



GET s.r.o.
geologie, ekologie, těžební servis
Perucká 2540/11a, 120 00 Praha 2 - Vinohrady
tel.: 233 370 741, email: bubak@get.cz

POSUDEK

S OBSAHEM A ROZSAHEM PODLE PŘÍLOHY Č. 5
PODLE § 9 ZÁKONA Č. 100 / 2001 Sb.,
O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
A O ZMĚNĚ NĚKTERÝCH SOUVISEJÍCÍCH ZÁKONŮ,
VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

NÁZEV ZÁMĚRU

„D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“

OZNAMOVATEL

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

Zakázka č.: 17/054

Zpracovatel: Ing. Daniel Bubák, Ph.D.

Datum: září 2017

AUTORSKÝ KOLEKTIV

ZPRACOVATEL POSUDKU: ING. DANIEL BUBÁK, PH.D.

držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů: rozhodnutí MŽP o udělení autorizace č.j. 85191/ENV/08 ze dne 28.11.2008, rozhodnutí MŽP o prodloužení autorizace č.j. MZP/2017/710/1326 ze dne 13.9.2017

DATUM ZPRACOVÁNÍ POSUDKU: ZÁŘÍ 2017

GET S. R. O.

PERUCKÁ 2540/11A, 120 00 PRAHA 2 - VINOHRADY

TEL.: 233 370 741 / E - MAIL: BUBAK@GET.CZ

WWW.GET.CZ

Obsah:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	6
1. Název záměru.....	6
2. Kapacita (rozsah) záměru.....	6
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	6
4. Obchodní firma oznamovatele.....	7
5. IČ oznamovatele	7
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele.....	7
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	8
1. Úplnost dokumentace	8
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení...8	
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	44
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	44
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	45
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	46
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	54
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	62
VII. NÁVRH STANOVISKA	63

Seznam zkratk v textu:

AOPK	- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
BaP	- benzo(a)pyren
BPEJ	- bonitovaná půdně-ekologická jednotka
ČGS	- Česká geologická služba
ČHMÚ	- Český hydrometeorologický úřad
ČIŽP	- Česká inspekce životního prostředí
č.j.	- číslo jednací
DIO	- dopravně inženýrská opatření
DUN	- dešťová usazovací nádrž
HG	- hydrogeologický
EIA	- Environmental Impact Assessment (posuzování vlivů na životní prostředí)
HIA	- Health Impact Assessment (posuzování vlivů na veřejné zdraví)
HPV	- hladina podzemní vody
CHLÚ	- chráněné ložiskové území
CHOPAV	- chráněná oblast přirozené akumulace vod
IS EIA	- Informační systém EIA
KÚ	- Krajský úřad
k.ú.	- katastrální území
MUK	- mimoúrovňová křižovatka
MŽP ČR	- Ministerstvo životního prostředí
NEL	- nepolární extrahovatelné látky
OI	- oblastní inspektorát
OPVZ	- ochranné pásmo vodního zdroje
OVSS	- odbor výkonu státní správy Ministerstva životního prostředí
PHS	- protihluková stěna
POV	- Plán organizace výstavby
PUPFL	- pozemek určený k plnění funkcí lesa
RB	- referenční bod
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic
SDP	- střední dělicí pás
SEKM	- Systém evidence kontaminovaných míst
TZL	- tuhé znečišťující látky
UAT	- Unfragmented areas by traffic (území nefragmentované dopravou)
VKP	- významný krajinný prvek
ZPF	- zemědělský půdní fond
ZÚ	- zájmové území
ŽP	- životní prostředí

ÚVOD

Tento posudek je zpracován s obsahem a rozsahem podle přílohy č. 5 podle § 9 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).

Předkládaný posudek je zpracován na základě pověření Ministerstva životního prostředí (dále též MŽP, příslušný úřad), dopisem č.j. MZP/2017//530/166 ze dne 31.7.2017.

Předmětem posouzení je dokumentace vlivu záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen „dokumentace“) zpracovaná v rozsahu přílohy č. 4 zákona. Záměr je v informačním systému EIA (IS EIA) veden pod kódem OV4164. Odpovědným zpracovatelem dokumentace je 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).

Zpracovatel posudku si pro jeho zpracování nevyžádal další podklady ve smyslu § 9 odst. 6) zákona.

Zpracovatel posudku si nevyžádal dílčí podklady k ověření údajů o vlivech provedení záměru na životní prostředí od jiných odborníků ve smyslu § 9 odst. 4 zákona.

Průběh procesu EIA posuzovaného záměru do současnosti lze popsat následovně:

Dokumentace vlivů záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí byla zpracována v březnu 2017. MŽP rozeslalo dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům dokumentaci ke zveřejnění a k vyjádření dne 16.5.2017. Dne 24.5.2017 byla zveřejněna informace o dokumentaci na úřední desce dotčeného kraje.

Příslušný úřad obdržel celkem 11 vyjádření k dokumentaci.

Příslušný úřad odeslal zpracovateli posudku dne 31.7.2017 podklady (dokumentaci a obdržená vyjádření), doručeny byly dne 2.8.2017

Tento posudek podle § 9 zákona je zpracován po provedení rekognoskace terénu. Pro zpracování byla využita dokumentace včetně všech příloh a všechna obdržená vyjádření k dokumentaci. Seznam použitých podkladů je uveden v závěru posudku.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

D7 Louny, zkapacitnění obchvatu

2. 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 navržen v kategorii R 25,5/100. Délka úseku je 6130 metrů.

Objekty mimoúrovňových křižovatek (MÚK) a mostních objektů jsou tedy 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 žlábký, popílkový násyp),
- mostní objekty (dostavba nových mostů do plné kategorie R25,5, rekonstrukce stávajících mostů),
- objekty odvodnění (středová kanalizace, meliorace),
- objekty elektro, objekty telematiky, vegetačních úprav.

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

kraj: Ústecký
obec: Louny (kód obce: 565971)
Postoloprty (kód obce: 566624)
Cítoliby (kód obce: 542571)
Chlumčany (kód obce: 566233)
katastrální území: Louny (kód k.ú.: 687391)
Březno u Loun (kód k.ú.: 614572)
Cítoliby (kód k.ú.: 617822)

Chlumčany u Loun (kód k.ú.: 651753)

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Správa Chomutov

Kochova 3975

430 01 Chomutov

5. IČ oznamovatele

659 933 90

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Ing. Radek Mátl

Ředitel výstavby ŘSD ČR

Čerčanská 12

1400 00 Praha

telefon: +420 241 084 111

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace vlivů záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí odpovídá požadavkům zákona a je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona.

Textová část vlastní dokumentace obsahuje 124 stran.

Součástí dokumentace jsou 2 přílohy v části H a 5 samostatných příloh v tištěné verzi svázaných s dokumentací

Přílohy ve svazku s dokumentací:

- Fotodokumentace - pohledy na lokalitu
- Příloha 1 Biologický průzkum
- Příloha 2 Rozptylová studie
- Příloha 3 Hluková studie
- Příloha 4 Posouzení vlivů na veřejné zdraví
- Příloha 5 Fotodokumentace

Dokumentace je zpracována dle osnovy dané přílohou č. 4 zákona. Z tohoto pohledu je považována za úplnou.

Po formální stránce nelze dokumentaci žádné významné skutečnosti vytknout. Je zpracována přehledně a grafická úprava umožňuje dobrou orientaci v textu.

Po obsahové stránce je dokumentace hodnocena jako úplná. Žádné podstatné informace v dokumentaci nechybí. V dalším textu jsou uvedeny některé dílčí připomínky k jednotlivým informacím v textu dokumentace. Jedná se však o dílčí skutečnosti, které zásadně neovlivňují hodnocení velikosti a významnosti vlivů.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci (oznámení) včetně použitých metod hodnocení

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Komentář zpracovatele posudku (v dalším textu uváděn vždy kurzívou):

Uvedeny jsou povinné údaje: obchodní firma, IČ, sídlo a oprávněný zástupce oznamovatele (včetně jména, adresy, telefonu a e-mailu).

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

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

Je uvedeno zařazení do bodu 9.3 v kategorii I.

Komentář zpracovatele posudku:

Záměr je zařazen správně.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Je uvedena podrobnější charakteristika záměru včetně historického kontextu. Dále je uveden seznam součástí stavby a zdůrazněn fakt, že záměr je umístěn na pozemcích ve vlastnictví státu.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro zařazení záměru do kategorie je popis naprosto dostačující. Bod 9.3 nemá žádnou limitní hodnotu, proto není pro zařazení záměru podstatná délka stavby, ale pouze fakt, že se jedná o novostavbu dálnice (budovanou jako rozšíření stávající silnice I. třídy).

Majetkoprávní situace dotčených pozemků není z hlediska kapacity a rozsahu záměru podstatná.

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

Kapitola obsahuje umístění záměru z hlediska územních jednotek (kraj, obec s rozšířenou působností, katastrální území).

Dále je v této kapitole odkaz na vymezení v mapě 1, která je umístěna až v kapitole B.I.5.

Komentář zpracovatele posudku:

I přes požadavek daný přímo názvem kapitoly zde nejsou uvedeny dotčené obce. Názvy obcí jsou uvedeny v kapitole B.I.8.

Název katastrálního území Chlumčany u Loun není přesný, je zde uvedeno pouze Chlumčany.

Jedná se pouze o formální pochybení, které neovlivňuje vlastní vyhodnocení vlivů záměru na ŽP a veřejné zdraví.

Trasa komunikace je uvedena pouze v nepříliš podrobné mapě o měřítku 1:50 000 zařazené na str. 12 na formátu A4. Vzhledem k jednoznačnému trasování danému současnou komunikací I/7 to lze však považovat za dostatečné.

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

Posuzovaná stavba D7 Louny, zkapacitnění obchvatu je liniovou stavbou dopravní infrastruktury.

Navazující stavbou na východě je stavba D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu, na západě pak stavba D7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu. První zmíněná stavba je ve fázi přípravy, druhá ve fázi realizace.

Kumulace s jinými záměry není v současné době známa. Vlastní stavba není přímo ovlivňována ani neovlivňuje jiné záměry.

Komentář zpracovatele posudku:

Co se týká charakteru záměru, je výstižnější spíše popis uvedený v kapitole B.I.2.

Co se týká kumulace s jinými záměry, je uvedeno pouhé konstatování, že není známa. Chybí informace, zda byla možnost kumulace prověřována a jakým způsobem. Mělo být minimálně uvedeno, které záměry stavba neovlivňuje (nebo jimi není ovlivňována).

Zpracovatel posudku proto ověřoval na IS EIA zveřejněné záměry a skutečně se zde takový záměr, u kterého by k přímé kumulaci docházelo, nenachází.

Specifickými záměry jsou pak oba navazující úseky rozšiřované silnice I/7, tedy budoucí dálnice D7. V období výstavby by teoreticky mohlo docházet ke kumulaci v místě styku těchto úseků, pokud by stavební práce probíhaly ve stejném čase. Tuto kumulaci však nelze z časového hlediska považovat za příliš pravděpodobnou a zejména z hlediska významnosti za významnou, zvláště při dodržení požadovaných ochranných opatření pro období stavebních prací. V období provozu může teoreticky ke kumulaci také dojít. Jedná se např. o kumulaci hluku z obou úseků dálnice, pokud by příslušný referenční bod ležel na rozhraní úseků, kde by docházelo k energetickému sčítání hluku z obou úseků a akustický model by tuto situaci nedostatečně postihoval. Lze však konstatovat, že příložená hluková studie (příloha č. 4) je zpracována korektně. Jde zejména o referenční výpočtové body č. 1 a 2 (Březno), které leží v okrajové části hodnoceného úseku (západní okraj části 1 hlukového modelu).

Při hodnocení možnosti kumulace konkrétních vlivů je třeba vycházet i z hlediska velikosti a významnosti vlivů. Kumulace vlivů je prakticky možná jen u těch vlivů, jejichž výskyt se v souvislosti s realizací záměru předpokládá (tj. vlivy, které byly identifikovány a zároveň jsou považovány za potenciálně významné). Žádný vliv není v dokumentaci vyhodnocen jako významný negativní a pouze některé dílčí vlivy jsou vyhodnoceny jako málo významné negativní (vliv na ZPF, riziko sesuvů, vliv na faunu). K hodnocení vlivů nejsou přitom ze strany zpracovatele posudku zásadní připomínky (viz dále). Lze tedy konstatovat, že ke kumulaci vlivů nedojde zejména z důvodu jejich obecné nevýznamnosti u posuzovaného záměru.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Zdůvodnění

V dokumentaci jsou uvedeny 3 hlavní důvody:

- obecná potřeba rozvoje silniční a dálniční sítě ČR, zejména ve vazbě na tuto síť v SRN a dále v Evropské Unii,
- kapacitně nevyhovující stav současné silnice I/7,
- obsluha průmyslových zón včetně strategické zóny Žatec – Triangle,
- již provedená stavební příprava na budoucí existenci komunikace v kategorii R 22,5/100.

Komentář zpracovatele posudku:

Důvody k realizaci záměru považuje zpracovatel posudku za zcela zřejmé a naprosto relevantní.

Úkolem procesu EIA není primárně posuzovat oprávněnost či neoprávněnost realizace záměru či dostatečnost jeho zdůvodnění. Proces EIA je jeden z prvních kroků nutných pro realizaci záměru a jeho účelem je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Závazné stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí (dále též stanovisko) je pak odborným podkladem pro vydání rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů, které umožní umístění či realizaci záměru. V dalších řízeních podle zvláštních právních předpisů pak mohou jednotlivé povolující orgány státní správy též uvažovat potřebnost záměru či porovnávat důvody k realizaci záměru s jinými zájmy, např. na ochranu některých složek životního prostředí, a to v případě, že jim příslušná legislativa toto srovnání nařizuje či umožňuje.

Variantní řešení

Varianty záměru nejsou zvažovány. V dokumentaci je posuzována varianta, pro kterou bylo vydáno souhlasné stanovisko Okresního úřadu Louny, referátu životního prostředí v Lounech, č.j. 1848/94/246/Sal., 17. 10. 1994. Územní rozhodnutí pro stavbu bylo vydané Újezdním stavebním úřadem MÚ Louny dne 17. 11. 1995 pod č. j. úsú 1406/328/95/BI/N. V současné době je pro stavbu připravena dokumentace pro stavební povolení.

Komentář zpracovatele posudku:

Záměr je řešen jako jednovariantní.

Variantní řešení nemá v daném případě smysl. Trasa komunikace je dlouhodobě stabilizovaná a v minulosti provedené zemní práce a vybudované inženýrské objekty již s existencí dálnice D7 v této trase počítají.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Popis technického a technologického řešení záměru vychází z dokumentace pro stavební povolení vypracované společností Pragoprojekt v roce 2010:

Druh stavby: novostavba / rekonstrukce

Komunikace: hlavní trasa sil. R/7– kat. R25,5/100 – dl. 6,130 km

Křižovatky: 1 x MÚK (úprava řešení větví)

Mosty: 4 + 1 úprava

Vodohospodářské objekty: 9

Elektroobjekty: - silnoproud: 4

- slaboproud: 1

Dopravní informační systém: 9

Stavba je členěna na následující jednotlivé stavby:

100 Objekty pozemních komunikací

SO 101 Hlavní trasa – druhá polovina vozovky na konečnou kategorii R 25,5/100

SO 101.1 Rekonstrukce stáv. silnice I/7 (polovina kategorie R 25,5/100)

SO 101.2 Úprava propustku v km 0,45659

SO 101.3 Úprava propustku v km 3,04179

SO 101.4 Úprava propustku v km 4,90370

SO 101.5 Gabionová opěrná zeď km 4,230-4,360

SO 102 Úprava stáv. silnice I/28 a II/225 a okružní křižovatka

SO 103 Úprava MUK Louny-západ

SO 151 Oplocení silnice R7

SO 185 Trasa vedení přepravy popílkového stabilizátu

Seznam objektů - dopravního značení:

SO 191 Svislé a vodorovné dopravní značení R7

SO 192 Portály dopravního značení R7

SO 193 Dopravní značení ostatních komunikací

SO 194 DIO

200 Mostní objekty a zdi

SO 201 Most přes vlečku EPL km 0,880

SO 201.1 Rekonstrukce stáv. mostu na R7 s ev.č. 7-042G

SO 202 Most přes vlečku EPL km 1,320

SO 202.1 Rekonstrukce stáv. mostu na R7 s ev.č.7-042F

SO 204 Most přes žel. trať Postoloprty-Louny km 2,745

SO 204.1 Rekonstrukce stáv. mostu na R7 s ev.č. 7-042D

SO 205 Most přes polní cestu km 2,980

SO 205.1 Rekonstrukce stáv. mostu na R7 s ev.č. 7-042C

SO 225 Prodloužení přechodu zaklenutého potoka km 0,19650

SO 231 Protihluková stěna v km 0,100 – 0,360 ŘSD ČR

300 Objekty vodohospodářské

SO 303.1 Úprava kanalizace v km 0,650 – 1,780 ŘSD ČR

SO 303.2 Středová kanalizace v km 0,000 – 0,600 ŘSD ČR

SO 303.3 Středová kanalizace v km 0,850 – 1,300 ŘSD ČR

SO 303.4 Středová kanalizace v km 2,400 – 2,720 ŘSD ČR

SO 303.5 Středová kanalizace v km 2,800 – 4,160 ŘSD ČR

SO 303.6 Středová kanalizace v km 4,160 – 5,300 ŘSD ČR

SO 303.7 Středová kanalizace v km 5,300 – 6,130 ŘSD ČR

SO 371 Úprava meliorací v km 0,200 – 0,500

400 Objekty elektro

SO 404 Úprava vedení 110kV ČEZ Distribuce v km 0,215

SO 413.1 Úprava vedení 22 kV ČEZ Distribuce v km 0,150

SO 436.1 Úprava přeložky kabelu NN ČD SŽDC km 2,130

SO 454.1 Přeložka VO u vlečky Elektroporcelán Louny km 1,340

SO 487.1 Úprava přeložky kabelu sde ČEZ ITC km 5,110

Seznam objektů - SOS-DIS :

SO 490 Datová přípojka nn pro SOS

SO 491 Systém SOS, DIS - kabelové vedení

SO 492 Systém SOS, DIS – hlásky

SO 494 Systém SOS, DIS - kabelové prostupy v SDP

SO 495 Systém SOS, DIS - trubky pro optické kabely

SO 496 Systém SOS, DIS - automatické sčítače dopravy

SO 497 Systém SOS, DIS – optické kabely

SO 498 Systém SOS, DIS - kamerový dohled (km 2,0 na mostě)

SO 499 Vybavení technologické místnosti správy ŘSD ČR

800 Úpravy území

SO 801 Vegetační úpravy

Každý stavební objekt je dále v textu popsán.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k tomu, že se vychází z již zpracované dokumentace pro stavební povolení, měl zpracovatel dokumentace dostatek údajů k popisu vlastního záměru. Popis lze ho považovat za dostatečně zpracovaný. O technickém řešení záměru tak nejsou pochybnosti.

Určité komplikace při projektování záměru přináší snad pouze změna kategorie komunikace z R22,5/100 na R25,5/100. Tato změna však není řešena na úkor dalšího původně neplánovaného záboru, ale rozšíření je dosaženo technickými opatřeními při zachování stávajícího záboru a vykoupených pozemků. (gabionová zeď přídržovací lavice, řešení strmějších svahů násypu s pomocí popílkového stabilizátu, upuštění od zřízení příkopů). Stávající silnice I/7 bude rozšířena o 0,25 m na úkor středního dělicího pásu.

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

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru je v roce 2018. Předpokládaná doba výstavby by měla být cca 2,5 roku.

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedená délka realizace výstavby odpovídá délce úseku i technickému řešení.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Uveden je Ústecký kraj, ORP Louny, obce Louny, Postoloprty, Cítoliby a Chlumčany a katastrální území Březno u Loun, Louny, Cítoliby a Chlumčany.

Komentář zpracovatele posudku:

Dotčené územně samosprávné celky jsou pouze Ústecký kraj a dotčené obce. Názvy obcí jsou uvedeny správně.

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

Příslušný obecní úřad

- Povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v trase komunikace (§ 8, odst. 1, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny)
- Souhlas se šířením nepůvodních druhů rostlin a živočichů (§ 5, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) – v případě výsadby takových druhů při vegetačních úpravách podél komunikace
- Souhlas pro zásah do krajinného rázu (§ 12, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny)

- Rozhodnutí o odchylném postupu při ochraně ptáků (§ 5b, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny)
- Souhlas s odnětím ze ZPF do 1 ha (§ 9 zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu)

Krajský úřad Ústeckého kraje

- Výjimky ochrany ohrožených zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (§ 56, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny)
- Stavební povolení (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon))
- Vodoprávní stavební povolení a souhlasy (§ 14 a další, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, (vodní zákon))
- Povolení zřízení křižovatky (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích)
- Místní úprava provozu na silnici I. třídy (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)
- Místní úprava provozu na silnici II. a III. třídy (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)
- Místní úprava provozu na veřejně přístupné účelové komunikaci (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích)

Drážní správní úřad

- Změna rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací (zákon č. 266/1994 Sb., o drahách)

Komentář zpracovatele posudku:

Za hlavní navazující rozhodnutí lze považovat stavební povolení, které ve smyslu definice dle §3 písm. g) zákona povoluje provedení záměru.

Potřeba uvedení dalších nutných závazných stanovisek přímo nevyplývá ze znění přílohy č. 4 zákona. Metodické sdělení pro autorizovaní osoby ze dne 6.3.2016 (MŽP, č.j. 18130/ENV/15) však uvádí: „Deklaraci závazku dodržet zákonné povinnosti totiž nelze považovat za návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů. Avšak je nutné je uvést do kapitoly B.I.9 (Výčet navazujících rozhodnutí dle § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat) dokumentace (resp. oznámení záměru), tzn. zaměřit se na obsah této kapitoly, aby obsahovala pokud možno úplný seznam navazujících rozhodnutí. Popřípadě v této kapitole nebo jiné kapitole dokumentace (resp. oznámení záměru) uvést i další nutná povolení, souhlasy či závazná stanoviska, která je třeba získat pro konečné povolení či provoz záměru, a která nejsou vydávána v navazujícím řízení ve smyslu definice v ustanovení § 3 zákona“.

Snahou zpracovatelů tedy bylo předložit maximální výčet dalších nutných závazných stanovisek či rozhodnutí.

K uvedenému seznamu lze uvést dílčí výhrady:

1. Kompetence uvedené v sekci „Příslušný obecní úřad“ se až na výjimku prvního bodu (kácení dřevin) vztahují k obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností nikoliv k příslušnému obecnímu úřadu.

2. *Skutečná potřeba odnětí pozemků ze ZPF je podle kapitoly B.II.1. 1,062 ha pro trvalý zábor a 3,8344 ha pro dočasný zábor v rozsahu nad 1 rok. Celkem tedy jde o zábor větší než 1 ha a příslušným úřadem k vydání souhlasu s odnětím ze ZPF tedy bude krajský úřad.*

Uvedené výhrady nemají v důsledku vliv na vyhodnocenou významnost vlivů.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Kapitola uvádí souhrnně přehled potřebných záborů půdy jednak podle katastrálních území a dále v členění na trvalý zábor (podle BPEJ) a dočasný zábor (rozděleno na dočasný zábor a na zábor do 1 roku). Informace je uvedena z aktuálního záborového elaborátu (Pragoprojekt, 12/2016), který však není součástí dokumentace.

Dále je uvedena bilance ornice a podorničí s uvedením celkového množství disponibilního (skrytého) materiálu a s uvedením potřeby k ornice k ohumusování. Z této bilance vyplývá přebytek ornice ve výši cca 10 000 m³.

Komentář zpracovatele posudku:

K obsahu kapitoly lze uvést, že mohla být doplněna i informace o BPEJ a třídě ochrany na plochách pro dočasný zábor, stejně jako základní teze ke způsobu rekultivace. Pro přesnější vyhodnocení vlivu na ZPF by tato informace byla vhodná.

Vzhledem k relativně krátkému trvání dočasného záboru však nelze předpokládat degradaci ornice určené ke zpětné rekultivaci pozemků ZPF. Vliv na ZPF pro pozemky s dočasným záborem ZPF tak lze hodnotit jako nevýznamný i bez ohledu na kvalitu této půdy. Podmínkou je samozřejmě dodržování opatření proti znehodnocení ornice a provedení rekultivace podle plánu rekultivace schváleného orgánem ochrany ZPF.

Dále nejsou přesněji specifikovány okolnosti záboru ZPF pro období kratší než jeden rok. Zde je třeba upozornit na požadavek §9 odst. 2 písm. c) zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Souhlasu k odnětí ze ZPF není třeba pouze v případě, pokud má být odňata zemědělská půda po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu.

Požádat o souhlas s odnětím ze ZPF (či jeho změnu) podle příslušných ustanovení zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších právních předpisů je zákonnou povinností oznamovatele.

B.II.2. Voda

V období výstavby se předpokládá spotřeba pitné vody pro pití a sociální účely. Tato spotřeba bude pokryta z vodovodního řádu podle umístění zařízení stavenišť.

Dále bude spotřebovávána užitková voda pro výrobu stavebních hmot (zejména betonu) a další využití v areálu stavebních dvorů.

V období provozu neklade záměr nároky na potřebu vody vyjma přípravy směsí pro zimní údržbu.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitolu lze považovat za dostatečně zpracovanou. Přesnější hodnota spotřeby vody v období výstavby není v této fázi přípravy záměru známa a pro vyhodnocení vlivů záměru není nezbytná.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Kapitola zmiňuje potřebu el. energie, pohonných hmot, maziv a surovin pro výstavbu v období výstavby. Není provedeno konkrétní vyčíslení potřeby žádné z těchto komodit s odkazem na skutečnost, že spotřebu ani konkrétní místa odběru není možno v této fázi záměru stanovit a budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace.

Při provozu se nepočítá s žádnými speciálními nároky na spotřebu surovin. V úvahu připadá pouze obalovaná živičná směs na případné opravy, posypový materiál pro zimní údržbu (chlorid sodný), pohonné hmoty, oleje a maziva pro dopravní mechanizaci při údržbě. Dále vzniknou nároky na elektrickou energii na veřejné osvětlení a případnou světelnou signalizaci. Spotřeba elektrické energie nebude z hlediska zatížení životního prostředí podstatná.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitolu lze považovat za dostatečně zpracovanou. Přesnější hodnota spotřeby energií v období výstavby není v této fázi přípravy záměru známa a pro vyhodnocení vlivů záměru není vzhledem k jeho rozsahu a umístění úplně nezbytná.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

V období výstavby bude využívána stávající dopravní infrastruktura. Staveniště bude z hlediska provádění stavby rozděleno na několik úseků, každý s odlišným charakterem provádění stavby, a to vzhledem k zachování veřejného provozu v maximální míře ve stávajícím stavu. V zásadě bude realizována nová část hlavní trasy D7, v prostoru MÚK Louny západ budou nájezdy a výjezdy zbudovány v závěru prací po etapách, tak aby bylo možno využít křižovatku po celou dobu výstavby. Po zprovoznění nové komunikace D7 dojde k uzavírce a k rekonstrukci stávající poloviny včetně mostů. Hlavní přístup na staveniště bude po stávající silnici I/7. Na všech výjezdech ze staveniště na veřejnou komunikaci budou zřízeny provizorní sjezdy v délce 100 m (panelová vozovka) a to z důvodu očištění vozidel, zvláště při realizaci zemních prací.

Dále jsou specifikovány příjezdy k jednotlivým stavebním objektům.

Nároky na dopravní infrastrukturu v období provozu záměru budou spojeny se změnami intenzit silniční dopravy. Kromě zkapacitnění vlastní silnice I/7 bude mít z tohoto hlediska největší význam zrušení stávající mimoúrovňové křižovatky MÚK Louny - centrum. Změna dopravních intenzit, a tedy i souvisejících vlivů na životní prostředí tedy nastane v důsledku provedení záměru nejen na vlastní silnici D7, ale také na návazných komunikacích.

Intenzita dopravy na úsecích dálnice D7 i na dotčených navazujících komunikacích byla převzata ze starší Studie souhrnné ekonomické efektivnosti výstavby rychlostní silnice R7 v úseku Panenský Týnec – Nové Spořice, Dopravní část" (CITYPLAN spol. s r. o., 2008). Vzhledem ke staršímu datu zpracování této studie byly intenzity dopravy korigovány podle výsledků sčítání dopravy z roku 2010 a následně přepočteny pro výpočtový rok 2020.

Dále je popsána trasa vedení přepravy popílkového stabilizátu z elektrárny Počerady.

Komentář zpracovatele posudku:

Hlavní přístupová trasa na staveniště bude vlastní komunikace I/7. Z hlediska období výstavby nejsou k uvedeným údajům připomínky.

Co se týká výpočtu dopravních intenzit na budoucí dálnici D7 a dalších ovlivněných komunikacích lze akceptovat použití staršího podkladu, protože komplexně hodnotí změny dopravních intenzit v důsledku výstavby uceleného úseku komunikace D7 (dříve

předpokládané R7). Korekce na absolutní hodnoty je provedena podle výsledků sčítání z roku 2010 odpovídajícím způsobem.

K datu zpracování dokumentace nebyly doposud známy výsledky sčítání dopravy z roku 2016. Z již publikovaných výsledků je zřejmé, že u některých sčítacích úseků silnice II/246 vedoucí centrem Loun již byly dosahovány vyšší intenzity dopravy než predikují v dokumentaci uváděná data. Jedná se zejména o sčítací úseky západně od křižovatky II/246 se silnicí II/229. Pro vyhodnocení vlivů zkapacitnění komunikace D7 však absolutní hodnoty intenzit dopravy na silnici II/246 nejsou příliš podstatné. V předmětných úsecích by mělo vlivem zkapacitnění D7 dojít k poklesu dopravní intenzity, což je naopak z hlediska vlivů záměru důležité. Tato menší disproporce se však netýká vlastní komunikace I/7, kde predikované hodnoty velmi dobře korelují s výsledky sčítání dopravy z roku 2016 a obsahují ještě určitou rezervu pro nárůst intenzity dopravy mezi roky 2016 a 2020.

S respektováním data zpracování dokumentace lze kapitolu považovat za dostatečně zpracovanou pro posouzení vlivů záměru.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Údaje o zdrojích znečišťování ovzduší jsou převzaty z rozptylové studie (příloha č. 2, Seibert, 2017), jež je přílohou dokumentace. Údaje zařazené v rozptylové studii jsou zde zkráceny, pro podrobnější informace se odkazuje na vlastní rozptylovou studii.

Rozptylovou studii zpracovala osoba s autorizací.

Při výstavbě budou emisně dominantní částice suspendované z prašného povrchu stavení v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí). Tato prašnost bude tvořena především minerálními podíly (zeminovými částicemi) a je v případě potřeby účinně řešitelná standardními opatřeními v podobě vlhčení prašných povrchů, plachtování vozidel apod. Výfukové emise používaných stavebních strojů budou s ohledem na malý rozsah prací a krátké období výstavby nízké a nemohou významně ovlivnit imisní situaci. V případě emisí ze stavby bude rozhodující dodržování pracovní kázně při uvedených obvyklých opatřeních, kterými lze emise omezit na nevýznamnou úroveň. V předkládané dokumentaci proto nejsou vyčísleny.

Provoz záměru bude mít v důsledku změny intenzity automobilové dopravy vliv na emise výfukových plynů a suspendovaných částic vznikajících otěry brzd, pneumatik, vozovky a resuspenzí z povrchu posuzovaných komunikací. Hodnocenými znečišťujícími látkami ve výfukových plynech byly oxidy dusíku (hodnoceno bylo celkové množství NO_x a NO₂), suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzo(a)pyren a benzen.

Kapitola přehledně uvádí výsledky výpočtu emisí z dopravy na všech uvažovaných sčítacích úsecích, přičemž jsou zahrnuty i komunikace v centru Loun. Předkládaná dokumentace hodnotí vliv záměru na kvalitu ovzduší pro 2 varianty řešení: bez realizace a s realizací záměru. Vyhodnocení situace bez realizace záměru (výchozí stav) a v případě jeho provedení (cílový stav) je v obou případech vztaženo k roku 2020. Je tedy očištěno od meziročních změn vnějších faktorů, např. postupného nárůstu intenzit dopravy (vyhodnocena je čistá změna imisní situace vlivem záměru).

Vzhledem k tomu, že zkapacitnění stávajícího obchvatu v podobě silnice I/7 vyvolá změnu dopravních intenzit, a tedy imisních vlivů také v okolí dalších stávajících komunikací,

bylo vyčíslení emisí a následné posouzení vlivů na ovzduší provedeno také pro tyto vybrané navazující komunikace. Jsou tak posouzeny nejen vlivy samotného záměru, ale také jeho kumulativní vliv spolu s dalšími významnými liniovými zdroji znečišťování ovzduší v dotčeném území (viz též předchozí kapitola).

Realizace záměru včetně jeho napojení na další připravovaný úsek silnice D7 v místě obchvatu Chlumčan a změny intenzity dopravy, kterou vyvolá na přilehlých stávajících komunikacích, povede celkově k nárůstu emisí ze silniční dopravy. Celkový nárůst emisí ze všech komunikací zahrnutých do vyhodnocení lze odhadovat celkově na:

- cca 30 % v případě suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu,
- cca 36 až 40 % v případě oxidů dusíku,
- cca 22 % v případě benzenu.

Na samotné silnici I/7 (D7) v úseku obchvatu města Louny je předpokládán nárůst emisí oproti situaci bez zkapacitnění obchvatu:

- cca 30 až 40 % u suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu,
- cca 45 až 50 % v případě oxidů dusíku,
- cca 1/3 v případě benzenu.

Na stávajícím frekventovaném průtahu městem Louny (Osvoboditelů, Hrnčířská, Slovenského národního povstání) dojde vlivem zkapacitnění obchvatu k poklesu emisí o:

- cca 1 až 17 % u suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu,
- cca 16 až 23 % v případě oxidů dusíku,
- cca 12 až 19 % v případě benzenu.

Na části ulice 28. října je očekáván mírný nárůst emisí v návaznosti na zvýšení intenzity dopravy na přilehlé komunikaci 2469 (převezme část dopravy po plánovaném zrušení MÚK Louny - centrum). Zde dojde k mírnému nárůstu emisí (o 2 až 12 %, dle znečišťující látky).

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována vyčerpávajícím způsobem. Vyčíslení změn emisí na jednotlivých úsecích je podáno přehledně. Důraz na relativní změnu v produkci emisí vlivem zprovoznění záměru je správný.

B.III.2. Odpadní vody

Kapitola popisuje způsob odvodnění komunikace v době provozu a dále uvádí údaje k produkci odpadních vod v období výstavby.

Údaje o vodách v období provozu vychází ze stávajícího způsobu odvodnění. Toto odvodnění je vyhovující. Odvodnění současné silnice I/7, předmětný úsek 0,000 – 6,130, je rozdělen na čtyři podúseky, ze kterých voda odtéká vždy do jednoho místa, kde jsou umístěné v současné době sedimentační nádrže, případně retenční nádrže s přečerpáváním. Nádrže jsou již dimenzovány na výhledové rozšíření sil. I/7 na čtyřpruh.

V rámci návrhu rozšíření sil. I/7 (pravá polovina ve směru na Slaný) bude respektována stávající niveleta komunikace, tedy zachováno rozdělení stávajících odvodňovaných úseků, bude zachováno rozdělení povrchového odtoku v povodí jednotlivých již realizovaných nádrží. Dešťové vody z vozovky I/7, km 0,0-6,130, budou svedené povrchově do silničních příkopů v návaznosti na současný stav, vyjma úseků jednostranného klopení vozovky sil. I/7,

kde levý rigol u SDP bude odvodněn pomocí uličních vpustí, příp. šterbinového odvodňovacího žlabu, a zaústěn do nově navržené dešťové kanalizace a úseků nové pravé poloviny D7, kde z omezených prostorových možností (současný zábor) bude navržen odvodňovací rigol v krajnici rovněž odvodněn do nové dešťové kanalizace.

Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu (AZ Consult 2009) je pro určení míry kvalitativního ovlivnění podzemních vod v těsné blízkosti silnice I/7 během výstavby a následného provozu obchvatu doporučeno těsně před zahájením výstavby a dále vždy v půlročních intervalech až do uplynutí 1 roku po zprovoznění rozšířeného obchvatu Loun na vrtech JH_4 a JH-9, provést rozbor podzemních vod v následujícím rozsahu: barva, Na, Cl, CHSK_{Mn}, vodivost a NEL.

V tomto období výstavby budou odpadní vody vznikat především ze sociální části zařízení staveniště. Bude se jednat o splaškovou odpadní vodu. Režim jejího vzniku a zneškodnění bude standardní. Množství vznikajících splaškových odpadních vod bude záviset na projektu organizace výstavby a na postupu realizace. V žádném případě však při dodržení běžných norem a postupů nepůjde o množství významné z hlediska vlivů na životní prostředí.

Množství vznikajících odpadních vod nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit, pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí to však není nezbytné. Jiné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách v platném znění během výstavby vznikat nebudou.

Komentář zpracovatele posudku:

K období výstavby nejsou z hlediska produkce odpadních vod žádné připomínky. Pouze je uveden nesprávný právní předpis. Citované nařízení vlády č. 61/2003 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech. Nakládání s vodami během výstavby bude samozřejmě podléhat požadavkům tohoto platného právního předpisu.

Co se týká období provozu, vychází řešení odvodnění ze stávajícího stavu, přičemž při návrhu a realizaci odvodnění se již počítalo s budoucím rozšířením. Opět bez zásadních připomínek. Pouze poslední odstavec v kapitole měl být zřejmě umístěn před tabulku 10, týká se období provozu.

B.III.3. Odpady

Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze očekávat především vznik odpadů ze skupiny 17 Stavební a demoliční odpady, případně dalších druhů odpadů. V tabulce v dokumentaci je uveden přehled předpokládaných produkovaných odpadů, a navrhovaný způsob nakládání s nimi využity pro sanační a rekultivační práce, těžební společnost se těchto materiálů nezbavuje.

V této kapitole je konstatováno že při výstavbě silnice D7 budou vznikat odpady obvyklé pro realizaci silničních staveb. S jejich dalším využitím nebo odstraňováním nebudou, v případě dodržování předpisů, problémy. Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajišťovat dodavatel stavby. Je doporučeno, aby co největší množství odpadů bylo využito jako druhotná surovina buď v rámci posuzované stavby, nebo na jiných stavbách.

Odpady vzniklé údržbou a provozem komunikace jsou pracovníky správce komunikace podle povahy odpadu a jeho množství shromažďovány nebo okamžitě odváženy na místo zneškodnění. Množství produkovaného odpadu závisí na provozních podmínkách v daném úseku silnice. O produkci a způsobu zneškodnění musí být vedena provozovatelem evidence.

Odpad vzniklý v souvislosti s havárií (únik kontaminovaných kapalin z poškozených vozidel do prostředí), jako jsou použité materiály pro zachycování olejů, zemina znečištěná ropnými látkami, směsi olejů s vodou apod., musí být vždy zneškodněn odbornou firmou, mající oprávnění k činnosti v tomto oboru.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována dostatečně. Povinnosti v odpadovém hospodářství pro zhotovitele i provozovatele stavby vyplývají z platných právních předpisů. Vzhledem k tomu, že větší část zemních prací byla provedena v minulosti, bude významně redukováno množství odtěžené zeminy.

Drobnou terminologickou poznámku lze uplatnit pouze k pojmu „zneškodnění odpadu“, takový pojem zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů nezná. V daném kontextu půjde o odstraňování odpadu.

B.III.4. Ostatní (hluk, vibrace, záření, zápach, jiné výstupy)

Hluk

Pro záměr byla zpracována hluková studie (Suk, Kucielová, 2017), která je součástí přílohouvé části dokumentace (příloha č. 3). Účelem studie je posouzení vlivu hluku z provozu na pozemní komunikaci D7 (obchvat Louny) budované v rámci posuzované akce a za účelem zjištění souladu s ustanoveními § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Liniovým zdrojem hluku je hluk z dopravy po pozemních komunikacích. V řešeném úseku komunikace D7 se na tuto komunikaci napojují komunikace II. tř.

Kapitola pouze konstatuje, že intenzity dopravy uvažované při vyhodnocení hlukové zátěže jsou dokumentovány v kapitole B.II.4 a vlivy na akustickou situaci, včetně výsledků z výstupu modelu užitého pro prognózování akustické situace a znázornění izofon je součástí hodnocení v části D.I.3 dokumentace.

Vibrace

Vlastní doprava po rychlostní silnici nebude zdrojem vibrací s přímým vlivem na obytnou zástavbu.

V období výstavby mohou vibrace vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, příp. průjezdy těžkých nákladních automobilů jako dopravní obsluhy stanoviště. Vzhledem k tomu, že stavební práce budou probíhat většinou v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, vznik vibrací, které by měly vliv na statiku objektů, se nepředpokládá.

Zápach

Záměr nepředstavuje nový zdroj zápachu v území. Skladba pachových látek bez realizace záměru i v případě jeho provedení odpovídá obvyklému složení v okolí frekventovaných silničních komunikací. Záměr částečně přesouvá zdroje dopravních emisí, a tedy i s nimi spojených pachových látek, mimo hustě osídlené oblasti v centrální části města Louny do prostoru podél silnice I/7 (D7), tzn. do oblasti s podstatně řidším osídlením. Povede proto k mírnému zlepšení pachové situace v území.

Komentář zpracovatele posudku:

Část věnovaná hluku neobsahuje žádné údaje o hluku spojeném s výstavbou komunikace. Tento hluk neřeší ani vlastní hluková studie. Vzhledem k umístění stavby mimo intravilán, v dostatečné vzdálenosti od chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor

staveb a vzhledem k vyššímu hygienickému limitu pro hluk ze stavební činnosti lze tuto skutečnost tolerovat. Nicméně nějaký komentář v tomto smyslu mohl být v textu uveden, obdobně jako je to u subkapitoly vibrace.

Automobilová doprava není obecně považována za zdroj zápachu.

Jako „emisní“ hodnoty pro výpočet hluku z dopravy slouží informace o intenzitě a skladbě dopravního proudu, tyto informace jsou uvedeny v příslušné kapitole dokumentace a v hlukové studii.

B.III.5. Doplnující údaje

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola v dokumentaci chybí.

Výstavba dálnice je obecně spojena s terénními úpravami většího rozsahu a významnými zásahy do krajiny. V tomto kontextu by bylo vhodné uvést, že tyto zásahy byly již provedeny v minulosti při stavbě silnice I/7. Záměr tedy není spojen se zásahy tohoto typu a významnějšího rozsahu.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Kapitola uvádí základní environmentální charakteristiky zájmového území v rozsahu požadavků přílohy č. 4 zákona.

Komentář zpracovatele posudku:

Jedná se o stručný souhrn informací s odkazem na podrobnosti v části C.II a D.I.

Bez zásadních připomínek.

Informace, že trasa prochází v délce 1 km při hranici chráněného ložiskového území Zeměchy (cementářské korekční sialitické suroviny), jehož součástí je výhradní ložisko je nepřesná. Ve skutečnosti trasa leží ve zmíněném CHLÚ i ve výhradním ložisku Zeměchy 2 (viz též dále).

C.II. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Kapitola uvádí základní environmentální charakteristiky zájmového území v rozsahu požadavků přílohy č. 4 zákona.

Komentář zpracovatele posudku:

Imisní pozadí je převzato z rozptylové studie a je správně stanoveno na základě pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ.

Klimatické údaje odpovídají klimatické rajonizaci. Větrná růžice je uvedena součtová, nicméně v rozptylové studii je prezentována celková v členění dle tříd stability i tříd rychlosti větru.

Údaje o povrchové vodě jsou zpracovány dostatečně. Problematika podzemní vody je zpracována s využitím dat z podrobného geotechnického průzkumu, jehož součástí byl i hydrogeologický průzkum.

Půda je charakterizována standardně na základě dat VÚMOP.

Horninové prostředí je charakterizováno dostatečně z několika hledisek. Obecně geologické a geomorfologické údaje jsou převzaty ze standardních zdrojů. Charakteristika geodynamických procesů a tektonické stavby území je převzata z geotechnického průzkumu.

Údaj o ložiskové situaci není přesný. V dokumentaci se uvádí, že původně trasa D7 procházela přes chráněné ložiskové území Zeměchy (cementářské korekční sialitické suroviny) a že nově je chráněné ložiskové území Zeměchy vymezeno tak, že trasa D7 prochází v délce 1 km při SV hranici chráněného ložiskového území (Česká geologická služba 2017). Součástí CHLÚ je výhradní ložisko Zeměchy 2 číslo 3111600.

Podle aktuálních údajů České geologické služby (Surovinový informační systém přístupný přes webovou aplikaci) leží trasa D7 v okrajové SV části výhradního ložiska cementářské korekční sialitické suroviny a stavebního kamene Zeměchy 2 (ID: 3111600) a zároveň v CHLÚ Zeměchy.

CHLÚ Zeměchy na mapě č. 7 není zakresleno přesně, pravděpodobně došlo při zpracování mapy k posunu celého polygonu CHLÚ Zeměchy jihozápadním směrem. Z tohoto posunu pak vyplývá mylná informace uvedená v dokumentaci.

Vyhodnocení vlivu na horninové prostředí a přírodní zdroje tento omyl zásadně neovlivní (viz dále).

K údajům o krajině nejsou připomínky.

Údaje o flóře, fauně a ekosystémech jsou zpracovány velmi podrobně a precizně a vzhledem k charakteristice a umístění záměru až nadstandardně. Kapitola vychází ze samostatné přílohy č. 1 Biologický průzkum, který zahrnuje botanický průzkum, entomologický průzkum, batrachologický a herpetologický průzkum, ornitologický průzkum, průzkum chiropterofauny, průzkum vydry říční, průzkum ostatních druhů savců a migrační studii.

K metodice provádění průzkumů ani k jejich výsledkům nejsou žádné připomínky.

V dalších kapitolách jsou pak uvedeny a podrobněji charakterizovány další přírodní fenomény chráněné podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky, památné stromy, VKP a ÚSES). Údaje odpovídají skutečnosti.

Údaje o hmotném majetku a kulturních památkách jsou zpracovány dostatečně, podrobnější údaje o obyvatelstvu zato schází, stručné údaje o počtu ovlivněných osob uvádí studie hodnocení vlivu na veřejné zdraví.

C.III. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

Kvalitu životního prostředí v zájmové oblasti, jak vyplývá z jednotlivých podkapitol předchozí kapitoly C.II., lze celkově označit za průměrnou. Nejsou zastoupeny extrémy, tj. mimořádně vysoká kvalita některých složek životního prostředí, nebo naopak složky životního prostředí významně degradované.

Jako spíše podprůměrnou lze hodnotit vegetaci zájmového území. Většinu plochy dotčeného území tvoří biotopy formační skupiny X - silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem. Z přírodních biotopů byly zaznamenány pouze křoviny. Nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. a byly zaznamenány čtyři druhy zařazené do Červeného seznamu cévnatých rostlin České republiky.

Z hlediska fauny se celkově rovněž jedná o nepříliš hodnotná místa velmi ochuzená v důsledku silného antropického využití. Některým živočichům (např. plazi nebo hmyz) nově budované zářezy a násypy zjevně vyhovují a stavba tak může přinést do ploché zemědělsky obhospodařované krajiny nové obohacující prvky.

Záměr nekříží žádný významný vodní tok a kříží pouze jeden navržený lokální biokoridor (ÚSES). Nebudou dotčeny ani žádné významné krajinné prvky. Jelikož se jedná pouze o zkapacitnění stávající komunikace, nebudou vznikat žádné nové zářezy ani násypy, které by mohli ovlivnit krajinný ráz.

Životní prostředí ovlivňováno sousedstvím s pánevními okresy Ústeckého kraje a elektrárnou Počerady na hranicích okresu Louny.

Majoritním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} na území zóny CZ04 Severozápad je doprava, druhým nejvýznamnějším zdrojem jsou velké stacionární zdroje, a třetím lokální topeniště. Tyto rámcové podíly typů zdrojů na znečištění ovzduší v zásadě platí i pro hodnocené území, tj. oblast, která bude imisně ovlivněna posuzovaným záměrem.

V území, které bude dotčeno realizací záměru, kvalita jednotlivých složek životního prostředí s výjimkou hlukové a imisní zátěže vyhovuje požadavkům platné legislativy.

Společensky přijatelná míra zátěže (legislativní limity) je na části posuzovaného území překročena v případě hluku a imisních koncentrací suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu, největší měrou v centrální části města Louny.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez zásadních připomínek.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Hodnocení vlivů záměru na životní prostředí bylo provedeno s důrazem na zohlednění všech potenciálně významných přímých i nepřímých kumulativních vlivů v území. Komplexnost posouzení je zajištěna zejména těmito použitými přístupy: Dokumentace EIA – D7 Louny, zkapacitnění obchvatu

- Ve vyhodnocení jsou kromě vlivů samotného záměru (zkapacitnění silnice I/7) zahrnuty také změny vyvolané záměrem na okolních frekventovaných silničních komunikacích s důrazem na posouzení situace v hustě obydlených oblastech.
- Při vyhodnocení vlivů na hlavní složky životního prostředí byly vzaty v úvahu aktuální informace o stávající zátěži území (zejména imisní a hluková situace).

Referenčním rokem pro posouzení vlivů je aktuálně předpokládaný rok uvedení záměru do provozu, tj. rok 2020. Volba tohoto referenčního roku minimalizuje nejistotu výchozích předpokladů pro hodnocení, která směrem ke vzdálenějším časovým horizontům významně narůstá. Vzhledem k platnosti řady strategií, které stanovují opatření s cílem stávající zátěž životního prostředí do budoucna snižovat (např. Program zlepšování kvality ovzduší, Národní plán snižování emisí apod.) reprezentuje volba co možná nejbližšího časového horizontu po uvedení záměru do provozu konzervativní scénář (v součtu s vlivy posuzovaného záměru nejhorší možný dopad na životní prostředí). Podrobněji je odůvodnění volby referenčního roku uvedeno v kapitole D.VI věnované nejistotám posouzení.

Komentář zpracovatele posudku:

K principu hodnocení vlivů nelze vznést zásadní připomínky, mimo těch uvedených u komentáře ke kumulaci v kapitole B.I.4.

Z hlediska nepřímých vlivů nejsou exaktně vyčísleny vlivy na hlukovou situaci na komunikacích v centru města Louny. Vzhledem k obecně příznivému vlivu na dopravní situaci v těchto úsecích, to není úplně nezbytné.

K volbě roku 2020 jako výpočtového nejsou připomínky.

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

Potenciální negativní vlivy záměru na obyvatelstvo mohou být způsobeny:

- a) znečištěním ovzduší,
- b) hlukem.

Další faktory lze považovat za zanedbatelné a nepředstavují významnou zátěž pro obyvatele žijící v okolí hodnoceného záměru.

Nejbližší stávající obytná zástavba podél trasy posuzované silnice se nachází ve vzdálenosti cca 180 - 440 m od osy komunikace.

Nejbližší rozvojové plochy určené k bydlení, které jsou zaneseny jako návrhy v územních plánech obcí podél trasy, se nacházejí ve vzdálenosti přibližně 130 - 320 m od posuzované komunikace.

Vliv na obyvatelstvo spojený se znečištěním ovzduší a hlukovou zátěží lze na základě rozptylové a hlukové studie a posouzení vlivu na veřejné zdraví a na obyvatele shrnout následovně:

- S ohledem na očekávanou situaci podloženou modelovými výpočty ve dne a v noci se zdravotní rizika expozice hluku zásadním způsobem nezmění.
- Zdravotní rizika z expozice hluku jeho vlivu na pohodu obyvatel v přiléhající zástavbě a předpokládané zástavbě, mohou být 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.
- 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.

- Za nepřiměřenou lze považovat stávající i očekávanou expozici škodlivinám z ovzduší na lokalitách určených v územním plánu města Louny k individuálnímu bydlení, které přiléhají k posuzované komunikaci I/7 (D7).
- Možná zdravotní rizika plynoucí ze zvýšené stávající i očekávané expozice obyvatelstva škodlivinám z ovzduší lze omezit či snížit změnou v územní plánovací dokumentaci, neboť současné plánované zóny pro individuální bydlení jsou z hlediska umístění záměru situovány nevhodně. Je doporučeno zvýšit vzdálenost hranice ploch navržených k bydlení od okraje komunikace I/7 (D7) na min. 200 m.
- Dopravní bezpečnost na posuzovaném úseku I/7 resp. D7 nebude zásadním způsobem změněna. Lze očekávat spíše nižší rizika na posuzovaném úseku proti současnému stavu.
- Ze socioekonomického hlediska je kvalitní a moderní silniční komunikace většinou přijímána pozitivně. Zkapacitnění obchvatu usnadní přepravu osob a zboží (preferencí obchvatu před průjezdem městem Louny zkrátí přepravní čas a zvýší komfort, a to jak pro tranzitní dopravu, tak i pro obyvatele v Lounech v návaznosti na očekávané zmírnění negativního vnímání nadměrné dopravy).
- S ohledem na charakter liniové stavby a její projekt souběžně se stávající komunikací I/7 jsou zdravotní rizika determinována již při stávající dopravní obslužnosti a jejich nárůst posuzovaným záměrem nelze považovat za významný s výjimkou pozemků vzdálených méně než cca 200 m do středu projektovaného obchvatu Loun.
- Územní plán však uvažuje s poskytnutím stavebních parcel pro individuální bydlení – výstavbu rodinných domů i na pozemcích, s předpokládanou vyšší koncentrací škodlivin v ovzduší resp. i s překračováním platných limitů. Dochází tím ke zvyšování zdravotního rizika, které lze vhodnou úpravou využití území předejít. Případná změna využití pozemků v blízkosti posuzovaného obchvatu Loun sníží zdravotní rizika budoucích obyvatel zejména snížením potenciální expozice škodlivinám v ovzduší.
- Souhrnně lze při vyhodnocených vlivech na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší hodnotit celkový vliv záměru na obyvatelstvo jako neutrální. V případě doporučené úpravy rozvojových ploch k bydlení na jižní straně města Louny bude celkový vliv záměru na zdraví obyvatelstva málo významný, pozitivní, protože zdravotní přínosy odvedení části dopravy z města Louny na obchvat nebudou znehodnoceny zvýšením expozice na nově navrhovaných obytných plochách v blízkosti trasy D7.

Komentář zpracovatele posudku:

Vlivy na veřejné zdraví

Kapitola stručně shrnuje hodnocení vlivu na obyvatelstvo včetně hodnocení vlivu na veřejné zdraví. Z části se přitom vychází ze zpracované studie vlivu na veřejné zdraví (Volf, 2017, příloha č. 4). Hodnocení je ale provedeno přímo i na základě výsledků hlukové a rozptylové studie.

Principiálně lze s hodnocením vlivů na veřejné zdraví (v důsledku změn v hlukové a imisní situaci) souhlasit. Podstatné je, že nedojde k zásadním změnám expozičního scénáře v obytné zástavbě města Louny. Dílčí změny v okolí jednotlivých komunikací vyznívají souhrnně jako pozitivní.

Ze socioekonomického hlediska lze zkapacitnění komunikace hodnotit jistě pozitivně, zvláště v kumulaci s ostatními úseky dálnice D7, kdy dojde k příznivým kumulativním vlivům.

Co se týká dopravní bezpečnosti, lze jednoznačně změnu ze směrově nerozdělené na směrově rozdělenou komunikaci hodnotit příznivě.

Samostatně je akcentována problematika nových rozvojových zón pro bydlení v blízkosti obchvatu Loun (plochy BI 21 a BI 7), a to jak v rozptylové studii, tak i v posouzení vlivu na veřejné zdraví. Umístění ploch pro bydlení v této lokalitě není samozřejmě příliš vhodné. V dokumentaci je uvedena podstatná skutečnost, tedy že návrh nových ploch k bydlení v územním plánu města Louny byl vypracován v době, kdy již stávající silnice I/7 existovala, byl očekáván přirozený nárůst dopravy na této komunikaci a bylo plánováno její zkapacitnění. Z hlediska principu priority v území (uplatněném např. v aktuálním znění zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů) by realizace záměru zkapacitnění obchvatu Loun neměla být existencí zmíněných ploch ovlivněna.

Nicméně lze stěžít jako jakési kompenzační opatření pro posuzovaný záměr ukládat jinému subjektu (zde městu Louny) jakoukoliv povinnost, zde spočívající v revizi rozvojových ploch pro bydlení. Oznamovatel (ŘSD) přitom fakticky nemůže platný územní plán v tomto směru ovlivnit, proto je problematické hodnotit vliv posuzovaného záměru v kontextu hypotetického stavu změněného územního plánu. Co se týká reálného vlivu na tyto zmíněné plochy pro bydlení, z hlukové studie vyplývá, že v tomto prostoru dojde po realizaci záměru dokonce ke snížení hlukové zátěže oproti současnosti (referenční body č. 14 a 16), avšak až po zahrnutí předpokládaného pásu zeleně do hlukového výpočtu. Z rozptylové studie pak vyplývá, že imisní situace je zde nepříznivá, avšak s realizací záměru se tato situace významně nezmění.

Souhrnné hodnocení vlivů na obyvatelstvo jako neutrální je provedeno správně.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Co se týká vlivu na klima, je zde uvedeno, že v objektu nebudou instalována žádná zařízení, která by mohla mít vliv na okolí klimatické poměry.

Vliv na kvalitu ovzduší je hodnocen na základě výsledků rozptylové studie (příloha č. 2, Seibert, 2017). Rozptylová studie je zpracována autorizovanou osobou.

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 shrnuta v části D.IV. dokumentace, 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.

Období provozu

Hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší v období provozu bylo provedeno na základě modelového výpočtu v příložené rozptylové studii.

Realizace záměru bude mít v důsledku změny intenzity automobilové dopravy vliv na emise výfukových plynů a suspendovaných částic vznikajících otěry brzd, pneumatik, vozovky a resuspenzí z povrchu dotčených komunikací.

Součástí záměru je, mimo jiné, zrušení mimoúrovňové křižovatky Louny - centrum (stávající křížení silnice I/7 se silnicí II/229). Kromě zvýšení intenzity dopravy na komunikaci I/7 (D7 v úseku obchvatu města Louny), které bude vyvoláno zkapacitněním této komunikace, dojde také ke změně intenzit dopravy ve městě Louny. Za účelem naplnění

požadavku na komplexní posouzení vlivů na ovzduší, včetně kumulativních efektů s okolními významnými zdroji znečišťování, byly proto do hodnocení zahrnuty také významné silnice, na kterých pravděpodobně dojde vlivem záměru ke změně intenzity dopravy. Výčet a grafické znázornění těchto silničních komunikací je součástí kapitoly B.II.4. Požadavek na kumulativní posouzení byl při vyhodnocení splněn také zohledněním současné úrovně znečištění při vyčíslení celkových imisních koncentrací (použité pětileté průměry imisních koncentrací publikované ČHMÚ v sobě zahrnují vliv všech stávajících zdrojů znečišťování ovzduší).

Hlavními znečišťujícími látkami v období provozu budou výfukové plyny (hodnoceny byly oxidy dusíku, suspendované částice, benzo(a)pyren, benzen) a resuspenze částic z povrchu vozovek (suspendované částice a benzo(a)pyren). S ohledem na bezproblémovou imisní situaci oxidu uhelnatého v ovzduší ČR (na všech měřicích stanicích je dlouhodobě imisní limit s významnou rezervou plněn) nelze významné vlivy na kvalitu ovzduší očekávat a nebyla proto hodnocena. Jiné znečišťující látky produkované automobilovou dopravou jsou z hlediska posouzení vlivu záměru na imisní situaci nevýznamné.

S ohledem na charakter území (ekologicky cenné nebo zvláště citlivé ekosystémy na znečištění ovzduší se zde nevyskytují) je namísto klást hlavní důraz při vyhodnocení na posouzení vlivů na obyvatelstvo, tzn. na imisní situaci látek se stanovenými imisními limity pro zdraví lidí v obydlených oblastech. Dokumentace EIA – D7 Louny, zkapacitnění obchvatu

V případě většiny obydlených lokalit lze u většiny hodnocených znečišťujících látek očekávat vlivem realizace záměru nárůst imisních příspěvků. Za obydlené lokality byla při vyhodnocení považována nejen stávající zástavba, ale také plochy navržené k bydlení v územních plánech dotčených obcí.

Relativní nárůst imisního příspěvku oproti stavu bez realizace záměru dosáhne v obydlených oblastech v případě suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu nejvýše 1/4 až 1/3 a v případě oxidů dusíku cca 30 – 40%.

K nárůstu imisních příspěvků dojde v obydlených oblastech podél stávající i nové trasy silnice I/7 (zkapacitnění obchvatu bude provedeno ve stávající stopě).

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 %).

Závěr vyhodnocení celkových imisních koncentrací

Nejvyšší celkové imisní koncentrace jsou ve variantě bez i s realizací záměru očekávány v centru města Louny podél silnice II/246.

Z hlediska celkových imisních koncentrací v obytné zástavbě a na rozvojových plochách určených k bydlení dojde vlivem záměru generelně k málo významnému nárůstu. V části města Louny, kde je v současnosti znečištění ovzduší nejvyšší, dojde naopak k poklesu celkové úrovně znečištění (důsledek odvedení části dopravy na obchvat po plánovaném zrušení MÚK Louny-střed).

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).

S přihlédnutím k vysoké stávající i cílové úrovni znečištění a bezprahovému účinku suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu je přiblížení obytných ploch k silnici I/7, resp. D7 navržené v územním plánu města Louny nevhodné, negativně působící na lidské zdraví. Návrh nových ploch k bydlení v územním plánu byl vypracován v době, kdy již stávající silnice I/7 existovala, byl očekáván přirozený nárůst dopravy na této komunikaci a bylo plánováno její zkapacitnění. Z těchto důvodů doporučuje zpracovatel rozptylové studie v případě ploch k bydlení BI 21a a BI 7 zanesených následně do územního plánu města Louny zvýšit vzdálenost jejich hranice od komunikace I/7 (D7) na min. 200 m. Vhodnou alternativou k tomuto opatření může být změna způsobu využití části těchto ploch.

Realizací záměru nedojde k umístění nové komunikace, kompenzační opatření podle zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění, se proto na posuzovaný záměr nevztahují.

Celkově je záměru na kvalitu ovzduší při dodržení navržených opatření vyhodnocen jako málo významný, snižující zátěž v nejvíce znečištěných městských oblastech. Za předpokladu, že zůstane v platnosti návrh rozvojových ploch na jižní straně města Louny, budou pozitivní efekty zkapacitnění obchvatu očekávané v centru města devalvovány zvýšením expozice obyvatelstva imisím v těchto nových obytných zónách. V tomto případě zpracovatel studie na základě provedeného posouzení souhrnně charakterizuje vliv záměru na kvalitu ovzduší jako neutrální. V případě úpravy hranic rozvojových ploch na jižní straně města Louny je celkový vliv záměru na kvalitu ovzduší hodnocen jako pozitivní.

Komentář zpracovatele posudku:

U odstavce týkající se vlivu na klima se pravděpodobně jedná o text, který se přímo nevztahuje k posuzovanému záměru. Nicméně s nevýznamným vlivem na klima (mikroklima), lze v zásadě souhlasit. Mikroklimatické poměry jsou zčásti determinovány již současným tělesem a povrchem silnice. S rozšířením zpevněných ploch na úkor zatravněných dojde ke změně mikroklimatu. Tato změna však bude omezena pouze na vlastní plochu záměru a bezprostřední okolí.

Co se týká vlivu na klima obecně, vlastní realizace záměru nevyvolá navýšení automobilové dopravy způsobem, který by mohl ovlivnit klima v širším nebo globálním měřítku v důsledku zvýšení produkce skleníkových plynů. Spíše dojde jen, v kumulaci s dostavbou dalších úseků D7, k přesunu části dopravních intenzit na tuto komunikaci na úkor jiných (např. D8, I/6+D6).

Ke způsobu výpočtu imisního zatížení v rozptylové studii nejsou žádné připomínky. Rozptylová studie je zpracována standardní metodikou SYMOS'97, v souladu s legislativními a metodickými požadavky.

Rozptylová studie zahrnuje všechny relevantní zdroje spojené s provozem záměru (tedy dotčené úseky komunikací). Jako nadstandardní lze hodnotit rozsah výpočtového modelu v posuzované oblasti, kde jsou hodnoceny i komunikace v centrální části města Louny. Jsou taky vyhodnoceny i kumulativní a nepřímé vlivy záměru. Výstupy rozptylové studie jsou přehledné a diskuze výsledků správná.

Opět lze pouze na okraj uvést výhrady k vyhodnocení vlivů v případě hypotetického omezení plošného rozsahu nových rozvojových zón pro bydlení v blízkosti obchvatu Loun (viz předchozí kapitola).

Hodnocení výsledné významnosti vlivu je provedeno správně.

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

Pro zhodnocení vlivů na hlukovou situaci byla zpracována hluková studie (Suk, Kucielová, 2017), která je přílohou č. 3 dokumentace.

Vliv hluku způsobený provozem hodnoceného úseku komunikace D7 - Louny byl vypočten pro chráněný venkovní prostor staveb. Pro hluk z dopravy byla ekvivalentní hladina akustického tlaku stanovena, dle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v platném znění, pro celou denní a celou noční dobu pro odrazivý terén. Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení HLUK +, verze 9.19 profi, sériové číslo 6012, na kopii katastrální mapy lokality v měřítku 1 : 17000.

Kapitola dále obsahuje podrobný popis výpočtových bodů a následně jsou zařazeny výsledky hlukových výpočtů.

Lokalita u Března

Výpočet byl proveden pro stav před realizací výstavby a pro stav po realizaci výstavby D7 s PHS u komunikace D7 u obce Březno. Protihluková stěna (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 uvedených v tabulce č. 21 je zřejmé, že hygienické limity hluku budou v případě realizace záměru (s protihlukovými stěnami) dodrženy v denní i noční době.

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 (Příloha 3) 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 (viz. výp. bod. č. 14 a 16). V územním plánu je rovněž vyznačen pás izolační zeleně ZX2 a ZXR3 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 uvedených v tabulce č. 22 je zřejmé, že hygienické limity hluku budou v případě realizace záměru dodrženy v denní i noční době.

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 (Příloha 3) 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 (výp. bod. č. 13).

V hodnocení situace po realizaci záměru se nepočítá s provozem na MÚK Louny-centrum, který bude zrušen.

Z výsledků uvedených v tabulce č. 23 je zřejmé, že hygienické limity hluku budou v případě realizace záměru dodrženy v denní i noční době.

Závěrem této subkapitoly je uvedeno, že na základě výsledků lze konstatovat, že vlivem provozu na komunikaci D7 v okolí JV zástavby obce Března, okolí zástavby města Louny a okolí obce Cítoliby za dodržení realizace protihlukových opatření v chráněném venkovním prostoru, definovaném v souladu s § 30, odst.3) zákona 267/2015 Sb., nedojde k překročení

hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z provozu na pozemních komunikacích v denní i noční době. Je očekáváno, že vlivem realizace záměru zkapacitnění stávající silnice I/7, která v řešeném úseku plní funkci jižního obchvatu města Louny, dojde ke snížení intenzity dopravy v centru města Louny. Vliv záměru na hlukovou situaci je charakterizován jako neutrální.

Komentář zpracovatele posudku:

Hluková studie zahrnuje všechny relevantní zdroje hluku spojené s provozem záměru, jedná se o vlastní komunikaci I/7 (D7) a navazující úseky silnic III/2463, I/28 a II/229. Ke způsobu výpočtu hluku v okolí těchto komunikací nejsou žádné připomínky. Akustická studie je zpracována standardní metodikou, v souladu s legislativními a metodickými požadavky.

Výsledky jsou prezentovány správně i v souvislosti s platnými hygienickými limity.

Na rozdíl od rozptylové studie není vypočten hluk v okolí hlavních komunikací v centru města Louny, tj. zejména v okolí silnice II/246, případně III/2469. Dále není hodnocen hluk z výstavby. Jedná se o dílčí nedostatky, které nemají dopad na celkové vyhodnocení vlivu hluku.

Vzhledem k umístění záměru a nastavení hygienického limitu pro hluk z výstavby není pro posouzení vlivu hluku v době výstavby zapotřebí exaktní výpočet. Opatření pro minimalizaci vlivů v období výstavby uvedené v kapitole D.IV jsou z tohoto pohledu dostatečná.

Co se týká změny hlučnosti v okolí silnice II/246 v centru Loun lze vyjít z intenzit dopravy uvedených v kapitole B.II.4. Je pak zřejmé, že na většině dotčených úseků dojde ke snížení intenzity dopravy, což bude implikovat i snížení hluku. Významnější zvýšení intenzity dopravy je očekáváno pouze na úsecích označených v hlukové studii číslem 7 a 11. Jedná se o ulici Václava Majera, u které však prakticky chybí obytná zástavba a ulici 28. října, kde je předpokládán nárůst intenzity dopravy o cca 10 %. Takový nárůst intenzity dopravy implikuje zvýšení hlučnosti menší než 0,5 dB. Naopak na ostatních úsecích silnice II/246 dokumentace uvádí snížení intenzit dopravy, dojde tedy ke snížení hladiny hluku. Nejvýznamnější a zásadní bude pak snížení hlučnosti na silnici II/229 (Rakovnická ulice).

Hodnocení výsledné významnosti vlivu je provedeno správně.

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

Veškeré vody z hlavní 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 (DUN).

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 (AZ Consult, 2009) je konstatováno, že zkapacitněním obchvatu I/7 Louny na čtyřproudou 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 (OPVZ), ani v chráněné oblasti povrchové akumulace vod (CHOPAV), ani v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů. Trasa neprochází záplavovým územím Q100.

Komentář zpracovatele posudku:

Problematika posouzení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody je řešena dostatečně, přičemž jsou využity výsledky dříve provedeného hydrologického průzkumu.

Odvodnění komunikace navazuje na stávající řešení, při jehož návrhu a budování se již s budoucím rozšířením počítalo.

Hodnocení výsledné významnosti vlivu je provedeno správně.

V této kapitole není zmíněn jako ochranné opatření pro minimalizaci vlivu návrh monitoringu podzemních vod, příslušná kapitola D.IV ho však obsahuje.

D.1.5. Vlivy na půdu

Zábor půdy

V této kapitole se v úvodu uvádí, že stavba se nenachází na pozemcích určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Dále je řešena otázka vlivu na zemědělský půdní fond (ZPF).

Většina záboru již byla vykoupena a pozemky vyjmuty ze ZPF při přípravě stavby vlastního obchvatu na konci devadesátých let. Aktuální záborový elaborát (Pragoprojekt 12/2016) řeší pouze dovýkup trvalého záboru kvůli změnám v projektu, zejména pak změnou z původní kategorie R22,5/100 na současnou R25,5/100, viz kap. B.II.1.

Základním podkladem pro hodnocení kvantitativních negativních vlivů (záborů) jsou třídy ochrany ZPF. Přehled velikosti záboru půd a jednotlivé třídy ochrany jsou uvedeny v tabulce na str. 25.

Část plochy nového záboru bude zastavěna vozovkou a nebude plnit žádnou jinou funkci, než účelovou. Zbytek budou tvořit svahy násypů a zářezů. Tato půda nebude využívána zemědělsky nebo lesnický, ale bude plnit alespoň minimální ekologicko - stabilizační funkci v krajině.

Kontaminace půd

Výstavba komunikace a především samotný provoz na komunikaci jsou významným potenciálním zdrojem kontaminace půdy.

Při provozu a údržbě dochází ke kontaminaci okolních pozemků z několika zdrojů:

- emise výfukových plynů (zejména polyaromatické uhlovodíky a v menší míře některé rizikové prvky, platinové kovy, polychlordibenzo-dioxiny (PCDD) a dibenzo-furany (PCDF) jako karcinogenní látky vznikajících obecně při spalovacích procesech),
- obrušování pneumatik, brzdových destiček a vozovky (rizikové prvky),
- drobné částičky uvolňující se z vozidel, z karoserií i nákladu (zinek a další rizikové prvky, menší míře celý rozsah kontaminantů),
- úniky pohonných hmot a mazadel z vozidel při provozu nebo haváriích (ropné látky),
- zimní údržba komunikací posypovými materiály (chloridy, sodík – zasolení půdy).

Uvedené zdroje způsobují kontaminaci pozemků kolem komunikací do vzdáleností od několika metrů do více než 100 m - podle intenzity provozu a lokálních podmínek. Úroveň kontaminace klesá exponenciálně se vzdáleností od krajnice a je soustředěna do povrchových vrstev půdy (do 5 cm), s výjimkou zasolení. U orných půd dochází k promísení kontaminantů v proorávané vrstvě.

Nejzávažnějšími kontaminanty jsou polyaromatické uhlovodíky, z nichž je speciálně sledováno 16 kongenerů, považovaných za zvláště toxické. Dále jsou posuzovány některé další organické polutanty (dioxiny, PCB) a rizikové prvky (Cd, Zn, Ni, Be, Cr, As, Hg, Cu a platinové kovy).

U komunikací s intenzitou dopravy více než 10 000 vozidel za den lze očekávat po několika letech provozu zvýšené obsahy rizikových prvků (Pb, Cd, Cr, Cu, Ni, Zn) a polyaromatických uhlovodíků v půdě i v rostlinách v bezprostřední blízkosti komunikace.

Těžké kovy pocházejí především z otěru automobilových součástek. V okolí silnic s podobným dopravním zatížením jako bude na D7, byla zaznamenána zvýšená koncentrace zejména kadmia a platiny v pruhu širokém cca 15 m. Tato kontaminace je do určité míry nevyhnutelná daň za rozvoj automobilové dopravy. Její minimalizace spočívá v postupném vylučování těžkých kovů z výrobního procesu automobilů a v používání posypových materiálů s nízkým obsahem kontaminujících příměsí.

Významnou kontaminující látkou z provozu na komunikacích jsou chloridy ze zimní údržby. Dochází k zasolování půd v okolí komunikací, které může způsobit změny fyzikálních a chemických vlastností půdy. Zasolování půd se obvykle projevuje do vzdálenosti 2-10 m od silnice. Minimalizace negativních dopadů spočívá v optimalizaci posypových dávek, v minimalizaci obsahu chloridů v posypových materiálech, v náhradě chloridů jinou účinnou látkou a v odůvodněných případech je možné vyloučení posypových solí ze zimní údržby.

V průběhu výstavby vzniká riziko kontaminace půdy zejména z úniků pohonných hmot a olejů z mechanizačních prostředků v prostoru staveniště. Toto riziko lze minimalizovat udržováním předepsaného technického stavu veškeré mechanizace, její preventivní pravidelnou údržbou a dodržováním bezpečnostních předpisů.

Období výstavby i provozu bude mít negativní vliv na půdy v bezprostředním okolí záměru.

Komentář zpracovatele posudku:

Část dokumentace týkající se záboru zemědělské půdy je zpracována poměrně stručně, to již bylo komentováno v posouzení kapitoly B.II.1. Zejména se jedná o informace o dočasně zabírané ploše ZPF, k posouzení trvalého záboru nejsou připomínky. V této souvislosti lze chápat i připomínku MŽP, odboru obecné ochrany přírody a krajiny (viz kap. V posudku). V dokumentaci nejsou uvedeny tyto informace:

- *předpokládaný časový harmonogram dočasného záboru ZPF,*
- *předběžný způsob provedení rekultivace odnětím dotčených pozemků náležejících do ZPF po ukončení doby dočasného odnětí,*
- *informace o BPEJ a třídě ochrany na plochách pro dočasný zábor.*

Co se však týká požadavků na doplnění informací k dočasnému záboru, je třeba konstatovat, že zpracovatel posudku nepovažuje za nutné z tohoto důvodu vrátit dokumentaci k doplnění či přepracování. Vzhledem k délce trvání výstavby cca 2,5 roku není potřeba k vyhodnocení vlivu další informace dodávat. Lze předpokládat, že dočasně odňaté plochy

budou navraceny do původního stavu v relativně krátké době. Při odpovídající péči by nemělo dojít ani k degradaci sejmuté a dočasně deponované ornice.

Podrobnější informace o dočasném záboru ZPF budou doplněny v dalším stupni přípravy záměru a budou předloženy orgánu ochrany ZPF v rámci žádosti o souhlas s odnětím ze ZPF.

Vliv na půdu je jedním z mála negativních vlivů záměru. Vzhledem k nepřemístitelnosti trasy komunikace a relativně malému trvalému záboru je však významnost tohoto vlivu nízká. Podstatné je, že záměr je převážně realizován na pozemcích, které již byly k tomuto účelu odňaty ze ZPF, jakékoliv jiné trasování dálnice D7 by znamenalo zásadně nepříznivější vliv na ZPF.

Charakteristika vlivu spojeného s možnou kontaminací půd je zpracována poměrně podrobně. Riziko kontaminace půdy není úplně zanedbatelné, nicméně je průvodním jevem automobilové dopravy s omezenou možností snížení či minimalizace. Navržené kvalitní odvodnění komunikace je určitě jedno z nich.

V kontextu výše uvedeného je hodnocení výsledné významnosti vlivu jako málo významný negativní vliv provedeno správně.

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

Vliv na sesuvy

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 přitěžování 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, přitěžovací lavice a nasyp z popílkového stabilizátu.

Vliv na poddolovaná území

Nejbližší poddolované území se nachází cca 1,2 km západním směrem od západního konce posuzované trasy D7. Záměr na toto území nebude mít vliv.

Vliv na surovinový potenciál

Záměr se nachází při hranici chráněného ložiskového území Zeměchy (cementářské korekční sialitické suroviny), jehož součástí je výhradní ložisko Zeměchy 2. Realizace záměru nijak neovlivní případnou těžbu.

Vliv seismické aktivity

Záměr se nachází v oblasti makroseismické intenzity 5. stupně, čemuž odpovídá dle ČSN P ENV 1998-1-1 hodnota efektivního špičkového zrychlení 0,040 g (tzv. návrhové zrychlení podloží). Podle špičkového zrychlení je rozdělena ČR do seismických zón. Zájmové území patří do zóny E. Lokalitu zájmového území lze tedy charakterizovat nízkou seismickou aktivitou a není zde zapotřebí uvažovat účinek zemětřesení.

Závěrem této kapitoly je uvedeno, že hodnocený záměr nebude mít významný negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje.

Komentář zpracovatele posudku:

Závěrečné hodnocení v této subkapitole vylučuje významný negativní vliv, v kapitole D.II je pak uveden málo významný negativní vliv v souvislosti s možností sesuvů. S tímto hodnocením lze souhlasit.

Riziko sesuvů je možno prakticky eliminovat odpovídajícím technickým řešením a zabezpečením svahů. Využití popílkového stabilizátu je v tomto případě možné, pokud bude splňovat požadavky na výrobky k danému použití dané zvláštními právními předpisy a technickými normami.

V komentáři ke kapitole C již bylo poukázáno na chybné zobrazení chráněného ložiskového území Zeměchy (cementářské korekční sialitické suroviny). Informace, že toto CHLÚ je vymezeno tak, že trasa D7 prochází v délce 1 km při jeho SV hranici není správná. Ve skutečnosti leží trasa D7 v okrajové SV části výhradního ložiska cementářské korekční sialitické suroviny a stavebního kamene Zeměchy 2 (ID: 3111600) a zároveň v CHLÚ Zeměchy. Na základě nepřesné informace o poloze ložiska i CHLÚ je pak provedeno vyhodnocení vlivu na surovinový potenciál jako neutrální nebo nulový vliv. I přes uvedený nepřesný údaj je však zřejmé, že vliv záměru na možnost dobývání ložiska Zeměchy 2 je prakticky nulový, 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 mírou.

S hodnocením vlivu na horninové prostředí a nerostné zdroje jako neutrální nebo nulový, v dílčích aspektech jako málo významný negativní lze souhlasit.

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

Posouzení vlivů na flóru, faunu a ekosystémy vychází zejména z provedeného biologického průzkumu (kolektiv autorů, 2017; příloha č. 1 dokumentace).

Předmětem studie je vyhotovení aktualizací biologického průzkumu, který zahrnuje všechny fenologické aspekty roku 2016 a jeho účelem je získání aktuálních informací o výskytu ohrožených (červené seznamy), zvláště chráněných a bioindikačních druhů a cenných biotopů v řešeném území. Jsou zmapovány migrace v území (v základních aspektech) a nároky jednotlivých kategorií živočichů z hlediska migrace.

Součástí prací je vyhodnocení zastoupení ohrožených, zvláště chráněných a bioindikačních druhů a cenných biotopů, dále vyhodnocení předpokládaných vlivů na tyto druhy a biotopy. Součástí prací je navržení opatření ke snížení, nebo eliminaci negativních vlivů návrh příp. budoucího monitoringu.

Kapitola zahrnuje dále vlivy na fenomény chráněné podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (ZCHÚ, území Natura 2000, přírodní parky, ÚSES, VKP, památné stromy).

Flóra

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.

Hmyz

Pro charakteristiku populací hmyzu byl zpracován rozsáhlý entomologický průzkum. Cílem bylo provést revizi výskytu bezobratlých v územích dotčených záměrem. Primárně šlo o posouzení výskytu tzv. chráněných druhů, tzn. druhů uvedených ve vyhlášce 395/92 Sb. k zákonu 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny, tedy ověření výskytu těchto druhů v oblasti přímo dotčené trvalým nebo dočasným zábořem souvisejícím s realizací stavby – tedy v rámci vlastního tělesa plánované komunikace (vč. přivaděčů a sjezdů), jeho valů a zářezů a 100 m okolí na každou stranu. Pro vyhodnocení vlivu záměru na biotu, byly sledovány i další druhy hmyzu, včetně ohrožených druhů uvedených v Červeném seznamu. Pro vyhodnocení dopadů projektu na hmyzí faunu byl primárně proveden vlastní sběr dat. Dále byla využita data z dostupných databází výskytu organismů – Nálezová databáze ochrany přírody (AOPK ČR), Databáze Mapování motýlů ČR (ENTÚ, BC AV ČR), Biological Library (Biolib). Rovněž byly využity všechny dostupné publikované i nepublikované studie.

Seznam všech nalezených druhů hmyzu je uveden ve vlastním textu přílohy č. 1

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. Na převážně živinově chudých substrátech zde nalezneme mozaiku různě zapojených trávníků. Místa jsou tyto trávníky velmi řídké a přecházejí do výchozů podkladních zásaditých hornin. Tato místa se vyznačují velkým podílem dvouděložných rostlin, se zastoupením např. dobromysle obecné (*Origanum vulgare*), různých druhů mateřídoušek (*Thymus* sp.) atp. Z biologického i ochranného hlediska jde o místa velmi cenná a pro minimalizaci negativních vlivů stavby je nutné je v maximální míře zachovat.

Obojživelníci a plazi

Cílem průzkumu bylo zjištění druhového spektra a odhad početnosti (či vitality) populací (subpopulací) obojživelníků v zájmovém území (vymezení – viz dále). Cílem realizovaných prací byl dále i odhad reprodukčních a jiných vazeb zjištěných druhů na jednotlivé části zkoumaného území. Na základě výsledků provedených průzkumů je vyhodnoceno riziko kolize stavby či provozu komunikace např. s migrujícími obojživelníky, popř. jsou vytipována místa, kde při stavbě může dojít přímo k zásahu do biotopu zájmové skupiny živočichů. V takovýchto případech jsou navržena ochranná opatření. Součástí průzkumu bylo i navržení kompenzačních a podpůrných opatření, která by přispěla ke stabilizaci a posílení populací obojživelníků vázaných na území v okolí budoucí komunikace.

Cílem průzkumu plazů bylo zjištění druhového spektra, popř. odhad početnosti a vitality populací plazů v zájmovém území. Cílem realizovaných prací byl i odhad vazeb zjištěných druhů na jednotlivé části zkoumaného území. Na základě výsledků provedených průzkumů byly vytipovány rizikové úseky, kde hrozí kolize stavby či provozu komunikace např. s migrujícími plazy, popř. kde při stavbě může dojít přímo k zásahu do biotopu zájmové skupiny živočichů. V takovýchto případech byla navržena ochranná opatření. Součástí prací bylo i vytipování vhodných lokalit pro realizaci případných kompenzačních a podpůrných opatření, která by přispěla ke stabilizaci a posílení místních populací plazů.

Metodika průzkumu i jeho výsledky jsou uvedeny ve vlastním textu přílohy č. 1.

Možné dopady stavby na zjištěné druhy obojživelníků jsou charakterizovány takto:

1. Přímá likvidace stávajících biotopů - týká se výhradně potenciálních terestrických biotopů (ropucha obecná, ropucha zelená), tvořících ale v podstatě téměř nepřerušenu linii v okolí stávající silnice I/7 (viz kap. C.II.6.).
2. Usmrcování jedinců v rámci stavby - usmrcování jedinců hrozí v celé délce stavby, kde bude zasahováno do terestrických biotopů obojživelníků (silniční zářezy, náspy a navazující biotopy). Velmi závažně může negativně ovlivnit populace obojživelníků situace, kdy by v rámci stavby vznikaly přechodné vodní plochy. Ty by v daném území mohly být z důvodu nedostatku jiných reprodukčních stanovišť obojživelníky rychle kolonizovány (především ropuchou zelenou a skokanem skřehotavým) a za určitých okolností by pak mohly být příčinou jejich významného usmrcování (v případě likvidace dané plochy v době reprodukce obojživelníků). Na druhou stranu, pokud by byl reprodukční cyklus obojživelníků v podobném stanovišti dokončen, může tento jev zapůsobit přechodně pozitivně (situace by proto měla být v průběhu stavby monitorována – viz dále). Jako „pasti“ na obojživelníky (i plazy) mohou sloužit i různé skládky materiálu apod., které mohou jednotliví jedinci využívat jako úkryty.
3. Rozšíření stávající migrační bariéry – komunikace bude rozšířena o dva další pruhy, což ještě více omezí možnosti jejího překonání. Vzhledem k současné intenzitě provozu je ale komunikace s největší pravděpodobností pro obojživelníky nepřekonatelná již dnes.
4. V závislosti na způsobu řešení konečné podoby silničních zářezů a náspů (včetně navazujícího okolí) mohou vzniknout v okolí komunikace nové atraktivní terestrické biotopy některých druhů obojživelníků.

Možné dopady stavby na zjištěné druhy plazů jsou charakterizovány takto:

1. Přímá likvidace a negativní ovlivnění stávajících biotopů - v daném případě tvoří potenciálně atraktivní biotopy pro plazy téměř nepřerušenu linii v celé délce stavby (silniční náspy, zářezy a navazující neudržované okolí). Vzhledem k tomu, že se mnohdy jedná o poslední refugia plazů v širším okolí, bude dopad této skutečnosti na celé místní populace zjištěných druhů velmi významný.
2. Usmrcování jedinců v rámci stavby - v závislosti na charakteru stavebních prací (míra zásahu do stávajících zářezů, náspů a okolních biotopů) bude docházet k usmrcování adekvátního množství jedinců. V případě, že bude do náspů a zářezů zasahováno v celé linii stavby, lze předpokládat usmrcení většiny jedinců, kteří zde žijí (možnosti úniku před těžkou technikou během masivních zemních prací jsou i v době aktivity plazů zcela minimální). Tam, kde na stavbu navazují atraktivní biotopy pro plazy i mimo silniční zářez či násep, lze předpokládat i kontinuální vníkaní jedinců na stavenišťe po celou dobu stavby.
3. Rozšíření stávající migrační bariéry – komunikace bude rozšířena o dva další pruhy, což ještě více omezí možnosti jejího překonání. Vzhledem k současné intenzitě provozu je ale komunikace s největší pravděpodobností pro plazy nepřekonatelná již dnes.
4. Pokud budou náspy (popř. zářezy) budoucí komunikace zachovány ve stávající podobě, či nově zbudovány a společně s navazujícími biotopy dále udržovány s ohledem na místní druhy plazů, a pokud budou akceptována i další níže uvedená doporučení, lze předpokládat, že by významná část komunikace (resp. jejich náspů a zářezů) mohla v budoucnosti opět představovat vhodné stanoviště pro všechny místních druhy plazů.

Ptáci

Současná silnice, kterou plánovaná komunikace využívá, je vedena z velké části v zářezu. Okolí silnice je již dnes silně ovlivněno provozem silnice. Bylo sledováno území vymezené osou tělesa silniční komunikace a 100 m na obě strany, tedy 200 m širokým pásem podél stávající silnice. Terénní průzkum ptáků vyskytujících se ve sledovaném území proběhl během čtyř terénních návštěv od května do července 2016 (1.5., 14.5., 7.6. a 5.7. 2016). Ptáci byli v ranních a dopoledních hodinách zjišťováni vizuálně (pomocí dalekohledu) a akusticky, byly vyhledávány jejich pobytové stopy. Početnost ptáků byla odhadnuta na základě zjednodušené metody mapování hnízdních okrsků, kdy byly do mapy zaznamenávány teritoriální projevy (zpěv) jednotlivých ptáků a poté odhadnuta početnost druhů.

Seznam nalezených druhů je uveden ve vlastním textu přílohy č. 1.

Výstavba a provoz na komunikaci bude na ptáky obecně tyto negativní vlivy:

- Plošný úbytek biotopu – v místech přímo dotčených plochou komunikace a doprovodných ploch dojde k trvalému úbytku biotopu. Během výstavby bude tento úbytek ještě znatelnější v důsledku ploch zařízení staveniště, příjezdových cest apod.
- Rušení – během výstavby i provozu silnice dojde k nárůstu vizuálního i akustického rušení v okolí.
- Riziko přímé mortality – během výstavby i provozu budou ptáci ohroženi přímými střety s projíždějícími vozidly nebo stavebními mechanismy.

Letouni

Pro detektorování byly v plánované trase silnice zvoleny 3 body. Vlastní výzkumy v terénu byly situovány do dvou termínů. První proběhl v období laktace, druhý byl situován do období počátku migrace, tedy postlaktace. Pro detektorování byl použit ultrazvukový detektor PETERSSON D240x s použitím záznamu. Veškeré nahrávky byly následně analyzovány v programu BatSonds verze 3.0.

Co se týče většiny prostoru plánovaného pro výstavbu zkapacitnění obchvatu Loun, tedy biotopu pole (asi 92% plochy), je vliv výstavby na netopýry zcela zanedbatelný, neb jak se ukázalo tento biotop je pro ně nezajímavý.

Významnějším biotopem jsou keřová pásma a volně rozptýlené stromy, které bývají občasné loviště mnoha druhů netopýrů. Jak průzkum naznačil, tak zapojená keřová pásma jsou pro netopýry jako loviště nezajímavá, zato roztroušené keře se stromy v jinak volnějším prostoru jsou zajímavým lovištěm. Takovéto polohy jsou v prostoru mimoúrovňových křižovatek a s jejich přebudováním na 4 proudou komunikaci těchto ještě přibude, nebo budou stávající zachovány, což je pro netopýry pozitivní a přínosné.

Vydra říční

Součástí biologického průzkumu byl samostatný průzkum vydry říční a vyhodnocení vlivu na tento druh. Z hlediska ochrany vydry je plánovaná výstavba s následným provozem vyhodnocena jako stavba bez přímých negativních vlivů na zájmový druh. Z tohoto důvodu nejsou navrhována žádná opatření ke zmírnění nebo eliminaci negativních vlivů na vydru říční.

Ostatní savci

Na základě analýzy dat uvedených v mysliveckých výkazech o honitbách za období 2015/2016 byl v zájmovém území zjištěn následující výskyt druhů ze skupiny středně velkých a velkých savců. Dále byla na základě žádosti Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK ČR) poskytnuta data o výskytu ohrožených druhů savců v okolí plánovaného úseku

komunikace D7. Dále byl proveden terénní průzkum za účelem upřesnění pohybových aktivit savců v blízkém okolí hodnocené komunikace, širší okolí bylo sledováno na předem vytipovaných místech se zvýšeným migračním potenciálem.

V zájmovém území byl potvrzen výskyt běžných druhů savců. Výčet nalezených druhů je uveden v následující tabulce H4 v biologickém průzkumu. Ze zvláště chráněných druhů byla zaznamenána pouze silně ohrožená vydra říční (vliv na ni viz výše). Ve vyhodnocení vlivu je konstatován, že v průběhu výstavby dojde k narušení a k částečné likvidaci biotopů nacházejících se v trase plánované komunikace. Při výstavbě může docházet k přímé likvidaci druhů ze skupiny drobných savců. U větších druhů savců hrozí zejména v období provozu riziko střetu s automobily a vznik vážných dopravních nehod.

Celkově lze konstatovat, že záměr bude mít na faunu v území mírně negativní vliv.

Migrace

Pro posouzení vlivu na migraci byla zpracována samostatná studie (kapitola CH. biologického průzkumu).

Z pohledu reprodukčních migrací obojživelníků je konstatováno, že daný úsek komunikace není v žádném z úseků stavby vyloženě konfliktní (ve smyslu předpokládaného masivního reprodukčního tahu obojživelníků).

Mimoreprodukční migrace obojživelníků a migrace plazů se týkají prakticky celé trasy plánované komunikace. Okraje stávající komunikace (zářezy, násypy a navazující neudržovaná stanoviště) s druhotnými biotopy místy až stepního charakteru jsou totiž ve zdejší zemědělské krajině velmi významným náhradním stanovištěm jak pro plazy, tak pro některé druhy obojživelníků (oba zjištěné druhy ropuch). Realizaci záměru lze předpokládat zesílení bariérového účinku a zvýšenou mortalitu.

Pro netopýry je převážná část hodnoceného území tvořena biotopy zcela nezajímavými. Atraktivní je pouze prostor mimoúrovňových křižovatek, nejedná se však o migrační koridory, ale pouze o loviště. Zvýšená pohybová aktivita u ptáků byla zjištěna v křovinách při západním konci trasy. U obou skupin živočichů lze při realizaci záměru předpokládat zvýšenou mortalitu.

Z hlediska středně velkých a velkých savců není území dotčené záměrem migračně významné.

Z výsledků prováděného průzkumu vydry říční bylo v zájmovém území (zejména ve vztahu k plánované trase komunikace) zjištěno, že dochází k pohybu jedinců na tocích, které s výstavbou plánované komunikace přímo nesouvisí. Současná komunikace kříží totiž v úseku plánované stavby pouze jeden nevýznamný tok, který je pro vydru migračně neatraktivní. Vydra využívá především řeku Ohři, která slouží jako migrační trasa i jako lokalita s dostatečným potravním zdrojem. Dále patrně dochází k pohybu jedinců i na jejích přítocích. V západní části sledované oblasti se jedná především o tok Hasina a v severní části o Hrádecký potok (spolu se soustavou rybníků). Ve východní části dochází k pohybu vyder na Smolnickém a Cítoľibském potoce, které křižují navazující plánovanou stavbu „D7 Chlumčany zkapacitnění“ a slouží jako migrační trasy mezi rybníky.

Rozšířením komunikace ze dvou na čtyři pruhy a jejím částečným oplocením, se kterým se počítá v projektu stavby, dojde k výraznému zesílení fragmentačního účinku komunikace oproti současnému stavu. V současné době je na komunikaci několik mostů, které jsou již nyní prokazatelně využívány celou řadou v území žijících druhů živočichů. V projektu se u mostů na D7 počítá s jejich rozšířením, čímž dojde ke snížení světlosti podmostí. Přesto je zde několik objektů (SO201, SO202 a SO204), které jsou natolik velké, že budou spolehlivě

sloužit jako migrační objekty pro všechny savce vyskytující se v oblasti (viz příloha 1) a nově vzniklá bariéra tak bude pro savce s jistým omezením prostupná.

Významný vliv může mít vlastní provoz komunikace, kdy hrozí střety živočichů s automobily.

Celkově lze konstatovat, že záměr bude mít na pohyb živočichů v území mírně negativní vliv.

Biologický průzkum obsahuje u jednotlivých posuzovaných vlivů i návrh opatření k jejich zmírnění nebo eliminaci. Zpracovatelem dokumentace byla na základě tohoto průzkumu formulována příslušná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí v kapitole D.IV (viz dále).

Komentář zpracovatele posudku:

Údaje o flóře, fauně a ekosystémech jsou zpracovány velmi podrobně a precizně a vzhledem k charakteristice a umístění záměru až nadstandardně. Kapitola vychází ze samostatné přílohy č. 1 Biologický průzkum, který zahrnuje botanický průzkum, entomologický průzkum, batrachologický a herpetologický průzkum, ornitologický průzkum, průzkum chiropterofauny, průzkum vydry říční, průzkum ostatních druhů savců a migrační studii.

K metodice provádění průzkumů ani k jejich výsledkům nejsou žádné připomínky.

Hodnocení výsledné významnosti vlivu je provedeno správně.

D.I.8. Vlivy na krajinu včetně ovlivnění krajinného rázu

Krajinný ráz

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 nebude 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.

Komentář zpracovatele posudku:

Pro hodnocení vlivu na krajinu a předměty její ochrany není třeba zpracovávat samostatnou studii. Ovlivnění krajinného vlastním záměrem je v kontextu existující komunikace marginální.

Hodnocení výsledné významnosti vlivu je provedeno správně.

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

Záměr je situován mimo zástavbu obcí. Součástí záměru je, mimo jiné, zrušení mimoúrovňové křižovatky Louny - centrum (stávající křížení silnice I/7 se silnicí II/229).

Kromě zvýšení intenzity dopravy na komunikaci I/7 (D7 v úseku obchvatu města Louny), které bude vyvoláno zkapacitněním této komunikace, dojde také ke změně intenzit dopravy ve městě Louny. Realizací záměru dojde ke snížení intenzity dopravy v centru města Louny (viz kap. B.II.4). Záměr tak bude mít mírně pozitivní vliv na Městskou památkovou zónu Louny a ostatní kulturní památky ve městě. V obci Cítoliby dojde po realizaci záměru pouze k mírnému zvýšení intenzity dopravy, což by se nemělo negativně odrazit na zdejší kulturní památky.

Komentář zpracovatele posudku:

S hodnocením vlivu na hmotný majetek a kulturní památky lze souhlasit.

D.II. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

Z hlediska velikosti zasaženého území je posuzovaný záměr hodnocen jako středního rozsahu. Z hlediska zasažené populace je posuzovaný záměr hodnocen 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. Dosah působení záměru lze odhadovat na stovky metrů od dálnice D7 popř. přiváděcích komunikací.

V porovnání se stávajícím stavem bude změna dopadu na životní prostředí prakticky zanedbatelná. Vzhledem k vyhodnoceným zanedbatelným negativním dopadům záměru na zdraví obyvatelstva a všechny další složky životního prostředí je v celkovém hodnocení záměru rozhodující pozitivní vliv na socioekonomické poměry. Na základě provedeného komplexního posouzení došel zpracovatel dokumentace k závěru, že vliv záměru na životní prostředí jako celek, tj. včetně socioekonomické situace obyvatelstva, bude převážně pozitivní, málo významný.

Případná realizace posouzeného záměru je z hlediska jeho vlivu na jednotlivé složky i na životní prostředí jako celek přijatelná.

Vliv záměru nepřesáhne státní hranice.

V tabulce 27 v dokumentaci je pak uveden souhrnné hodnocení vlivů na jednotlivé složky ŽP a jejich podkategorie v přijaté škále významnosti vlivů v rozsahu +2 (významný pozitivní vliv) - -2 (významný negativní vliv) s krokem po jednom bodu.

Komentář zpracovatele posudku:

Hodnocení vlivu na škále +2 až -2 je pouze numerické vyjádření verbálního hodnocení dílčích vlivů z kapitoly D.I. Jde tedy o expertní úsudek, bez exaktního výpočtu. K tomuto přístupu však nelze v zásadě mít námitky.

V této kapitole je provedeno i určité zvážení jednotlivých dílčích málo významných negativních vlivů s pozitivním vlivem socioekonomickým (vyhodnoceným ovšem také jako málo významný) se závěrem, že celkový vliv záměru bude převážně pozitivní, málo významný. Jedná se opět o expertní úsudek, který dle názoru zpracovatele posudku již není z hlediska posouzení vlivů záměru zapotřebí, případně by si zasloužil bližší zdůvodnění nebo výpočet. Jsou totiž porovnány obtížně souměřitelné dílčí vlivy.

Zpracovatel posudku však souhlasí s tvrzením, že realizace posouzeného záměru je z hlediska jeho vlivu na jednotlivé složky i na životní prostředí jako celek přijatelná a k hodnocení dílčích vlivů nemá žádné významnější připomínky.

D.III. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH

Silniční stavby patří mezi aktivity s poměrně jednoznačnými a dobře známými riziky bezpečnosti provozu.

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním plánu organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami stavenišť. V případě úniku ropných látek postupovat podle havarijního plánu, zamezit šíření ropného znečištění v povrchových vodách a zajistit odpovídající dekontaminaci zasažené půdy, podzemní vody a geologického podloží.

Únikem ropných látek by mohly být ohroženy zdroje pitné vody. Rozsáhlá kontaminace zdrojů by měla za následek nutnost jejich odstavení, kontaminace povrchových vod většího rozsahu by znamenala destrukci ekosystému postižené vodoteče. Toto riziko je ovšem malé, jelikož záměr nekříží žádný významný vodní tok.

Při provozu na silnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku pohonných hmot (ropných látek). Kritická by mohla být havárie vozidla převážejícího určité nebezpečné látky (ropné látky, některé chemikálie, odpady, radioaktivní látky). Vylití těchto látek a následná kontaminace povrchových a podzemních vod může ohrozit zdroje pitné vody, biotu a ekologickou stabilitu vodních ekosystémů. Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

ADR - Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (z Accord Dangereuses Route), ukládá podmínky přepravy nebezpečného nákladu. Dohoda ADR vznikla v roce 1957 v Ženevě a ČSSR k ní přistoupila v roce 1987. Upravuje jakým způsobem je možno zboží přepravovat, bezpečnostní normy apod. Rozděluje zboží podle tříd nebezpečnosti. Doprava nebezpečných nákladů je podmíněna udělením zvláštního oprávnění pro posádku kamionu a zvláštním technickým provedením vozidel k této dopravě.

Na stávající komunikaci již jsou a projekt počítá s dalšími opatřeními (viz kap. D.IV.4), která budou vliv případných havárií eliminovat či alespoň minimalizovat.

Na posuzovaném úseku není navržen žádný tunel, který představuje vždy zvýšené riziko dopravní nehody s možnými negativními důsledky pro životní prostředí.

Riziko přetěžování nosné konstrukce nadměrnými náklady. Toto riziko bude minimalizováno dopravním značením s upozorněním na maximální povolenou zátěž, se kterou může nákladní automobil vjet na mostní konstrukci.

Riziko narušení mostní konstrukce vlivem ztížených přírodních podmínek nebo vlivem dlouhotrvajících účinků eroze apod. Toto riziko bude eliminováno pravidelnými technickými kontrolami stavu mostní konstrukce.

Komentář zpracovatele posudku:

Lze souhlasit s tím, že výstavba a provoz dálnic a silničních staveb obecně je činnost se známými a předvídatelnými riziky.

Kapitola je zpracována odpovídajícím způsobem.

D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kapitola obsahuje seznam opatření, která jsou členěna dle jednotlivých složek životního prostředí a dle fáze přípravy a realizace záměru.

D.IV.1 Opatření v období přípravy a výstavby záměru:

D.IV.2 Hluk a obyvatelstvo

D.IV.3 Podzemní a povrchové vody

D.IV.4 Půda

D.IV.5 Odpady

D.IV.6 Flóra, fauna, ekosystémy

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola shrnuje opatření, která na základě vyhodnocení vlivů záměru navrhuje zpracovatel dokumentace jako preventivní, eliminační či kompenzační.

Navržené členění je přehledné.

Opatření odpovídají posuzovaným vlivům na jednotlivé složky životního prostředí.

V této kapitole není uveden podrobnější komentář k jednotlivým opatřením. Posouzení jednotlivých opatření je zařazeno dle zákonné struktury posudku do kapitoly IV posudku. Opatření byla dále v rámci zpracování posudku upravena, případně doplněna a finální formulace je zahrnuta do podmínek realizace záměru v návrhu stanoviska pro příslušný úřad.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

V kapitole je uvedeno, že obsahuje popis metod použitých při stěžejních odborných studiích a průzkumech, které byly využity při kvantifikaci vlivů na životní prostředí. Popsané metody se týkají rozptylové studie, hlukové studie a hodnocení vlivu na veřejné zdraví

Komentář zpracovatele posudku:

V textu chybí popis metod použitých pro posouzení vlivu na flóru, faunu a ekosystémy. Metodologické kapitoly jsou však v naprosto dostatečné míře uvedeny v textu biologického průzkumu (příloha č. 1 dokumentace).

D.VI. CHARAKTERISTIKA VŠECH OBTÍŽÍ (TECHNICKÝCH NEDOSTATKŮ NEBO NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH), KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

V této kapitole je provedena problematika nejistot vztažená k použitému referenčnímu roku 2020. Dále jsou uvedeny nejistoty rozptylové studie, hlukové studie a biologického průzkumu.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována dostatečně.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr není řešen variantně.

V tabulce je provedeno srovnání vlivů aktivní varianty (hodnocený záměr) a hypotetické nulové varianty (nerealizace záměru).

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována dostatečně.

F. ZÁVĚR

Posuzovaný záměr „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ spočívá v rozšíření stávající 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 je 6130 metrů.

Vzhledem ke skutečnostem uvedeným v textu předkládané dokumentace a v textu jednotlivých odborných studií, které jsou přílohou této dokumentace, je možné konstatovat, že realizace a následný provoz záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření uvedených v kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

V porovnání se stávajícím stavem bude změna dopadu na životní prostředí prakticky zanedbatelná. Vzhledem k vyhodnoceným zanedbatelným negativním dopadům záměru na zdraví obyvatelstva a všechny další složky životního prostředí je v celkovém hodnocení záměru rozhodující pozitivní vliv na socioekonomické poměry. Na základě provedeného komplexního posouzení došel zpracovatel dokumentace k závěru, že vliv záměru na životní prostředí jako celek, tj. včetně socioekonomické situace obyvatelstva, bude neutrální až málo významný pozitivní.

Komentář zpracovatele posudku:

Se závěrečným hodnocením lze souhlasit. Připomínka k souhrnnému hodnocení vlivů je uvedena v komentáři ke kapitole D.II.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Jedná se o stručnou informaci o vlastním záměru a souhrnné zhodnocení vlivů záměru na jednotlivé posuzované oblasti.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola je zpracována přehledně a výstižně. Jedná se o souhrn informací z kapitoly D.I.

H. PŘÍLOHY

Dokumentace obsahuje následující přílohy:

Přílohy ve svazku s dokumentací:

- Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace
- Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

Samostatné přílohy:

Příloha 1 Biologický průzkum

Příloha 2 Rozptylová studie

Příloha 3 Hluková studie

Příloha 4 Posouzení vlivů na veřejné zdraví

Příloha 5 Fotodokumentace

Komentář zpracovatele posudku:

Přílohy ve svazku s dokumentací jsou povinné přílohy dokumentace EIA dle přílohy č. 4 zákona.

Samostatné přílohy slouží pro odborné vyhodnocení potenciálních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.

Obsah těchto příloh a jejich správnost již byla komentována a hodnocena výše v textu u kapitol týkajících se konkrétních vlivů.

3. 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.

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

Hodnocený záměr není spojen s vlivy tohoto typu. Žádné vlivy nepřesáhnou státní hranice ČR v míře, která je měřitelná či hodnotitelná.

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

V dokumentaci nejsou nejasnosti ohledně technického řešení záměru. Informace k technickému řešení si zpracovatel posudku nemusel od oznamovatele vyžádat.

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 energie, 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.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kapitola shrnuje opatření, která na základě vyhodnocení vlivů záměru autoři dokumentace navrhuje jako preventivní, eliminační či kompenzační. Navržená opatření jsou členěna podle vztahu k ochraně konkrétní složky životního prostředí nebo veřejného zdraví případně podle fáze záměru.

Zpracovatel posudku navržená opatření dále komentuje, případně upřesňuje a doplňuje, a to na základě posouzení obsahu a správnosti dokumentace, s přihlédnutím k připomínkám obsaženým ve vyjádřeních k dokumentaci a na základě místního šetření na lokalitě.

Takto doplněná opatření jsou ve formě podmínek zapracována do přiloženého návrhu stanoviska pro příslušný úřad, kde jsou členěna pro fázi přípravy záměru, pro fázi realizace a pro fázi provozu a ukončení záměru.

Při formulaci opatření je vzat v úvahu materiál „Metodické sdělení Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence pro držitele autorizace dle § 19 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“ ze dne 6.3.2015, č.j. 18130/ENV/15, ze kterého lze citovat:

- ... Zároveň je třeba, aby základní opatření, která se doposud uváděla spíše do kapitoly D.IV, resp. do podmínek negativního závěru zjišťovacího řízení, byla již součástí vlastního záměru (např. v kapitole B.I.6). Tato opatření je tedy nutné nově chápat jako opatření, které jsou součástí záměru a s jejichž splněním se automaticky počítá, přičemž příslušný úřad bude své závěry přijímat na základě předpokladu, že tato opatření budou při přípravě, realizaci, provozu, popř. i odstraňování záměru beze zbytku splněna, aniž by bylo nutné je v závěru zjišťovacího řízení (nebo ve stanovisku EIA) výslovně uvádět ve formě podmínek (např. technické provedení záměru, opatření proti prašnosti, provedení protihlukových opatření, požádat o vydání integrovaného povolení apod.)...
- ... Obdobně je nutno postupovat i při přípravě dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) a posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“), resp. při přípravě návrhu stanoviska EIA. V posudku, resp. návrhu stanoviska EIA je třeba uvádět pouze relevantní podmínky, které eliminují vliv záměru na životní prostředí a které nebylo možné předem zapracovat do záměru, nebo které vzešly až z průběhu procesu EIA. Tyto podmínky budou následně převzaty do výroků rozhodnutí vydaných v navazujících řízeních....
- ... Do kapitoly D.IV. (Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů) dokumentace je nutné psát pouze podmínky relevantní, splnitelné, konkrétní a eliminovat podmínky vyplývající z platné legislativy (resp. takové podmínky neuvádět nebo je zapracovat jako součást záměru do jiné části dokumentace). Deklaraci závazku dodržet zákonné povinnosti totiž nelze považovat za návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů. ...

V dalším textu je kurzívou doplněn komentář k jednotlivým opatřením.

D.IV.1 Opatření v období přípravy a výstavby záměru:

- Bude zpracován havarijní řád pro případ úniku ropných látek v průběhu výstavby a provozu.

- Bude zpracován 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;
 - příjezdová komunikace bude udržována 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.
- Při výběrovém řízení na dodavatele prací by mělo být jedním z kritérií výběrového řízení zajištění a garance dodavatele k plnění ochrany složek životního prostředí při provádění prací.

Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti (dle DSP, Pragoprojekt 2010)

Celé staveniště bude z hlediska provádění stavby rozděleno na několik úseků, každý s odlišným charakterem provádění stavby a to vzhledem k zachování veřejného provozu v maximální míře ve stávajícím stavu. V zásadě bude realizována nová část hlavní trasy D7, v prostoru MÚK Louny západ budou nájezdy a výjezdy zbudovány v závěru prací po etapách, tak aby bylo možno využít křižovatku po celou dobu výstavby. Po zprovoznění nové komunikace D7 dojde k uzavírce a k rekonstrukci stávající poloviny včetně mostů. Nutno časově koordinovat s výstavbou křižovatky MÚK Louny – východ.

Zajištění přístupu na stavbu (dle DSP, Pragoprojekt 2010)

Hlavní přístup na staveniště bude po stávající silnici D7. Vjezdy a výjezdy budou ošetřeny dopravními značkami. Nutno počítat s příčnými přejezdy silnice I/28. Na všech výjezdech ze staveniště na veřejnou komunikaci budou zřízeny provizorní sjezdy v délce 100 m (panelová vozovka) a to z důvodu očištění vozidel, zvláště při realizaci zemních prací.

SO 201 - přístup na staveniště mostního objektu se předpokládá po polní cestě vedené podél násypového tělesa stávající silnice I/7

SO 202 - přístup na staveniště mostního objektu se předpokládá po provizorní cestě vedené podél násypového tělesa stávající silnice I/7

SO 204 - přístup na staveniště mostního objektu se předpokládá po provizorní cestě vedené podél násypového tělesa stávající silnice I/7

SO 205 - přístup na staveniště mostního objektu se předpokládá po polní cestě a podél komunikace I/7

Budování opěrných zdí bude vyžadovat realizaci přístupových provizorních komunikací.

Dočasné zábory pro sklad materiálu, mezideponie ornice a zeminy:

V záborovém elaborátu (Pragoprojekt 2010) jsou uvedeny plochy využitelné pro zařízení staveniště. Rozhodnutí o plochách ZS bude záležet na dodavateli stavby a jeho technických možnostech.

Přístupová cesta z elektrárny Počerady je po komunikaci I/27, II/255 a stávající části I/7. Odhad nákladů na úpravu trasy dle Studie f. Edip činí cca 5 mil. (detailně bude řešit jiný projekt). Stávající stav nevyhovuje, je nutná její úprava v předstihu stavby.

Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy (dle DSP, Pragoprojekt 2010)

Dopravně inženýrské opatření během výstavby bude navrženo v dané lokalitě pouze pro omezení dopravy, doprava nebude převáděna na objížďné trasy a není potřeba využívat komunikací ve městě Louny. Při stavbě mostů SO 202 bude částečně omezen provoz vlečky (ČEZ) po dobu výstavby pevné skruže pro výstavbu nosné konstrukce. U mostu SO 204 přes žel. trať Postoloprty-Louny km 2,745 bude po dobu výstavby mostu snížena rychlost a krátkodobé výluky.

Komentář zpracovatele posudku:

Opatření pro období přípravy a výstavby navrhovaná do POV jsou formulována odpovídajícím způsobem. Vzhledem k tomu, že vlastní dokumentace fázi výstavby popisuje pouze stručně, lze tato opatření doporučit jako součást podmínek stanoviska EIA.

Vzhledem k možné kolizi s jinými legislativními předpisy (např. zákon o zadávání veřejných zakázek) se nepovažuje za nutné uvádět jako podmínku souhlasného stanoviska opatření podmiňující výběrové řízení na dodavatele stavby. Zajištění ochrany životního prostředí je povinnost zhotovitele stavby a běžnými prostředky je tato ochrana vynutitelná a kontrolovatelná bez ohledu na konkrétní osobu zhotovitele stavby.

Co se týká dalších údajů z dokumentace pro stavební povolení (Pragoprojekt, 2010), jedná se o zásady organizace výstavby popisující v hrubých rysech přístup na staveniště, postup výstavby a dopravně inženýrská opatření během výstavby. Jedná se tedy spíše o popisnou část záměru náležející do kapitoly B. Primárně se nejedná o opatření pro minimalizaci nebo kompenzaci vlivů, které by vyplynulo z hodnocení vlivů provedeného v dokumentaci (jedná se o návrhy z roku 2010) Tyto pasáže není nutno zahrnout do podmínek závazného stanoviska. Dodržení těchto zásad bude v případě nutnosti možno ověřit postupem podle §9a odst. 4 zákona.

D.IV.2 Hluk a obyvatelstvo

- V úseku komunikace D7 cca km 0.100 – 0.360 je nutná realizace protihlukové stěny (PHS), aby zde nedošlo k překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích v noční době. Je navržena protihluková stěna výšky 2,0 – 2,5m. V km cca 0.100 – 0.180 by měla být výška PHS 2m a v km cca 0.180 – 0.320 je navržena výška 2,5m, v km 0.320 – 0.360 pak výška 2,0m. Navrhované rozšíření silnice I/7 si nevyžádá realizaci žádných doplňujících protihlukových opatření.

Komentář zpracovatele posudku:

Opatření vychází z hlukové studie a vzhledem k zásadní důležitosti je zahrnuto do návrhu podmínek stanoviska EIA.

D.IV.3 Podzemní a povrchové vody

Koncepce řešení odtoku vody z prostoru komunikace, se kterou se dle DSP (Pragoprojekt 2010) v projektu počítá, je podrobně rozepsána v kapitole B.III.2.

Monitoring (viz Hydrogeologický průzkum, AZ Consult, 2009)

- Pro určení míry kvalitativního ovlivnění podzemních vod v těsné blízkosti silnice I/7 během provádění zkapacitnění a následného provozu obchvatu bude provedeno 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.
- Pro sledování režimního pohybu hladiny podzemních vod budou sledovány vrty JH-4 a JH-9, a to vždy v tříměsíčních intervalech v době před výstavbou až 1 rok po výstavbě.

Komentář zpracovatele posudku:

První popisná věta odkazuje k technickému řešení záměru.

HG monitoring vychází z hydrogeologického posouzení a požadavek na něj je zahrnut do návrhu podmínek stanoviska EIA.

D.IV.4 Půda

- V místech, kde bude trasa vstupovat na zemědělské pozemky, musí investor stavby požádat, podle § 9 odst. 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, o souhlas s odnětím ze ZPF.
- Bilance skrývek ornice a plán hospodaření s orníci je podrobně rozepsán v kap. B.II.1.

Komentář zpracovatele posudku:

V první větě je uvedena zákonná povinnost. Druhá věta pak odkazuje k popisné části záměru. Do návrhu podmínek stanoviska EIA není třeba tyto body zahrnovat.

D.IV.5 Odpady

- Upřesnit v prováděcích projektech stavby jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive zneškodnění.
- Vytvořit ze strany dodavatele stavby v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití vést odpovídající evidenci.
- Přednostně znovu využívat, popř. recyklovat a energeticky využívat vzniklé odpady před jejich ukládáním na skládku.
- Odvážet v co nejkratším termínu vzniklé nebezpečné odpady (použitý sorbent apod.) ze staveniště.
- Předložit evidenci a způsob nakládání s odpady v rámci kolaudačního řízení.

Komentář zpracovatele posudku:

Zhotovitel stavby má povinnost provádět veškeré nakládání s odpadem v souladu se zákonem o odpadech včetně vedení průběžné evidence odpadů a zpracování hlášení o produkci a nakládání s odpady. Jedná se o zákonné povinnosti, které není nutno uvádět jako podmínky závazného stanoviska EIA.

D.IV.6 Flóra, fauna, ekosystémy

V rámci přípravy a realizace projektu jsou doporučena následující eliminační, minimalizační a kompenzační opatření:

- při organizaci výstavby minimalizovat zásahy do přírodních biotopů,
- zásahy do zeleně omezit na mimohnízdní období – kácení a likvidace dřevin v ploše výstavby proběhne v období 1.8 až 1.3.
- při vegetačních úpravách v okolí nové komunikace používat geograficky a stanovištně odpovídající druhy dřevin,
- pokud to nebude nutné, nemělo by docházet k terénním úpravám a zásahům do biotopů na svazích zářezů a násypů stávající I/7,
- pokud dojde k rozsáhlým zásahům do valů v úseku stavby mezi sjezdy na Most a Libochovice, cca v km 2,5 – 4,5, je nutné vyžadovat, aby tyto valy byly ponechány bez navážky a výsadby. Je vyloučeno, aby obnažená hornina byla zpevněna technickými opatřeními, jako jsou síť, textilie, betonový nástřik atp. Ze současné situace je zjevné, aby byl svah bezpečný pro provoz vozidel, postačuje vytvořit několik teras. Zároveň by bylo vhodné, aby alespoň část stávajících výchozů hornin byla ponechána beze změny. Na tomto opatření je nutné s ohledem na současnou vysokou biologickou a ochrannou hodnotu tohoto úseku trvat, jedině tak je možné vyloučit negativní vliv stavby na bezobratlé,
- pro úsek od sjezdu na Most a dále na západ (km 0,0 – 2,4) a pro vlastní sjezd na Libochovice platí, že pokud dojde k zásahům do valů, měly by se řídit následujícími pravidly:
 - ponechávat výchozy hornin nebo používat živinově chudý substrát,
 - ponechat části valů bez osevu a výsadby,
 - k osevu používat druhově pestré směsi s velkým podílem dvouděložných rostlin,
 - minimalizovat plošné výsadby dřevin,
 - nezakrývat terén různými textiliemi,
 - nevhodné je osévání svahů nepůvodními druhy trav a osazování nepůvodními druhy křovin a stromů,
- provádět péči o násypy a zářez:
 - seč,
 - ošetřování dřevin,
 - provádět disturbance na plochách ponechaných pro sukcesi,
- pokud při realizaci záměru nebude nutná rozsáhlá úprava valů, bylo by vhodné na částech, kde je vegetace více zapojená provést strhnutí drnu a jeho odvezení. Zásah je vhodné realizovat v menších úsecích, celkově na cca 30 % stavby,

- proředit porosty křovin a stromů na stávajících náspech (popř. v zářezích) a v navazujících biotopech v celé délce stavby – ideální cílový stav je mozaikovitý výskyt křovin a stromů pokrývajících cca 20 % plochy. Management těchto lokalit by měl být dlouhodobějšího charakteru, nicméně i jednorázový zásah zde má své opodstatnění,
- do náspů, popř. i zářezů, bude-li to možné (alespoň při jejich patách), instalovat podpůrné prvky pro plazy (např. balvanité formace, ponechání kmenů, pokácených dřevin apod.),
- v rámci stavby zajistit biologický dozor, který až na základě aktuální situace rozhodne, zda je např. třeba realizovat záchranné přenosy nebo instalovat lokální zábrany proti vnikání obojživelníků, popř. plazů na stavenišťe,
- zvážit odchyt a záchranný přenos jedinců na jinou lokalitu (obojživelníci a plazi),
- upravit stávající retenční nádrže (km 3,1 a km 4,9) do přírodě bližší podoby tak, aby mohly sloužit jako reprodukční stanoviště a biotop pro obojživelníky i další organismy závislé na vodním prostředí. Bylo by vhodné alespoň v 1/2 obvodu nádrží zrušit betonové opevnění, pobřeží vymodelovat do mnohem pozvolnějšího sklonu (cca 1:10) a ponechat přirozené sukcesí. Dále je třeba odstranit masivní porosty orobince i rákosu (pokud nebudou do nádrží nasazeny ryby, tak plošně),
- navrhnout vhodné řešení protihlukových stěn tak, aby nebyly důvodem zabíjení prolétajících ptáků,
- oplocení instalovat v celé délce úseku, a to po obou stranách komunikace. V případě, že není oplocení celistvé nebo je instalováno pouze na jedné straně komunikace, vzniká tak pro živočichy past. Živočichové, kteří se dostanou do prostoru tělesa komunikace, budou jen těžko hledat cestu ven. Dochází tak ke stresovým situacím, které mohou vyústit ve vážnou dopravní nehodu,
- v místech nutného přerušení oplocení (nadjezdy, podjezdy, dálniční mosty, křižovatky apod.) je nutné oplocení dovést vždy až k příslušnému objektu tak, aby se živočichové nemohli dostat do oploceného prostoru tělesa komunikace,
- propustky musí být vyústěny zásadně vně za oplocení (vtok i výtok),
- oplocení by mělo být 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 nenarážejí v plné rychlosti a nepoškozují ho,
- oplocení by mělo být instalováno co nejbližší k tělesu komunikace, tak aby se nově vznikající biotopy nacházeli vně oplocení,
- vytvořit migrační profil, který bude zajišťovat prostupnost komunikace pro velkou řadu živočichů vyskytujících se v zájmovém území. Migrační profil bude dlouhý 1,3 km, v km 0,3 až km 1,6 hodnoceného úseku D7. Bude zahrnovat mostní objekty SO201, SO202, propustek v km 0,35 a jejich nejbližší okolí (min. 50 m na obě strany od tělesa komunikace). Územní ochranu vlastního profilu bude vhodné zajistit např. vymezením území jako lokálního biocentra ÚSES. Napojení migračního profilu na širší územní vztahy zajistit např. vymezením lokálních biokoridorů ÚSES. Jižním směrem vymežit biokoridory podél železničních tratí s napojením na funkční lokální biocentrum na Bílé hoře, severním směrem vymežit lokální biokoridor podél nepravidelné vodoteče a napojit tak profil na nadregionální biokoridor podél Ohře. Bude nutné provést vegetační úpravy migračního profilu: proředit keřové patro, provést výsadbu stromů a vytvořit mozaiku.

- u objektů SO201, SO202 a SO204 ponechat alespoň část podmostí s přírodním povrchem (podobné současnému stavu). Pro diverzifikaci povrchu doporučujeme do podmostí umístit řadu velkých kamenů či kmenů, které usnadní pohyb drobným živočichům.

Návrh monitoringu

- V rámci skupiny bezobratlých živočichů na lokalitě nebyl žádný druh, pro který by byl nutný cílený monitoring. Protože se však jedná o velmi cenná místa, bylo by vhodné zavést monitoring sledující populace druhů kolonizujících nově vytvořený val a nejbližší okolí komunikace. Tento monitoring by měl dát informace o tom, zda úprava valu (výsevy, výsadby atp.) a následná péče o něj plní svou funkci, tedy že tato místa obsadily zájmové druhy bezobratlých a že zde dokážou dlouhodobě přežívat. Získaná data by sloužila k modifikaci následné péče a případným úpravám výsevů a výsadeb.
- Monitoring populací obojživelníků a plazů by měl být navázán na konkrétní realizovaná opatření. V případě, že bude monitoring realizován, měl by být prováděn s využitím stejných metod, které byly aplikovány v rámci průzkumů realizovaných v roce 2016 (DHP Conservation, 2016). Měl by být zahájen bezprostředně po dokončení stavby a měl by zahrnovat více sezón (do stabilizace lokalit).
- Po dokončení stavby doporučujeme provést pouze jednorázově opakování detektorování letounů, a to v období předlaktace a v období pozdní laktace. Pro úplnost postačí pouze stanoviště vodotečí a křovin.
- Navrhujeme provést monitoring migračního profilu, tedy zejména objektů SO201, SO202 a propustku v km 0,35 a sledovat funkčnost realizovaných opatření, tzn. zajištění jejich návaznosti na širší okolí (zejména na koridor řeky Ohře).
- Po zprovoznění komunikace by měl být pro všechny skupiny živočichů prováděn monitoring frekvence usmrcování jedinců na nově zbudované komunikaci.
- V případě provedených technických opatření by měla být prováděna pravidelná kontrola technického stavu.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola obsahuje poměrně rozsáhlou škálu opatření, z nichž některá jsou konkrétní, některá obecnější. Realizace části z nich je podmíněna též konkrétními stavebně technickými postupy a opatřeními a lze je realizovat pouze při zajištění potřebných technických parametrů stavby. Je třeba mít na paměti, že i přes zájmy ochrany přírody má v případě posuzovaného záměru prioritu stabilita stavebních konstrukcí a dopravně provozní bezpečnost.

Část z uvedených opatření je spíše ve formě doporučení než nutných opatření vyplývajících z identifikovaných a vyhodnocených vlivů na jednotlivé přírodní fenomény.

Při návrhu opatření pro minimalizaci vlivů je třeba vycházet z provedeného vyhodnocení vlivů. Opatření by měla identifikované negativní vlivy minimalizovat či eliminovat, případně jim předcházet. V dokumentaci jsou však vlivy na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny vyhodnoceny vesměs jako neutrální nebo nulové s výjimkou málo významného negativního vlivu na faunu. Některá navržená opatření tak jdou možná až nad rámec pouhé eliminace či minimalizace identifikovaných vlivů.

Opatření pro ochranu zvláště chráněných druhů budou dále specifikována v rozhodnutích orgánu ochrany přírody o výjimce podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny a stanou se závaznou částí těchto rozhodnutí. Proto není příliš vhodné tato opatření formulovat detailně jako podmínky realizace záměru již v rámci závazného stanoviska EIA. Mohlo by dojít k situaci kdy duplicitní, avšak částečně odlišné podmínky, nelze beze zbytku splnit.

Některá navržená opatření nelze uložit jako podmínky závazného stanoviska EIA z důvodu, že v rámci navazujících řízení pro povolení umístění nebo provedení záměru není z legislativních důvodů možno zajistit jejich splnění. V rámci podmínek závazného stanoviska není např. možno stanovit povinnost vytvořit nové prvky ÚSES (tedy zajistit, aby se stala součástí územně plánovací dokumentace). Oznamovatel nedisponuje legislativními nástroji, jak toho dosáhnou.

Při zvážení výše uvedených tezí byly formulovány konkrétní podmínky v návrhu stanoviska EIA se snahou maximum z navržených opatření respektovat.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

K dokumentaci se vyjádřili:

1. Ústecký kraj ze dne 26.6.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017 (vyjádření zasláno prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje po projednání s Jitkou Sachetovou, členkou Rady Ústeckého kraje pro oblast kultury a památkové péče, zemědělství, životního prostředí a venkova)
2. Město Postoloprty ze dne 5.6.2017, č.j. ORM/ MěÚ/Šu/2017/2565
3. Obec Chlumčany ze dne 5.6.2017, bez č.j.
4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, ze dne 7.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1388/780/17
5. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod, ze dne 6.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1118/740/17
6. Ministerstvo životního prostředí, odbor geologie, ze dne 19.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 771/660/17
7. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, ze dne 16.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 2015/610/17
8. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 26.6.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017
9. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí ze dne 15.6.2017, č.j. MULNCJ39609/2017
10. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem ze dne 13.6.2017 č.j. KHSUL 27599/2017
11. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem ze dne 21.6.2017, č.j. ČIŽP/44/IPP/1708786.001/17/UJL

Vypořádání vyjádření ze strany zpracovatele posudku je psáno kurzívou.

1. **Ústecký kraj ze dne 9.5.2016, č.j. 4161/ZPZ/2015 Ústecký kraj ze dne 26.6.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017 (vyjádření zasláno prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje po projednání s Jitkou Sachetovou, členka Rady Ústeckého kraje pro oblast kultury a památkové péče, zemědělství, životního prostředí a venkova**

Podstata vyjádření:

Ve vyjádření je požadováno, aby se v následujícím kroku zpracovatel posudku podrobně zaměřil na způsob splnění všech vznesených požadavků a na relevantní vyhodnocení možných dopadů na životní prostředí dotčených obcí a veřejné zdraví. Dále pak musí být navržena jen taková varianta, která bude kontrolovatelná a pro obce přijatelná a to včetně dohody o opatřeních k prevenci, vyloučení, snížení a popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Komentář zpracovatele posudku:

Ve vyjádření nejsou žádné konkrétní připomínky k obsahu dokumentace.

V posudku je provedeno podrobné posouzení dokumentace z hlediska její úplnosti a správnosti. Posudek konstatuje, že dokumentace vyhodnotila veškeré potenciální negativní vlivy na všechny složky životního prostředí v dotčených obcích i veřejné zdraví.

Záměr nemá variantní řešení. Navržená projektová varianta je hodnocena jako akceptovatelná. Záměr neobsahuje takové činnosti, technologické postupy ani organizační opatření, které by nebyly kontrolovatelné standardními postupy orgánů státní správy. Navržená opatření jsou převážně již součástí vlastního hodnoceného záměru, jsou obsažena v závazném stanovisku jako podmínky pro realizaci záměru a budou tedy převzata orgány státní správy při navazujících řízeních ve kterých se vydává rozhodnutí podle zvláštních právních předpisů, které povoluje umístění nebo provedení posuzovaného záměru.

Co se týká způsobu splnění vznesených požadavků není exaktně uvedeno, kterých požadavků se to týká. Veškeré požadavky obsažené ve vyjádřeních k dokumentaci jsou vypořádány dále v posudku. Samosprávné celky (Ústecký kraj, města Louny a Postoloprty, obce Chlumčany a Cítoliby) neuplatnily požadavky na doplnění dokumentace.

2. Město Postoloprty ze dne 5.6.2017, č.j. ORM/ MěÚ/Šu/2017/2565

Podstata vyjádření:

Město Postoloprty ve svém vyjádření uvádí, že na straně 20 dokumentace je zmíněna protihluková stěna v k. ú. Březno, která by měla být dlouhá 268 m a vysoká 2,0 - 2,5 m. Pokud budou podmínky na základě protihlukové studie dodrženy, tak nemá zásadních námitek.

Dále je ve vyjádření uveden dotaz, k vedení přepravy popílkového stabilizátoru, tzn. kudy přesně bude popílek přepravován, tzn. jestli bude přeprava prováděna přes místní části města Postoloprty.

Komentář zpracovatele posudku:

Protihluková stěna je jednoznačně součástí záměru, je uvedena v kapitole B.I.6 jako SO 231. Zpracovatel dokumentace zařadil požadavek na její realizaci i do kapitoly D.IV. Vzhledem k zásadní důležitosti pro zmírnění potenciálního negativního vlivu byl požadavek na vybudování této stěny zařazen i do podmínek v návrhu závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen závazného stanoviska EIA).

V dokumentaci se uvádí, že v projektu záměru se počítá s přepravou násypového materiálu z elektrárny Počerady. Detailně je v DSP (Pragoprojekt, 2010) trasa přepravy řešena jako stavební objekt SO 185. Tento objekt řeší trasu (a její úpravu) přepravy násypového materiálu (stabilizovaný popílek) z elektrárny Počerady pro stavbu zemního tělesa rychlostní silnice R7. Jedná se o trasu z napojení elektrárny Počerady na silniční síť (silnice II/255 a silnici I/7). Vstupními parametry pro určení nejvhodnější trasy byla denní produkce elektrárny (2500 t popílku), předpoklad denního využití, kapacita nákladních vozidel (17-24 t) při předpokládané denní potřebě 2500 t, počet jízd denně (150). Mapa jednotlivých variant dopravy je pak uvedena na str. 32 v dokumentaci.

Z mapy je zřejmé, že právě uvedená trasa po silnici II/255 a I/7 je nejvhodnější z hlediska délky i z hlediska průjezdu obcemi. Tato trasa prochází při okraji osady Vrbky, tedy místní části města Postoloprty. V dokumentaci je jako součást záměru uveden i požadavek na provedení stavebně technických a dopravně inženýrských opatření před zahájením přepravy násypového materiálu.

3. Obec Chlumčany ze dne 5.6.2017, bez č.j.

Podstata vyjádření:

Obec Chlumčany nemá připomínky k dokumentaci.

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek

4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší ze dne 7.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1388/780/17

Podstata vyjádření:

Odbor ochrany ovzduší (OOO) požaduje důsledné dodržování navrhovaných opatření pro redukci prašnosti v období výstavby uvedených v kapitole 3.2.2 rozptylové studie.

Zkapacitnění stávající komunikace v roce 2020 způsobí místy navýšení ale i snížení imisních příspěvků z dopravy. V imisně nejexponovanějších obydlených oblastech (střed města Louny v blízkosti frekventovaných silnic) bude změna vlivem záměru zanedbatelná a spíše ve směru poklesu koncentrací (důsledek odvedení části dopravy na obchvat po plánovaném zrušení MÚK Louny-střed). U nejbližší obytné zástavby dojde vlivem navýšení intenzity dopravy na silnici I/7 k navýšení příspěvku k denním koncentracím PM₁₀ o maximálně 1 µg/m³ a v případě benzo(a)pyrenu o tisíciný ng/m³.

OOO se ztotožňuje se s upozorněním rozptylové studie na návrh nových obytných zón v územním plánu obcí Louny a Cítoliby. Tento návrh byl vypracován v době, kdy již stávající komunikace I/7 existovala a bylo plánováno její zkapacitnění. Návrh těchto ploch, který předpokládá přiblížení exponované populace této frekventované silnici byl proto již v době jeho vzniku v rozporu se zájmy ochrany zdraví obyvatelstva. Z těchto důvodů doporučuje v souladu s konstatováním rozptylové studie návrh ploch k bydlení zanesený do územních plánů měst Louny revidovat a zvýšit vzdálenost jejich hranice od okraje komunikace I/7 (D7) na min. 200 m.

Posuzovanou stavbou nedochází k umístění nové komunikace, povinnost uložení kompenzačních opatření ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb., se proto na záměr nevztahuje. Dokumentace záměru počítá s ozeleněním rozšířené části obchvatu Loun.

Pro dotčené území nabylo dne 26.5.2016 účinnosti opatření obecné povahy o vydání Programu zlepšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04, ve kterém jsou nově stanoveny emisní stropy pro silniční dopravu (emisní strop k roku 2020 je pro město Louny v zastavěném území obce stanoven na hodnotu 80% emisí z dopravy oproti roku 2011). V opatření AB1 výše uvedeného programu zlepšování kvality ovzduší je komunikace D7 identifikována jako klíčová stavba dopravní infrastruktury nadregionálního významu.

Dle přílohy č. 4 opatření obecné povahy, kterým byl výše zmíněný program vydán, je nutné při řešení projektů zkapacitnění stávající dopravní infrastruktury, provádět taková technická opatření, která zamezí jejich nadměrnému obtěžování obyvatelstva hlukem.

V případě dodržení všech výše uvedených opatření ke snižování prašnosti a hluku, považujeme záměr z hlediska kvality ovzduší za akceptovatelný.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku se ztotožňuje s tvrzením zpracovatele dokumentace i OOO, že návrh nových ploch k bydlení v územním plánu města Louny by bylo zapotřebí revidovat a zvýšit vzdálenost jejich hranice od okraje komunikace I/7 (D7). Nicméně v rámci závazného

stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 9a odst.1 zákona není možno ukládat žádné podmínky nebo požadavky jiným subjektům, než oznamovateli. Není možné, aby se požadavek na výše zmíněnou redukci ploch k bydlení se stal závaznou částí rozhodnutí v navazujících řízeních k posuzovanému záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“. Redukce těchto ploch je tedy v kompetenci města Louny, jehož obyvatelé by v této oblasti bydleli. Samotná výstavba v této ploše je pak v kompetenci příslušného stavebního úřadu, který musí při umísťování staveb postupovat v souladu se stavebním zákonem a dalšími relevantními právními předpisy. V případném nadlimitně zatíženém území by neměla být výstavba umožněna.

5. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod ze dne 6.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1118/740/17

Podstata vyjádření:

Ke zveřejněné dokumentaci na záměr „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ z hlediska ochrany vod a povodňové ochrany neuplatňuje odbor ochrany vod připomínky a dodatečné požadavky. Pouze upozorňuje, že citované nařízení vlády č. 61/2003 Sb. (resp. jeho novelizace č. 229/2007 Sb.) bylo nahrazeno nařízením vlády č. 401/2015 Sb.

Komentář zpracovatele posudku:

Odbor ochrany vod MŽP neuplatňuje žádné připomínky. Upozorňuje na neplatný právní předpis. Požadavky nařízení vlády č. 401/2015 Sb. budou splněny, jedná se o povinnost stavebníka i zhotovitele stavby.

6. Ministerstvo životního prostředí, odbor geologie ze dne 19.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 771/660/17

Podstata vyjádření:

MŽP, odbor geologie konstatuje, konstatujeme, že oznamovatel opakovaně nesprávně uvádí v kapitole D I 6, že: "Záměr se nachází při hranici chráněného ložiskového území Zeměchy (cementářské korekční sialitické suroviny), jehož součástí je výhradní ložisko Zeměchy 2. Realizace záměru nijak neovlivní případnou těžbu.

Dále v této souvislosti poukazuje na to, že mapa 7 na straně 57 zakresluje obchvat nepřesně podél trasy stávajícího CHLÚ, ačkoliv podle platného rozhodnutí 530/1023/08-Ra-UL ze dne 8. 10. 2008 v této části své trasy tímto územím prochází a současně zasahuje do obrysu výhradního ložiska Zeměchy 2.

Vzhledem k výše uvedeným nepřesnostem a skutečnosti, že obchvat zasahuje do platného CHLÚ (včetně kontury ložiska) požadujeme v další fázi procesu probíhajícího na základě zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů opravu a upřesnění pasáží vztahujících se k tomuto CHLÚ stejně jako zmínění povinnosti vyplývajících za takto vzniklé situace z §19 zák. 44/1988Sb. (horní zákon) ve znění pozdějších předpisů t. j. umísťování staveb v CHLÚ.

Komentář zpracovatele posudku:

Údaj o umístění záměru vzhledem k výhradnímu ložisku Zeměchy 2 a CHLÚ Zeměchy je v dokumentaci skutečně chybný. Trasa D7 ve skutečnosti leží v okrajové SV části výhradního ložiska cementářské korekční sialitické suroviny a stavebního kamene Zeměchy 2 (ID: 3111600) a zároveň v CHLÚ Zeměchy.

CHLÚ Zeměchy na mapě č. 7 není zakresleno přesně, pravděpodobně došlo při zpracování mapy k posunu celého polygonu CHLÚ Zeměchy jihozápadním směrem. Z tohoto posunu pak vyplývá mylná informace uvedená v dokumentaci.

Zpracovatel posudku nepovažuje za nutné vrátit dokumentaci k doplnění či přepracování. V rámci zpracování posudku však není možno doplňovat dokumentaci, proto je pouze konstatována chyba. Co se týká vlivu záměru na možnost dobývání ložiska Zeměchy 2, je prakticky nulový, 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.

Dále je potřeba konstatovat, že stavba má podle údajů v dokumentaci platné územní rozhodnutí a proto pro její výstavbu bude zapotřebí pouze stavební povolení. O umístění stavby již bylo rozhodnuto. Otázkou tedy je, zda bude nutné závazné stanovisko podle § 19 horního zákona pro stavební řízení opatřovat. Relevantní zákonné požadavky však musí být během stavebního řízení splněny.

7. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, ze dne 16.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 2015/610/17

Podstata vyjádření:

Pro vyhodnocení záměru odbor obecné ochrany přírody a krajiny požaduje, aby v dokumentaci pro posouzení vlivů na životní prostředí byl uveden předpokládaný časový harmonogram dočasného záboru ZPF a předběžný způsob provedení rekultivace odnětím dotčených pozemků náležejících do ZPF po ukončení doby dočasného odnětí.

Dále upozorňujeme, že v souvislosti se změnou rozšíření záboru ZPF bude nutné požádat o změnu vydaného souhlasu s odnětím zemědělské půdy ze ZPF.

Komentář zpracovatele posudku:

Ve vyjádření je upozorněno na zákonnou povinnost požádat o změnu vydaného souhlasu s odnětím ze ZPF.

Co se týká požadavků na doplnění informací k dočasnému záboru, je třeba konstatovat, že zpracovatel posudku nepovažuje za nutné z tohoto důvodu vrátit dokumentaci k doplnění či přepracování. Vzhledem k délce trvání výstavby cca 2,5 roku není podrobnější časový harmonogram dočasného záboru ZPF ve fázi posouzení vlivů na ŽP nutný.

Neuvedení alespoň základních tezí rekultivace pozemků s dočasným zábořem ZPF je hodnoceno jako dílčí, avšak ne zásadní nedostatek dokumentace. Lze předpokládat, že dočasně odňaté plochy budou navraceny do původního stavu, tj. bude tam obnoven stávající druh pozemku.

Požádat o souhlas s odnětím ze ZPF (či o jeho změnu) podle příslušných ustanovení zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších právních předpisů je zákonnou povinností oznamovatele. V rámci dokumentace k tomuto řízení musí být předložen podrobný plán rekultivace zpracovaný v rozsahu přílohy č. 7 vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu včetně časového postupu technické a biologické rekultivace.

8. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 26.6.2017, č.j. 2245/ZPZ/2017

Podstata vyjádření:

Z hlediska ochrany přírody je konstatováno, že úsek obchvatu vedený v zářezu spraší a svrchnokřídových vápnatých hornin je mimořádnou příležitostí pro vytvoření atraktivních biotopů pro vzácné a ohrožené druhy bezobratlých živočichů. Tento jeho význam potvrzují zřejmě i výsledky biologického průzkumu, podmínkou je naprosté upuštění od ukládání zúrodnitelných substrátů a od provádění standardních vegetačních úprav. Skalní substrát na svazích zářezů je vhodné ponechat (v mezích oprávněných požadavků na zajištění dopravně-provozní bezpečnosti) spontánnímu vývoji vegetace, popřípadě lze uvažovat o výsevech speciálních vegetačních směsí zaměřených na podporu biodiverzity. Při provádění stavby by naopak neměly být vytvářeny atraktivní pomíjivé biotopy, které mohou být pastí hlavně pro ohrožené druhy obratlovců. Tyto zásady by měly být obsaženy ve stanovisku EIA a k jejich konkrétní formulaci se vyjádříme na podkladě návrhu tohoto stanoviska.

Z hlediska ostatních složek ochrany životního prostředí nemá KÚ k dokumentaci připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

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

9. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí ze dne 15.6.2017, č.j. MULNCJ39609/2017

Podstata vyjádření:

1. Ochrana ZPF

Orgán ochrany ZPF sděluje, že je třeba postupovat v souladu s ustanoveními zákona o ochraně ZPF, dále bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření bez připomínek, upozornění na zákonné povinnosti.

Podstata vyjádření:

2. Ochrana ovzduší

Orgán ochrany ovzduší sděluje, že je třeba postupovat v souladu s ustanoveními zákona o ochraně ovzduší, dále bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření bez připomínek, upozornění na zákonné povinnosti.

Podstata vyjádření:

Orgán odpadového hospodářství příslušný požaduje plnění následujících podmínek:

- bude dodržena hierarchie způsobů nakládání s odpady v souladu se zákonem o odpadech, tzn., že odpady budou přednostně nabídnuty oprávněným osobám do zařízení k využití (materiálové, termické),
- odpady, které nebudou využity, budou předány oprávněným osobám do zařízení k odstraňování odpadů (skládky, spalovny),

- odfrézovaný živičný odpad bude podroben analýze z důvodu zařazení do kategorie vlastností odpadů („O" ostatní odpad nebo „N" nebezpečný odpad), po té s ním bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech,
- stavební odpady budou přednostně nabídnuty oprávněným osobám do zařízení k recyklaci a následnému využití,
- výkopová zemina bude z části využita na okolní úpravy po dokončení stavby, zbylé množství uloženo na zařízení k využívání odpadů na povrchu terénu,
- pro ukládání odpadů budou zabezpečeny vhodné nádoby v souladu s vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění,
- stavební technika a veškeré stroje spojené s výstavbou budou odstaveny (parkovány) na zpevněné ploše, popř. budou tyto prostředky zajištěny záchytnými okapovými vanami pro možný únik ropných látek ze zařízení,
- doklady o předání odpadu vzniklých úpravou objektu do zařízení budou předloženy orgánu odpadového hospodářství při závěrečné kontrolní prohlídce svolané stavebním úřadem,
- tyto doklady o využití, popř. odstranění odpadů budou uchovány dle zákona o odpadech u stavebníka uvedeného v technické zprávě.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření upozorňuje na zákonné povinnosti, planoucí ze zákona o odpadech, je bez konkrétních připomínek k obsahu dokumentace.

Do podmínek v návrhu stanoviska byl přidán bod požadující opatření pro únik ropných látek. Ostatní požadavky musí zhotovitel jako zákonné povinnosti dodržovat.

Podstata vyjádření:

4. Lesní hospodářství.

Orgán státní správy lesů sděluje, že lesní pozemky, na kterých bude umístěna stavba, je třeba uvolnit pro jiné využití - podléhají vydání rozhodnutí o odnětí pozemků určených plnění funkcí lesa (§ 15 lesního zákona). K dotčení pozemků do vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je třeba souhlasu orgánu státní správy lesů (§ 14 odst. 2 lesního zákona).

Komentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek, upozornění na zákonné povinnosti. Záměr neleží na lesních pozemcích.

Podstata vyjádření:

5. Vodní hospodářství

Vodoprávní úřad příslušný vydává toto vyjádření: K výše uvedené stavbě nejsou připomínky za předpokladu, že stavbou nedojde k ohrožení podzemních a povrchových vod a k negativním změnám odtokových poměrů v předmětném území.

Komentář zpracovatele posudku:

Vliv na vody je v dokumentaci vyhodnocen jako neutrální nebo nulový. S tímto hodnocením zpracovatel posudku souhlasí.

Podstata vyjádření:

6. Ochrana přírody

Orgán ochrany přírody vydává toto vyjádření:

- z hlediska fauny se vdaném úseku celkově jedná o nepříliš hodnotná místa velmi ochuzená v důsledku silného antropického využití. Některým živočichům (plazi nebo hmyz) nově budované zářezy a násypy vyhovují
- vegetaci zájmového území tvoří biotopy formační skupiny X- silně ovlivněné člověkem,
- z přírodních biotopů jsou zde zastoupeny pouze křoviny
- záměr nekříží žádný vodní tok
- jelikož se jedná pouze o zkapacitnění stávající komunikace, nebude významně ovlivněn krajinný ráz.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření bez připomínek, obecně hodnotí vliv na zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny jako nevýznamné.

10. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem ze dne 13.6.2017 č.j. KHSUL 27599/2017

Podstata vyjádření:

Vyjádření shrnuje hlavní parametry záměru a závěry hlukové studie, rozptylové studie a studie hodnocení vlivu na veřejné zdraví.

Ve vyjádření se uvádí, že předloženou dokumentaci „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ lze doporučit ke kladnému projednání.

Nejsou uvedeny žádné připomínky k obsahu dokumentace nebo požadavky na doplnění.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření bez připomínek.

11. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem ze dne 21.6.2017, č.j. ČIŽP/44/IPP/1708786.001/17/UJL

Podstata vyjádření:

ČIŽP nemá z hlediska ochrany vod k předložené dokumentaci záměru připomínky.

Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny ČIŽP konstatuje, že dokumentace je velmi dobře zpracována. Do závěrečného stanoviska EIA požadujeme zpracovat podmínky z kapitoly D.IV.6 Flóra, fauna, ekosystémy, str. 101 - 104 dokumentace. Za velmi nutné ČIŽP považuje minimalizovat negativní vlivy stavby na lokalitách s významnými nálezy bezobratlých živočichů.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření bez připomínek.

Eliminační, minimalizační a kompenzační opatření ze str. 101 – 104 dokumentace byla zapracována do podmínek závazného stanoviska EIA.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Rozsah vlivů spojených s realizací záměru je možné hodnotit jako lokální, s omezením na prostor vlastní komunikace a nejbližší okolí (desítky, nižší stovky metrů). Vlivy, které toto území přesahují, jsou vlivy spojené se změnou dopravních intenzit na ostatních komunikacích. Jde o komunikace ve městě Louny (silnice II/229, II/246, I/28, III/2469), okrajově v Cítolibečích. Tyto vlivy jsou v dokumentaci vyhodnoceny dostačujícím způsobem.

Vzhledem k charakteru záměru byl při zpracování dokumentace kladen značný důraz na posouzení hlukových vlivů i vlivů na kvalitu ovzduší a s tím spojených vlivů na veřejné zdraví. Všechny tyto vlivy byly vyhodnoceny v rozsahu mezi nulovým vlivem až po vliv málo významný pozitivní.

Dále byly velmi podrobně vyhodnoceny vlivy na faunu, flóru a ekosystémy. Tyto vlivy jsou převážně nulové až neutrální, v případě vlivu na faunu pak až málo významné negativní.

Dále byly jako málo významné negativní vlivy vyhodnoceny již pouze vlivy na ZPF (z hlediska záboru a možné kontaminace při provozu dálnice) a dále vlivy spojené s rizikem eroze a sesuvů horninového prostředí (pouze v oblasti svahů zářezu komunikace). Zde však je riziko jakýchkoliv stabilitních problémů minimalizováno navrženým technickým řešením stavby.

Jako málo významný pozitivní vliv je hodnocen vliv na kulturní památky ve městě Louny v důsledku snížení dopravní zátěže.

Ostatní vlivy byly vyhodnoceny jako neutrální nebo nulové.

Z pohledu akceptovatelnosti realizace záměru z hlediska vlivů na životní prostředí nebyl nalezen žádný důvod, aby nebylo možno za přijetí navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví (formulovaných zpracovatelem dokumentace, orgány státní správy a samosprávy a upřesněných zpracovatelem posudku) záměr realizovat.

Zpracovatel posudku proto doporučuje Ministerstvu životního prostředí vydat souhlasné závazné stanovisko ve smyslu §9a zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění k záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“, ovšem za současného dodržení podmínek pro navazující řízení specifikovaných v návrhu stanoviska, jenž je součástí tohoto posudku.

VII. NÁVRH STANOVISKA

V Chomutově, dne
Č.j.:,
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 je 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 žlábký, popílkový násyp),
- 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 v km

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 (projektová příprava, povolovací proces)

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 navrhnout 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 živočišové nemohli dostat do oploceného prostoru tělesa komunikace.
 - Propustky vyústit zásadně vně za oplocení (vtok i výtok).
 - Oplocení by mělo být 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 nenarážejí 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 nástřík 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, pokud dojde k zásahům do svahů:
- ponechávat výchozy hornin nebo používat živinově chudý substrát,
 - ponechat části valů bez osevu a výsadby,
 - k osevu používat druhově pestré směsi s velkým podílem dvouděložných rostlin,
 - minimalizovat plošné výsadby dřevin,
 - nezakrývat terén různými textiliemi,
 - nevhodné je osévání svahů nepůvodními druhy trav a osazování nepůvodními druhy křovin a stromů,
- 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 Louny 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 resuspenzovanou 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 obydlených oblastech podél trasy komunikace D7. Relativní nárůst imisního příspěvku oproti stavu bez realizace záměru dosáhne v obydlených 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 vykoupěna 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 zábor 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 přitěžování 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, přitěžovací 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 energie, 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

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

*Veřejné projednání se konalo dne od hod. v
Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání č.j.: ze dne*

Vzhledem ke skutečnosti, že k předložené dokumentaci, ani k posudku neobdržel příslušný úřad odůvodněné nesouhlasné vyjádření, upustil dle § 9 odst. 9 zákona od 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, vyjádření k posudku ze dne, č.j.)

Město Postoloprty

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

Obec Chlumčany

(vyjádření k dokumentaci ze dne 5.6.2017, vyjádření k posudku ze dne, č.j.)

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

(vyjádření k dokumentaci ze dne 7.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1388/780/17, vyjádření k posudku ze dne, č.j.)

Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

(vyjádření k dokumentaci ze dne 6.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 1118/740/17, vyjádření k posudku ze dne, č.j.)

Ministerstvo životního prostředí, odbor geologie

(vyjádření k dokumentaci ze dne 19.6.2017, č.j. 34110/ENV/17, 771/660/17, vyjádření k posudku č.j., ze dne)

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, vyjádření k posudku ze dne, č.j.)

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, č.j.)

Městský úřad Louny, odbor životního prostředí

(vyjádření k dokumentaci ze dne 15.6.2017, č.j. MULNCJ39609/2017, vyjádření k posudku ze dne, č.j.)

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, č.j. KHSUL)

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, č.j.)

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 bylo Ministerstvu životního prostředí doručeno celkem ... vyjádření. (... vyjádření dotčených územních samosprávných celků a ... 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.

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 5 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 3 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 L i b e c a j t

ředitel odboru výkonu státní správy IV

Obdrží:

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

DATUM ZPRACOVÁNÍ POSUDKU: 25.9. 2017

**JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTĚ A TELEFON ZPRACOVATELE POSUDKU A OSOB, KTERÉ SE
PODÍLELY NA ZPRACOVÁNÍ POSUDKU:**

ZPRACOVATEL POSUDKU: ING. DANIEL BUBÁK, PH.D.

PRACOVIŠTĚ: PERUCKÁ 2540/11A, 120 00 PRAHA 2

+420 233 370 741

PODPIS ZPRACOVATELE POSUDKU A AUTORIZACE VIZ STR. Č. 2

PODKLADY A LITERATURA POUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU:

Dokumentace vlivů záměru „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí (Ing. Vladimír Rimmel, březen 2017)

Poznatky z místního šetření v zájmovém území

Vyjádření obdržena k dokumentaci

Související právní předpisy a literatura

Informace o okolních záměrech uvedené na Informačním systému EIA

Volně dostupná mapová dokumentace a informace uváděné na mapových a informačních webových stránkách orgánů státní správy a dalších organizací (AOPK, ČGS, ČUZK, CENIA, apod.)