptovatelnosti záměru je ovšem nezbytné realizovat opatření uvedená v příslušných DSP pro jednotlivé stavby hodnocené na D6, opatření uvedená v tomto závazném stanovisku a opatření stanovená zákonnými předpisy.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Záměr je dle předložených podkladů posuzován jednovariantně. Trasy staveb D6 – Obchvat Lubence – I. etapa, D6 Řevničov a D6 Nové Strašecí – Řevničov, včetně souvisejících přeložek dalších komunikací pokud se týká vedení tras, jsou stabilizované a jsou promítnuty do příslušných DSP jednotlivých staveb.

Příslušný úřad tedy uzavírá, že řešení navržené v DSP D6 Lubenec – obchvat – I. etapa, D6 – Řevničov, D6 Nové Strašecí – Řevničov respektuje variantu posouzenou

v původním procesu EIA a je tedy z hlediska dopadu na životní prostředí hodnoceno jako optimální.

Závěrečné shrnutí:

Záměr „D6 obchvaty obcí Řevničov, Lubenec, Krušovice (D6 Lubenec, obchvat; D6 Řevničov, obchvat; D6 Nové Strašecí – Řevničov)“ je prioritním dopravním záměrem dle nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů, ze dne 24. 8. 2016, které nabylo účinnosti dne 12. 9. 2016.

Oznamovatelem bylo požádáno o vydání závazného stanoviska ke stavbám na D6 - D6 Lubenec – obchvat, I. etapa (začátek je ve staničení 74,650, konec v km 79,560), a D6 Řevničov, obchvat (začátek je ve staničení 37,550, konec v km 41,760), D6 Nové Strašecí – Řevničov (začátek je ve staničení 32,000, konec v km 37,550).

V případě stavby D6 Lubenec – obchvat, I. etapa se jedná o stavbu, která byla posouzena v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí dle zák. 244/1992 Sb. vydalo Ministerstvo životního prostředí pro obchvat Lubence (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Karlovy Vary - Olšova vrata“) dne 27. 8. 2000, č.j. NM700/1668/1961/OPVŽP/00 e.o.

V případě stavby D6 Řevničov, obchvat se jedná o stavbu, která byla posouzena v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí dle zák. 244/1992 Sb. vydalo Ministerstvo životního prostředí pro obchvat Řevničova (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27“) dne 12. 4. 2001, č.j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o.

V případě stavby D6 Nové Strašecí – Řevničov se jedná o stavbu, která byla posouzena v procesu EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné stanovisko o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí dle zák. 244/92 Sb. vydalo Ministerstvo životního prostředí pro obchvat Řevničova (jako součást širšího záměru „Silnice I/6 Nové Strašecí - křižovatka s I/27“) dne 12. 4. 2001, č.j. NM700/913/1358/OPVŽP/01 e.o.

Trasy jednotlivých uvedených staveb jsou stabilizovány. Pro všechny tři uvedené stavby byla vydána územní rozhodnutí.

Současná silnice I/6 (D6) je komunikací, která je součástí České, ale i evropské silniční sítě. Spojuje Prahu, Karlovy Vary a Cheb, naši republiku opouští na hraničním přechodu Pomezí nad Ohří – Schirnding (ČR – SRN). Umožňuje i propojení mezi Prahou a Jáchymovem, Mariánskými Lázněmi nebo Františkovými Lázněmi. Kromě hraničního přechodu Pomezí je vedena doprava po I/6 i směrem na přechody Vojtanov a Aš. Po komunikaci je veden evropský tah TEN-T E48 Praha – Karlovy Vary, Cheb, Bayreuth, Bamberg, Schweinfurt na E45. Na území SRN je vedena trasa E48 téměř v celé délce v dálničním uspořádání a je propojena s ostatní dálniční sítí.

Stavba D6 Lubenec – obchvat, I. etapa - Odchýlení dopravy od obce Lubenec bude mít velmi pozitivní dopad na obyvatele obce. Zejména vyloučení těžké nákladní dopravy

a její převedení na přeložku podstatně zmenší vliv hluku a exhalací na obyvatele a vliv vibrací na okolní objekty.

Stavba D6 Řevničov, obchvat - je druhou stavbou ze souboru pěti staveb v úseku Nové Strašecí – hranice Středočeského kraje. Vybudování obchvatu mimo obec Řevničov přinese zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a sníží negativní účinky dopravy na životní prostředí, včetně obce Krušovice.

Stavba D6 Nové Strašecí – Řevničov - Vybudováním přeložky silnice I/6 na trase Nové Strašecí – Řevničov přinese zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a sníží negativní účinky dopravy na životní prostředí. Spolu se stavebním úsekem 2 dojde ke značnému odlehčení dopravy v obcích Řevničov a Krušovice, kterými stávající silnice I/6 přímo prochází.

Pro jednotlivé stavby byly jak v procesu dle zákona 244/1992 Sb., tak v následných přípravných pracích shromážděny řady podrobných odborných studií, včetně případných aktualizací, jejichž výsledky jsou promítnuty do příslušných DSP staveb a představují rozsáhlý komplex informací o vlivu jednotlivých staveb na složky životního prostředí, včetně vlivu na veřejné zdraví.

Poskytnuté oznamovatelem informace o vlivu jednotlivých staveb na veřejné zdraví a jednotlivé složky životního prostředí umožňují vydat závazné stanovisko dle § 23a zákona č. 100/2001 Sb.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné závazné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru při realizaci a v provozu minimalizovány.

Převedení vysokého dopravního zatížení mimo obce představuje významné snížení hlukové a imisní zátěže v sídelních útvarech a snížení vlivů na veřejné zdraví v těchto útvarech.

V místech, kde by byly navrhovanými stavbami překračovány v současnosti platné hlukové limity, jsou navrženy PHS a tichý povrch vozovky dálničního tělesa. Jeden objekt pro trvalé bydlení (Lubenec), kde nelze taková opatření s dostatečnou účinností realizovat, bude vykoupen a demolován. Na základě autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly hlukové příspěvky záměru z hlediska celodenního a spánkového rušení, vlivů na řečové schopnosti a z hlediska AIM shledány akceptovatelné.

Záměr jednotlivých staveb je situován do oblasti, kde nejsou dlouhodobě překračovány platné imisní limity z hlediska kvality ovzduší - s výjimkou stavby D6 - Nové Strašecí - Řevničov, kde je dlouhodobě překračován imisní limit ročních koncentrací benzo(a)pyrenu ve východní části stavby - v Novém Strašecí. V podkladové rozptylové studii ve výhledovém stavu k roku 2035 je zde konzervativně předpokládáno setrvání stávajícího stavu, i když lze reálně možno uvažovat pokles. Realizací a provozem jednotlivých hodnocených staveb na D6 staveb nezpůsobí tedy překračování v současnosti platných imisních limitů. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví imisních koncentrací je konstatováno, že vlivy imisí škodlivin v ovzduší jsou u daných záměrů staveb akceptovatelné.

Záměr může vyvolat změny hladiny podzemních vod u zdrojů v okolí staveb D6. Vybrané objekty byly a jsou předmětem monitoringu a budou monitorovány v průběhu stavby a po dobu min. 3 let od zahájení provozu. Případná nápravná opatření jsou zahrnuta v DSP jednotlivých staveb. Ochrana kvality povrchových vod je zabezpečena odpovídajícími technickými opatřeními, která jsou pro jednotlivé stavby odsouhlasena správci dotčených povodí.

Překračování vodotečí, případně jejich přeložky jsou řešena tak, aby byla zachována funkce toku, prostupnost a to včetně přívalových vod.

Záměr vyžaduje zábor zemědělského půdního fondu a pozemků sloužících funkci lesa a to jak trvalých, tak dočasných. Pro jednotlivé hodnocené stavby D6 je již ošetřeno příslušnými povoleními. V DSP jednotlivých staveb D6 řešeno nakládání s ornici, podorniční vrstvou i podložními vrstvami při realizaci záměru.

Při biologickém průzkumu, který v území jednotlivých staveb dlouhodobě probíhá, byla zjištěna řada zvláště chráněných druhů živočichů a jeden zvláště chráněný druh rostlin, pro něž již byla vydána výjimka z ochranných podmínek. Biologický průzkum nadále probíhá - nově zjištěné poznatky budou reflektovány v přípravě stavby, příp. v žádostech o rozšíření výjimek z ochranných podmínek (u chráněných druhů dle 114/1992 Sb.). U všech zjištěných druhů byly negativní vlivy záměru vyhodnoceny jako přijatelné.

Záměr bude protínat několik biokoridorů, což je dostatečně technicky řešeno přemostěním.

Trasa záměru staveb je vedena mimo zvláště chráněná území a soustavu Natura 2000.

Záměr hodnocených staveb D6 není ve střetu s žádným využívaným ani potenciálním ložiskem nerostných surovin, neprochází poddolovaným územím, ani není ve středu se starými důlními díly. Stavba D6 - Řevničov z části prochází územím svahových nestabilit. I když se realizací záměru předpokládá zlepšení stávajícího stavu, je území soustavně monitorováno a monitoring je navržen i období výstavby a provozu a to až do doby prokázání, že provozovaná nová komunikace negativně neovlivňuje svahové nestability v okolí stavby.

Záměr hodnocených staveb D6 není ve střetu s žádnou kulturní památkou, kterou by mohl prokazatelně ovlivnit.

Posuzovaný záměr je navržen v území s možným výskytem archeologických nalezišť, kde při provádění zemních prací nelze vyloučit archeologické nálezy. Případná archeologická naleziště budou zákonně ošetřena a vliv záměru na archeologické památky bude minimální

Záměr se nachází ve vnitrozemí, žádné vlivy přesahující státní hranice tedy nenastanou.

U záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Pro záměr je proto vydáno souhlasné stanovisko s opatřeními, při jejichž realizaci budou negativní vlivy záměru minimalizovány.

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

Platnost tohoto závazného stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Ing. Miroslav LIBEČAJT
ředitel odboru výkonu státní správy IV
(otisk úředního razítka)

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ing. Radek Mátl, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4
- Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí:

MŽP, OPVIP – Praha