

V Chomutově, dne 15. listopadu 2017
Č.j.: ENV/2017/38371, MZP/2017/530/896
Vyřizuje: Bc. Votoček
Tel.: 267123414

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

I. Výroková část

Název záměru: „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“

Kapacita (rozsah) záměru:

Zkapacitnění stávajícího obchvatu Loun spočívá v rozšíření komunikace o jeden jízdní pás na směrově dělenou čtyřpruhovou kategorii a rekonstrukci dosavadní silnice I/7. Nyní je zde dvoupruhová silnice v kategorii S 11,5, která již kapacitně nevyhovuje. Obchvat Loun byl již v minulosti připraven pro kategorii R 22,5/100 včetně výkupů v trvalém záboru pro toto šířkové uspořádání. Nyní je obchvat Loun nahrazen kategorií R 25,5/100. Délka úseku činí 6130 metrů.

Objekty mimoúrovňových křižovatek (MÚK) a mostních objektů jsou navrženy již pro budoucí čtyřpruhové uspořádání a většina přeložek inženýrských sítí rovněž vyhovuje zkapacitnění.

Stavba zahrnuje:

- dostavbu jednoho jízdního pásu k současné silnici I/7,
- rekonstrukci povrchu, dopravního značení a svodidel na stávající silnici I/7, která bude sloužit jako jeden jízdní pás budoucí silnice R7, rozšíření stávajícího jízdního pásu I/7 na polovinu navrhované kategorii R 25,5/100,
- úpravu mimoúrovňové křižovatky MUK Louny – západ,
- zrušení mimoúrovňové křižovatky MUK Louny – centrum (pouze mimoúrovňové křížení),
- úpravu propustků,
- technická opatření pro dodržení trvalého záboru (gabionové zdi, betonové žlábkové popílkové násypy),
- mostní objekty (dostavba nových mostů do plné kategorie R25,5, rekonstrukce stávajících mostů),
- objekty odvodnění (středová kanalizace, meliorace),
- objekty elektro, objekty telematiky, vegetačních úprav.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:

Kategorie I, bod 9.3 - Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic.

Umístění záměru: kraj: Ústecký
obec: Louny, Postoloprty, Cítoliby, Chlumčany
katastrální území: Louny, Březno u Loun, Cítoliby, Chlumčany u Loun
Záměr „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ je součástí souboru staveb zkapacitnění stávající dvoupruhové silnice I/7 na čtyřpruhovou dálnici D7. Záměr leží v trase současné silnice I/7.

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Chomutov

IČ oznamovatele: 65993390

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

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 9a odst. 1 zákona

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru:

„D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

A. Podmínky pro fázi přípravy

- 1) Zpracovat havarijní řád pro případ úniku ropných látek v průběhu výstavby a provozu.
- 2) V rámci zpracování projektové dokumentace vypracovat Plán organizace výstavby (POV). V něm budou konkretizována opatření na minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí během výstavby. Jedná se především o:
 - návrh na umístění zařízení staveniště provést s ohledem na přírodně cenné lokality a mimo obytnou zástavbu;
 - ochranná opatření u významných zdrojů hluku (kryty, mobilní zástěny, kontrola technického stavu), na základě výsledků aktualizované hlukové studie;
 - vyloučení provádění hlučných prací v noční době od 21,00 do 7,00 hodin;
 - zamezení šíření prašnosti do okolí za suchého počasí kropením a vhodnou manipulací se sypkými materiály, udržování vozovek v bezprašném stavu;
 - kontrolu zabezpečení nákladu na autech, aby nedocházelo k úsypům materiálu během cesty, přepravované sypké stavební hmoty budou v suchých obdobích na korbě nákladních automobilů zaplachtovány nebo budou přepravovány v cisternách;
 - udržování příjezdových komunikací v čistotě;
 - zajištění očisty vozidel před výjezdem z areálu staveniště pro omezení resuspendované prašnosti z povrchu vozovky;
 - upřesnění přepravních tras při dovozu a odvozu materiálu, aby byl minimalizován vliv na obyvatelstvo i přírodu;
 - na vnějším ohrazení stavby bude uveden kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby;
 - obyvatelé nejbližších domů budou v předstihu seznámeni s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
- 3) V úseku komunikace D7 cca km 0.100 – 0.360 navrhnout a realizovat protihlukovou stěnu (PHS), aby zde nedošlo k překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích v noční době. V km cca 0.100 – 0.180 by měla být výška PHS 2 m a v km cca 0.180 – 0.320 je navržena výška 2,5 m, v km 0.320 – 0.360 pak výška 2,0 m.
- 4) V rámci projekčních prací obecně minimalizovat návrh ukládání zúrodnitelných substrátů a navrhování standardních vegetačních úprav. Skalní substrát na svazích zářezů ponechat (v mezích oprávněných požadavků na zajištění dopravně - provozní bezpečnosti a stability svahů) spontánnímu vývoji vegetace, případně provést výsevy speciálních vegetačních směsí zaměřených na podporu biodiverzity.
- 5) Pro výsadbu dřevin navrhovat geograficky a stanovištně odpovídající druhy.
- 6) Navrhnout vhodné řešení protihlukových stěn tak, aby tyto stěny nebyly důvodem zabíjení prolétajících ptáků.

- 7) Při návrhu oplocení respektovat pokud možno tyto zásady:
- Oplocení instalovat v celé délce úseku, a to po obou stranách komunikace.
 - V místech nutného přerušení oplocení (nadjezdy, podjezdy, dálniční mosty, křižovatky apod.) oplocení dovést vždy až k příslušnému objektu tak, aby se živočišné nemohly dostat do oploceného prostoru tělesa komunikace.
 - Propustky vyústit zásadně vně za oplocení (vtok i výtok).
 - Oplocení bude instalováno tak, aby se dala provádět údržba zeleně i za oplocením, tedy vně od komunikace (pás šíře min. 2 m). Oplocení je tak pro živočichy viditelnější a ti do něho při běhu nenarazí v plné rychlosti a nepoškozují ho.
 - Oplocení by mělo být instalováno co nejbližší k tělesu komunikace, tak aby se nově vznikající biotopy nacházely vně oplocení.
- 8) U objektů SO201, SO202 a SO204 ponechat alespoň část podmostí s přírodním povrchem (podobné současnému stavu). Pro diverzifikaci povrchu do podmostí umístit řadu velkých kamenů či kmenů, které usnadní pohyb drobným živočichům.
- 9) Pokud dojde k rozsáhlým zásahům do svahů v úseku stavby mezi sjezdy na Most a Libochovice, cca v km 2,5 – 4,5, ponechat tyto svahy bez navážky a výsadby. Obnaženou horninu nezpevňovat technickými opatřeními, jako jsou sítě, textilie, betonový nástřik atp. Zajištění stability a provozní bezpečnosti řešit pokud možno vytvořením několika teras. Zároveň by bylo vhodné, aby alespoň část stávajících výchozů hornin byla ponechána beze změny.
- 10) Pro úsek od sjezdu na Most a dále na západ (km 0,0 – 2,4) a pro vlastní sjezd na Libochovice dodržovat následující pravidla:
- nezasahovat do svahů zářezu ukládáním zúrodnitelných substrátů a cizorodých materiálů,
 - části uměle vzniklých povrchů ponechat bez osevu, v ostatních případech k osevu používat výhradně osevní směsi s vysokým podílem autochtonních dvouděložných bylin, vyvinuté speciálně pro podporu biodiverzity,
 - nevysazovat dřeviny,
 - nezpevňovat terén geotextiliemi a betonovými nástřiky.
- Výjimky z těchto zásad připustit pouze při ohrožení bezpečnosti a při hrozbě svahové nestability.
- 11) Projekčně rozpracovat návrh migračního profilu v km 0,3 – 1,6, aby dostatečně plnil svou migrační funkci. Návrh zpracovat s ohledem na budoucí možné začlenění jeho prvků do systému ÚSES. Návrh poskytnou dotčeným obcím a orgánu územního plánování k využití při tvorbě a aktualizaci územně plánovací dokumentace.

B. Podmínky pro fázi výstavby

- 12) Stavební techniku a veškeré stroje spojené s výstavbou odstavovat na zpevněné ploše, popř. tyto prostředky zajišťovat záchytnými okapovými vanami pro možný únik ropných látek ze zařízení.
- 13) Pro určení míry kvalitativního ovlivnění podzemních vod v těsné blízkosti komunikace provést těsně před zahájením výstavby a dále v půlročních intervalech až do uplynutí 1 roku po zprovoznění obchvatu Loun na vrtech JH-4 a JH-9 rozbor podzemních vod v následujícím minimálním rozsahu: barva, pH, Na, Cl, CHSK_{Mn}, vodivost a NEL.
- 14) Pro sledování režimního pohybu hladiny podzemních vod sledovat vrty JH-4 a JH-9, a to vždy v tříměsíčních intervalech v době před výstavbou až 1 rok po výstavbě.
- 15) V rámci stavby zajistit biologický dozor, který:
 - zajistí minimalizaci zásahů do přírodních biotopů (jeho úkolem bude tyto biotopy též vymezit),
 - na základě aktuální situace rozhodne, zda je třeba realizovat záchranné přenosy nebo instalovat lokální zábrany proti vnikání obojživelníků, popř. plazů na staveniště (v rámci podmínek případné výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb, o ochraně přírody a krajiny),
 - zajistí odchyt a záchranný přenos jedinců obojživelníků a plazů na jinou lokalitu (v rámci podmínek případné výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny),
 - zajistí, aby při provádění stavby nebyly vytvářeny atraktivní pomíjivé biotopy, které mohou být pastí hlavně pro ohrožené druhy obratlovců.
- 16) Kácení a likvidaci dřevin v ploše výstavby provádět v období od 1.8 do 1.3.
- 17) Do naspů, popř. i zářezů, bude-li to možné (alespoň při jejich patách), instalovat podpůrné prvky pro plazy (např. balvanité formace, ponechání kmenů, pokácených dřevin apod.).

C. Podmínky pro fázi provozu

- 18) Zpracovat projekt biologického monitoringu. Zaměřit se zejména na monitoring účinnosti navržených ochranných opatření: funkčnost oplocení, účinnost opatření podporujících migraci živočichů, výskyt invazních druhů rostlin, riziko degradace cenných biotopů apod. Projekt monitoringu projednat s orgánem ochrany přírody. Na základě prováděného monitoringu v období provozu dálnice případně upravit technické parametry oplocení či migračního profilu a provádět management cenných biotopů.

II. Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno jednak na vyhodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území (v době zpracování dokumentace) a jednak na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Rozsah vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je z hlediska únosnosti prostředí v dotčeném území hodnocen jako přijatelný. Záměr nezpůsobí nepřijatelné snížení kvality životního prostředí v řešeném území. Na základě provedeného hodnocení je konstatováno, že záměr může být realizován v projektovaném rozsahu a parametrech.

Nedílnou součástí záměru jsou podmínky pro navazující řízení uvedené ve výrokové části závazného stanoviska. Tyto podmínky slouží k minimalizaci, eliminaci či kompenzaci potenciálních negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínky č. 1 a 2 jsou stanoveny pro období projekčních a přípravných prací, avšak slouží k minimalizaci negativních vlivů spojených s vlastním prováděním stavebních prací. Vztahují se k ochraně obyvatelstva (včetně ovzduší a hlukové situace), vody a půdního prostředí. Podmínky respektují požadavky MěÚ Louny, odboru životního prostředí.

Podmínka č. 3 je stanovena ve vztahu k ochraně veřejného zdraví v období provozu.

Podmínky č. 4 - 11 jsou stanoveny pro období projekčních prací. Vztahují se k ochraně přírody a jsou navrženy na základě provedených přírodovědných průzkumů a požadavků orgánu ochrany přírody (KÚ Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství).

Podmínka č. 12 je stanovena ve vztahu k ochraně vody a půdního prostředí. Podmínka respektuje požadavky MěÚ Louny, odboru životního prostředí.

Podmínky č. 13 a 14 jsou stanoveny ve vztahu k ochraně vod, vyplývají z provedeného hydrogeologického posouzení.

Podmínky č. 15 - 18 jsou stanoveny ve vztahu k ochraně přírody a krajiny, vyplývají z provedených přírodovědných průzkumů a z požadavků orgánu ochrany přírody (KÚ Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství).

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

Z hlediska velikosti zasaženého území je možné posuzovaný záměr hodnotit jako středního rozsahu. Z hlediska zasažené populace lze posuzovaný záměr hodnotit rovněž jako středně velký. Vzhledem ke skutečnosti, že se nejedná o vznik nového koridoru, ale pouze o zkapacitnění stávající komunikace, je velikost vyhodnocených vlivů záměru na životní prostředí celkově málo významná. Zřetelný vliv lze očekávat pouze v nejbližším okolí záměru. Měřitelný dosah působení záměru bude omezen na jednotky až maximálně na nižší stovky metrů od dálnice D7, popř. od navazujících komunikací.

V porovnání se stávajícím stavem bude změna dopadu na životní prostředí prakticky zanedbatelná. Případná realizace posouzeného záměru je z hlediska jeho vlivu na jednotlivé složky i na životní prostředí jako celek přijatelná.

Vlivy na obyvatelstvo, včetně socioekonomických vlivů

Zdravotní rizika z expozice hluku v nejbližší okolní zástavbě a předpokládané budoucí zástavbě (podle územních plánů) budou posuzovaným záměrem dotčeny jen nepatrně, více v oblasti pohody obyvatel. Zdravotní riziko je, s ohledem na předpokládanou a vypočtenou hodnotu expozice, tak malé, že jej nelze běžnými postupy kvantifikovat, zejména s přihlédnutím k počtu exponovaných obyvatel.

Změna zdravotního rizika z expozice suspendovaným částicím PM₁₀ a PM_{2,5} vyvolaná realizací záměru bude málo významná a je vyhodnocena jako přijatelná. Stejně tak zdravotní riziko působené oxidy dusíku se změní jen nepatrně proti stávajícímu stavu, někde s možným poklesem rizika a v některých lokalitách s nevýznamným resp. nehodnotitelným zvýšením v rámci chyby modelu. Zdravotní riziko z expozice benzenu je hodnoceno jako nevýznamné a přijatelné. V případě benzo(a)pyrenu nelze považovat příspěvek k expozici obyvatel z posuzovaného záměru za významný, a to i přes stávající překročení imisního limitu.

Ze socioekonomického hlediska je kvalitní a moderní silniční komunikace hodnocena příznivě. Zkapacitnění obchvatu usnadní přepravu osob a zboží, zkrátí přepravní čas a zvýší komfort. Ve městě Louny dojde na většině komunikací v centru k poklesu dopravní intenzity, což bude při současné vysoké intenzitě vnímáno obyvatelstvem pozitivně.

Z hlediska dopravní bezpečnosti lze očekávat při směrově rozdělené komunikaci nižší rizika na posuzovaném úseku proti současnému stavu, kdy se jedná o směrově nerozdělenou komunikaci.

Pro zmírnění potenciálních negativních vlivů na obyvatelstvo během výstavby byla navržena opatření spočívající zejména v minimalizaci hlučnosti a prašnosti.

Vliv na obyvatelstvo je hodnocen souhrnně jako málo významný pozitivní.

Vlivy na ovzduší a klima

Vliv na ovzduší ve fázi výstavby bude lokální. Bude spojen dominantně s resuspendovanou prašností z povrchu stavenišť. Tato prašnost může vznikat pouze v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí). Bude tvořena především minerálními podíly (zeminovými částicemi). Při dodržení obvyklých opatření navržených jako součást řešení záměru, která jsou zahrnuta v podmínkách návrhu stanoviska č. 2, bude tento negativní vliv na kvalitu ovzduší minimalizován na nevýznamnou úroveň. Výfukové emise používaných stavebních strojů budou ve srovnání s následným provozem záměru nevýznamné (nemohou významně ovlivnit imisní situaci). Vliv záměru na kvalitu ovzduší v období výstavby bude krátkodobý, lokální, málo významný.

Vlivem provozu záměru dojde k nárůstu imisních příspěvků v obydlých oblastech podél trasy komunikace D7. Relativní nárůst imisního příspěvku oproti stavu bez realizace záměru dosáhne v obydlých oblastech v případě suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu nejvýše 1/4 až 1/3 a v případě oxidů dusíku cca 30 – 40 %. Naopak ke snížení imisního příspěvku dojde vlivem záměru v centrální oblasti Loun, tj. v oblasti, která je v rámci posuzovaného území v současnosti imisně nejvíce zatížena. Relativně se bude jednat o snížení imisních příspěvků v řádu jednotek až prvních desítek %. Nejvýznamnější zlepšení zde nastane v případě oxidů dusíku (pokles o 5 až 27 %).

Stávající míra překročení a podmínky pro plnění imisních limitů se realizací záměru významně nezmění. Případná realizace záměru nevytvoří novou příčinu překračování imisních limitů v obytných oblastech. Od roku 2020 lze v návaznosti na zpřísnění imisního limitu suspendovaných částic PM_{2,5} na části hodnoceného území očekávat mírné překročení imisního limitu této látky (řádově o jednotky %), a to bez realizace i v případě realizace záměru.

Prakticky beze změny zůstane v obou případech (bez i s realizací záměru) významné stávající překročení imisního limitu stanoveného pro benzo(a)pyren (o cca 3/4).

Vliv na mikroklima je hodnocen jako nevýznamný, omezený pouze na vlastní plochu záměru a bezprostřední okolí. Ani vliv na globální klima nelze hodnotit jako významný. Záměr nezpůsobí měřitelný globální nárůst automobilové dopravy, a tedy nárůst produkce skleníkových plynů.

Vliv na ovzduší a klima je hodnocen souhrnně jako neutrální nebo nulový.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

V okolí hodnoceného úseku dálnice D7 jsou tři lokality, kde se obytná zástavba přibližuje ke komunikaci, a kde by tedy mohla být potenciálně negativně ovlivněna hlukem.

1. Lokalita u Března

Výpočet hluku byl proveden pro stav před realizací výstavby a pro stav po realizaci výstavby D7 s protihlukovou stěnou (PHS) u komunikace D7 u obce Březno. PHS je na levé straně komunikace D7-Louny v cca km 0.095 – 0.360. Výška PHS je navržena v rozmezí 2,0 – 2,5 m, délka 268 m. Z výsledků výpočtu je zřejmé, že hygienické limity hluku budou v případě realizace záměru (s PHS) dodrženy v denní i noční době. Hygienický limit je v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB, v noční době pak $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Nejvyšší hodnota ekvivalentní hladiny hluku vypočtená pro denní dobu je 55,6 dB, pro noční dobu pak 49,1 dB.

2. Lokalita Louny

Výpočet byl proveden pro stav před realizací D7 a stav po realizaci výstavby D7 pro nejbližší stávající chráněnou zástavbu v lokalitě Louny. Rozvojové zóny určené k bydlení BI 21 a BI R4 dle ÚP Louny jsou vymezeny na J okraji města Louny směrem k obchvatové komunikaci D7. Pro tyto zóny byly výpočtové body zvoleny na hranici území vymezeného k bydlení nejbližší k posuzované komunikaci. V územním plánu je rovněž vyznačen pás izolační zeleně podél komunikace D7, který odděluje zóny pro bydlení od silničního tělesa a je rovněž zahrnut do výpočtového modelu pro stav po realizaci výstavby D7. Z výsledků výpočtu je zřejmé, že hygienické limity hluku budou v případě realizace záměru dodrženy v denní i noční době. Nejvyšší hodnota ekvivalentní hladiny hluku vypočtená pro denní dobu je 54,9 dB, pro noční dobu pak 48,4 dB.

3. Lokalita Cítoliby

Výpočet byl proveden pro stav před realizací a stav po realizaci výstavby D7 pro nejbližší stávající chráněnou zástavbu v lokalitě Cítoliby. Rozvojové zóny určené dle ÚP k bydlení jsou vymezeny na SV okraji obce směrem k obchvatové komunikaci D7. Nejbližší ke komunikaci D7 je situována zóna BI 2/2 ve vzdálenosti cca 310 m od její osy. Pro plánované zóny pro bydlení byly výpočtové body zvoleny na hranici území vymezeného k bydlení nejbližší k posuzované komunikaci. Z výsledků výpočtu je zřejmé, že hygienické limity hluku budou v případě realizace záměru dodrženy v denní i noční době. Nejvyšší hodnota ekvivalentní hladiny hluku vypočtená pro denní dobu je 54,8 dB, pro noční dobu pak 48,3 dB (v rozvojové zóně pro bydlení), ve stávající obytné zástavbě je to pro denní dobu 52,6 dB, pro noční dobu pak 46,0 dB

Vlivem provozu na posuzovaném úseku komunikaci D7, za dodržení realizace protihlukových opatření, nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro hluk z provozu na pozemních komunikacích v denní ani noční době ve všech chráněných venkovních prostorech staveb ani v rozvojových zónách pro bydlení. Zároveň dojde na většině hlavních komunikací v centru města Louny ke snížení intenzity dopravy, což se z akustického hlediska projeví pozitivně

Vliv na hlukovou situaci je hodnocen souhrnně jako neutrální.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Veškeré vody z posuzované komunikace budou odvodněny samostatně - středovou kanalizací a budou vypouštěny po předčištění v sedimentačních nádržích. Dešťové vody ze silnice budou odváděny vždy do vhodného recipientu přes čistící zařízení – bezpečnostní sedimentační jímku s odlučovačem ropných látek.

V zájmovém území se nachází jímací objekt podzemní vody – studna S-1 u železničního stavědla, cca 150 m jižně od km 1,9 D7, a jímací objekt podzemní vody – studna S-2 v Cítolibeč. Vlivem výstavby a provozem záměru nebudou tyto zdroje nijak ovlivněny.

Na základě výsledků provedeného hydrogeologického průzkumu je konstatováno, že zkapacitněním obchvatu I/7 Louny na čtyřpruhovou dálnici D7 Louny nedojde ke kvalitativnímu ovlivnění využívaných zdrojů podzemní nebo povrchové vody, vzhledem k jejich vzdálenosti od hodnoceného záměru. Zároveň nedojde ani k výraznějšímu ovlivnění hydrologického režimu podzemních nebo povrchových vod, s výjimkou období výstavby, kdy se může hydrologický režim dočasně změnit, avšak pouze v nejbližším okolí stavby.

Záměr nekříží žádný významný vodní tok, kromě retenčních nádrží se v trase hodnoceného úseku nevyskytují žádné vodní plochy. Záměr se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů (CHPVZ), ani v chráněné oblasti povrchové akumulace vod (CHOPAV), ani v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů. Trasa neprochází záplavovým územím Q₁₀₀.

Pro minimalizaci a prevenci vlivů na vody je navržený monitoring kvality vody i úrovně hladiny podzemní vody jako podmínky tohoto stanoviska č. 13 a 14.

Vliv na povrchové a podzemní vody je hodnocen souhrnně jako neutrální nebo nulový.

Vlivy na půdu

Stavba se nenachází na pozemcích určených k plnění funkce lesa.

Většina záboru již byla vykoupena a pozemky vyjmuty ze ZPF při přípravě stavby vlastního obchvatu na konci devadesátých let. Vzhledem ke změně z původní kategorie komunikace R22,5/100 na současnou R25,5/100 však dojde k dalšímu trvalému záboru ZPF. Celkový záboru bude 10 620 m², z toho ve 2. třídě ochrany ZPF se bude jednat o 2 374 m², ve 3. třídě pouze 360 m² a zbývající plocha náleží do 4. třídy ochrany ZPF.

Dále dojde v období výstavby k dočasnému záboru 38 344 m² a po období kratší než jeden rok bude zabráno 14 113 m².

Záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Celkem bude sejmuto z plochy ZPF cca 27 000 m³ ornice a podorničí a dalších cca 25 500 m³ bude odstraněno z pozemků, které již v minulosti byly odňaty ze ZPF. Po provedení rekultivace dočasných záborů a ohumusování stavby se očekává přebytek cca 10 000 m³ ornice, který bude odvezen a využit dle dispozic orgánu ochrany ZPF.

Při výstavbě a zejména při provozu komunikace bude docházet ke kontaminaci půd ve vzdálenosti od jednotek metrů až do více než 100 m. Z hlediska kontaminace jsou nejzávažnější polyaromatické uhlovodíky, dále pak další organické polutanty (dioxiny, PCB) a rizikové prvky (Cd, Zn, Ni, Be, Cr, As, Hg, Cu a platinové kovy). Významnou kontaminující látkou z provozu na komunikacích jsou chloridy ze zimní údržby. Uvedená kontaminace je průvodní a obtížně ovlivnitelný jev silniční dopravy.

Vliv na půdu je hodnocen souhrnně jako málo významný negativní.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměr se nachází v území s četnými výskyty svahových deformací, jejichž vznik je podmíněn existencí dvojité stavby svahu, kdy v horní části svahu vystupují pískovce a opuky,

zatímco jejich podloží tvoří horniny pelitické. Ke vzniku a obnovování pohybů přispívá i možné rozmáčení jílovitých hornin vodou z propustného nadloží a přítěžování svahu. Jedná se např. o zářez stávající silnice I/7 ve staničení km 2,000 – 2,300, jeho jižní svah, kde pravděpodobně došlo k rozmáčení jílovitých hornin vodou z propustného nadloží. V místech kde z důvodu realizace záměru hrozí riziko sesuvů, jsou v projektu navržena opatření v podobě gabionových zdí, přítěžovací lavice a nasyp z popílkového stabilizátu.

Nejbližší poddolované území se nachází cca 1,2 km západním směrem od západního konce posuzované trasy D7, tedy bez jakékoliv možnosti ovlivnění.

Lokalitu zájmového území lze charakterizovat nízkou seismickou aktivitou a není zde zapotřebí uvažovat účinek zemětřesení.

Posuzovaná trasa D7 leží v okrajové SV části výhradního ložiska cementářské korekční sialitické suroviny a stavebního kamene Zeměchy 2 a zároveň v chráněném ložiskovém území Zeměchy. Vliv záměru na možnost dobývání ložiska Zeměchy 2 je minimální, protože jde pouze o zkapacitnění obchvatu Loun, přičemž současná trasa silnice I/7 je již dlouhodobě v daném prostoru umístěna. Dobývání této okrajové části ložiska je prakticky znemožněno již nyní. Realizace záměru toto znemožnění posiluje nevýznamnou měrou.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou hodnoceny v dílčích aspektech jako málo významné negativní, převážně však jako neutrální nebo nulové.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

V dotčeném území se nevyskytuje žádná lokalita, kterou by bylo možné označit jako botanicky významnou. Nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Byly zaznamenány čtyři druhy zařazené do Červeného seznamu cévnatých rostlin České republiky. Realizací stavby dojde k ovlivnění území v bezprostřední blízkosti stávající silnice I/7. Dojde k likvidaci porostů křovin, které se vyvinuly na náspech stávající silnice a navazujících ladech. Na tyto biotopy je vázána i většina zaznamenaných výskytů druhů červeného seznamu. Lze předpokládat, že při vhodných úpravách nové komunikace, by tyto plochy mohly být nahrazeny obdobnými nově vzniklými biotopy. Vliv na přírodní biotopy a cévnaté rostliny je hodnocen jako málo významný.

Z hlediska výskytu hmyzu je pozitivně hodnocen stávající úsek silnice mezi sjezdy na Most a Libochovice. Ten byl z velké části ponechán přirozené sukcesi a představuje velmi cenná stanoviště. Byly zde nalezeny zvláště chráněné druhy hmyzu i druhy z Červeného seznamu. Z hlediska ochrany těchto druhů jde o místa velmi cenná a pro minimalizaci negativních vlivů stavby je nutné je v maximální míře zachovat. V tomto směru byly navrženy i podmínky pro realizaci záměru.

Záměr bude mít negativní vlivy na populace i jedince některých druhů plazů a obojživelníků. Jedná se prvně o likvidaci stávajících biotopů plazů (ještěrka obecná, užovka hladká, slepýš křehký) i obojživelníků (ropucha obecná, ropucha zelená). S realizací záměru je však, při dodržení navrhovaných podmínek, spojený vznik obdobných trvalých atraktivních terestrických stanovišť pro uvedené druhy. Dále nelze vyloučit usmrcování jedinců v rámci stavebních prací. Navržené podmínky realizace záměru, spočívající v omezení vytváření pomíjivých atraktivních biotopů a ustanovení biologického dozoru, tento vliv minimalizují. Riziko rozšíření migrační bariéry je pro plazy a obojživelníky minimální. Vzhledem k současné intenzitě provozu je komunikace s největší pravděpodobností pro obojživelníky nepřekonatelná již dnes.

Ornitologickým průzkumem bylo na lokalitě zjištěno 39 druhů ptáků, z toho 6 zvláště chráněných. Výstavba a provoz na komunikaci bude na ptáky mít negativní vlivy spočívající kromě plošného úbytku biotopu v rušení a v riziku přímé mortality během výstavby i provozu.

Pro zmírnění tohoto vlivu jsou navržena ochranná opatření jako podmínky tohoto závazného stanoviska.

V zájmovém území byl potvrzen výskyt běžných druhů savců. Ze zvláště chráněných druhů byla zaznamenána pouze silně ohrožená vydra říční, negativní vliv na ni však byl vyloučen. Při výstavbě může docházet k přímé likvidaci druhů ze skupiny drobných savců a k narušení a k částečné likvidaci biotopů nacházejících se v trase plánované komunikace. U větších druhů savců hrozí zejména v období provozu riziko střetu s automobily a vznik vážných dopravních nehod. Opatření k minimalizaci těchto vlivů jsou součástí tohoto závazného stanoviska, podstatné je správné provedení oplocení a realizace či zachování migračních objektů.

Vliv na zvláště chráněná území, území Natura 2000, přírodní parky, ÚSES, VKP a památné stromy je vyhodnocen jako nulový nebo neutrální.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy jsou hodnoceny v dílčích aspektech jako málo významné negativní (vliv na faunu a migraci), v ostatních aspektech jako neutrální nebo nulové.

Vlivy na krajinu

Záměr je umístěn do stávající trasy obchvatu Loun, kde převažuje krajina urbanizovaná a zemědělská. Nebudou vznikat nové zářezy a násypy. Dojde pouze k jejich rozšíření. To samé platí o mostech. Stávající mosty na I/7 budou rekonstruovány a budou sloužit jako polovina komunikace D7. Zbylé dva pruhy budou přistavěny jako nové mosty paralelní s mosty stávajícími. Mosty vrchem přes D7 (SO 203 a SO 206) jsou již dimenzovány na čtyřpruh a zůstanou zachovány. V km 0,1 – 0,36 se počítá s výstavbou protihlukové stěny (PHS) v max. výšce 2,5 m a celkové délce 268 m. Dále se počítá s výsadbami, které sníží vizuální kontakt s komunikací. Vzhledem k vyjmenovaným faktům lze konstatovat, že realizace záměru bude mít minimální vliv na krajinný ráz, který bude patrný pouze v blízkém okolí stavby.

Fragmentace krajiny

Realizací záměru nedojde k likvidaci žádného stávajícího polygonu UAT (Unfragmented areas by traffic – území nefragmentované dopravou) ani ke zmenšení žádného polygonu.

Vliv na krajinu je hodnocen souhrnně jako neutrální nebo nulový.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Realizací záměru nebudou přímo dotčeny žádné budovy ani stavby mimo vlastní komunikaci. Záměr je situován mimo zástavbu obcí. Součástí záměru je i zrušení mimoúrovňové křižovatky Louny - centrum (stávající křížení silnice I/7 se silnicí II/229), a tedy demolice některých stavebních konstrukcí.

Kromě zvýšení intenzity dopravy na posuzovaném úseku komunikace, které bude vyvoláno zkapacitněním této komunikace, dojde také ke snížení intenzity dopravy v centru města Louny. Záměr tak bude mít mírně pozitivní vliv na Městskou památkovou zónu Louny a ostatní kulturní památky ve městě.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě

posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

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

Samotný technický popis záměru je v dokumentaci popsán vyčerpávajícím způsobem a je dostatečný pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí. Jedná se o informace vycházející z již zpracované dokumentace pro stavební povolení, tj. informace s dostačující až nadstandardní podrobností pro proces posuzování vlivů na životní prostředí.

Technické řešení záměru je zásadně determinováno již existující silnicí I/7, faktem, že pro posuzovaný záměr již bylo vydáno územní rozhodnutí pro umístění stavby a skutečností, že většina hrubých zemních prací a inženýrských objektů již byla realizována.

Technické řešení záměru, jak je uvedeno v dokumentaci, neobsahuje žádné nestandardní nebo neobvyklé prvky nebo postupy. Výstavba a provoz dálnic je standardně realizovaná aktivita v podmínkách ČR. Trasa dálnice není vedena specifickým či výjimečným územím z hlediska socio ekonomického či přírodního (včetně geologického podloží).

Technologie výstavby dálnic je běžná, standardní, desítky let využívaná technologie. Na domácím trhu je dostatek dodavatelů technologického vybavení a strojní mechanizace včetně kvalifikované pracovní síly v dělnických i řídicích profesích. Moderní stavební mechanizace je vybaveny některými prvky omezujícími znečišťování životního prostředí (odhlučnění, zakrytování, mlžení, skrápění, účinné spalovací motory, biologicky odbouratelné provozní náplně apod.). Technologický pokrok v této sféře je průběžný. Jsou neustále vyvíjeny nové stavební stroje a zařízení s vyšší účinností, nižším nárokem na energii, s nižšími emisemi hluku i polutantů do ovzduší a s menším rizikem vzniku havarijních stavů. Stejně tak jsou zaváděny nové technologické postupy pro vlastní výstavbu i pro výrobu stavebních dílců a stavebních hmot. Obecně tento technologický pokrok vede ke snížení zátěže životního prostředí.

Technologie řízení provozu na dálnicích je také neustále vyvíjena s cílem omezení dopravních kongescí, zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu a zvýšení ochrany životního prostředí.

Lze tedy konstatovat, že technické řešení odpovídá dosaženému stupni poznání.

Organizační zajištění výstavby i vlastního provozu dálnice samozřejmě musí respektovat zákonné a normativní požadavky a musí respektovat podmínky, které budou pro realizaci záměru vydávat příslušné správní orgány na úseku ochrany jednotlivých složek životního prostředí. Mezi ně patří podmínky pro realizaci záměru uvedené v návrhu stanoviska EIA.

V dalších fázích přípravy projektu (především vlastní realizační dokumentace) bude přirozeně a dle zákonných a normativních požadavků docházet k upřesňování technických parametrů projektu, a to i na základě podmínek, které jsou navrženy pro stanovisko EIA.

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

Záměr je řešen pouze v jedné projektové variantě.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční.

Pořadí variant se vzhledem k jednovariantnímu řešení záměru nestanovuje.

5. Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí

Dokumentaci vlivů záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí zpracoval v březnu 2017 Ing. Vladimír Rimmel (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 3108/479/OPV/93, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č.j.: 67050/ENV/15 ze dne 21. 10. 2015). Dokumentace vlivů záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí byla předložena příslušnému úřadu dne 28.4.2017.

Posudek o vlivech záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí zpracoval v září 2017 Ing. Daniel Bubák, Ph.D. (autorizace ke zpracování dokumentace a posudku č.j. 85191/ENV/08 ze dne 28.11.2008, která byla prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2017/710/1326 ze dne 13.9.2017). Posudek o vlivech záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí byl předložen příslušnému úřadu dne 29.9.2017.

Vzhledem ke skutečnosti, že k předložené dokumentaci, ani k posudku neobdržel příslušný úřad odůvodněné nesouhlasné vyjádření, upustil dle § 9 odst. 9 zákona od konání veřejného projednání.

Proces posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Vlivy záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

V rámci posuzování vlivů záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí a veřejné zdraví byla obdržena písemná vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů. Veřejnost se k záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ nevyjádřila. Účast jednotlivých subjektů při posuzování předmětného záměru je patrná z přehledu uvedeného v následujícím bodě 6. tohoto souhlasného závazného stanoviska.

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou v závazném stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

Ústecký kraj (vyjádření k dokumentaci ze dne 26.6.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017)

Město Postoloprty (vyjádření k dokumentaci ze dne 5.6.2017, č.j. ORM/ MěÚ/Šu/2017/2565)

Obec Chlumčany (vyjádření k dokumentaci ze dne 5.6.2017)

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší (vyjádření k dokumentaci ze dne 7.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1388/780/17)

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod (vyjádření k dokumentaci ze dne 6.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1118/740/17)

Ministerstvo životního prostředí, odbor geologie (vyjádření k dokumentaci ze dne 19.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 771/660/17)

Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, (vyjádření k dokumentaci ze dne 16.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 2015/610/17)

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (vyjádření k dokumentaci ze dne 26.6.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017, vyjádření k posudku ze dne 7.11.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017)

Městský úřad Louny, odbor životního prostředí (vyjádření k dokumentaci ze dne 15.6.2017, č.j. MULNCJ39609/2017)

Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem (vyjádření k dokumentaci ze dne 13.6.2017 č.j. KHSUL 27599/2017, vyjádření k posudku ze dne 23.10.2017, č.j. KHSUL 50661/2017)

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem (vyjádření k dokumentaci ze dne 21.6.2017, č.j. ČIŽP/44/IPP/1708786.001/17/UJL, vyjádření k posudku ze dne 31.10.2017, č.j. ČIŽP/44/2017/2725)

7. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci vlivů záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 11 vyjádření (3 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 8 vyjádření dotčených správních úřadů).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku o vlivech záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí a vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

8. Vypořádání vyjádření k posudku

K posudku o vlivech záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí byla Ministerstvu životního prostředí doručena celkem 3 vyjádření. (žádné vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 3 vyjádření dotčených správních úřadů).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána zpracovatelem posudku. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto souhlasného závazného stanoviska.

K posudku se vyjádřili:

1. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 7.11.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017
2. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem ze dne 23.10.2017, č.j. KHSUL 50661/2017
3. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem ze dne 31.10.2017, č.j. ČIŽP/44/2017/2725)

Vypořádání vyjádření ze strany zpracovatele posudku je psáno kurzívou.

1. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 7.11.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017

Podstata vyjádření:

Podmínku č. 10 doporučuje KÚ v závazném stanovisku upravit takto:

V úseku 0,0 – 2,4 km:

- nezasahovat do svahů zářezu ukládáním zúrodnitelných substrátů a cizorodých materiálů,
- části uměle vzniklých povrchů ponechat bez osevu, v ostatních případech k osevu používat výhradně osevní směsi s vysokým podílem autochtonních dvouděložných bylin, vyvinuté speciálně pro podporu biodiverzity,

- nevysazovat dřeviny,
- nezpevňovat terén geotextiliemi a betonovými nástřiky.

Výjimky z těchto zásad by měly být připuštěny pouze při ohrožení bezpečnosti a při hrozbě svahové nestability.

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství konstatuje, že nemá k posudku dokumentace a návrhu závazného stanoviska další připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavky KÚ Ústeckého kraje byly doplněny do návrhu závazného stanoviska EIA.

2. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem ze dne 23.10.2017, č.j. KHSUL 50661/2017

Podstata vyjádření:

KHS uvádí, že k návrhu souhlasného závazného stanoviska s podmínkami nejsou připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření bez připomínek.

3. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem ze dne 31.10.2017, č.j. ČIŽP/44/2017/2725)

Podstata vyjádření:

OI ČIŽP Ústí nad Labem konstatuje, že nemá k posudku po jeho prostudování připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření bez připomínek.

III. Poučení

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 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

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

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku