

P O S U D E K

**zpracovaný podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů,**

na záměr

„D7 CHLUMČANY, ZKAPACITNĚNÍ OBCHVATU“

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic, Správa Chomutov,
Kochova 3975, 430 01 Chomutov

Zpracovatel: Ing. Zuzana Toniková – ENVI-TON
Průchova 3168, 272 01 Kladno
osvědčení č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31.5.1994,
autorizace dle §19 z.č. 100/2001 Sb., č.j. 4532/OPVŽP/02 z 18.9.2002
aktuální prodloužení autorizace č.j. 45689/ENV/16 ze dne 28.7.2016

Kladno, srpen 2018

Obsah:

ÚVOD	3
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 VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ.....	26
3. POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	72
4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE.....	73
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU SOHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	74
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	75
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI ...	76
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	87
VII. NÁVRH STANOVISKA	88
VIII. POUŽITÉ PODKLADY	109
IX. PŘÍLOHY	110

ÚVOD

Původní dokumentace na záměr „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ byla zpracována v červnu 2017 a předložena příslušnému úřadu (MŽP ČR, OVSS IV) k projednání. Dne 28. srpna 2017 byla zveřejněna a rozeslána dotčeným subjektům k vyjádření.

Poté dne 6. října 2017 vstoupil v platnost zákon č. 326/2017 Sb., kterým se měnil zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (ZPV). Tento zákon nabyl účinnosti hned od 1. listopadu 2017.

Přechodná ustanovení zák. č. 326/2017 Sb., platného od 1.11.2017, stanoví v Článku II, v bodě 2. :

2. Posuzování vlivů na životní prostředí zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, ve kterém ještě neuplynula lhůta pro vrácení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se dokončí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění účinném po dni nabytí účinnosti tohoto zákona; příslušný úřad se nemění.

To znamená, že probíhající proces EIA se nedokončí jako obvykle podle znění zákona, kdy byl začat, ale je nutno během probíhajícího procesu EIA při posuzování se od 1.11. 2017 již řídit novelou ZPV, tedy splnit nové požadavky zák. č. 326/2017 Sb.

Vzhledem k tomu, že tato novela zákona nabyla platnosti a účinnosti až po zpracování dokumentace (zpracované dle požadavků předchozího znění zákona – dle zákona č. 39/2015 Sb.), předložená dokumentace neobsahovala nové požadavky na obsah a rozsah dokumentace dle tohoto nového zákona č. 326/2017 Sb. Vzhledem k tomu, že ještě neuplynula lhůta pro vrácení dokumentace vlivů záměru podle § 8 odst. 5 ZPV, bylo proto dle uvedené novely zákona (z.č. 326/2017 Sb.) nutno dokumentaci doplnit a dopracovat v souladu s požadavky na dokumentaci dle této novely zákona.

Zpracovatelka posudku obdržela původní zveřejněnou dokumentaci a obdržená vyjádření k ní v prosinci 2017. Po prostudování předané dokumentace uvedeného záměru, zpracované v červnu 2017 dle přílohy č. 4 ZPV, i obdržených vyjádření k ní, doporučila v lednu 2018 příslušnému úřadu, v souladu s § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., v aktuálním znění, vrátit dokumentaci oznamovateli záměru k přepracování a doplnění.

Důvodem vrácení dokumentace je skutečnost, že od 1.11.2017 nabyl účinnosti zákon č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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. Tento zákon mění dosavadní požadavky na posuzování a stanovuje nové požadavky na zpracování podkladů – tedy i dokumentace – na obsah, rozsah a podrobnosti zpracování a vyhodnocení, zejména nově doplňuje vlivy na biologickou rozmanitost se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště, a dále vlivy na klima a zranitelnost záměru vůči změně klimatu. Tento zákon mění i některé formální požadavky na zpracování dokumentace (nové kapitoly nebo jejich jiné členění) podle přílohy č. 4 k zákonu.

Z článku II. Přechodná ustanovení bod 2. novely zákona vyplývá, že v případě předložené dokumentace na výše uvedený záměr se na toto zahájené řízení již plně vztahují změny a požadavky zákona č. 326/2017 Sb., a to ode dne účinnosti zákona, tj. od 1.11.2017. Proto musí být předložená dokumentace pro další kroky v řízení přepracována a doplněna o požadované údaje a hodnocení ve smyslu tohoto novelizujícího zákona.

K aplikaci zák. č. 326/2017 Sb. vydalo MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, metodický výklad k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona („biologická rozmanitost“ a „změna klimatu“), které vycházejí z revidované evropské směrnice EIA (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU).

Příslušný úřad (MŽP ČR, OVSS IV) akceptoval návrh zpracovatelky posudku a vrátil dokumentaci záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ oznamovateli k přepracování a k doplnění tak, aby zcela splňovala nové věcné i formální požadavky zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 326/2017 Sb., a zohlednila i požadavky Metodického výkladu MŽP, odboru posuzování vlivů na ŽP a IP, č.j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20.října 2017. Dopracovaná dokumentace měla zohlednit i požadavky na doplnění, uvedené v obdržených vyjádřeních ke zveřejněné dokumentaci. Ve svém doplnění by se přepracovaná dokumentace měla zaměřit zejména na následující aspekty:

- 1) pro biologickou rozmanitost vycházet z pojmu dle článku 2 Úmluvy o biologické rozmanitosti
- 2) posouzení řešení záměru pro udržitelné využívání přírodních zdrojů a ovlivnění druhů a ekosystémů
- 3) návrh opatření pro prevenci, vyloučení nebo snížení nepříznivých vlivů záměru na biodiverzitu, opatření k podpoře biodiverzity, rozvíjení tzv. zelené a modré infrastruktury a pod.
- 4) vazby mezi rostlinnými a živočišnými druhy a trendy výskytu těchto druhů
- 5) podrobnější zhodnocení únosného zatížení a předpokládané kritické úrovně, tzv. environmentálního limitu pro zachování biologické rozmanitosti, příp. biodiverzitu kvantifikovat pomocí příslušných indexů biodiverzity
- 6) vlivy záměru vyhodnotit vzhledem k relevantním cílům strategií EU i ČR v oblasti biodiverzity
- 7) podrobnější popis stavu klimatu v dotčeném území a vlivy záměru na změny klimatu ve smyslu metodického výkladu MŽP
- 8) podrobnější vyhodnocení emisí skleníkových plynů, opatření ke snižování emisí skleníkových plynů
- 9) změny ve využívání krajiny ovlivňující emise skleníkových plynů
- 10) vliv záměru na zmírňování změny klimatu a opatření pro adaptaci na změnu klimatu vzhledem k relevantním mezinárodním i národním strategiím v oblasti změny klimatu.

Dále na základě požadavků a připomínek z obdržených vyjádření k dokumentaci:

- 11) ve smyslu obdržených připomínek obce Chlumčany dopracovat hlukovou studii a podrobněji vyhodnotit vlivy hluku s případným návrhem dalších potřebných opatření
- 12) v závislosti na výsledcích dopracované hlukové studie případně doplnit vyhodnocení vlivů záměru na zdraví
- 13) podrobněji vyhodnotit vlivy záměru na ovzduší a navržená opatření vzhledem k Programu zvyšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04
- 14) v doplnění dokumentace zohlednit všechny připomínky z vyjádření obdržených dle § 8 odst. 3 zákona (např. ohledně větrné růžice, nakládání s odpady, opatření proti nadměrnému úhynu rostlin a živočichů a poškození biotopů atd.).

Oznamovatel předložil dopracovanou dokumentaci příslušnému úřadu v dubnu 2018, příslušný úřad ji dne 4. dubna 2018 zveřejnil a rozeslal dotčeným subjektům k vyjádření.

Zpracovatelka posudku obdržela přepracovanou dokumentaci a vyjádření k ní dne 10. května 2018.

Posudek na přepracovanou dokumentaci byl zpracován podle požadavků § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (ZPV), s náležitostmi podle přílohy č. 5 k tomuto zákonu, a to na základě pověření MŽP ČR, odboru výkonu státní správy IV, pracoviště Chomutov, jako příslušného úřadu pro posuzování vlivů, a dle následně uzavřené smlouvy o zpracování posudku.

Podkladem pro zpracování posudku byla přepracovaná dokumentace o hodnocení vlivů záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“, zpracovaná dle § 8 uvedeného zákona a s náležitostmi podle přílohy č. 4 k zákonu, a k ní obdržená vyjádření.

Zpracovatelem dokumentace je DH&P Conservation s.r.o., Pobřežní 18/16, 186 00 Praha 8. Odpovědným zástupcem zpracovatele je Ing. Michal Hošek, dokumentaci zpracoval kolektiv odborníků v čele s Ing. Vladimírem Rimmelem, držitelem autorizace dle § 19 zák. č. 100/2001 Sb.

Zpracovatelkou posudku je Ing. Zuzana Toniková, držitelka osvědčení odborné způsobilosti pro zpracování dokumentace a posudku č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31.4.1994, držitelka autorizace dle § 19 zák.č. 100/2001 Sb., č.j. 45585/ENV/06 ze dne 7.7.2006, aktuální prodloužení autorizace č.j. 45689/ENV/16 ze dne 28.7.2016, s platností do 31.12.2021.

Na základě připomínek z obdržených vyjádření k přepracované dokumentaci si zpracovatelka posudku vyžádala od zpracovatele dokumentace (v zastoupení oznamovatele) doplňující údaje ve smyslu § 9 odst. 6 ZPV.

Doplňující údaje se týkaly požadavku z vyjádření MŽP, odboru obecné ochrany přírody a krajiny, na zvýšení mocnosti skryvky v celkové vrstvě (mocnosti) zjištěných humózních vrstev a doplnění výpočtů předběžných objemů skrývaných kulturních vrstev půdy, které nebyly v dokumentaci uvedeny. Doplněné údaje jsou uvedeny v příslušné kapitole posudku (V. – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci).

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

Seznam použitých podkladů pro zpracování posudku je uveden na konci posudku.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu

Předložený záměr spadá do posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1, do kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení), typ záměru č. 47 – Dálnice I. a II. třídy.

2. Kapacita (rozsah) záměru

Stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ je součástí souboru staveb zkapacitnění stávající dvoupruhové silnice I/7 na čtyřpruhovou dálnici D7. Jedná se o relativně krátký úsek (cca 4,4 km), který prochází mezi obcemi Smolnice a Chlumčany a zasahuje do území jednoho kraje (kraj Ústecký), jedné obce s rozšířenou působností (ORP Louny) a do území čtyř obcí (Toužetín, Smolnice, Cítoliby, Chlumčany) a do pěti katastrálních území (Toužetín, Smolnice, Cítoliby, Chlumčany, Vlčí u Chlumčan).

Stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ řeší nahrazení stávající dvoupruhové silnice I/7, která již kapacitně nevyhovuje, čtyřpruhovou dálnicí v návrhové kategorii R 25,5/100 (čtyřpruhová směrově rozdělená středním dělicím pásem šířky 3,0 m). Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace je 4,448 km. Trasa začíná napojením na již realizovaný úsek D7 – Sulec, obchvat v km 40,439 a končí v místech MÚK Louny – východ v km 44,887, kde navazuje na připravovanou stavbu D7 Louny, zkapacitnění obchvatu.

Navržená trasa dálnice D7 je tedy téměř v celé délce vedena v nové stopě mimo stávající trasu silnice I/7.

Součástí stavby jsou i další související stavby (stavební objekty), např. :

- odvodnění dálnice D7 dešťovou kanalizací, retenční nádrže
- MÚK Louny-východ a přípojovací a odbočovací pruhy
- přeložky stávajících silnic II. a III. třídy, místních komunikací a polních cest
- 8 mostních objektů
- výstavba nových protihlukových stěn
- přeložky nebo úpravy stávajících inženýrských sítí (vodovody, elektrická vedení VVN a VN, sdělovací kabely, VTL a STL plynovody)
- demolice stávajících a výstavba nových propustků
- vegetační úpravy a náhradní výsadba za kácenou zeleň
- oplocení dálnice
- a další.

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

Stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ prochází mezi obcemi Smolnice a Chlumčany a zasahuje do území jednoho kraje, jedné obce s rozšířenou působností (ORP Louny) a do území čtyř obcí a do pěti katastrálních území:

Kraj:	Ústecký
Obec:	Městys Cítoliby, Chlumčany, Smolnice, Toužetín
Katastrální území:	Cítoliby, Chlumčany, Smolnice, Toužetín, Vlčí u Chlumčan

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR – Správa Chomutov
Kochova 3975, 430 03 Chomutov

5. IČ oznamovatele

65993390

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

oprávněný zástupce: Ing. Radek Mátl, ředitel výstavby ŘSD ČR, Čerčanská 12, 140 00
Praha 4

tel.: +420 241 084 111

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

Dokumentace o hodnocení vlivů záměru je v posudku posouzena podle požadavků příl. č. 5 k zák. č. 100/2001 Sb., a to z následujících hledisek:

- úplnost dokumentace (podle členění kapitol dokumentace)
- správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení
- pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí
- hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice.

Dále je v posudku posouzeno technické řešení záměru, navržená opatření k prevenci, snížení, vyloučení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů a k jejich monitorování, celkové posouzení akceptovatelnosti záměru.

Posudek obsahuje i vypořádání obdržných vyjádření k dokumentaci a návrh stanoviska příslušného orgánu (MŽP ČR).

Posouzení zejména úplnosti dokumentace je v posudku provedeno poměrně podrobně podle jednotlivých kapitol, a to po formální stránce i po věcné stránce, neboť právě od vyhovující úplnosti dokumentace se odvíjí správnost následného hodnocení vlivů záměru a dalších skutečností v dokumentaci.

II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE

Posuzovaná dopracovaná dokumentace EIA záměru „**D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu**“ jako celek je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (zejména ve znění zák. č. 326/2017 Sb.), která stanoví náležitosti dokumentace o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

V návaznosti na požadavky příslušného úřadu (MŽP ČR, OVSS IV) na dopracování dokumentace byla za Úvod zařazena kapitola „Vypořádání požadavků na přepracování dokumentace“, v níž byly přehledně a srozumitelně vypořádány požadavky na dopracování dokumentace i připomínky z vyjádření, obdržných k původní dokumentaci.

Pro názornou prezentaci údajů v jednotlivých částech a kapitolách je dokumentace v textu doplněna tabulkami a mapovou dokumentací, zobrazující podstatné skutečnosti a jevy, týkající se posuzovaného záměru. Na začátku dokumentace je pro snadnou orientaci v dokumentaci zařazen seznam těchto map a seznam tabulek, také seznam použitých zkratk.

V části H – Přílohy dokumentace je zařazeno přílohou č. 4 k zákonu požadované vyjádření příslušného stavebního úřadu (Městský úřad Louny, odbor stavebního úřadu) k záměru z hlediska souladu s příslušnou územně plánovací dokumentací (Magistrát města Jihlavy, stavební úřad) a stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (KÚ Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství) z hlediska možného vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptáčích oblasti.

Součástí dokumentace jsou samostatné přílohy – odborné studie:

Příloha 1 – Biologický průzkum

Příloha 2 – Rozptylová studie

Příloha 3 – Hluková studie

Příloha 4 – Posouzení vlivů na veřejné zdraví

Příloha 5 – Fotodokumentace

Úplnost dokumentace, zejména i po formální stránce, je posouzena podle požadavků přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., která stanoví náležitosti dokumentace. Lze konstatovat, že dokumentace plně splňuje náležitosti přílohy č. 4 k zákonu.

Posouzení úplnosti dokumentace z hlediska úplnosti prezentovaných údajů a informací o záměru je provedeno dále podle jednotlivých částí dokumentace.

Z hlediska věcného obsahu, jeho správnosti a správnosti hodnocení je předložená dokumentace posouzena v dalších příslušných kapitolách posudku v části II.2. - Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení.

Úvod

V „Úvodu“ je stručně vysvětlena souvislost s navazujícími stavbami silnice I/7 a dosavadní historie jejich projektové přípravy a posuzování, kdy již byla dříve zohledněna řada podmínek a požadavků z různých stanovisek a vyjádření.

Takto pojatý úvod poskytuje dobrou orientaci o záměru i čtenáři, neznalému všech podrobností a souvislostí.

Vypořádání požadavků na přepracování dokumentace

Za Úvodem následuje kapitola „Vypořádání požadavků na přepracování dokumentace“.

Zpracovatelé citují důvody vrácení a část požadavků příslušného úřadu na přepracování dokumentace a uvádějí, že přepracovaná dokumentace byla podle požadavků doplněna a plně odpovídá upravenému členění dle přílohy č. 4 k zákonu i příslušnému metodickému pokynu MZP.

V další části je uvedeno vypořádání požadavků a připomínek z obdržených vyjádření k dokumentaci.

Kapitola je přehledně členěna podle vyjádření jednotlivých dotčených orgánů státní správy i dotčených obcí. Vždy je uvedeno stručné znění jednotlivé konkrétní připomínky nebo požadavku a pak vyjádření zpracovatelů dokumentace, jakým způsobem tuto připomínku nebo požadavek vypořádali v přepracované dokumentaci, ve které konkrétní kapitole dokumentace, popř. je uvedeno podrobnější vysvětlení daného požadavku, jeho řešení a odborný názor zpracovatelů k němu.

Takto zpracované vypořádání uvedených uplatněných požadavků považují za dostatečné.

Vypořádání připomínek k dokumentaci zpracovatelem dokumentace nebývá v dokumentacích EIA obvyklé, ani podle přílohy č. 4 k zákonu není požadováno, v tomto případě je však plně odůvodněné a velmi vhodné, neboť na základě připomínek z vyjádření, obdržených k původní dokumentaci, a zejména na základě nových legislativních požadavků (zák. č. 326/2017. Sb.) na obsah dokumentace, jež byly důvodem pro vrácení dokumentace k přepracování, byla následná dokumentace oproti původnímu znění doplněna a dopracována.

Část A – Údaje o oznamovateli:

Všechny požadované údaje o oznamovateli jsou v dokumentaci uvedeny, část A je z hlediska požadavků příl. č. 4 citovaného zákona úplná.

Část B – Údaje o záměru

Údaje v části B dokumentace jsou členěny v souladu s požadavky na náležitosti dokumentace podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Není opomenuta žádná dílčí kapitola a z formálního hlediska je možno pokládat předloženou dokumentaci v části B za úplnou. Z hlediska úplnosti požadovaných a potřebných údajů jsou jednotlivé kapitoly komentovány v dalším textu posudku.

I. Základní údaje

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1
2. Kapacita (rozsah) záměru
3. Umístění záměru
4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Kapitoly obsahují potřebné údaje, jsou zpracovány v dostatečném rozsahu a jsou úplné.

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

Zdůvodnění potřebnosti záměru je dostatečné, jsou uvedeny i širší dopravní souvislosti a navazující záměry v širším okolí, včetně informací, které již byly posuzovány v procesu EIA. Záměr je předložen v jedné výsledné variantě řešení, která je z velké části dána i umístěním a řešením navazujících úseků staveb D7, proto nelze v kapitole uvést srovnání zvažovaných variant na životní prostředí.

Jako referenční varianta je pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí uvažována tzv. nulová varianta, tedy stav bez realizace záměru zkapacitnění obchvatu D7.

Kapitola je zpracována dostatečně.

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

V kapitole je uveden přehled všech stavebních objektů, které jsou součástí stavby předloženého záměru (v členění podle již zpracované dokumentace pro stavební povolení). Objekty jsou rozděleny podle druhu nebo charakteru stavby. Vzhledem k tomu, že jich je velké množství, je dále v kapitole uvedena stručná charakteristika jen nejdůležitějších a z hlediska vlivů na životní prostředí nejvýznamnějších objektů – např. dálnice D7, přeložky dalších komunikací, mostní objekty a propustky, retenční nádrže, odvodnění, úprava Smolnického potoka, protihlukové stěny. Považuji to za vhodný přístup, protože jinak popis všech stavebních objektů (např. dopravní značení, polní cesty a sjezdy, přeložky vedení inženýrských sítí a kabelových vedení, atd.) by kapitolu zneřehlednil a neúměrně zahltil. Vzhledem k tomu, že se jedná o novou trasu, nejsou uvažovány demoliční práce.

Pozemní komunikace nespádají pod režim zákona o integrované prevenci, přesto je v kapitole doplněna stručná pasáž o emisích skleníkových plynů konstatující, že nárůst těchto emisí bude lokální a relativně málo významný.

Kapitolu považuji za dostatečně zpracovanou a splňující požadavky přílohy č. 4 k zákonu.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Požadované údaje jsou uvedeny, kapitola je úplná.

8. Výčet dotčených územních samosprávných celků

Požadované údaje jsou uvedeny, kapitola je úplná.

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

V textu jsou vyjmenována další nutná navazující rozhodnutí, v rozdělení podle jednotlivých správních úřadů – příslušný obecní úřad, Krajský úřad Ústeckého kraje, MŽP a Drážní správní úřad – a druhy konkrétních správních rozhodnutí, jež jsou vydávána ve správních řízeních státními orgány, jimž přísluší ochrana zákonem chráněných zájmů podle zvláštních předpisů, obvykle ještě před vydáním územního rozhodnutí nebo stavebního povolení.

Kapitola je úplná dle požadavků zákona.

II. Údaje o vstupech

Údaje o vstupech jsou v souladu s přílohou č. 4 zákona členěny na kapitoly Půda, Voda, Ostatní přírodní zdroje, Energetické zdroje, Biologická rozmanitost a Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu. Z formálního hlediska je tedy část B.II. úplná.

1. Půda

Údaje o půdě a kvantitativní ukazatele (druh pozemků, dočasné a trvalé záборы, záборы dle kultur a bonitních tříd, třída ochrany, záборы podle k.ú., přehled mocností humózních vrstev a skrývky apod.) jsou přehledně uspořádány do tabulek s komentáři, jsou uvedeny požadované údaje. Ohledně problematiky vynětí půdy ze ZPF nebo LPF je odkázáno na samostatné podrobné vyhodnocení záborů ZPF pro DSP. Vzhledem k tomu, že se jedná o novou trasu dálnice, nelze se záborům vyhnout a bude se jednat především o ornou půdu na polních pozemcích.

Vzhledem k tomu, že u tohoto záměru se bude jednat i o dočasné vynětí ze ZPF, mohly zde být uvedeny i informace o rekultivaci dočasných záborů zpět na ZPF. Rovněž tak nejsou uvedeny žádné informace o celkovém množství skrývky a o deponiích skrývky.

I přes tyto drobné připomínky lze kapitolu pokládat za vyhovující a dostatečnou pro vyhodnocení vlivů.

2. Voda

Požadované údaje (zdroj vody, spotřeba a j.) jsou uvedeny pro období výstavby i období provozu v obecné rovině, konkrétní množství v této fázi přípravy stavby není známé, bude upřesněno v dalších etapách projektové přípravy stavby. Vzhledem k tomu, že se jedná o běžný záměr stavby silniční komunikace, lze předpokládat, že i nároky na vodu se budou pohybovat v běžných mezích, charakteristických pro takový druh stavby.

Kapitola je dostatečná podle požadavků přílohy k zákonu.

3. Ostatní přírodní zdroje

Kapitola se zabývá především surovinovými zdroji, vyjmenovává zejména potřebné stavební suroviny při výstavbě, odpovídající charakteru dané stavby. Množství potřebných materiálů bude stanoveno v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se, že většina surovin

bude pokryta z místních a okolních zdrojů. Dále jsou zmíněny i další potřebné materiály a výrobky. Pro provoz záměru se nepředpokládají žádné speciální nároky na suroviny.

Kapitola je dostatečná a úplná pro posuzování tohoto záměru.

4. Energetické zdroje

Kapitola popisuje nároky na elektrickou energii (s ohledem na rozsah stavby nebude významná) a na energetické suroviny (pohonné hmoty, oleje, maziva), jak pro období výstavby, tak i pro období provozu. V této fázi stavby nelze specifikovat potřebná množství, bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace.

Kapitola je dostatečná a úplná pro posuzování, otázka energetických zdrojů nebude významná.

5. Biologická rozmanitost

Tato kapitola byla do přepracované dokumentace doplněna na základě nových požadavků zákona č. 326/2017 Sb. s účinností od 1.11.2017.

Popis biologické rozmanitosti vychází z výsledků velmi rozsáhlých a podrobných biologických průzkumů jednotlivých skupin živočichů (např. entomologický průzkum, ornitologický, herpetologický, batrachologický, botanický a další) dotčeného území, které jsou podrobně uvedeny v příloze č. 1 dokumentace – Biologický průzkum.

V kapitole je charakterizováno dotčené území z hlediska biodiverzity. Protože se jedná o kulturní zemědělsky obhospodařovanou krajinu, vyskytují se v území převážně nevýznamné a chudší biotopy s nedostatkem vhodných stanovišť. Nejvýznamnějším biotopem je vodní tok Smolnického potoka jako významné loviště a migrační trasa.

Popis biologické rozmanitosti území je v dokumentaci dostatečný a kapitolu je možno považovat za úplnou.

6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Pro záměr zkapacitnění obchvatu jsou uvažovány a popsány jednak nároky na dopravní infrastrukturu (vlastní nový úsek D7, přeložky stávajících silnic, místních komunikací a polních cest, odbočovací a připojovací pruhy), jednak nároky na další infrastrukturu (odvodnění dálnice, mostní objekty, protihlukové stěny, propustky, přeložky a úpravy inženýrských sítí, protihlukové stěny, vegetační úpravy a náhradní výsadba, rekultivace dočasných záborů a zrušených komunikací, oplocení D7 a pod.).

Podrobněji je charakterizováno období výstavby i období provozu z hlediska nároků na dopravní infrastrukturu. V období výstavby je uvažována přeprava stavebních hmot a staveništní doprava a z toho plynoucí přeložky silnic nižší třídy a polních cest včetně omezení provozu a výluk na silniční i železniční síti.

Pro období provozu jsou pro charakteristiku nároků na dopravní infrastrukturu uvažovány změny intenzit silniční dopravy, pro výpočty jsou použity koeficienty nárůstu dopravy a výsledky sčítání dopravy ŘSD ČR z roku 2010.

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu.

III. Údaje o výstupech

Údaje o výstupech jsou uvedeny v kap. B III. v členění dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. na:

1. Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží
2. Odpadní vody
3. Odpady
4. Ostatní emise a rezidua
5. Doplnující údaje .

Po stránce formální je tedy část B.III. úplná a splňuje požadavky přílohy č. 4 zákona.

Ad 1) Ovzduší

Pro přehlednost jsou v této kapitole uvedeny pouze hlavní informace s tím, že podrobně je tato problematika vyhodnocena v rozptylové studii, která je přílohou č. 2 dokumentace.

V období výstavby záměru jsou popsány předpokládané emise znečišťujících látek, zejména prašnost, která bude mít rozhodující podíl na emisích, a také emise ze stavebních strojů, které budou mít malý rozsah a budou časově omezené. Prašnost bude záviset na mnoha faktorech, především na klimatických podmínkách, organizaci výstavby a stavenišť a dodržování protiprašných opatření. Jejich výpočet s ohledem na neznalost těchto faktorů lze těžko provést.

Podrobněji jsou zde charakterizovány emise při provozu záměru, a to emisí výfukových plynů a suspendovaných částic. Znečištění ovzduší je vyhodnoceno pro 2 varianty: variantu předloženého záměru a nulovou variantu bez realizace záměru. Výchozí i cílový stav je vztažen k roku 2022, podrobně jsou výpočty provedeny a komentovány v rozptylové studii. Výsledky výpočtů emisí do ovzduší jsou v této kapitole uvedeny ve dvou přehledných tabulkách a s vysvětlujícím komentářem.

Problematika emisí do ovzduší je zde zpracována v dostatečném rozsahu, kapitolu je možno považovat za úplnou dle požadavků přílohy č. 4 k zákonu.

Ad 1) Voda

Kapitola se zabývá znečištěnými dešťovými vodami z vozovek, uvádí obvyklé znečišťující látky a popis je doplněn přehlednou tabulkou o kvalitě vod odtékajících z dálnic a rychlostních silnic a porovnáním kvality těchto vod s ukazateli koncentrací znečišťujících látek podle nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových a odpadních vod ...atd.

Aby nedocházelo k překročení uvedených ukazatelů, jsou navržena opatření proti nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod při výstavbě.

Je odkázáno také na kapitolu B.I.6. v dokumentaci, která řeší problematiku odpadních vod a kde je podrobný popis technického řešení odvodnění komunikace.

Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu.

Ad 1) Půda

Náplní této kapitoly je především potenciální kontaminace půdy z provozu na komunikacích. Jsou popsány možné nejčastější zdroje kontaminace a její dopady na okolí. Dále jsou vyjmenovány a popsány nejzávažnější kontaminanty – polyaromatické uhlovodíky, organické

polutanty (dioxiny, PCB), rizikové prvky (kovy) a jejich dopady na okolí. Závěrem jsou uvedeny zdroje rizika kontaminace půdy a možnosti, jak toto riziko minimalizovat.

Kapitolu je možno považovat za úplnou a dostatečně zpracovanou.

Ad 2) Odpadní vody

Je uvedeno, že odpadní vody budou vznikat především v období výstavby obvyklým způsobem, tedy zejména ze sociálních zařízení staveniště. Pro jejich zneškodnění budou používány standardní způsoby a opatření jako na jiných stavbách, jejich znečištění bude odpovídat obvyklému znečištění tohoto typu odpadních vod, nejsou předpokládány nějaké významné vlivy na životní prostředí. Jejich množství bude záležet na počtu pracovníků na stavbě, organizaci výstavby, postupu realizace. Zpracovatelé dokumentace nepředpokládají vznik jiných odpadních vod.

Kapitola je poměrně stručná, ale vzhledem k charakteru záměru nelze v této fázi přípravy stavby konkretizovat nebo kvantifikovat např. množství odpadních vod, způsoby nakládání s nimi, místa vypouštění a pod. Tato problematika bude konkrétně řešena v dalších stupních projektové přípravy stavby nebo před vlastní realizací stavby. Uvedené údaje považuji za dostatečné pro posuzování vlivů tohoto záměru.

Poznámka:

Zpracovatelé uvádějí, že nepředpokládají vznik jiných druhů odpadních vod než ze sociálních zařízení. Myslím, že je možno předpokládat i vznik malého množství jiných odpadních vod – např. z oplachů stavebních mechanismů a dopravních prostředků, z čištění komunikací, z betonování apod.

Ad 3) Odpady

Tato kapitola je zpracována velmi pečlivě a podrobně. Jsou zdůrazněny povinnosti při nakládání s odpady, vyplývající z platné legislativy, zejména ze zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, a z vyhlášky č. 93/2016 Sb., Katalogu odpadů, a další závazné normy a předpisy (NV č. 163/2002 Sb. nebo 190/2002 Sb., technické požadavky na stavební výrobky).

Dále se text podrobně věnuje odpadům jednak v období výstavby a jednak v období provozu.

Pro **období výstavby** jsou charakterizovány zdroje odpadů, vznikajících při stavební činnosti, při výstavbě, údržbě a opravách pozemních komunikací, při různých technologických postupech. V textu jsou uvedeny i povinnosti a postupy původce odpadů (stavební firma realizující stavbu) při nakládání s odpady, nutnost evidence, dodržení hierarchie způsobu nakládání s odpadem, opětovné využití nebo recyklace odpadů, zabezpečení vhodných nádob na obaly, předání nevyužitých odpadů oprávněným osobám a pod. Jsou zde uvedeny i možnosti opětovného využití některých vzniklých odpadů při specifických činnostech při výstavbě komunikace. Je zdůrazněna nutnost zabezpečení staveniště proti haváriím stavebních strojů a proti únikům zejména nebezpečných odpadů do prostředí.

Konkrétní množství předpokládaných jednotlivých druhů odpadů nelze v současnosti určit, bude záviset např. na technologiích výstavby, organizaci stavebních prací, podmínkách provozu aj. V textu je zařazena přehledná tabulka předpokládaných druhů odpadů vzniklých při výstavbě a jejich kategorizace podle Katalogu odpadů.

Obdobným způsobem je zpracována i část, týkající se odpadů v **období provozu**. Opět je uvedena přehledná tabulka předpokládaných odpadů při provozu a jejich kategorizace dle Katalogu odpadů.

Kapitola o odpadech je zpracována v dostatečném rozsahu a podrobnostech pro posuzování a splňuje požadavky přílohy č. 4 k zákonu.

Ad 4) Ostatní emise a rezidua

V kapitole jsou stručně zmíněny hluk, vibrace a zápach.

K problematice **hluku** je odkázáno na zpracovanou hlukovou studii, která je přílohou č. 3 dokumentace EIA. Předmětem hodnocení v HS jsou liniové zdroje hluku jako nejvýznamnější zdroje hluku tohoto záměru, bodové ani plošné zdroje nebyly předmětem hodnocení.

Je uvedeno, že vlivy na akustickou situaci s výsledky HS jsou hodnoceny v části D.I.3 dokumentace.

Podle mého názoru je tato kapitola o hluku velice stručná a v podstatě (kromě odkazu na HS) nepodává žádné informace o emisích hluku posuzovaného záměru, a to ani v období výstavby, ani v období provozu. Tato kapitola nenaplnuje požadavky přílohy č. 4 k zákonu na obsah této kapitoly.

Jelikož se jedná o kapitolu v části III. Údaje o výstupech, zde by měly být aspoň stručně uvedeny a popsány zdroje hluku záměru, a to nejen z provozu na komunikaci (tedy z mobilních zdrojů), ale i z případných stacionárních nebo plošných zdrojů. Hluková studie (která je přílohou č. 3 k dokumentaci) hodnotí hluk pouze při provozu nově realizovaného úseku D7 (resp. stávající stav před realizací), nezabývá se problematikou hluku v období výstavby.

V kapitole by měly být uvedeny a charakterizovány zdroje hluku jak v období provozu D7 po realizaci záměru (což je předmětem přiložené hlukové studie), tak i pro období výstavby (tím se hluková studie vůbec nezabývá). V období výstavby budou v dotčeném území působit nejen liniové zdroje hluku (stávající provoz na stávající D7, plus doprava materiálů na a ze stavby), ale i další zdroje hluku (stavební mechanismy na staveništi), případně staveniště jako plošný zdroj hluku.

Zdroje hluku při výstavbě a jejich emise mohly být v kapitole zpracovány podrobněji, jak bývá u dokumentací EIA obvyklé. Tedy mohl být doplněn např. výčet předpokládaných použitých stavebních mechanismů (např. analogií z obdobných staveb) a jednotlivě jejich parametry hlukových emisí (které jsou obecně známy z dříve provedených měření a studií), případně proveden orientační modelový výpočet hlukové zátěže pro hlukově nejvýznamnější etapu výstavby s předpokládaným nasazením používaných mechanismů.

Absence údajů o hluku v období výstavby však není pro vyhodnocení vlivů významná, protože jednak budou zdroje hluku časově omezené, jednak pro období výstavby bude muset být použití stavebních strojů a mechanismů i organizace výstavby stanoveno tak, aby byly dodrženy stanovené hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti dle NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění NV č. 217/2016 Sb.

Problematika **vibrací a zápachu** je v kapitole charakterizována stručně, ale vzhledem k tomu, že budou z hlediska dopadů do okolí (a zejména na obytnou zástavbu) málo významné, uvedené údaje jsou pro posuzování dostačující. Stavební mechanismy a dopravní prostředky jsou zmíněny i jako případné zdroje vibrací s tím, že staveniště je dostatečně vzdáleno od obytných objektů, takže jejich statiku neovlivní, a tak není potřeba navrhovat žádná opatření.

Ad 5) Doplnující údaje

Zde jsou stručně popsány zásahy stavby do území, a to jak při výstavbě, tak po realizaci nového úseku D7, který bude v podstatě souběžný se stávající komunikací a nebude představovat v krajině nový liniový prvek a nebude vnímán jako nové narušení krajiny.

Pro období výstavby jsou vyčísleny objemy zemních prací (výkopy 776 229 m³ a násypy 526 384 m³) – z údajů vyplývá přebytek výkopů o objemu cca 250 000 m³.

Stavba však bude představovat zásah, resp. možné ovlivnění přírodních charakteristik území (VKP, ÚSES – zejména Smolnický potok), nezasahuje však do žádného ZCHÚ ani do území NATURA 2000.

Kapitola je dostatečná pro posuzování a obsahuje požadované údaje.

Protože však ve vyjádření MŽP, odboru obecné ochrany přírody a krajiny, k dokumentaci bylo požadováno, aby u posuzované stavby byla provedena skrývka ornice a zúrodnění schopných hornin v celém profilu (hloubce) humózních horizontů (v některých místech až do hloubky 90 cm), a nikoliv jen skrývka vrchní části humózního profilu, zpracovatelka posudku si vyžádala od oznamovatele (resp. zpracovatele dokumentace) doplňující informace o objemu skrývek.

Podle dodaných nových výpočtů:

Objem orniční vrstvy je 121 000 m³, celkový objem humózní vrstvy je 171 000 m³. Hodnoty původního výpočtu množství výkopových zemín se při skrývce celé humózní vrstvy sníží o cca 50 000 m³, tedy z původních 776 229 m³ na přibližně 725 000 m³.

Souhrnně lze k úplnosti údajů v části B dokumentace říci, že je v zásadě úplná, až na drobné výjimky obsahuje požadované podstatné údaje a nemá zásadní nebo závažné nedostatky. Část B je možno považovat za dostatečně zpracovanou podle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. Výše uvedené připomínky k jednotlivým kapitolám jsou většinou buď formálního rázu nebo méně významné, nepodstatné a spíše informativní, upřesňující danou problematiku.

ČÁST C – ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Tato kapitola je přehledně uspořádána do tabulky, v níž jsou zastoupeny nejvýznamnější složky životního prostředí v dotčeném území z pohledu předloženého záměru a jsou stručně vyhodnoceny možné střety záměru s těmito složkami nebo jejich ovlivnění záměrem. Mezi environmentální charakteristiky byly zařazeny následující: obyvatelstvo, ovzduší a klima, hluková situace, povrchové a podzemní vody, půda, horninové prostředí a přírodní zdroje, biologická rozmanitost, fauna, flóra a ekosystémy, krajina, hmotný majetek a kulturní památky.

Takto zpracovaná kapitola je přehledná, úplná, splňuje požadavky zákona a umožňuje se soustředit na nejvýznamnější vlivy záměru na dotčené území.

Podrobné a obsáhlé hodnocení všech jednotlivých složek životního prostředí (jak zde stručně uvedených, tak i dalších neuvedených) je provedeno v následující kapitole 2. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území.

2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší, vody, půdy, přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti, klimatu,

obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

V této části dokumentace je zpracováno často velmi obsáhle a podrobně vyhodnocení stavu jednotlivých složek životního prostředí v dotčeném území, což představuje velice dobrý základ pro následující a stěžejní část dokumentace – část D – komplexní charakteristika a hodnocení možných vlivů.

Jsou zde zastoupeny a charakterizovány všechny požadované složky a charakteristiky životního prostředí podle přílohy č. 4 k zákonu, která stanoví náležitosti dokumentace, takže z formálního hlediska lze celou část C.2. považovat v podstatě za úplnou. Chybí pouze kapitola o obyvatelstvu dotčeného území, zejména charakteristika obyvatel potenciálně dotčených z hlediska veřejného zdraví, avšak vzhledem k tomu, že ve studii Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 4 dokumentace) je konstatováno, že nárůst zdravotních rizik posuzovaným záměrem nelze považovat za významný, dokonce v některých směrech nepatrně mohou zdravotní rizika daná expozicí škodlivin z ovzduší poklesnout, a že hlukové limity budou dodrženy i v těsném sousedství posuzované stavby, lze opomenutí těchto údajů považovat za nepodstatné.

Většina údajů a charakteristik složek životního prostředí v dotčeném území je získána z oficiálních webových stránek nebo archivních materiálů státních úřadů a institucí, takže lze předpokládat jejich hodnověrnost a správnost.

Podrobněji posouzení jednotlivých kapitol:

II.1. Ovzduší a klima

Jsou zde uvedeny obvyklé klimatické charakteristiky území včetně větrné růžice z neaktuálnějšího publikovaného období.

Další část kapitoly se zabývá kvalitou ovzduší v daném území, při hodnocení vycházejí zpracovatelé dokumentace z pětiletých průměrů imisních koncentrací. Jedná se o úroveň, která je v obdobných oblastech ČR obvyklá. Kvalita ovzduší je hodnocena ve vztahu k Programu zlepšování kvality zóny CZ04 Severozápad a ve vztahu k významným emisním zdrojům a jejich emisí v daném regionu.

Uvedené údaje i hodnocení považuji za dostatečné a úplné.

II.2. Voda

V části Povrchová voda jsou popsány hydrologické charakteristiky a jevy v území, se zaměřením na Smolnický potok, který bude předloženým záměrem zkapacitnění obchvatu D7 přímo dotčen. V další části jsou uvedeny hydrogeologické podmínky v plánované trase D7 a v jejím okolí, které vyplývají z provedeného podrobného hydrogeologického průzkumu. Tyto údaje jsou významné pro posuzovaný záměr, neboť stavba D7 počítá s poměrně významnými zásahy do terénu a s velkým objemem zemních prací.

Kapitola je zpracována dostatečným způsobem.

II.3. Půda

Popis půd v zájmovém území i názorné mapky podávají dobrý přehled o půdách dotčeného území.

Bez připomínek, problematika je zpracována dostatečně pro posuzování.

II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

V této kapitole je charakterizována geomorfologie a geologické poměry dotčeného území, dále i případný výsky geodynamických procesů, tektonických poruch, ložisek nerostných surovin, je uvedena i seismická aktivita území a radonové riziko území.

Pro posuzování jsou charakteristiky dostačující, v kapitole nechybí žádný významný jev v dotčeném území.

II.5. Krajina

Obsahem této kapitoly je obecnější popis krajiny v dotčeném i širším území, charakteristika a znaky krajinného rázu i popis fragmentace krajiny, doplněné přehlednými mapami s vyznačením popisovaných jevů.

Uvedené údaje a charakteristiky jsou dostatečné.

II.6. Fauna, flóra a ekosystémy

Tato kapitola je zpracována velice podrobně, přehledně a systematicky, uvádí podrobné údaje a charakteristiky z provedených rozsáhlých i podrobných biologických průzkumů zájmového území i širšího okolí. Uvádí přehled rostlinných biotopů vyskytujících se v území, z hlediska fauny jsou podrobně charakterizovány jednotlivé skupiny živočichů (hmyz, obojživelníci, plazi atd.) a je vyhodnocena biologická rozmanitost území.

Další část se zabývá problematikou migrace živočichů, jsou uvedeny podrobné údaje z migrační studie, která byla zpracována v rámci biologického průzkumu území. Jsou charakterizovány migrační trasy v území, stanoveny migrační koridory a uvedeny výsledky průzkumu migrací živočichů. V závěru této části jsou popsány jednotlivé objekty na trase obchvatu D7 (propustky a mosty) a zhodnocena jejich vhodnost vzhledem k migračnímu potenciálu.

V kapitole není pro orientaci uvedena charakteristika biogeografického regionu, do kterého dotčené území patří – tato charakteristika je však uvedena v příloze č. 1 dokumentace – Biologický průzkum.

Kapitola je zpracována nadstandardním způsobem, je ji možno považovat za úplnou a splňuje požadavky přílohy č. 4 k zákonu.

II.7. Chráněná území, VKP, památné stromy

Charakteristika území z hlediska výskytu dalších přírodních prvků (ZCHÚ, Natura 2000, přírodních parků, památných stromů, VKP) je dostatečná.

II.8. ÚSES

Popis prvků ÚSES je dostatečný a přehledný, je doplněn tabulkou a mapovými podklady.

Bez připomínek.

II.9. Hmotný majetek, kulturní památky a archeologie

Kapitola je zpracována dostatečně. Bez připomínek.

3. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

Celkové zhodnocení stavu vychází z předešlých charakteristik stavu složek životního prostředí. Dotčené území je charakterizováno spíše jako průměrné až podprůměrné (z hlediska vegetace) a nepříliš hodnotné z hlediska fauny. Nejohodnotnější částí je údolí Smolnického potoka, Vlčího potoka, kopců Malý a Blšanský chlum, kvalita životního prostředí je průměrná, stávající zatížení životního prostředí únosné, nevyskytují se významné zdroje negativních vlivů.

Jsou vyhodnoceny i potenciální dopady změn klimatu, které by se nejvíce projevíly v hydrologických poměrech území, a to zejména v nivě Smolnického potoka.

V kapitole není konkrétně zhodnocen pravděpodobný vývoj stavu životního prostředí v případě nerealizace záměru. Současný stav jednotlivých složek životního prostředí je popsán v předešlé části C dokumentace, je možno předpokládat, že nerealizací záměru by se tento stav nezměnil.

Proto je možno kapitolu pokládat za dostatečně zpracovanou a vypovídající a v zásadě splňující požadavky přílohy č. 4.

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

Takto je v dokumentaci je v dokumentaci uveden nadpis části D, podle aktuálního znění zákona č.100/2001 Sb. a jeho přílohy by název měl znít: Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Jde však jen o formální připomínku.

Část D dokumentace obsahuje všechny dílčí kapitoly k vyhodnocení předpokládaných vlivů v členění podle přílohy č. 4 zákona. Po formální stránce je část D úplná.

K jednotlivým kapitolám části D jsou z hlediska úplnosti následující připomínky:

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Jako faktory ovlivňující veřejné zdraví jsou uvažovány hlavně znečištění ovzduší a jeho zdravotní rizika, hluk, změna dopravní nehodovosti. a to pro období výstavby i období provozu. Je odkázáno na odborné studie (hluková, rozptylová a vlivů na zdraví), které jsou přílohami dokumentace. Z nich jsou zde uvedeny některé výsledky a závěry.

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví jsou zde hodnoceny pouze pro etapu provozu po realizaci obchvatu D7, nejsou zmíněny žádné vlivy pro období výstavby obchvatu. Podle § 5 odst. 3 zákona se při posuzování záměru hodnotí vlivy na životní prostředí při jeho přípravě, provádění, provozování i jeho případné ukončení, popř. důsledky jeho likvidace. I když vlivy při výstavbě většinou nebudou významné a budou dočasné, měly by zde být aspoň stručně uvedeny. Kapitola v tomto směru není tedy zcela úplná.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Kapitola se celkem podrobně zabývá vlivy na klima a vlivy na změny klimatu, rovněž tak zranitelností záměru vůči změnám klimatu, a vlivy jsou uvažovány jak v období provozu, tak i v období výstavby.

V další části jsou vyhodnoceny vlivy na kvalitu ovzduší na základě výsledků rozptylové studie, která je přílohou č. 2 dokumentace. Rozptylová studie je zpracována autorizovanou osobou. Vlivy jsou hodnoceny pro období výstavby záměru i pro období jeho provozu.

V poslední části jsou vyhodnoceny vlivy záměru a navržená opatření i vzhledem k Programu zvyšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04.

Kapitola je dobře zpracována, zahrnuje všechny požadované části a reaguje na požadavky na dopracování dokumentace dle novely zákona. Kapitola lze hodnotit jako úplnou.

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

Vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci je založeno na výsledcích modelového výpočtu v hlukové studii, která je přílohou č. 3 dokumentace. Kapitola uvádí výsledky z hlukové studie, její závěry a navržená protihluková opatření – protihlukové stěny, s nimiž nedojde k překročení hygienického limitu. Vliv hluku je hodnocen jako málo významný, přijatelný.

Hluková studie však hodnotí pouze hluk z provozu (liniový zdroj) po realizaci obchvatu D7 (resp. i stávající stav), nezabývá se ani obecně hodnocením hluku v období výstavby obchvatu. Z toho důvodu ani tato kapitola v dokumentaci o vlivech hluku nijak nekomentuje nebo nehodnotí hlukovou situaci v období výstavby.

Dále je konstatováno, že záměr nebude zdrojem vibrací, které by mohly výrazně ovlivnit okolí, a že záměrem nebudou ovlivněny ani další fyzikální nebo biologické charakteristiky.

Vzhledem k tomu, že v kapitole není zmíněn ani vyhodnocen vliv hluku, event. vibrací v období výstavby záměru, nelze pokládat tuto kapitola za zcela úplnou.

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

V kapitole jsou zmíněny možné vlivy při výstavbě a při provozu záměru. Z hlediska ovlivnění povrchových a podzemních vod je odkázáno na podrobný hydrogeologický průzkum v trase plánované komunikace. Na základě výsledků z průzkumných vrtů jsou hodnoceny možné vlivy na povrchové toky, na lokality budoucích zářezů komunikace v území i na vydatnost a kvalitu podzemních vod v blízkých studních. V kapitole je zmíněno i riziko kontaminace vod při výstavbě i provozu a nutnost dostatečných preventivních opatření, je stručně popsán způsob odvodnění komunikace.

Na základě těchto hodnocení je konstatováno, že vliv záměru na vody bude málo významný až nulový.

K úplnosti kapitoly nejsou zásadní připomínky, možná by bylo vhodné zařadit do příloh dokumentace i zmíněný hydrogeologický průzkum (GESTEC, 08/2009).

D.I.5. Vlivy na půdu

V kapitole jsou zmíněny a vyčísleny dočasné i trvalé zábory ZPF i PUPFL, nakládání se skrytou zeminou a významnost vlivů na půdu při výstavbě i provozu. Další část je věnována kontaminaci půd při výstavbě i provozu a jsou zdůrazněny hlavní zdroje kontaminace, vlivy kontaminace jsou vyhodnoceny jako málo významné.

Kapitola zahrnuje všechny významné vlivy na půdu, lze ji považovat za úplnou.

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

Text kapitoly se věnuje vlivům na přírodní zdroje z hlediska zachování biologické rozmanitosti podle Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025, podle priority č. 3 – Šetrné využívání přírodních zdrojů. Jsou vyhodnoceny vlivy z pohledu hrozeb a tlaků na zemědělskou krajinu, lesní ekosystémy, vodní ekosystémy a půdu a nerostné bohatství.

Bez připomínek, kapitola je zpracována dostatečným způsobem.

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)

Vyhodnocení vlivů vychází z podrobného popisu bioty v předchozí části dokumentace C.I. až C.III. na základě provedených podrobných biologických průzkumů území. Kapitola je zpracována nadstandardním způsobem ve velkém rozsahu, v záběru problematiky i v podrobnostech.

V dotčeném území se nevyskytují žádné botanicky významné lokality, proto je vliv na flóru hodnocen jako málo významný negativní až neutrální.

Vyhodnocení vlivů na faunu je provedeno podrobněji podle jednotlivých skupin živočichů (hmyz, obojživelníci, plazi, ptáci, savci), podle konkrétních biotopů, a to v rámci jak činností při výstavbě obchvatu D7, tak i po jeho realizaci za provozu. Hodnocení je soustředěno na ovlivnění zejména nejceněnějších biotopů v území.

V další části se kapitola zabývá vyhodnocením vlivů na migrační koridory a prostupnost území (zejména na ty nejvýznamnější – údolí Smolnického a Cítolíbského potoka), a uvádí úpravy stavby a některá opatření, aby negativní vlivy na migraci živočichů v dotčeném území byly co nejmenší.

Následuje hodnocení vlivů na okolní zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, na ÚSES. Jsou zmíněny i vlivy na přírodní parky, VKP a památné stromy.

V poslední části této kapitoly je zařazeno hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost ve vztahu k relevantním cílům Strategie EU a Strategie ČR v oblasti biologické rozmanitosti. Vyhodnocení je provedeno v přehledných tabulkách podle jednotlivých vybraných cílů z pohledu možných tlaků a hrozeb.

Zpracování této kapitoly plně reflektuje požadavky na dopracování dokumentace podle požadavků příslušného úřadu i podle metodického výkladu MŽP k aplikaci zák. č. 326/2017 Sb. na vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost. Kapitola splňuje požadavky přílohy č. 4 k zákonu na tuto část dokumentace a hodnotím ji jako úplnou.

D.I.8. Vliv na krajinu a její ekologické funkce

Text kapitoly se zabývá vlivy na krajinný ráz a na fragmentaci krajiny. Vlivy na krajinný ráz jsou hodnoceny vzhledem k prostorovým, přírodním a kulturně-historickým charakteristikám

V kapitole je konstatováno, které charakteristiky krajinného rázu nebudou nebo mohou být záměrem narušeny nebo ovlivněny. Vzhledem k tomu, že v území již existuje souběžně vedoucí stávající silnice I/7, nebude se jednat o zcela nový prvek v území, takže případné ovlivnění krajinného rázu nebude výrazné a bude málo významné, především v blízkém okolí stavby.

Vlivy na ekologické funkce byly z velké části vyhodnoceny již v předchozí kapitole o biologické rozmanitosti, zde jsou stručně hodnoceny jen vlivy na fragmentaci krajiny se závěrem, že záměr bude mít neutrální vliv.

Kapitolu lze považovat za úplnou.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Je uvedeno, že vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví, které jsou stručně specifikovány v textu, se nepředpokládají, buď se v dotčeném území nevyskytují nebo nebudou stavbou obchvatu D7 nijak dotčeny.

Potenciálně se mohou při výstavbě a při výkopových pracích objevit náhodné archeologické nálezy, neboť širší okolí stavby je archeologicky významným územím.

Bez připomínek, kapitola je zpracována dostatečně.

Shrnutí:

Celkově lze k celé části D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti vlivů – konstatovat, že z hlediska úplnosti je úplná, splňuje požadavky přílohy č. 4 k zákonu. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou vyhodnoceny na různé úrovni, některé jsou dosti stručné, s odkazem na podrobnosti v příložených odborných studiích, jiné jsou zpracovány mnohem podrobněji (např. vlivy na ovzduší a klima, vlivy na biologickou rozmanitost). Zpracovatelé v dokumentaci plně zohlednili požadavky a připomínky příslušného úřadu na dopracování dokumentace a požadovanému dopracování věnovali při hodnocení vlivů zvýšenou pozornost.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Kapitola obsahuje podrobnou identifikaci možných rizik, a to jak při vlastní výstavbě záměru, tak i při jeho provozu. Rizika jsou popsána zejména s ohledem na vlivy na jednotlivé složky životního prostředí (např. na půdu a povrchové i podzemní vody, horninové prostředí, ekosystémy a pod.) nebo na vlastní záměr a jeho případné poškození. Dále jsou vyhodnocena rizika spojená s klimatem (např. povodně, silný vítr, přívalové deště, sněhové jevy, vysoké teploty, sucho, požáry a pod.) a uvedena opatření nebo technická řešení, která tato rizika eliminují. Je konstatováno, že klimatická rizika budou málo významná.

Jako další rizika s nulovými vlivy jsou vyhodnoceny sesuvy, poddolovaná území a seismická aktivita území.

V textu nejsou explicitně zmíněna žádná rizika pro veřejné zdraví, avšak z vyhodnocení ostatních rizik (většinou nulových nebo málo významných) lze dovodit, že rizika pro veřejné zdraví nejsou u tohoto záměru předpokládána.

Kapitolu lze pokládat za dostatečně zpracovanou a úplnou.

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

Velikost a významnost vlivů je stručně vyhodnocena na základě předchozích závěrů částí D.I. a D.II. dokumentace, vlivy na životní prostředí jsou hodnoceny jako málo významné až neutrální, je zdůrazněn pozitivní vliv realizace záměru na socioekonomické poměry i bezpečnost provozu, realizace je z hlediska vlivů hodnocena jako přijatelná.

Souhrnné hodnocení významnosti jednotlivých vlivů je uvedeno v přehledné tabulce, s pěti stupni hodnocení úrovně významnosti vlivů.

V kapitole není specifikováno, zda uvedené hodnocení se týká období výstavby či období provozu realizovaného záměru nebo obou těchto období dohromady. Podle formulace textu lze předpokládat, že vyhodnocení se týká především etapy provozu, neboť období výstavby bylo v předchozích kapitolách vyhodnoceno jako málo významné s málo významnými vlivy, které lze minimalizovat navrženými opatřeními.

Rovněž tak nejsou v této kapitole explicitně zmíněny případné přeshraniční vlivy, avšak z formulace textu, že zřetelné vlivy lze očekávat pouze v nejbližším okolí záměru, lze dovodit, že záměr nebude mít žádné přeshraniční vlivy.

Kapitolu lze pokládat za dostatečně zpracovanou a vyhovující z hlediska požadavků přílohy č. 4 k zákonu.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

Je uvedeno, že řada zmírňujících opatření je již součástí projektové dokumentace stavby, v této kapitole jsou navržena další opatření nad rámec projektové dokumentace a nad rámec platné legislativy. Navržená opatření jsou přehledně seřazena do několika částí, a to jak z hlediska etap stavby (období přípravy a výstavby i období provozu), z hlediska jednotlivých složek životního prostředí a z hlediska konkrétních stavebních objektů záměru. Opatření jsou uvedena pro jednotlivé složky životního prostředí, které mohou být realizací a provozem záměru ovlivněny. U navržených opatření je většinou uveden jejich účinek nebo důvod jejich navržení. Na závěr kapitoly je uveden návrh monitoringu.

Bez připomínek. Tato kapitola je dostatečně zpracována a splňuje požadavky přílohy č. 4 k zákonu.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Je konstatováno, že pro zpracování dokumentace byl k dispozici dostatek dat s požadovanou vypovídací schopností. Pro vyhodnocení nejdůležitějších vlivů byly vypracovány samostatné odborné studie, které jsou přílohou dokumentace. Další studie byly zpracovány v rámci projektové přípravy záměru a použity jako odborný podklad a jsou uvedeny v seznamu podkladových materiálů.

Metody prognózování a hodnocení jsou obvykle podrobně uvedeny v jednotlivých odborných studiích, v této kapitole jsou stručně popsány jen u zásadních studií – metodika výpočtů a zpracování rozptylové studie, metodika modelování hlukové zátěže, metodika pro posouzení vlivů na veřejné zdraví.

Kapitola je zpracována dostatečným způsobem.

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

V kapitole jsou uvedeny hlavní nejistoty, které mohou ovlivňovat výsledky vyhodnocení. Je vysvětlen a zdůvodněn výběr referenčního roku s ohledem na nejistoty predikce údajů pro vyhodnocení i výběry postupů a metodik pro zpracování odborných studií. Jsou charakterizovány i nejistoty rozptylové studie, hlukové studie a biologického průzkumu. Podrobněji jsou nejistoty rozvedeny v odborných studiích.

Bez připomínek k úplnosti, kapitola je dostatečně zpracována, uvedené údaje jsou relevantní.

ČÁST E – POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Jelikož posuzovaný záměr zkapacitnění obchvatu D7 je předložen pouze v jedné výsledné variantě řešení, v dokumentaci je tato varianta porovnávána s nulovou variantou – bez realizace záměru (se stávající existencí silnice I/7). Významnost vlivů obou variant je porovnána obdobným způsobem jako významnost vlivů předložené varianty záměru, v pětibodové stupnici podle základních složek životního prostředí. I když se porovnání variant v některých složkách mírně liší, celkově je vyhodnoceno, že vliv předložené varianty je srovnatelný s nulovou variantou a vliv realizace předložené varianty bude celkově málo významný negativní až neutrální.

Porovnání variant je poměrně stručné, ale vychází z podrobnějšího vyhodnocení v předešlých částech dokumentace.

Kapitolu je možno považovat za dostatečnou a úplnou.

ČÁST F – ZÁVĚR

Bez připomínek, závěr shrnuje výsledek vyhodnocení a hodnotí předložený záměr jako akceptovatelný.

Závěr splňuje požadavky přílohy č. 4 k zákonu.

ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Ve shrnutí je stručně charakterizován předložený záměr, zařazena přehledná mapa se situací umístění posuzovaného záměru a pak přehledná tabulka se stručnou charakteristikou vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí i s některými opatřeními na zmírnění nebo vyloučení nepříznivých vlivů.

Bez připomínek, takto koncipované shrnutí dává dobrou základní představu o záměru i jeho vlivech na životní prostředí a splňuje požadavky přílohy k zákonu na tuto kapitolu.

Literatura a podkladové materiály

V této části jsou uvedeny použité odborné podklady pro vyhodnocení záměru, relevantní legislativa týkající se záměru, použitá rozsáhlá odborná literatura i přehled ostatních zdrojů dat.

Jen malá zcela formální připomínka: Referenční seznam použitých zdrojů by podle znění přílohy č. 4 k zákonu (Náležitosti dokumentace) měl být uveden až v části H za povinnými přílohami – za vyjádřením příslušného úřadu územního plánování a stanoviskem orgánu ochrany přírody.

Tato malá změna v pořadí však žádným způsobem neovlivňuje nebo nesnižuje přehlednost nebo kvalitu této dokumentace.

ČÁST H – PŘÍLOHY

Jako požadované povinné přílohy jsou zařazeny

- stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.,
- vyjádření příslušného stavebního úřadu.

Dále jsou uvedeny samostatné přílohy k dokumentaci – odborné studie a průzkumy:

Příloha 1	Biologický průzkum
Příloha ě	Rozptylová studie
Příloha š	Hluková studie
Příloha 4	Posouzení vlivů na veřejné zdraví
Příloha 5	Fotodokumentace

Na konci dokumentace jsou uvedeny požadované údaje o datu zpracování dokumentace, o zpracovateli dokumentace a celém řešitelském týmu dokumentace i odborných studií.

Bez připomínek, z hlediska formálních požadavků zákona je část H dokumentace úplná.

Souhrn k úplnosti dokumentace:

Dokumentace je zpracována v členění částí a kapitol podle struktury dle přílohy č. 4 k zákonu. Z formálního hlediska nechybí žádná požadovaná část a dokumentaci je možno považovat za úplnou. Je přehledně zpracována, včetně zařazení přehledných map i tabulek do textu, které umožňují dobrou orientaci v jednotlivých kapitolách i v důležitých závěrech vyhodnocení.

Z hlediska naplnění obsahu jednotlivých kapitol je možno hodnotit dokumentaci jako úplnou, nic podstatného v dokumentaci nechybí. Drobné formální připomínky k některým kapitolám nesnižují významně vypovídací schopnost dokumentace a neovlivňují zásadním nebo významným způsobem vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru v dokumentaci.

Požadavky z vyjádření dotčených subjektů k původní dokumentaci i požadavky příslušného úřadu (MŽP OVSS IV) na dopracování dokumentace byly beze zbytku všechny zohledněny a dopracovány do příslušných kapitol přepracované dokumentace.

Je možno konstatovat, že z hlediska požadavků příl. č. 4 k zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je předložená dokumentace o hodnocení vlivů stavby „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí úplná a dostačující pro vyhodnocení vlivů a pro další proces posuzování. Neobsahuje zásadní nebo závažné nedostatky a není opomenuta žádná z požadovaných kapitol dokumentace. Pro zpracování dokumentace bylo shromážděno a utříděno dostatečné množství dat a informací, dostupných v této fázi přípravy stavby. Většina kapitol je zpracována pečlivě, podrobně a s dostatečnou vypovídací schopností, některé části a kapitoly dokumentace i nadstandardním způsobem.

Naše připomínky k dokumentaci nejsou zásadního charakteru, poukazují na méně závažné, většinou nepodstatné nebo formální nedostatky v dokumentaci.

Z hlediska věcného obsahu, jeho správnosti a správnosti hodnocení je předložená dokumentace posouzena v dalších příslušných kapitolách posudku.

II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ

Pro přehledné rozlišení jsou jednotlivé kapitoly dokumentace a jejich obsah či stručný popis jejich náplně psány kurzívou, komentář zpracovatelky posudku nebo vlastní údaje pak normálním stojatým písmem.

Úvod

V úvodu jsou vysvětleny návaznosti předloženého záměru na další úseky D7, stav přípravy a rozpracovanosti záměru i informace o vydaném územním rozhodnutí. Je uvedeno zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu.

Komentář zpracovatelky posudku:

Bez připomínek. Úvod dává základní přehled o záměru, který vyhodnocuje předložená dokumentace. Zařazení záměru podle přílohy č. 1 k zákonu je provedeno správně.

Vypořádání požadavků na přepracování dokumentace

Vypořádání požadavků a připomínek z obdržených vyjádření k původní dokumentaci

V této kapitole zpracovatelé dokumentace vypořádali požadavky na dopracování dokumentace i požadavky z obdržených vyjádření k původní dokumentaci. Jsou uvedeny zkrácené pasáže s požadavky a podmínkami z těchto vyjádření od následujících subjektů: MŽP OVSS IV, MŽP - odbor ochrany vod, MŽP – odbor ochrany ovzduší, MěÚ Louny, OŽP – odpadové hospodářství, MěÚ Louny, OŽP – ochrana přírody, obec Chlumčany.

Komentář zpracovatelky posudku:

Původně zpracovaná dokumentace byla příslušným úřadem (MŽP OVSS IV) na návrh zpracovatelky posudku vrácena oznamovateli k dopracování a k doplnění (viz příloha č. 1 k posudku), a to především z důvodu nabytí účinnosti novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, která stanoví některé nové požadavky na posuzování

vlivů a na obsah dokumentace. Dalším důvodem byly i požadavky dotčených úřadů z vyjádření k dokumentaci na doplnění dokumentace. Jedná se o vyjádření MŽP, odbor ochrany vod a odbor ochrany ovzduší, MěÚ Louny – OŽP, ochrana přírody a odpadové hospodářství, Obec Chlumčany.

Zpracovatelé dokumentace podrobně uvádějí, jak byly které požadavky do dopracované dokumentace doplněny, a podrobně odůvodňují nebo komentují své doplnění.

MŽP, OVSS IV – požadavky na dopracování se týkaly zejména vlivů na biologickou rozmanitost se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště, a dále pak vlivy na klima a zranitelnost záměru vůči změně klimatu. Uvedená problematika byla do příslušných kapitol dokumentace podrobně dopracována, z hlediska správnosti je posouzena u těchto příslušných kapitol.

MŽP, odbor ochrany vod – v pořádku, připomínky byly zohledněny a zapracovány.

MŽP, odbor ochrany ovzduší – požaduje dle Programu zlepšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04 (PZKO) v maximální míře realizovat technická a kompenzační, aby nedošlo ke zhoršení imisní zátěže v dané lokalitě. Zpracovatelé dokumentace podrobně popisují stávající i výhledovou imisní situaci a otázku resuspenze suspendovaných částic a diskutují efektivnost navrhovaných a navržených opatření. Na základě toho doplnili do dokumentace další opatření, u jiných opatření z PZKO vzhledem k jejich malé efektivitě nepovažovali jejich navržení za potřebné. Doplněná opatření považují za dostatečná k zajištění, že realizací záměru zkapacitnění obchvatu D7 nedojde ke zhoršení imisní zátěže ve srovnání se stávajícím stavem.

Zpracovatelka posudku souhlasí s argumentací v dokumentaci. Podrobněji jsou opatření posouzena v příslušné kapitole posudku o posouzení opatření.

MěÚ Louny, OŽP, odpadové hospodářství, ochrana přírody – požadavky, podmínky a opatření, stanovené ve vyjádření, byly zapracovány a doplněny do dopracované dokumentace.

Obec Chlumčany – požadavek na dopracování hlukové studie v dalších referenčních bodech – zpracovatelé vysvětlují výpočty hlukové studie a z nich vyplývající závěry pro obcí požadované nové referenční body a dokládají, že stanovené hlukové limity budou splněny i u požadovaných nových referenčních bodů, takže není potřeba hlukovou studii o výpočty v těchto požadovaných bodech doplňovat. S uvedenou argumentací a vypořádáním požadavku se ztotožňuji a nepokládám za potřebné hlukovou studii dopracovávat.

Ostatní drobné připomínky z obdržených vyjádření (např. oprava již neplatného NV, zatřídění srážkových vod a pod.) byly v přepracované dokumentaci opraveny nebo doplněny.

Zpracovatelka posudku pokládá dopracování a doplnění dokumentace za dostatečné a vypořádání požadavků z vyjádření za vyhovující.

A. Údaje o oznamovateli

Stanovisko zpracovatele posudku:

Bez připomínek. Údaje o oznamovateli jsou dostatečné a v souladu s požadavky přílohy č. 4 k zákonu.

B. Údaje o záměru

B.I. Základní údaje

Kapitola je rozdělena na 9 dílčích podkapitol, jejichž názvy správně odpovídají požadavkům uvedeným v zákoně.

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

Zařazení je provedeno správně, jedná se o novostavbu úseku dálnice D7 – dálnici II.třídy, která nahradí stávající silnici I. třídy I/7.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Správně jsou uvedeny nejen kapacity vlastního úseku D7, ale jsou také uvedeny související a doprovodné stavby k této hlavní stavbě, které upřesňují představu o celkovém rozsahu tohoto záměru.

B.I.3. Umístění záměru

Umístění záměru je správně stanoveno podle předpokládaného rozsahu dotčeného území.

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

Charakter záměru je vyjádřen stručně jako liniová stavba dopravní infrastruktury.

Vzhledem k tomu, že velmi podrobný popis záměru včetně souvisejících a doprovodných staveb je uveden v kapitole B.I.6 dokumentace, je možno tuto charakteristiku akceptovat.

Dále jsou uvedeny navazující úseky D7, jak již realizované, tak připravované, v širším území, kumulaci vlivů lze uvažovat u navazujícího úseku „D7 Louny, zkapacitnění obchvatu“, a to z důvodu odkanalizování komunikace a svedení dešťových vod do Smolnického potoka.

Bez připomínek ke správnosti údajů.

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

Komentář zpracovatelky posudku:

Zdůvodnění potřeby umístění záměru je pojednáno v širších souvislostech výhledové sítě dálnic a rychlostních komunikací a jejich návazností na sousední státy (Německo, další státy EU), dalším důležitým důvodem je zajištění kapacitní dopravní obslužnosti blízkých průmyslových zón v blízkých městech Louny, Žatec, Postoloprty a Most, pro něž již stávající silnice I/7 kapacitně nevyhovuje. Podrobně je popsána jediná zvažovaná a předkládaná varianta záměru z hlediska umístění v území, a to zejména vzhledem k tomu, že záměr je projekčně připravován již dlouho, je vydáno územní rozhodnutí a je zpracována projektová dokumentace pro stavební řízení. V obdobném stadiu přípravy jsou i navazující úseky, takže umístění předloženého záměru je víceméně přesně určeno těmito skutečnostmi. Z toho důvodu není uvažována ani jiná varianta záměru. Navazující i dřívější úseky jsou popsány i vzhledem k dřívějšímu projednání v procesu EIA. Posuzovaný úsek i navazující úseky jsou zobrazeny v přiložené mapce.

Vzhledem k neexistenci dalších variant byla pro srovnání zvolena nulová varianta, t.j. stav bez realizace předloženého záměru – bez zkapacitnění obchvatu D7, ale se stávající silnicí I/7, což pokládám za správné.

Z důvodů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že umístění záměru je dáno stávající situací a jiné umístění nemá smysl, rovněž tak uvažování jiné varianty v tomto stadiu přípravy stavby je bezpředmětné.

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

V úvodu jsou vyjmenovány všechny stavební a jiné objekty v členění podle již zpracované dokumentace pro stavební řízení, poté následuje stručná charakteristika nebo popis vybraných objektů, zejména těch, které jsou hlavními součástmi stavby nebo těch, u kterých lze předpokládat významné nebo znatelné vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Jedná se především o vlastní těleso dálnice, přeložky stávajících silnic, mostní objekty, propustky, retenční nádrže, odvodnění, úpravy potoků, protihlukové stěny a pod.

Z hodnocení emisí skleníkových plynů vyplývá, že emise jak ze stavebních mechanismů při výstavbě, tak z emise z dopravy po realizaci D7 budou nízké, relativně málo významné a lokálního charakteru.

Komentář zpracovatelky posudku:

Je správné, že podrobnější popis řešení záměru se zaměřil na nejvýznamnější a nejdůležitější objekty a stavební činnosti, u kterých lze předpokládat vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Řada vyjmenovaných dalších objektů podle projektové dokumentace je z hlediska případných vlivů zcela marginální (např. dopravní značení, úpravy kabelů SŽDC, informační systémy aj.). Popis řešení záměru vychází z již zpracované projektové dokumentace, lze předpokládat, že technické i technologické řešení záměru je obvyklé pro tento typ záměru a na současné úrovni poznání. Jedná se o celkem standardní stavbu pozemní komunikace (dálnice), vzhledem k již dlouhodobé přípravě stavby i dřívějšímu dílčímu projednávání je technické i technologické řešení záměru optimalizováno.

Pozemní komunikace nespádají pod režim zákona o integrované prevenci, přesto je v kapitole doplněna stručná pasáž o emisích skleníkových plynů konstatující, že nárůst těchto emisí při výstavbě i při provozu bude lokální a relativně málo významný. Svou roli hraje i to, že se nejedná o zcela novou stavbu v novém, dosud nedotčeném území, ale jde o zkapacitnění již stávající silnice I/7 v území v nové stopě, vedenou souběžně se stávající I/7.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**Komentář zpracovatelky posudku:**

Předpokládaný termín trvání stavby 2018-2020 vychází ze stupně přípravy stavby, z náročnosti technického řešení a z doby trvání výstavby obdobných staveb. Termín zahájení stavby bude záviset na době získání stavebního povolení a jiných potřebných správních rozhodnutích.

B.I.8. Výčet dotčených územních samosprávných celků**Komentář zpracovatelky posudku:**

Výčet dotčených územních samosprávných celků (ÚSC) je proveden na základě stanovení dotčeného území. Jako ÚSC jsou uvedeny Ústecký kraj, obce Toužetín, Smolnice, Cítoliby a Chlumčany, k.ú. Toužetín, Smolnice, Cítoliby, Chlumčany a Vlčí u Chlumčan, ORP Louny.

Územními samosprávnými celky jsou však pouze kraje a obce v samostatné působnosti. Uvedená ORP Louny tedy do ÚSC nepatří, ani vyjmenovaná k.ú. Dotčenými ÚSC jsou tedy správně Ústecký kraj a obce Toužetín, Smolnice, Cítoliby a Chlumčany, popř. město Louny.

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

V textu jsou podrobně vyjmenována další nutná navazující rozhodnutí i rozhodnutí podle příslušných zákonů – zvláštních právních předpisů, a podle správních orgánů, které je budou vydávat. Jako správní orgány, příslušné k vydání těchto rozhodnutí, jsou uvedeny příslušný obecní úřad, Krajský úřad Ústeckého kraje, MŽP a Drážní správní úřad.

Komentář zpracovatelky posudku:

K uvedenému výčtu navazujících rozhodnutí mám drobnou formální připomínku:

V § 9a odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb. je uvedeno, že stanovisko (dle tohoto zákona) je podkladem v navazujících řízeních. Navazující řízení jsou stanovena v § 3 písm. g) tohoto zákona. Jedná se především o územní a stavební řízení a další vyjmenovaná řízení v bodě 1. až 12., ve kterých se vydává povolující rozhodnutí k provedení záměru. V dokumentaci jsou tedy správně uvedena jako navazující rozhodnutí: stavební povolení (dle bodu 2.) a vodoprávní stavební povolení (dle bodu 9.). Další v dokumentaci uvedená rozhodnutí spadají pod bod 13. zmíněného § 3 – řízení, v němž se vydává rozhodnutí nezbytné pro uskutečnění záměru, není-li vedeno žádné z řízení podle bodů 1 až 12. Jelikož v případě posuzovaného záměru bude vedeno stavební řízení k vydání stavebního povolení, ostatní v dokumentaci uvedená navazující rozhodnutí nejsou dle litery zákona navazujícími rozhodnutími, ale správními rozhodnutími podle zvláštních předpisů, bez kterých nelze vydat povolující rozhodnutí (v našem případě stavební povolení) v navazujícím řízení (stavebním řízení).

Tato formální připomínka nijak nezpochybňuje správnost a úplnost výčtu uvedených navazujících rozhodnutí a vydávajících státních orgánů.

Podle Metodického pokynu MŽP pro autorizované osoby (vydaného 6.3.2016) se má co nejúplněji výčet navazujících rozhodnutí (tedy zejména rozhodnutí správních orgánů podle zvláštních předpisů), které stanoví závazné podmínky pro realizaci záměru, uvádět do kapitoly B.I.9., aby zákonné povinnosti nebyly zahrnovány do podmínek stanoviska dle § 9 zákona. Zpracovatelé dokumentace tedy správně v této kapitole uvedli veškerá další rozhodnutí správních úřadů, která budou potřebná pro povolení a realizaci záměru.

Ve výčtu správních orgánů je uveden příslušný obecní úřad a 4 rozhodnutí, která bude vydávat. Obecní úřad je však příslušný pouze k vydání povolení ke kácení dřevin, ostatní tři rozhodnutí vydává úřad obce s rozšířenou působností (ORP) – MÚ Louny.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

V této kapitole jsou specifikovány a kvantifikovány zábory ZPF a PUPFL podle různých kritérií (podle k.ú., dočasné a trvalé zábory, zábory ZPF, zábory PUPFL, zábory ZPF dle kultur) a také navrhovaná mocnost skrývky ornice a dalších humózních vrstev v jednotlivých úsecích stavby podle doplňujícího pedologického průzkumu. Skrývka je navrhována v mocnosti orniční vrstvy, bez dalších humózních vrstev.

Komentář zpracovatelky posudku:

Informace a údaje jsou systematicky uspořádány do přehledných tabulek. Jsou vyčísleny celkové zábory podle katastrálních území, trvalé a dočasné zábory (do 1 roku a nad 1 rok), samostatně zábory ZPF a PUPFL, zábory ZPF dle kultur a podle bonit (BPEJ a třídy ochrany). Pro detailní řešení problematiky vynětí ze ZPF je odkázáno na Záborový elaborát pro dokumentaci pro stavební povolení. Z uvedených údajů vyplývá, že velkou většinu

trvalých i dočasných záborů tvoří ZPF (resp. orná půda), zábory PUPFL jsou zcela minimální (cca 1 %). Zastoupeny jsou i zábory ostatních ploch. K trvalým i dočasným záborům nad 1 rok je nutno požádat příslušný orgán ochrany ZPF o odnětí půdy ze ZPF dle § 9 odst. 1 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF. K dočasným záborům do 1 roku není potřeba souhlas k odnětí ze ZPF v případě, pokud se jedná o dobu záboru včetně uvedení plochy do původního stavu kratší než 1 rok (§ 9 odst. 2 písm. d) uvedeného zákona).

V tabulkách záborů a vynětí se jeví rozpor, který nelze z údajů v dokumentaci ověřit (Záborový elaborát není součástí dokumentace EIA) – možná jde jen o překlep. V tab. 1 je uveden celkový rozsah záborů ploch různého charakteru a trvalý zábor (asi všech druhů pozemků?) pro 5 dotčených k.ú. je celkem 266 002 m². V tab. č. 2 – rekapitulace vynětí ze ZPF – je pro 4 k.ú. trvalé vynětí jen ZPF celkem 281 992 m², tedy více než celkové trvalé vynětí. V tab. 3 Zábor půdy dle kultur (orná půda + travní porost) je celkový součet trvalého vynětí 281 992 m², tedy hodnota stejná jako v tab. č. 2. Z tohoto pohledu se hodnota celkových trvalých záborů ploch různého charakteru v tab. č. 1 jeví jako chybná.

K navrhované mocnosti skrývky ornice a humózních vrstev v trase obchvatu byla uplatněna připomínka ve vyjádření MŽP, odboru obecné ochrany přírody a krajiny, s požadavkem na skrývku v celkové mocnosti zjištěných humózních vrstev a doplnění předběžného objemu skrývaných kulturních vrstev půdy, případně i hlubších zúrodnění schopných zemin. Uvedený požadavek na maximální skrývku považuje zpracovatelka posudku za správný z hlediska ochrany ZPF, a to zejména těch nejkvalitnějších půd, protože z údajů v dokumentaci o trvalých záborech ZPF podle BPEJ a tříd ochrany vyplývá, že 70,48 % záborů spadá do I. a II. třídy ochrany ZPF. Rovněž dočasná vynětí ZPF tvoří ze 74,42 % zábory v I. a II. třídě ochrany ZPF. Tuto půdu lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu (§ 4 odst. 3 zák. č. 334/1992 Sb.), což lze v případě posuzovaného záměru dostavby a zkapacitnění chybějícího úseku D7 předpokládat. Na základě uvedené připomínky si zpracovatelka posudku vyžádala od oznamovatele (resp. od zpracovatele dokumentace) doplňující údaje dle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., týkající se bilance skrývky ornice včetně všech humózních vrstev.

Podle poskytnutých údajů činí objem orníční vrstvy 121 000 m³, celkový objem humózních vrstev je 171 000 m³. Hodnoty původního výpočtu celkového množství výkopových zemin (bilance uvedená v dokumentaci v kap. B.III.5) se při skrývce celé humózní vrstvy sníží o cca 50 000 m³, tedy z původních 776 229 m³ na přibližně 725 000 m³. Pro násypy se počítá s celkovým objemem 526 384 m³ zeminy. Při stavbě záměru tedy bude přebytek zemin o objemu cca 198 616 m³.

Bližší údaje o deponii skrývky a zemin jsou uvedeny v dokumentaci v kap. D.I.5 Vlivy na půdu.

B.II.2. Voda

Kapitola uvádí potřebu vody pro období výstavby i provozu i její předpokládané zajištění. V období výstavby bude potřeba pitné vody pro pracovníky zajištěna ze stávajících odběrných míst nebo formou balené vody, nevyvolá potřebu nových zdrojů vody. Je uvažována i spotřeba užitkové vody pro údržbu a provoz mechanizace a pro výrobu betonových směsí. V období provozu bude potřeba vody zejména pro údržbu komunikací. Předpokládaná spotřeba vody pro jednotlivé účely není kvantifikována, je uvedena jen předpokládaná (normová) spotřeba vody na 1 pracovníka

Komentář zpracovatelky posudku:

Zajištění nároků na vodu v době výstavby ani v době provozu předloženého záměru nebude problematické z hlediska zdrojů ani množství. Jedná se o standardní postupy na úrovni obvyklé pro tento druh staveb. Specifikaci množství potřebné vody bude možno provést až v dalších etapách přípravy stavby. Lze však předpokládat, že se bude pohybovat v obvyklých hodnotách pro tento typ stavby a nároky na spotřebu vody nebudou neúměrné a bude je možno zajistit z běžných zdrojů.

B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

Jako surovinové zdroje jsou uvažovány především různé stavební suroviny a materiály, charakteristické pro stavby pozemních komunikací (např. kamenivo, štěrkopísky, cement, přísady do betonů, prefabrikáty, potrubí, železobeton, ocel atd.). Množství těchto surovin a materiálů není zde nijak kvantifikováno s tím, že množství bude stanoveno v dalším stupni projektové dokumentace v závislosti na projektu stavby a na místech odběru a dodavatelích.

Jako další nároky na surovinové zdroje jsou uvedeny další materiály a výrobky pro tuto stavbu, např. obrubníky, uliční vpusti, materiály pro přeložky inženýrských sítí, zemina pro ohumusování ploch zeleně a výsadeb a j.

Potřebná množství surovin a materiálů bude zajištěno běžným a standardním způsobem pravděpodobně ze zdrojů v blízké oblasti a bude znamenat dočasné zvýšení spotřeby těchto surovin a materiálů v regionu.

Pro období provozu se počítá s běžnou spotřebou materiálů a surovin pro údržbu komunikace (posypové materiály, PHM + maziva, posypový materiál) a s potřebou elektrické energie pro veřejné osvětlení a světelnou signalizaci.

Komentář zpracovatelky posudku:

Kapitola správně postihuje hlavní a důležité suroviny a materiály předložený záměr, pravděpodobné zdroje těchto surovin i to, že jejich spotřeba nebude pro dotčené území významná a bude odpovídat charakteru posuzované stavby. Podrobná kvantifikace surovin a materiálů bude specifikována v dalším podrobnějším stupni projektu a v závislosti na dodavateli stavby i dodavatelích potřebných surovin a materiálů. Dodávka surovin a materiálů bude zajištěna z běžných zdrojů. Z hlediska dopadů na životní prostředí nelze předpokládat u této problematiky významné vlivy, dodávky surovin a materiálů nejsou pro vyhodnocení vlivů u tohoto záměru podstatné.

Do surovinových zdrojů pro stavbu by bylo možno doplnit i potřebu výkopové zeminy pro stavbu násypů komunikace, údaje o ní jsou uvedeny v doplňujících údajích v kapitole B.III.5 Zásahy do území, kde je uvedena bilance zemin – pro stavbu se předpokládá přebytek výkopových zemin cca 200 000 m³, takže zemin pro násypy bude dostatek přímo v lokalitě stavby.

V kapitole by mohl být uveden aspoň rámcový nebo řádový odhad množství potřebných stavebních materiálů vzhledem k tomu, že by pak bylo možno v dokumentaci vyhodnotit aspoň rámcově nárůst potřebné dopravy v období výstavby, který vychází z odhadu množství dopravovaného materiálu, a následně pak vyhodnotit i vliv hluku při výstavbě, který v dokumentaci ani v hlukové studii není hodnocen.

B.II.4. Energetické zdroje

Jako energetické zdroje jsou uvažovány nároky na odběr elektrické energie z distribuční sítě pro staveniště, spotřeba není vyčíslena, ale s ohledem na rozsah stavby nebude významná.

Dále jsou uvažovány pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební a dopravní mechanismy při výstavbě i pro údržbu komunikace v období provozu.

Komentář zpracovatelky posudku:

Zajištění energetických zdrojů v době výstavby ani v době provozu nebude problematické z hlediska zdrojů ani množství, nároky na energetické zdroje i jejich zajištění budou na úrovni obvyklé pro tento druh staveb. Pro vyhodnocení vlivů záměru není kvantifikace předpokládané spotřeby nutná.

B.II.5. Biologická rozmanitost

Pro získání informací o biologické rozmanitosti území byl proveden detailní biologický průzkum, který je přílohou č. 1 dokumentace. Z něho jsou zde uvedeny některé výsledky.

Většinu plochy dotčeného území tvoří biotopy formační skupiny X – silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem, v dotčeném území se nevyskytuje žádná významná botanická lokalita. Většina ploch zájmového území je zemědělsky obdělávána, a to ve velkých blocích, bez dostatku přírodních prvků či biotopů.

Rovněž biotopy různých skupin živočichů (např. hmyz, ryby, obojživelníci, plazi, ptáci, savci) většinou vykazují průměrné až podprůměrné hodnoty, v zájmovém území je nedostatek vhodných stanovišť, řada z nich vykazuje i určitou míru degradace.

Nejvýznamnějším biotopem je Smolnický potok a jeho okol, který je i migračním koridorem. Byl zde potvrzen i výskyt některých chráněných druhů živočichů (netopýr, vydra říční, veverka obecná).

Komentář zpracovatelky posudku:

Tato kapitola byla dodatečně zařazena do přepracované dokumentace na základě nových požadavků zák. č. 326/2017 Sb. Uvedené údaje vycházejí z výsledků rozsáhlých a podrobných biologických průzkumů, provedených v dotčeném území, i z požadavků Metodického výkladu MŽP k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb. (ve znění novely č. 326/2017 Sb.). Kompletní biologický průzkum je zařazen jako příloha č. 1 dokumentace, kde jsou uvedeny podrobné výsledky průzkumů i vyhodnocení vlivů na faunu, flóru, ekosystémy a biodiverzitu.

Jak vyplývá z těchto výsledků, biodiverzita zájmového území je spíše podprůměrná, ovlivněná stávajícím využitím území. Předložený záměr je navržen tak, aby nenarušil nebo neovlivnil nejvzácnější biotopy v dotčeném území a nesnížil stávající biodiverzitu. Trasa obchvatu je z velké části situována na velkovýrobně obdělávané zemědělské pozemky (ornou půdu) s minimální biologickou rozmanitostí.

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

Kapitola uvádí přehled dopravní a jiné infrastruktury, která bude vybudována v souvislosti se stavbou obchvatu dálnice D7. Jedná se zejména o následující stavby:

- *Odvodnění dálnice D7 dešťovými kanalizacemi přes havarijní objekty a retenční nádrže, otevřené nebo zatrubněné odpady*
- *Mimoúrovňová křižovatka Louny - východ včetně provedení odbočovacích a připojovacího pruhu v souladu s ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*

- *Přeložky stávajících silnic II. a III. třídy, místních komunikací a polních cest, stavba souběžných polních cest*
- *8 mostních objektů*
- *2 nové protihlukové stěny: v km 3,049 – 3,359 vpravo a v km 3,141 – 3,389 vlevo, obě o výšce 3 m*
- *Demolice stávajících a výstavba nových propustků*
- *Systém dopravního značení a bezpečnostních zařízení v souladu s platnou legislativou (svodidla, směrové sloupky), systém SOS*
- *Přeložky nebo úpravy stávajících inženýrských sítí. Jedná se o vodovody, elektrická vedení VVN a VN, sdělovací kabely, VTL a STL plynovody*
- *Vegetační úpravy a náhradní výsadba za kácenou mimolesní zeleň*
- *Rekultivace všech dočasných záborů a zrušených komunikací*
- *Oplocení dálnice D7 na pozemku ŘSD ČR*

Nároky pro období výstavby se zabývají jak přístupovými cestami na staveniště a staveništní dopravou, tak i omezením dopravy na stávající I/7, kde bude provoz zachován v režimu 1+1. Po dobu výstavby některých jednotlivých objektů (mosty, přeložky silnice) se počítá i s krátkodobými výlukami na železniční trati č. 110 Zlonice – Louny a na silnicích nižších tříd.

Pro období provozu dojde ke změnám intenzit silniční dopravy na dopravní infrastrukturu, kdy nový úsek D7 převezme většinu stávající dopravní zátěže ze silnice I/7 v úseku u obce Chlumčany. Nový úsek kapacitního obchvatu D7 u Chlumčan je situován ve větší vzdálenosti od obce Chlumčany. I se započtením koeficientů nárůstu dopravy v cílovém roce 2022 budou intenzity dopravy na novém úseku D7 nižší než intenzity na stávající I/7.

Komentář zpracovatelky posudku:

Posuzovaný záměr je poměrně složitá stavba, neboť obsahuje i řadu dalších různých doprovodných staveb dopravní i technické infrastruktury.

Pro období výstavby se počítá s hlavní přístupovou trasou na staveniště po stávající silnici I/7 a s přístupy a vjezdy z dalších silnic nižších tříd na jednotlivé úseky nové trasy obchvatu D7. Stavba záměru si vyžádá i různé výluky na stávající železnici i silnicích, budou spíše krátkodobého charakteru. Výluky i přeložky silnic budou organizovány tak, aby došlo k co nejmenšímu omezení stávajícího provozu po dobu výstavby záměru.

Pro období výstavby nebylo možné uvést intenzitu dopravy související s výstavbou a nároky na staveništní dopravu, neboť nejsou dosud známy podrobnější údaje o organizaci výstavby, o množství dopravovaných surovin a materiálů a pod.

Pro stanovení intenzit dopravy pro období provozu byly použity správně použity údaje ze sčítání dopravy z roku 2010, neboť výsledky ze sčítání dopravy v roce 2016 nebyly v době zpracování dokumentace ještě verifikovány. Pro nárůst dopravy byly použity koeficienty ze studie Pragoprojektu na úseku R7 Slaný – Bítov. Výpočty intenzit dopravy pro stav se záměrem i pro stav bez záměru byly provedeny pro rok 2022, kdy má být stavba obchvatu D7 dokončena. Z porovnání údajů denních intenzit v tabulce č. 8 vyplývá, že v cílovém roce 2022 budou intenzity dopravy na novém úseku D7 nižší než intenzity na stávající I/7, což znamená, že přímé vlivy z dopravy na obytnou zástavbu obce Chlumčany by se měly snížit oproti stávajícímu stavu bez obchvatu D7.

Tyto koeficienty nárůstu dopravy i vypočítané hodnoty intenzit dopravy pro rok 2022 byly vzaty jako vstupní údaje i do hlukové a rozptylové studie.

V dokumentaci uvedené údaje o nárocích na infrastrukturu jsou dostačující pro posouzení vlivů záměru.

B.III. Údaje o výstupech

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

Ovzduší

Zde jsou pro přehlednost uvedeny jen hlavní informace o emisích znečišťujících látek, podrobné informace, výchozí předpoklady a postup vyčíslení emisí jsou podrobně pojednány v rozptylové studii. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v období výstavby bude pro znečištění ovzduší nejzávažnější prašnost v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí), kterou je nutno omezovat řadou protiprašných opatření na nevýznamnou úroveň. Emise ze stavebních strojů budou vzhledem k časově omezenému působení nízké a neovlivní významně imisní situaci. Z tohoto důvodu není období výstavby v rozptylové studii modelově hodnoceno.

Při provozu záměru dojde ke změně intenzit automobilové dopravy, což ovlivní jednak emise výfukových plynů a suspendovaných částic z otěrů brzd, pneumatik a vozovky, jednak resuspenzi částic z povrchu posuzovaných komunikací.

Hodnocenými znečišťujícími látkami ve výfukových plynech byly oxidy dusíku (celkové množství NO_x a NO₂), suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzo(a)pyren a benzen. S ohledem na bezproblémovou imisní situaci oxidu uhelnatého v ovzduší ČR (na všech měřicích stanicích je dlouhodobě s imisní limit s významnou rezervou plněn) nelze významné zhoršení imisní situace této látky očekávat a nebyla proto hodnocena. Emise v podobě resuspenze z povrchu vozovky a otěry brzd, vozovky a pneumatik byly předpokládány v případě suspendovaných částic PM₁₀, PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu.

Vliv záměru na kvalitu ovzduší byl vyhodnocen pro výchozí stav bez realizace záměru a pro cílový stav s realizací záměru. Výpočty jsou v obou případech provedeny pro rok 2022, kdy se předpokládá ukončení výstavby záměru a jeho provoz. Podrobné výpočty jsou uvedeny v rozptylové studii. Zde jsou uvedeny v přehledných tabulkách 8a a 8b emise sledovaných znečišťujících látek.

Z tabulek vyplývá, že v případě realizace záměru dojde v posuzovaném úseku D7 oproti současnosti k relativně významnému nárůstu emisí suspendovaných částic PM₁₀ (o cca 2/3 – z 3,3 t/rok na 5,5 t/rok). V případě jemnějších částic a na ně vázaných polutantů (PM_{2,5} a benzo(a)pyren) se tento nárůst projeví méně významně (o 44%, resp. 20%). Nárůst emisí znečišťujících látek, u kterých se resuspenze z povrchu vozovek neuplatňuje (NO_x, NO₂, benzen) bude způsoben zejména vyšší rychlostí vozidel, méně významně také mírným prodloužením trasy a bude relativně málo významný (nárůst o 11 až 16%).

V absolutní hodnotě je nejvyšší nárůst emisí očekáván v případě částic PM₁₀, kdy dosahuje cca 2,2 t/rok. Při velikosti plochy, na které budou tyto nové emise rozloženy (délka posuzovaného dopravního koridoru cca 4,3 km), se jedná z hlediska ochrany ovzduší o málo významná množství, což dokládají výsledky rozptylové studie.

V závěru kapitoly je zmíněna problematika ovlivnění klimatu záměrem z hlediska změny ve využívání krajiny – vzhledem k umístění záměru v zemědělské krajině není považováno za

významné, dotčení lesních pozemků bude minimální a nevýznamné a neovlivní či nenaruší ekologické a mimoprodukční funkce lesa (sekvestrační činnost lesa).

Komentář zpracovatelky posudku:

Kapitola je zpracována přehledně a v zásadě uvádí požadované údaje o emisích do ovzduší. Údaje jsou převzaty z podrobné rozptylové studie, která je přílohou dokumentace a která byla zpracována osobou s příslušnou autorizací.

Vzhledem k neznalosti podrobnějších údajů o období výstavby v tomto stupni přípravy stavby jsou emise ze stavební činnosti uvedeny jen obecně a je vyhodnoceno, že rozhodující podíl na emisích bude mít prašnost. Správně je zdůrazněna možnost tuto prašnost účinně omezit řadou obvyklých a standardních protiprašných opatření na minimum a na přijatelnou míru.

Z hlediska znečištění ovzduší jsou v dokumentaci i v příložené rozptylové studii hodnoceny jako zdroje emisí komunikace, nejsou hodnoceny žádné bodové nebo plošné zdroje emisí.

Upozorňuji na drobný překlep v textu – nesprávný odkaz na kap. B.II.4 dokumentace s výpočty intenzit dopravy – ve skutečnosti jsou v kap. B.II.4 uvedeny nároky na energetické zdroje, zmíněné intenzity dopravy jsou uvedeny v tabulce 8 v kapitole B.II.6 – Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu. Rovněž odkaz na výčet komunikací, pro které byly v rozptylové studii vypočteny hmotnostní toky hodnocených polutantů do ovzduší, v tabulkách v kapitole B.II.4 je nesprávný, jedná se o kapitolu B.II.6.

V této souvislosti podotýkám, že ve zmíněných tabulkách v dokumentaci jsou pro přehlednost uvedeny pouze úseky záměru, t.j. stávající I/7 (úsek č. 5) a nový úsek D7 (úsek č. 6), kdežto v rozptylové studii (RS) byly do modelu pro výpočty zahrnuty komunikace, u nichž se předpokládá v souvislosti s realizací záměru významná změna stávající intenzity dopravy a současně se jedná o silnice procházející obydlenými oblastmi (celkem bylo v RS hodnoceno 17 úseků komunikací). S ohledem na připravovaný navazující úsek D7 v úseku obchvatu města Louny (není součástí posuzovaného záměru) zahrnuje modelové území kromě silnic v katastru Chlumčan také přímo navazující a blízké komunikace západně od navrženého záměru (pro posouzení případných kumulativních vlivů).

Emise sledovaných látek jsou počítány pro dvě varianty řešení – bez realizace záměru a s realizací záměru. Výchozí stav i cílový stav jsou hodnoceny pro rok 2022 (předpokládaný rok dokončení realizace záměru), pro který jsou přepočítány všechny faktory (např. postupné nárůsty intenzit dopravy). Tento postup umožňuje srovnatelně porovnat obě varianty na stejné úrovni.

Emise sledovaných látek jsou v dokumentaci uvedeny v tabulce 8a (emise bez realizace záměru) a v tabulce 8b (v případě realizace záměru). V komentáři k tabulkám je uvedeno, že „... v případě realizace záměru dojde v posuzovaném úseku D7 oproti současnosti k relativně významnému nárůstu emisí suspendovaných částic PM10 (o cca 2/3). Důvodem je zvýšení resuspenze z povrchu stávající stopy silnice I/7 (dle platných metodik vykazují silnice při nižší intenzitě dopravy řádově vyšší resuspenzi částic připadající na 1 vozidlo - viz rozptylová studie). V případě jemnějších částic a na ně vázaných polutantů (PM2,5 a benzo(a)pyren) se tento nárůst projeví méně významně (o 44%, resp. 20%). Nárůst emisí znečišťujících látek, u kterých se resuspenze z povrchu vozovek neuplatňuje (NOx, NO2, benzen) bude způsoben zejména vyšší rychlostí vozidel, méně významně také mírným prodloužením trasy a bude relativně málo významný (nárůst o 11 až 16%)“.

Tento komentář však neodpovídá hodnotám uvedeným v dotyčných tabulkách, resp. tabulky neodpovídají komentáři. Komentář je poněkud matoucí. Jako důvod nárůstu emisí se uvádí zvýšení resuspenze z povrchu stávající stopy silnice I/7 po realizaci záměru v důsledku nižší intenzity dopravy na I/7. Emise PM10 u stávající I/7 (sčítací úsek 4-0760) bez realizace

záměru podle tabulek činí 3,3 t/rok, v případě realizace záměru činí 2,3 t/rok, nová D7 3,3 t/rok, celkem tedy 5,5 t/rok. Celkově tedy dojde v součtu u obou komunikací k nárůstu o cca 66 %, ovšem u samotné zmiňované I/7 dojde po realizaci záměru k poklesu emisí cca o 1/3 (30,3 %). Rovněž u dalších sledovaných polutantů PM_{2,5} a B(a)P dojde na I/7 po realizaci záměru k poklesu jejich celkových emisí. Nově vybudovaný úsek D7 podle tabulek vyprodukuje u uvedených polutantů emise ve výši, které před realizací produkovala samotná I/7, ačkoliv se na ní neuvažuje převzetí celé intenzity dopravy z I/7, malá část dopravy i nadále zůstane na dále provozované I/7. Je ovšem faktem, že u zbytkové dopravy na I/7 (podstatně nižší intenzita dopravy) po realizaci záměru budou emise na 1 vozidlo vyšší.

V otázce zvýšené resuspenze na I/7 po realizaci záměru je odkázáno na rozptylovou studii, kde je sice zvýšená resuspenze při poklesu intenzity dopravy zmíněna, ale nejsou v ní ani vyčísleny emise sledovaných polutantů na I/7 a D7 před realizací a po realizaci záměru, které jsou v dokumentaci uvedeny ve zmíněných tabulkách č. 8a a 8b. Vypočtené emise aspoň pro zmíněné úseky č. 5 (I/7) a č. 6 (nová D7) měly být v RS uvedeny. Je zmíněno, že provedený modelový výpočet rozptylu znečištění z liniových zdrojů v ovzduší zahrnuje výfukové emise a v případě suspendovaných částic a benzo(a)pyrenu také resuspenzi z povrchu komunikace a otěry brzd, vozovky a pneumatik, ale vypočtené hmotnostní toky jsou z důvodu velkého objemu dat k dispozici u zpracovatele rozptylové studie.

Voda

Kapitola se zabývá znečištěnými srážkovými vodami z povrchu komunikací při výstavbě i při provozu. Odkazuje na popis a koncepci odvodnění vozovky v kap. B.I.6, která vychází ze zpracované projektové dokumentace. Odvodnění komunikace bude provedeno standardním způsobem tak, aby bylo zajištěno, že při provozu na komunikaci nedojde ke znečištění povrchových a podzemních vod.

Před všemi vyústěními dešťových vod z komunikací do recipientů budou vybudovány havarijní objekty a retenční nádrže. Objekt SO 311 a SO 312 řeší odvedení dešťových vod od místa napojení jednotlivých stok dešťové kanalizace přes objekty DUN a retenční nádrže až po vyústění do recipientu.

Odvodnění budoucí čtyřpruhové komunikace bude provedeno klasickým způsobem pomocí uličních vpustí, horských vpustí a dešťových stok (SO 301 – 304). V trase dálnice budou stoky umístěny ve středním dělicím pruhu. Na základě požadavku správce povodí budou vybudovány objekty DUN na veškerých stokách. Objekty DUN budou vybaveny koalescenčními odlučovači ropných látek. Jedná se o podzemní prefabrikované železobetonové nádrže. Objekty jsou navrženy v souladu s ČSN 75 6551 Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek a ČSN EN 858-1, 2 Odlučovače lehkých kapalin. V šachtách před zaústěním kanalizace do otevřených retenčních nádrží budou osazeny hradítka k umožnění uzavření kanalizace v případě havárie.

Retenční nádrže jsou navrženy dvě, jejich parametry byly vypočítány na návrhovou srážku s opakováním 10 let. Retenční nádrž v km 3,1 bude mít objem 5589 m³, regulovaný odtok z nádrže bude 120 l/s do recipientu Smolnický potok. Retenční nádrž v km 3,7 bude mít objem 940 m³ a regulovaný odtok bude 600 l/s do recipientu Cítolibský potok.

Dále jsou specifikovány různé znečišťující látky při provozu a údržbě komunikace a uvedena tabulka s ukazateli kvality vod odtékajících z dálnic a rychlostních silnic a porovnány se standardy – s ukazateli přípustného znečištění vod dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb. U průměrných hodnot obsahu jednotlivých polutantů nejsou překračovány standardy dle NV.

V období výstavby záměru hrozí znečištění vod zejména při nedodržování preventivních a ochranných opatření a při havarijních stavech únikem ropných a jiných chemických látek. Detailní plán havarijních opatření bude zpracován dodavatelem stavby. Aby byly v období

výstavby dodrženy ukazatele tohoto NV, jsou v dokumentaci navržena opatření, která musí zhotovitel stavby dodržovat při výstavbě obchvatu D7.

Komentář zpracovatelky posudku:

K navrženému odvodnění obchvatu D7 nejsou připomínky. Předložené řešení by mělo být dostatečnou zárukou, že při běžném provozu nedojde ke znečištění okolních povrchových a podzemních vod, zejména Smolnického potoka, kde se vyskytují nejvhodnější biotopy v dotčeném území.

Tabulka s ukazateli kvality vod byla v přepracované dokumentaci opravena na základě připomínky MŽP, odboru ochrany vod, podle platného NV č. 401/2015 Sb.

V období výstavby je riziko znečištění vod, zejména ropnými látkami, minimalizováno navrženými technickými i organizačními opatřeními, které musí být při výstavbě dodržovány. Opatření jsou specifikována v dokumentaci v kap. D.IV.1 a jsou následně zahrnuta i do návrhu stanoviska příslušného orgánu.

Půda

Kapitola se zabývá riziky kontaminace půdy při výstavbě i při provozu. Je konstatováno, že výstavba i provoz jsou významným potenciálním zdrojem kontaminace půdy. Hlavními zdroji kontaminace mohou být:

- *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, v 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).*

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 půdách i v rostlinách v bezprostřední blízkosti komunikace.

Těžké kovy pocházejí především z otěru automobilových součástek. Minimalizace kontaminace spočívá v postupném vylučování těžkých kovů z výrobního procesu automobilů a v používání posypových materiálů s nízkým obsahem kontaminujících příměsí.

Další 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.

Komentář zpracovatelky posudku:

Popis kontaminace půdy z provozu komunikací je podrobný a dostatečný a postihuje všechny hlavní příčiny potenciální kontaminace. Bohužel většinu zdrojů kontaminace nelze vyloučit nebo účinně omezit, souvisí přímo s provozem automobilů po komunikacích. Preventivními opatřeními lze omezit jen některé zdroje, např. havarijní úniky ropných látek, zasolení půd při zimní údržbě, emise výfukových plynů zlepšením technické úrovně a technického stavu vozidel.

Riziko kontaminace půdy v období výstavby záměru lze účinně omezit na minimum různými a obvyklými preventivními opatřeními, uvedenými v dokumentaci.

B.III.2. Odpadní vody

Kapitola se zabývá odpadními vodami při výstavbě, kdy budou vznikat splaškové vody ze sociálního zařízení staveniště. Množství splaškových vod bude záviset na v současné době neznámých faktorech, např. na počtu pracovníků na stavbě, organizaci výstavby aj. Nakládání s odpadními vodami bude standardní jako u jiných podobných staveb, jejich množství nebude významné.

Komentář zpracovatelky posudku:

Vzhledem k charakteru stavby a standardnímu řešení této problematiky nemám k této kapitole připomínky. Nakládání s odpadními vodami musí splňovat požadavky NV č. 401/2015 Sb.

B.III.3. Odpady

Tato část dokumentace podává podrobný přehled o problematice odpadů a odpadového hospodářství při výstavbě, provozu a údržbě komunikací a aplikaci technologií, používajících asfaltové směsi, betony a další látky. Popisuje jejich vlastnosti, důsledky aplikace a uvádí relevantní právní předpisy pro nakládání s odpady i povinnosti původců odpadů. Podrobněji je popsán i vznik různých druhů odpadů při výstavbě a způsoby nakládání s nimi. V další části textu je v přehledných tabulkách uvedena kategorizace obvyklých odpadů při výstavbě i provozu komunikace podle katalogu odpadů dle vyhlášky č. 93/2016 Sb.

Komentář zpracovatelky posudku:

Kapitola je zpracována podrobně a dostatečným způsobem. Pro období výstavby i provozu vyplývají povinnosti v odpadovém hospodářství z platných právních předpisů, které je nutno beze zbytku dodržovat a respektovat. Předpokládané množství jednotlivých druhů odpadů nelze v této fázi přípravy záměru určit, lze však předpokládat množství odpadů obvyklých pro tento typ staveb. Z předběžné bilance zemních prací vyplývá, že se předpokládá přebytek výkopových zemin v objemu cca 200 000 m³. K této části dokumentace nemám podstatné připomínky. Vzhledem k charakteru záměru se v oblasti odpadového hospodářství neočekávají nestandardní situace s negativními vlivy na životní prostředí.

Mám jen drobnou připomínku:

V pasáži o asfaltových směsích a jejich použitelnosti při výstavbě komunikace je m.j. odkázáno na nutnost dodržení ustanovení nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a NV č. 190/2002 Sb., kterými se stanoví technické požadavky na stavební výrobky. Upozorňuji, že NV 190/2002 Sb. je již neplatné, bylo zrušeno k 1.7.2013 zákonem č. 100/2013 Sb.

B.III.4. Ostatní emise a rezidua

Hluk

K otázce hluku je uvedeno, že byla zpracována hluková studie, která je přílohou č. 3 dokumentace. Nebyly hodnoceny bodové ani plošné zdroje hluku, vyhodnocení se zabývalo pouze liniovými zdroji hluku na novém úseku D7 v blízkosti obcí Chlumčany a Cítoliby. Vyhodnocení vlivů hluku podle hlukové studii je uvedeno v části D.III. dokumentace.

Komentář zpracovatelky posudku:

K problematice **hluku** je odkázáno na zpracovanou hlukovou studii, která je přílohou č. 3 dokumentace EIA. Předmětem hodnocení v HS jsou liniové zdroje hluku jako nejvýznamnější zdroje hluku tohoto záměru, bodové ani plošné zdroje nebyly předmětem hodnocení.

Je uvedeno, že vlivy na akustickou situaci s výsledky HS jsou hodnoceny v části D.I.3 dokumentace.

Podle mého názoru je tato kapitola o hluku nedostatečně zpracovaná, v podstatě neuvádí žádné relevantní údaje o hlukové situaci ani žádné podrobnější údaje o liniových zdrojích hluku, kdy problematika hlukového zatížení, vyvolaného záměrem, je pro blízké obce zásadní otázkou. Text kapitoly je velice stručný a v podstatě (kromě odkazu na HS) nepodává žádné informace o emisích hluku posuzovaného záměru, a to ani v období výstavby, ani v období provozu.

Jelikož se jedná o kapitolu v části B.III. Údaje o výstupech, měly by zde být uvedeny aspoň základní orientační údaje z hlukové studie, zde by měly být aspoň stručně uvedeny a popsány zdroje hluku záměru, a to nejen z provozu na komunikaci (tedy z liniového zdroje), ale i z případných stacionárních nebo plošných zdrojů (stavenišť). Hluková studie (která je přílohou č. 3 k dokumentaci) hodnotí hluk pouze při provozu nově realizovaného úseku D7 (resp. stávající stav před realizací úseku D7), nezabývá se problematikou hluku v období výstavby.

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

K problematice zápachu je konstatováno, že 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 přesouvá zdroje dopravních emisí, a tedy i s nimi spojených pachových látek, do větší vzdálenosti od hustěji osídlené části obce Chlumčany do oblasti s řidším osídlením. Povede proto k mírnému zlepšení pachové situace v území.

Komentář zpracovatelky posudku:

K uvedeným údajům o vibracích a zápachu nemám připomínky, situace je správně charakterizována, nejedná se o významné vlivy záměru. Problematika vibrací a zápachu není pro posouzení vlivů záměru významná.

B.III.5. Doplnující údaje

Zásah stavby do území

Jako doplňující údaje jsou charakterizovány zásahy stavby do území, a to z hlediska rozsahu celé stavby (včetně souvisejících staveb), z hlediska demolic, dále objemy a bilance zemních prací.

Stručně je zmíněn i možný zásah do charakteristik krajinného rázu.

Komentář zpracovatelky posudku:

Umístění záměru obchvatu D7 do území je v podstatě souběžné se stávající silnicí I/7 v daném úseku, vzdálenější od obce Chlumčany. Niveleta stavby v území je v části úseku víceméně shodná se stávající I/7, avšak část trasy představuje poměrně významný zásah do stávajícího terénu. Podle údajů v dokumentaci i v hlukové studii niveleta v téměř celém úseku hlavní trasy klesá směrem k mimoúrovňové křižovatce Louny na konci stavby. Základním faktorem ovlivňujícím návrh nivelety byla potřeba mimoúrovňově vykřížít nadjezdem silnici III/22932 do Smolnice a následně podjezdem železniční trať v km 2,800. Podjezd pod železniční trať má za následek vedení trasy v hlubokém zářezu v délce téměř 1 km. Podruhé trasa D7 přechází železniční trať mostem v km 3,500. V dalším úseku je niveleta dána souběhem se stávající silnicí I/7.

Trasa D7 křížuje Smolnický potok v km 3,250 novým mostním objektem a dále křížuje Cítolibský potok v km 3,57 dalším mostem. Je počítáno s realizací protihlukové stěny v km 3,049 – 3,359 vpravo a protihlukové stěny v km 3,141 – 3,389 vlevo. Obě stěny mají projektovanou výšku 3 m.

U stavby obchvatu D7 se předpokládá značný objem zemních prací (výkopy cca 725 000 m³, násypy cca 526 000 m³)

Vzhledem k poměrně značným objemům zemních prací a přebytku zemin v objemu cca 200 000 m³, vzhledem k hlubokému zářezu podjezdu pod železniční trať a vzhledem k výstavbě nových mostů by bylo vhodné zhodnotit zásahy do území podrobněji.

C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

Dokumentace obsahuje přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, charakteristiku současného stavu životního prostředí v dotčeném území a celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.

C.1. Přehled nejvýznamnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Jako nejvýznamnější environmentální charakteristiky dotčeného území jsou stanoveny a stručně charakterizovány následující:

Obyvatelstvo, ovzduší a klima, hluková situace, povrchové a podzemní vody, půda, horninové prostředí a přírodní zdroje, biologická rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy), krajina, hmotný majetek a kulturní památky. Jejich stručný popis a charakteristika je zaměřena zejména na výskyt dílčích cenných nebo chráněných prvků v dotčeném území a na jejich důležitost s ohledem na posuzovaný záměr.

Komentář zpracovatelky posudku:

Jednotlivé složky jsou stručně charakterizovány i ve vztahu k posuzovanému záměru, pro dálniční komunikaci v blízkosti sídel je správně zdůrazněn prvořadý význam kvality ovzduší a hlukové zátěže a možné ovlivnění zdraví obyvatelstva. Orientační charakteristika je pro základní orientaci o stavu dotčeného území dostatečná, podrobnosti o jednotlivých složkách životního prostředí a jejich charakteristika a zhodnocení je obsahem následující části C.II. v dokumentaci, resp. i v jednotlivých odborných studiích a průzkumech – přílohách dokumentace (biologický průzkum, rozptylová a hluková studie, hodnocení vlivů na zdraví).

Bez zásadních připomínek.

C.2. Charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, zejména ovzduší, vody, půdy, přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti, klimatu, obyvatelstva a veřejného zdraví, hmotného majetku a kulturního dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Tato část dokumentace charakterizuje s různou mírou podrobností následující složky životního prostředí: ovzduší a klima, voda, půda, horninové prostředí a přírodní zdroje, krajina, flóra, fauna a ekosystémy, chráněná území, VKP a památné stromy, ÚSES, hmotný majetek, kulturní památky a archeologie.

Komentář zpracovatelky posudku:

Pro zpracování dokumentace o hodnocení vlivů bylo použito velké množství nejrůznějších podkladových materiálů, z nichž zpracovatelé dokumentace čerpali informace jak o předloženém záměru, tak zejména informace o stavu a vývoji jednotlivých složek životního prostředí v dotčeném území i jeho širším okolí.

Jedná se z velké části o oficiální dokumenty a databáze různých státních a odborných institucí, odbornou literaturu, územní plány a další druhy ÚPD, odborné průzkumy území a pod. Lze předpokládat, že v dokumentaci uvedené údaje a charakteristiky jsou dostatečně odborně podložené a korektní.

Jednotlivé složky ŽP jsou většinou přehledně popsány a charakterizovány podle zásadních nebo nejdůležitějších ukazatelů, které by mohly být posuzovaným záměrem významně nebo částečně ovlivněny. Podrobnější charakteristika stěžejních složek dotčeného území je uvedena i v odborných studiích a průzkumech, které jsou přílohami dokumentace (biologický průzkum, rozptylová studie, hluková studie, posouzení vlivů na veřejné zdraví).

Údaje a charakteristiky jsou pro přehlednost a snazší orientaci v textu často doplněny tabulkami a mapami se znázorněním popisovaných jevů. Součástí dokumentace je i příloha č. 5 – Fotodokumentace, která dává dobrou představu o dotčeném území záměrem.

Lze konstatovat, že údaje a charakteristiky stavu životního prostředí v této části dokumentace, spolu s údaji v dalších částech dokumentace i v příložených odborných studiích, jsou dostatečné k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Dostatečná a podrobná pozornost byla věnována zejména těm environmentálním charakteristikám dotčeného území, které by mohly být významně ovlivněny vlivy posuzovaného záměru nového kapacitního obchvatu D7.

Klimatické charakteristiky jsou uvedeny pro klimatickou oblast T2, ve které se nachází zájmové území záměru. Větrná růžice je zde uvedena jako celková, její podrobné členění dle tříd stability je uvedeno v rozptylové studii. K větrné růžici byla obdržena připomínka, pro jaké období byla zpracována. Tato informace byla do přepracované dokumentace doplněna: je pro období 2011-2015, tj. stejné období, pro které byly v RS použity pětileté průměry imisních koncentrací ČHMÚ (v době zpracování dokumentace nejaktuálnější).

Kvalita ovzduší v území je správně charakterizována podle pětiletých průměrů znečišťujících látek, pravidelně zveřejňovaných ČHMÚ. V rámci ČR se jedná o oblast se zvýšeným znečištěním, i když překročení limitů je málo významné.

Charakteristika povrchových vod je dostatečná, je zaměřena zejména na vodní toky, které bude budoucí obchvat křížit. Hydrogeologické poměry území jsou popsány na základě výsledků podrobného hydrogeologického průzkumu v roce 2009 (GESTEC s.r.o.) .

Půdy zájmového území jsou charakterizovány na základě výskytu HPJ a BPEJ, jejich třídy ochrany, hloubka a skeletovitost půd jsou znázorněny v přehledných mapách. Je uvedeno, že v území převažují méně kvalitní zeminy, zemědělsky obhospodařované, s nízkým až středním obsahem humusu, všech tříd ochrany. Tato charakteristika není zcela přesná a správná. Podle uvedených údajů v tabulce BPEJ a HPJ i podle mapek tříd ochrany, hloubky a skeletovitosti půd v trase obchvatu i jeho okolí však převažují spíše kvalitní hluboké půdy (černozemě), bonitně nadprůměrné, s vyššími třídami ochrany (I. a II.), z velké části bezskeletovité.

Horninové prostředí a přírodní zdroje jsou dostatečně charakterizovány z pohledu geomorfologie, geologických poměrů, tektoniky území, sesuvů a seismických aktivit, tedy charakteristik, které jsou také významné pro tento typ stavby a mohou ovlivnit její řešení. Nejsou opomenuty ani informace o ložiskách nerostů, poddolovaných území a o radonovém riziku území. Jsou zmíněna i ložiska nerostných surovin v území.

Kapitola o krajině se zabývá poměrně podrobně krajinným rázům a také fragmentací krajiny, údaje jsou doplněny názornými mapami. K uvedeným údajům nemám připomínky.

Kapitola o flóře, fauně a ekosystémech je velice obsáhlá a podrobná, vychází z podrobných biologických průzkumů, zaměřených jednak na výskyt rostlinných biotopů a zvláště chráněných druhů rostlin, jednak na průzkum výskytu hlavních skupin živočichů (např. hmyz, obojživelníci, plazi, ptáci, savci) a popisů jejich biotopů. Zájmové území je charakterizováno i z hlediska biodiverzity, výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a kvality jejich stanovišť. V další části se kapitola zabývá výsledky migrační studie, která byla zpracována v rámci biologického průzkumu. Byly vyhodnoceny střety záměru s migračními koridory, migrace ryb, obojživelníků a plazů, savců (zejména letouni a vydra říční) v dotčeném území a podrobně popsány migrační objekty na trase obchvatu D7 včetně jejich migračního potenciálu.

Kapitola je zpracována zcela nadstandardním způsobem vzhledem k charakteru záměru a charakteru a kvalitě dotčeného území. Z hlediska nových požadavků zákona č. 100/2001 Sb. i metodického pokynu MŽP k novele zákona (z.č. 326/2017 Sb.) na vyhodnocení biodiverzity území tyto požadavky dostatečně splňuje. Ke zpracování této problematiky nemám připomínky.

V dalších dvou kapitolách jsou s větší či menší podrobností charakterizovány další přírodní prvky a jevy v zájmovém území – např. zvláště chráněná území, lokality Natura 2000 (EVL), přírodní parky, památné stromy, VKP, ÚSES. Jejich identifikace i charakteristika vychází z oficiálních údajů příslušných úřadů a institucí. Stavba obchvatu kříží nadregionální i lokální biokoridory ÚSES. Popis i charakteristika těchto prvků a jevů je pro vyhodnocení vlivů dostatečná.

Kapitola o hmotném majetku, kulturních památkách a archeologii je zpracována dostatečně pro posuzování, z hlediska charakteru záměru je tato problematika méně významná.

V části C.II. však zcela chybí údaje o obyvatelstvu dotčeného území, zejména ve vztahu k veřejnému zdraví. Počet obyvatel ovlivněných záměrem není specifikován ani ve studii Hodnocení vlivu na veřejné zdraví (příloha č. 4 dokumentace). Vzhledem k nejistotám výpočetních modelů a k dalším faktorům je hodnocen vliv na celou populaci v obci Chlumčany, resp. v posuzovaném území. Tento přístup lze pokládat za přijatelný a přehlednější, neuvedení údajů o obyvatelstvu nepokládám za významnou chybu, která by ovlivnila vyhodnocení vlivů záměru v dokumentaci.

C.III. Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení a předpoklad jeho pravděpodobného vývoje v případě neprovedení záměru, je-li možné jej na základě dostupných informací o životním prostředí a vědeckých poznatků posoudit

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 tři druhy zařazené do Červeného seznamu cévnatých rostlin České republiky.

Z hlediska fauny se celkově rovněž jedná o nepřiliš hodnotná místa, velmi ochuzená v důsledku silného antropického využití. Biologicky cennější jsou pouze svahy stávající komunikace I/7 v oblasti kolem křižování se silnicí z Cítolíb do Chlumčan a dále území niv Cítolibského a Smolnického potoka. 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.

Potenciální dopady změny klimatu, především zvýšení průměrných teplot a úbytek srážek, by v budoucnosti mohly zasáhnout oblasti závislé na přítomnosti vyšší hladiny podzemní vody. V nivě Smolnického potoka by tak vlivy změny klimatu mohly mít vliv i na biologickou rozmanitost území. Vzhledem k významu přírodních hodnot nivy Smolnického potoka v rámci oblasti dotčené záměrem by dopady změny klimatu mohly být relativně významné. Obecně zaujímá většinu plochy dotčené oblasti výrazně antropogenně ovlivněná zemědělská půda, která má nižší schopnost odolávat dopadům změny klimatu. Vliv změny klimatu na celé dotčené území tak může být potenciálně Posuzovaný záměr však nebude snižovat schopnost území se potenciálními změnami klimatu přizpůsobit.

V oblasti dotčené vlivy posuzovaného záměru je životní prostředí ovlivňováno sousedstvím s pánevními okresy Ústeckého kraje.

Z hlediska kvality ovzduší jsou stávajícími určujícími faktory v posuzovaném území doprava a lokální topeniště s méně významným příspěvkem dálkového transportu znečištění z Ústecké pánve (především v důsledku povrchové těžby a kumulace kapacit průmyslové energetiky).

V území, které bude dotčeno realizací záměru, se v současnosti nevyskytují žádné významné zdroje negativních vlivů na životní prostředí. V území nejsou překročeny kritické zátěže. S výjimkou mírného překračování imisních limitů suspendovaných částic PM10 a

benzo(a)pyrenu je stávající zatížení životního prostředí v dotčené oblasti únosné a kvalita jednotlivých složek životního prostředí vyhovuje požadavkům platné legislativy.

Komentář zpracovatelky posudku:

Celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území vychází z charakteristik dotčeného území v předchozích částech a kapitolách dokumentace. Je možno konstatovat, že odpovídá zjištěným a prezentovaným údajům a k uvedeným závěrům nemám zásadní připomínky.

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

Hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v dokumentaci bylo provedeno s důrazem na zohlednění všech potenciálně významných přímých i nepřímých kumulativních vlivů v území. Komplexnost posouzení je zajištěna zejména těmito použitými přístupy:

- *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 2022. Volba tohoto referenčního roku minimalizuje nejistotu výchozích předpokladů pro hodnocení, která směrem ke vzdálenějším časovým horizontům významně narůstá, a reprezentuje tak konzervativní scénář (v součtu s vlivy posuzovaného záměru nejhorší možný dopad na životní prostředí).

Komentář zpracovatelky posudku:

Zvolení komplexního přístupu v posouzení vlivů podle popsaných postupů je správné a žádoucí. Již z popisu stavu životního prostředí v části C dokumentace je zřejmé, že mnohé vlivy působí na dotčené území komplexně, že území dotčené posuzovaným záměrem je ovlivňováno komplexně mnohými vlivy i ze vzdálenějšího okolí a že záměr je nutno posuzovat v souvislostech.

Sám záměr není jednotlivým izolovaným záměrem, ale navazuje na další úseky I/7, resp. D7, zrovna tak i okolní úseky D7 (ať již dokončené či připravované) ovlivňují tento posuzovaný záměr i jeho dotčené území.

Komplexnost posouzení a vyhodnocení předpokládaných vlivů záměru se odvíjí také od úrovně a podrobnosti údajů o záměru v současné etapě projektové přípravy záměru.

D.I. Charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru (včetně případných demoličních prací nezbytných pro jeho realizaci), použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry (s přihlédnutím k aktuálnímu stavu území chráněných podle zákona o ochraně

přírody a krajiny a využívání přírodních zdrojů s ohledem na jejich udržitelnou dostupnost) se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí:

V úvodu části D. jsou uvedeny důvody, které zajišťují komplexnost posouzení, a odůvodnění výběru roku 2022 jako referenčního roku pro posouzení vlivů .

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:

- 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 2022. Volba tohoto referenčního roku minimalizuje nejistotu výchozích předpokladů pro hodnocení, která směrem ke vzdálenějším časovým horizontům významně narůstá, a volba co možná nejbližšího časového horizontu po uvedení záměru do provozu reprezentuje 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 zpracovatelky posudku:

Komplexní pojetí vyhodnocení vlivů záměru a zahrnutí návazností na posuzovaný záměr v širším území je správný přístup. V hlukové studii byly zahrnuty 3 sčítací úseky silnice I/7, plánovaný nový úsek D7 kolem Chlumčan, dva úseky silnice II/229 a jeden úsek silnice III/2469.

V rozptylové studii byl hodnocen vliv imisní situace nejen na obytné objekty v obci Chlumčany, ale také rozvojové plochy zanesené v územních plánech příslušných obcí určené k bydlení v obcích podél trasy, které se nacházejí nejbližší posuzované komunikace (v k.ú. Chlumčany, Cítoliby a Smolnice).

Do modelu v RS byly zahrnuty komunikace, u nichž se předpokládá v souvislosti s realizací záměru významná změna stávající intenzity dopravy a současně se jedná o silnice procházející obydlenými oblastmi. S ohledem na připravovaný navazující úsek D7 v úseku obchvatu města Louny (není součástí záměru) zahrnuje modelové území kromě silnic v katastru Chlumčan také přímo navazující a blízké komunikace západně od navrženého záměru (posouzení případných kumulativních vlivů).

Bez připomínek .

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Potenciální negativní vlivy záměru na obyvatelstvo mohou být způsobeny zejména:

- a) znečištěním ovzduší,*
- b) hlukem,*
- c) změnou dopravní nehodovosti.*

Další faktory, včetně změny socioekonomických poměrů, lze považovat za zanedbatelné a nepředstavují žádnou zátěž pro obyvatele žijící v okolí hodnoceného záměru.

Vlivy na obyvatelstvo byly hodnoceny m.j. ve vztahu k nejbližší obytné zástavbě v obci Chlumčany i k rozvojovým plochám pro bydlení podle platných územních plánů obcí. Nejbližší rodinné domy se nacházejí ve vzdálenosti 10 – 20 m od budoucí komunikace, rozvojové plochy pro bydlení ve vzdálenosti 210 – 850 m od navržené trasy obchvatu.

Vlivy na obyvatelstvo byly vyhodnoceny zejména na základě rozptylové a hlukové studie a posouzení vlivu na veřejné zdraví, a to jako vlivy ze znečištěného ovzduší a zatížením hlukem. Vlivy na obyvatelstvo lze shrnout do následujících závěrů:

Vliv dopravních nehod

Z hlediska dopravních úrazů není posuzovaný úsek na stávající silnici I/7 nyní hodnocen jako rizikový. Nehody v katastru Smolenice (jihovýchodně od posuzovaného úseku) - 15 nehod, z toho 3 závažné. Dopravní bezpečnost nebude na krátkém posuzovaném úseku I/7 resp. D7 zásadním způsobem změněna. Lze očekávat spíše nižší rizika na posuzovaném úseku proti současnému stavu než jeho zvýšení.

Vliv chemických škodlivin

Z hlediska chemických škodlivin nebyl s ohledem na malý rozsah záměru (4,4 km) hodnocen vliv na kontaminaci rostlinné produkce (zdravotní rizika jsou minimalizována nástroji kontroly kvality potravin a krmiv). Posouzen byl dominantní zdravotní efekt - potenciální inhalační expozice.

S ohledem na obvyklé nejistoty posouzení vlivu záměru na kvalitu ovzduší byl by výpočet či odhad individuální expozice obyvatel zatížen takovou nejistotou, že by se stal nevěrohodným. Posouzena byla proto populační rizika.

Z rozptylové studie je patrné dodržení ročního limitu koncentrace oxidu dusičitého se značnou rezervou a snížení expozice na většině míst určených pro bydlení s výjimkou Chlumčanského mlýna. S ohledem na aktuální metodické přístupy při hodnocení zdravotních rizik oxidu dusičitého se zdravotní rizika změní jen nepatrně proti stávajícímu stavu a to někde s možným poklesem rizika a v některých lokalitách s nevýznamným resp. nehodnotitelným zvýšením v rámci nejistot posouzení.

Vzhledem k tomu, že při konstrukci imisního limitu pro benzen byly zohledněny jeho zdravotní účinky, lze zdravotní riziko v hodnoceném záměru považovat za nevýznamné a přijatelné.

Zdravotní rizika benzo(a)pyrenu se netýkají stejných cílových orgánů a systémů jako u benzenu. V případě benzo(a)pyrenu se stávající nepříliš vyhovující situace zlepší (s výjimkou jednoho referenčního bodu - Chlumčanský mlýn). Zdravotní rizika spojená s benzo(a)pyrenem se zásadně nezmění

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci PM10 způsobený realizací záměru může dosahovat cca, 0,28 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy míznivé procento (navýšení o cca 1,1%) ročního imisního limitu (40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Celkově se nyní i s realizací posuzovaného záměru pohybují roční koncentrace PM10 na cca na dvou třetinách limitu. Zdravotní rizika vyvolaná příspěvky záměru k imisním koncentracím suspendovaných částic PM10 jsou u posuzovaného záměru na úrovni pozadí neexponované populace. Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci PM2,5 způsobený provozem záměru se pohybuje v referenčních bodech od 0,01 do 0,09 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Koncentrace tohoto polutantu se pohybují nyní pod imisním limitem platným od roku 2020 (20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Zdravotní riziko z expozice suspendovaným částicím v důsledku provozu posuzovaného záměru je možno hodnotit jako přijatelné.

Vliv hluku

S posuzovaným záměrem není spojena výrazná expozice hluku (bude snížena na povolené limity pomocí projektovaných protihlukových stěn). Po realizaci posuzovaného záměru se hlukové poměry budou pohybovat pod limitem 50 dB a jejich působení leží v pásmu potenciálního obtěžování.

S ohledem na stávající i předpokládanou expozici hluku (ekvivalentní hladiny akustického tlaku < 50 dB) není kvantitativní vyjádření zdravotních rizik a obtěžování vhodné. V rozmezí 30 – 40 dB bylo prokázáno ovlivnění spánku ve více ukazatelích, avšak jen mírné úrovně a nebylo prokázáno, že by mělo nepříznivé účinky na zdraví. V noci nelze vyloučit, že u některých osob dojde vlivem provozu záměru k rušení hlukem, ale s ohledem na nejistoty hodnocení není tento vliv věrohodně kvantifikovatelný. Z hlukové studie posuzovaného záměru je však patrné, že se expoziční podmínky ve sledovaném území realizací záměru zásadním způsobem nezmění a tedy se expozice obyvatel hluku nezvýší.

V přiléhající zástavbě a předpokládané zástavbě může být posuzovaným záměrem dotčena hluková situace jen nepatrně, více v oblasti pohody obyvatel tj. v oblasti obtěžování hlukem. 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.

Shrnutí posouzení vlivů na obyvatelstvo

V posuzovaném případě se zdravotní rizika resp. jejich charakteristika neliší od dalších obdobně řešených lokalit s výstavbou dálničních obchvatů. Významně poklesne intenzita dopravy, související vliv hluku a emisí do ovzduší a subjektivní negativní vnímání automobilového provozu v obydlené oblasti Chlumčan. Tyto stávající negativní vlivy se přesunou do okrajové části obce. Lze očekávat zmenšení exponované populace těmito stávajícím negativním vlivům. S ohledem na malý vliv záměru jsou tyto pozitivní efekty věrohodně nekvantifikovatelné, tzn. skryté v nejistotě případného posouzení.

Při vedení posuzovaného záměru souběžně se stávající komunikací I/7 jsou zdravotní rizika determinována již při stávající dopravní obslužnosti. Vlivem záměru mohou zdravotní rizika celkově spíše nepatrně poklesnout. Jejich lokální nárůst posuzovaným záměrem (hluk a imise v okolí Chlumčanského mlýna) nelze považovat za významný. Vliv záměru na socioekonomické poměry v posuzované oblasti bude nevýznamný.

Vliv záměru na obyvatelstvo lze celkově charakterizovat jako pozitivní, málo významný, přijatelný.

Komentář zpracovatelky posudku:

Z hlediska dopravní nehodovosti bude vliv posuzovaného záměru jednoznačně příznivý – čtyřpruhová směrově rozdělená dálnice s mimoúrovňovým křížením je z hlediska dlouhodobých statistik nehodovosti jednoznačně bezpečnější než stávající dvoupruhová silnice I/7. Rovněž z hlediska plynulosti provozu a očekávaného zvyšování intenzit dopravy v budoucnu je záměr obchvatu D7 příznivější než stávající I/7.

Vlivy na zdraví obyvatelstva byly vyhodnoceny na základě výsledků hlukové a rozptylové studie a především studie hodnocení vlivů na zdraví, které jsou přílohami dokumentace. Hodnocení vlivů na zdraví bylo zpracováno autorizovanou osobou (MUDr. Jaroslav Volf, 2017). Vlivy na obyvatelstvo byly hodnoceny pro období provozu po realizaci záměru v porovnání se stávajícím stavem bez realizace záměru, tedy se stávající R7. Vlivy u obou komunikací byly jednotně vztaheny k cílovému roku 2022.

Jak vyplývá z vyhodnocení výsledků rozptylové studie a především ze studie hodnocení vlivů na zdraví, zdravotní rizika tohoto posuzovaného záměru obchvatu D7 jsou obdobná jako u jiných staveb tohoto typu. Vlivem záměru mohou zdravotní rizika celkově spíše nepatrně

poklesnout. Malý nárůst imisí a hlukové zátěže u Chlumčanského mlýna lze považovat za nevýznamný v kontextu pozitivních vlivů celého záměru na obyvatelstvo obce Chlumčan.

K vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo v dokumentaci nemám významné připomínky.

V dokumentaci nebyly vyhodnoceny vlivy na obyvatelstvo v období výstavby. Pro vyhodnocení vlivů v období výstavby není v této fázi přípravy záměru dostatek konkrétních údajů. Jak však bylo uvedeno v již dřívějších relevantních kapitolách dokumentace, případné vlivy v období výstavby se nepovažují za významné. Období výstavby bude časově omezeno a případné nepříznivé vlivy (zejména lokální znečištění ovzduší prašnými částicemi i hluková zátěž na staveništi) budou z velké části eliminována řadou technických i organizačních opatření, uvedených v dokumentaci, a zahrnutých do návrhu stanoviska. Navíc staveniště záměru bude od obce Chlumčany vzdálenější než stávající silnice I/7. Případné vlivy při výstavbě se proto mohou projevit vůči obyvatelstvu obce na úrovni určitého diskomfortu než na úrovni ovlivnění zdraví. Proto nepokládám absenci podrobnějšího vyhodnocení vlivů v období výstavby za významnou nebo podstatnou, nesnižuje kvalitu vyhodnocení vlivů záměru v dokumentaci.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

Vliv na klima

Vlivy záměru na klima byly v dokumentaci podrobně vyhodnoceny z hlediska vlivů na zmírňování změny klimatu, z hlediska vlivu záměru na přizpůsobení se změně klimatu a z hlediska zranitelnosti záměru vůči změně klimatu.

Vliv záměru na zmírňování změny klimatu

Během výstavby lze předpokládat emise skleníkových plynů dopravních a stavebních strojů, které však budou jak v časovém, tak prostorovém měřítku nevýznamné. Lokální mikroklima bude v průběhu výstavby ovlivněno jen nepatrně. Změna využívání plochy (odstranění vegetace a skrývka ornice z plochy plánované komunikace) však také znamená emise skleníkových plynů - emisi průměrně 71 tC na jeden kilometr jednoho pruhu nové silnice.

V rámci provozu záměru po dokončení výstavby je možné očekávat změny v mikroklimatu prostředí především díky nízkému albedu tělesa silnice a zahřívání jejího povrchu a vzduchu v bezprostředním okolí. Zastavena bude také evapotranspirace na zastavěné ploše. Další vliv na mikroklima může mít redukce dřevité vegetace v rámci realizace záměru, tento vliv však bude minimalizován vegetačními úpravami záměru. Odvodnění záměru je plánováno přes retenční nádrže, které alespoň částečně zadržují jinak zrychlený odtok vody z komunikace.

Realizace záměru nezpůsobí významný nárůst emisí skleníkových plynů. Nelze tedy předpokládat významné ovlivnění klimatu uvedeným záměrem.

Vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu

Kromě Smolnického potoka se v území nenacházejí přírodní prvky, které by byly z hlediska přizpůsobení se změně klimatu významné a které by záměr negativně ovlivňoval. V místě přemostění Smolnického potoka dojde k vykácení dřevin a pravděpodobně i k narušení břehových porostů. Tento zásah ovšem nebude z hlediska celého toku významný natolik, aby byla jeho funkce dlouhodobě či trvale narušena.

Naopak plánované vegetační úpravy v okolí nové komunikace mohou napomoci při ukládání CO₂ do biomasy.

Zranitelnost záměru vůči změně klimatu

Vyhodnocení rizik a hrozeb plynoucích ze změny klimatu vzhledem k plánovanému záměru je posuzováno na základě odhadu vývoje klimatu v ČR podle Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, respektive Národního akčního plánu adaptace na změnu klimatu. Tento odhad vychází z českého modelu ALADIN-CLIMATE/CZ, který dává velmi podobné výsledky jako modely používané pro hodnotící zprávy IPCC. Odhady změn klimatických prvků jsou uvedeny pro krátkodobý horizont k roku 2030 a pro střednědobý horizont k roku 2050.

Odhadované změny se týkají např. těchto jevů:

- Zvýšení průměrných ročních teplot vzduchu až o 2,2 °C
- Mírný nárůst výskytu letních či tropických dní a tropických nocí v letním období
- Mírný pokles výskytu mrazových, ledových a arktických dní v zimním období
- Výrazné zvýšení letních teplot, v srpnu až o 3,9 °C
- Pokles srážkových úhrnů především v létě a v zimě
- Nárůst srážkových úhrnů na podzim

Národní akční plán adaptace na změnu klimatu upozorňuje na zranitelnost silniční dopravy v případě povodní všech typů (zimních ledových, jarních z tání, letních, přívalových). Nejzranitelnější segmenty dopravní infrastruktury v tomto případě jsou mosty a propustky. Dalšími riziky jsou sesuvy půdy, případně výpadek elektrické energie. Mezi další extrémní jevy ohrožující dopravní infrastrukturu patří bleskové zaplavení komunikací při intenzivních srážkách, intenzivní sněžení a námraza snižující sjízdnost vozovky, pád stromů na vozovku v důsledku vysoké rychlosti větru, přetížení sněhem či námrazou. Intenzivní sněhové srážky a námraza, ale také extrémně nízké, či naopak vysoké teploty zvyšují náklady na údržbu komunikací a jsou častým důvodem přerušování provozu či nehod.

Rizika zranitelnosti záměru jsou podrobně identifikována a vyhodnocena v přehledné tabulce. Tabulka umožňuje přehledně definovat možná rizika v oblasti záměru v současnosti i v budoucnu, dále určit segmenty stavby ohrožené těmito riziky, a především vyhodnocení míry rizika jevu s přihlédnutím k periodě jeho výskytu.

Jako rizika jsou uvažována :

- povodně, zaplavení vozovky
- intenzivní sněžení a námraza
- vysoká rychlost větru
- vysoké teploty
- sesuvy půdy
- eroze.

Jako ohrožené segmenty jsou uvažovány mosty, propustky a trasa záměru. Vyhodnocení rizika uvedených jevů na sledované segmenty je buď v kategorii nízké nebo velmi nízké.

Z vyhodnocení rizik vyplývá, že zranitelnost záměru vůči změně klimatu je nízká a nevýznamná.

Komentář zpracovatelky posudku:

Vyhodnocení vlivů na klima je provedeno obsáhle a podrobně. Ve vyhodnocení jsou uvažovány jak všechny relevantní faktory a skutečnosti, které by v souvislosti s posuzovaným záměrem mohly ovlivnit klima zájmového území, tak i všechny předpokládané klimatické jevy, které by mohly v budoucnu ovlivnit provoz realizovaného záměru obchvatu D7. Identifikovaná rizika jsou vyhodnocena i z kvantitativního hlediska, tedy velikosti stupně ohrožení. Takto zpracované vyhodnocení klimatických rizik je plně v souladu s požadavky aktuální legislativy (zák. č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 326/2017 Sb.) i s Metodickým

výkladem MŽP k aplikaci nových pojmů a požadavků zák. č. 100/2001 Sb. (čj. MZP/2017/710/1985 ze dne 20.10.2017).

Se závěry z vyhodnocení vlivů na klima v dokumentaci je možno souhlasit. Vlivy na klima lze očekávat pouze nevýznamné, navíc budou pouze lokálního charakteru, omezené prakticky jen na okolí lokality záměru. Navíc obdobné vlivy již v dotčeném území existují z provozu stávající silnice I/7, vlivy nového obchvatu D7 budou obdobné.

Vyhodnocení zranitelnosti záměru vůči změnám klimatu je provedeno pečlivě s uvažováním veškerých možných klimatických jevů. Vzhledem k umístění záměru a charakteru zájmového území, které není nijak extrémní, je možno očekávat, že budoucí předpovídané změny klimatu nebudou v tomto území extrémní a že neohrozí posuzovanou stavbu obchvatu D7, která je již v dnešní době projektována s dostatečnou odolností a rezervou na různé extrémní jevy.

K vyhodnocení vlivů na klima nemám připomínky.

Vliv na kvalitu ovzduší

Hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší vychází z vyčíslení emisí, které je obsahem kapitoly B.III.1 a z rozptylové studie, zpracované autorizovanou osobou (Ing. Radim Seibert, 2017).

Období výstavby

Vliv na ovzduší v této fázi realizace záměru bude lokální a bude spojen dominantně s resuspendovanou prašností z povrchu staveniště. Tato prašnost může vznikat pouze v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí). Bude tvořena především částicemi zeminy. 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 v porovnání s obdobím provozu záměru nízké a vzhledem k vyhodnoceným vlivům provozu záměru nemohou významně ovlivnit imisní situaci.

Vliv záměru na kvalitu ovzduší v období výstavby bude krátkodobý, lokální, málo významný. V obydlených oblastech a dalších místech s častým pobytém osob bude s ohledem na vzdálenost od záměru nevýznamný. Výjimkou je pouze areál Chlumčanského mlýna (č.p. 90 a č.p. 6) a komerční objekt č.p. 174 v blízkosti čerpací stanice, které jsou vzdáleny od stavby obchvatu první desítky m, takže krátkodobé negativní imisní vlivy (prašnost) zde nelze vyloučit. V dotčeném úseku (cca 100 m od těchto objektů) doporučujeme po dobu zemních prací důsledně sledovat účinnost provádění opatření ke snižování prašnosti (skrápění povrchů) a případně opatření intenzifikovat (lokální vodní clony, mlžná děla). Pro tyto činnosti doporučujeme zajistit dostatečnou kapacitu vodních zdrojů v těchto lokalitách (odhadem první jednotky l/s - doporučujeme upřesnit v další fázi přípravy záměru dle konkrétního typu zařízení).

Komentář zpracovatelky posudku:

Vlivy na ovzduší v období výstavby byly v dokumentaci vyhodnoceny jen na obecné úrovni. Pro vyhodnocení vlivů v období výstavby není v této fázi přípravy záměru dostatek konkrétních údajů.

Zásadním faktorem znečištění ovzduší při výstavbě bude znečištění tuhými znečišťujícími látkami (TZL), resp. částicemi frakce PM10 a PM2,5, v rámci povrchové prašnosti (např. deponie sypkých materiálů, plochy skřívky zeminy a pod.) a resuspenze těchto částic na staveništi, popř. na komunikacích, používaných pro staveništní dopravu. K problematice prašnosti je třeba obecně uvést, že vyčíslení těchto emisí je značně obtížné a bilanční metody (i následné výpočetní metody znečištění ovzduší) jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise

TZL, resp. částic frakce PM10 a PM2,5, jsou značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, především pak rychlostí větru. Reálná velikost těchto emisí bude dále záviset zejména na velikosti prašných ploch (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů.

Je proto evidentní, že velikost těchto emisí může být významně ovlivněna řadou standardních protiprašných opatření, jako např. minimalizací těchto prašných ploch, jejich zakrýváním, skrápěním prašných materiálů a nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha), čištěním vozidel vyjíždějících ze staveniště a čištěním komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení prašnosti.

Jak však bylo uvedeno částečně v již dřívějších relevantních kapitolách dokumentace, případné vlivy v období výstavby se nepovažují za významné. Vlivy v období výstavby podobných staveb jsou známé a obvykle nepředstavují výraznou zátěž území. Období výstavby bude časově omezeno a případné nepříznivé vlivy (zejména lokální znečištění ovzduší prašnými částicemi i hluková zátěž na staveništi) budou z velké části eliminovány řadou technických i organizačních opatření, uvedených v dokumentaci, a zahrnutých do návrhu stanoviska. Při dodržování těchto opatření se vlivy při výstavbě proto mohou projevit vůči obyvatelstvu obce spíše na úrovni určitého diskomfortu než na úrovni ovlivnění zdraví.

Období provozu

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

Po uvedení nové trasy obchvatu do provozu dojde oproti současnosti k nárůstu emisí suspendovaných částic, relativně nejvíce v případě frakce PM10. Jedná se o důsledek zvýšení resuspenze z povrchu vozovky. Nárůst emisí ostatních polutantů oproti stávajícímu dopravnímu řešení bude málo významný.

Očekávaná změna imisní situace v místech, která jsou v současnosti nejvíce zatížena, je málo významná. Míra překročení imisních limitů v nejvíce znečištěné části modelové oblasti se vlivem realizace záměru významně nezmění. S výjimkou látek, které již v současnosti limity mírně překračují (nejvyšší denní koncentrace PM10 a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu) budou imisní limity plněny i po realizaci záměru.

V případě nejvyšších denních imisních příspěvků PM10 dosáhne absolutní maximum nárůstu imisního příspěvku ve vytipovaných bodech řádově desetin až nižších jednotek $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Stávající a očekávané celkové imisní koncentrace v oblastech s delším pobytem osob byly podrobně hodnoceny v místech, která jsou nejbližší trase posuzované komunikace. Pro výpočty bylo takto stanoveno 5 referenčních bodů.

V obytné zástavbě lze očekávat málo významný nárůst imisních příspěvků oproti současnému řešení v případě suspendovaných částic (důsledek zvýšení resuspenze z povrchu vozovky). V případě ostatních hodnocených látek (oxidy dusíku, benzo(a)pyren, benzen) lze s výjimkou jediného referenčního bodu (Chlumčanský mlýn) očekávat snížení imisních příspěvků a imisních koncentrací oproti stávajícímu dopravnímu řešení. Veškeré očekávané změny celkových imisních koncentrací v oblastech s dlouhodobým nebo častým pobytem osob jsou relativně i v absolutní hodnotě málo významné a budou překryty přirozenými meziročními změnami imisních koncentrací, které vyplývají z kolísání klimatických podmínek a z provozu jiných zdrojů znečišťování ovzduší.

V obydlených místech blízkých posuzované komunikaci může zvýšení nejvyšších denních imisních příspěvků suspendovaných částic PM10 mírně zhoršit podmínky pro plnění imisního limitu, protože současná koncentrace osciluje okolo limitní hodnoty. V absolutní hodnotě se

jedná o málo významnou změnu, která bude pravděpodobně neodlišitelná od vlivu jiných zdrojů v území. U žádné z dalších hodnocených látek záměr podmínky pro plnění imisních limitů nezhorší.

Vliv záměru na kvalitu ovzduší bude ve srovnání se současnou situací převážně pozitivní, avšak vzhledem k blízkosti současné stopy silnice I/7 a navržené trasy D7 bude změna imisní situace v obydlených oblastech málo významná (suspendované částice PM10 a PM2.5, benzo(a)pyren, NOx) až nevýznamná ((NO2, benzen) a na expozici obyvatelstva se významně neprojeví.

Z hlediska ochrany ovzduší je realizace záměru v navržené podobě přijatelná.

Komentář zpracovatelky posudku:

K vlastnímu výpočtu v rozptylové studii byl použit model SYMOS'97. Jedná se o standardní a referenční metodu pro modelování rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Rozptylová studie hodnotí modelovým výpočtem vliv záměru na kvalitu ovzduší v období před plánovaným záměrem a v období provozu záměru. Vyhodnocení situace bez realizace záměru (výchozí stav) a v případě jeho provedení (cílový stav) je v obou případech v předkládané studii vztaženo k roku 2022. Je tedy nezávislé na meziročních změnách vnějších faktorů, např. postupném nárůstu intenzit dopravy. Vyhodnocena je čistá změna vyvolaná realizací záměru.

Do modelu byly zahrnuty komunikace, u nichž se předpokládá v souvislosti s realizací záměru významná změna stávající intenzity dopravy a současně se jedná o silnice procházející obydlenými oblastmi. S ohledem na připravovaný navazující úsek D7 v úseku obchvatu města Louny (není součástí záměru) zahrnuje modelové území kromě silnic v katastru Chlumčan také přímo navazující a blízké komunikace západně od navrženého záměru (pro posouzení případných kumulativních vlivů) – celkem 17 úseků silnic. Zahrnutí všech těchto dalších komunikací lze považovat za nadstandardní a přispívá k objektivitě výpočtů v zájmovém území. Pro výpočty v rozptylové studii byla použita síť s celkem 1635 referenčními body. Z této sítě bylo vybráno pro přehlednost vyhodnocení 5 referenčních bodů v místě nejbližších budov (ČSPH a č.p. 174, č.p. 90 a č.p. 6, č.p. 179 a č.p. 4) a rozvojových ploch určených k bydlení (plocha BI.2/7 a BI.2/13), u kterých je předpoklad, že budou záměrem imisně nejvíce ovlivněny. V jiných částech modelové oblasti bude vliv záměru méně významný (ostatní výpočty jsou k dispozici u zpracovatele RS).

RS podrobně popisuje výchozí předpoklady po výpočty. Vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší bylo provedeno na základě porovnání očekávané situace v případě zachování stávající podoby silnice I/7 a v případě, že bude realizován posuzovaný záměr, obojí v referenčním roce 2022. RS počítá jak samotné příspěvky realizovaného záměru, tak i celkové imisní koncentrace v modelovém území, které byly vypočteny jako součet pětiletého klouzavého průměru publikovaného ČHMÚ a modelem vypočtených imisních příspěvků. RS podrobně a přehledně komentuje výsledky výpočtů, uvádí i nejistoty výpočtů.

Ke zpracování RS nemám připomínky, hodnocení významnosti vlivů na ovzduší v dokumentaci na základě získaných výsledků bylo provedeno správně.

Vlivy záměru na ovzduší a navržená opatření vzhledem k Programu zvyšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04

Navrhovaný záměr představuje převedení stávající automobilové dopravy do nové stopy, která je vedena ve větší vzdálenosti od obydlených oblastí. V podstatě tím záměr odpovídá opatření uvedenému v Programu zvyšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04 (PZKO): "AB2 Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí".

V důsledku přeložení dopravy do větší vzdálenosti od zástavby obce záměr odpovídá popisu opatření v PZKO: "odvedení tranzitní dopravy, především nákladní, jež je významným zdrojem znečištění ovzduší, z prostoru obytné zástavby do extravilánu či periferních částí měst a obcí".

Současně záměr naplňuje definici opatření "AB3 Odstraňování bodových problémů na komunikační síti", protože stávající úsek podél Chlumčan odpovídá této části popisu opatření: "chybějící propojení navazujících tahů, technicky nevyhovující části komunikací". V textu popisujícím aplikaci opatření AB3 je uvedeno: "Prioritou je zajištění dostatečných kapacit komunikací pro tranzitní dopravu vedených mimo obytnou zástavbu,...". Jedná se o aplikaci, která přesně odpovídá posuzovanému záměru.

V případě benzo(a)pyrenu dojde podle modelového výpočtu v RS studii celkově ke snížení imisních koncentrací a expozice obyvatelstva v obytných oblastech. Z hlediska benzo(a)pyrenu bude jednoznačně převažovat pozitivní imisní vliv záměru. Záměr proto naplňuje zásady PZKO (ředění dopravy a její odklánění od obytných oblastí). Návrh zmírňujících opatření je z hlediska benzo(a)pyrenu irelevantní, protože opatřením ke zmírnění negativních vlivů stávající dopravy je již samotný posuzovaný záměr.

V případě suspendovaných částic je navýšení množství emisí a imisních příspěvků způsobeno pouze zvýšením množství resuspendované prašnosti. K navýšení intenzity dopravy v řešeném území nedojde. S ohledem na rozdělení stávajícího dopravního proudu na 2 komunikace pravděpodobně imisní příspěvky ve skutečnosti spíše poklesnou.

Přesto je v dokumentaci za účelem vyšší bezpečnosti pro životní prostředí navrženo zmírňující opatření v podobě doporučení častější očisty komunikací. Toto opatření je cíleno na příčinu indikovaného zvýšení množství emisí, tj. na snížení resuspenze suspendovaných částic z povrchu vozovky. Častějším čištěním lze snížit množství resuspenze, a tedy i vyvolaných imisních příspěvků, o několik desítek %.

Jiná opatření ke snížení prašnosti, např. v podobě rozšiřování výsadeb liniové zeleně, nejsou v posuzovaném případě z hlediska technicko-ekonomické náročnosti a očekávaných imisních přínosů efektivní, proto považujeme navržené opatření ke zmírnění vlivů za dostatečná a zajišťující, že po realizaci záměru dojde ke zlepšení kvality ovzduší. Vlivy záměru na ovzduší budou při realizaci navrženého zmírňujícího opatření v souladu s Programem zvyšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04.

Komentář zpracovatelky posudku:

V této části jsou porovnány vlivy záměru a navržená opatření záměru vzhledem k požadavkům PZKO a k jeho opatřením pro zlepšení kvality ovzduší.

Tato pasáž byla do přepracované dokumentace doplněna na základě požadavku příslušného úřadu na přepracování dokumentace. Požadavek na doplnění této problematiky vychází z obdržených vyjádření k původní dokumentaci, konkrétně z vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší, ve kterém bylo požadováno, aby v souladu s PZKO u nové stavby obchvatu D7, která je v lokalitě s překročenými limity některých znečišťujících látek (mírné překročení u denní koncentrace PM10 a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, očekávané zvýšení příspěvků záměru prachových částic), byla v rámci procesu EIA navržena taková nutná opatření pro fázi provozu záměru, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem (viz vypořádání obdržených vyjádření v části V. posudku).

Zpracovatelka posudku souhlasí, že v dokumentaci navržená opatření naplňují i opatření z PZKO ke zlepšení kvality ovzduší v daném území.

Co se týče opatření na rozšíření výsadby liniové zeleně, zpracovatelé dokumentace ho nepovažují za efektivní (což je v dokumentaci podrobně a dostatečně zdůvodněno), a proto ho nenavrhují. Považují ostatní opatření za dostatečná, která zajišťují, že po realizaci záměru dojde ke zlepšení kvality ovzduší.

Zpracovatelka posudku je jiného názoru. Podle rozptylové studie může dojít po realizaci záměru ke zvýšení koncentrací PM₁₀ a PM_{2,5} (a nejvíce v RB 3551 = areál Chlumčanského mlýna) a může i nadále docházet k překračování imisních limitů v dotčeném území (v areálu Chlumčanského mlýna dojde ke zvýšení imisních koncentrací u všech sledovaných znečišťujících látek, nejen PM₁₀ a PM_{2,5}) především vlivem zvýšené resuspenze částic na komunikaci.

Podle RS dojde k málo významné zvýšení koncentrací v případě suspendovaných částic, zejména PM₁₀ (max. o cca 1,1% současné koncentrace), a také dojde k mírnému nárůstu koncentrace všech hodnocených látek v referenčním bodu č. 3551 (areál Chlumčanského mlýna v okolí č.p. 90 a č.p. 6), jako důsledek bezprostřední blízkosti navržené stopě D7. Očekávaný nárůst nejvyšších denních hodnot PM₁₀ je způsoben zahrnutím resuspenze, jejíž výpočet dle uvedené metodiky (program MEFA vycházejí z U.S.EPA AP 42) je zatížen významnou nejistotou.

Vzhledem k tomu, že nelze s větší mírou určitosti stanovit (s ohledem na nejistoty výpočtů v RS), že vlivem častějšího úklidu komunikací (doplňené opatření v dokumentaci) už nebude docházet k překročení limitů (resp. že výsledná imisní situace po realizaci záměru bude prokazatelně lepší než původní bez realizace), jeví se, že v této situaci mohou být opatření v dokumentaci ne zcela dostačující, aby zajistily žádoucí stav podle závazného opatření obecné povahy (resp. jeho přílohy č. 4), kterým byl vydán PZKO Severozápad CZ04.

Podle PZKO CZ04 dochází na území zóny CZ04 Severozápad dlouhodobě k překračování imisních limitů pro suspendované částice PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace) a benzo(a)pyren. Majoritním zdrojem suspendovaných částic PM₁₀ na území této zóny je doprava (druhým nejvýznamnějším zdrojem jsou zvláště velké a velké zdroje REZZO 1). V případě benzo(a)pyrenu jsou hlavním zdrojem znečištění v území zóny malé zdroje kategorie REZZO 3 (např. lokální vytápění domácností pevnými palivy).

Cílem PZKO CZ04 je dosáhnout na celém území zóny Severozápad splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší, aby došlo na území zóny, kde jsou imisní limity překračovány, ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší pod hodnoty imisních limitů.

Dle PZKO, přílohy č. 4 k opatření obecné povahy – podmínky a požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví – je žádoucí stav definován takto: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“

Na základě výše uvedených důvodů proto doporučuji kromě v dokumentaci doplněného opatření „...zvýšení četnosti čištění stávající stopy silnice I/7 a místních komunikací v obci Chlumčany blízkých trase stávající I/7 a navržené D7 pomocí samosběrného vozu. Vhodná frekvence čištění mimo mrazové dny je min. 1x týdně.“ ještě doplnit další opatření, které bylo sice zpracovateli dokumentace odmítnuto jako nadbytečné, ale které koresponduje s požadavky z vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší, k přepracované dokumentaci : „...Na rekultivované ploše mezi areálem Chlumčanského mlýna a novou komunikací vysázet vhodné náhradní dřeviny, které budou plnit funkci izolační zeleně. ...“. Uvedené opatření bude zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad, neboť je to další opatření, které

přispěje určitou mírou ke snížení imisní zátěže v konkrétní části dotčeného území, kde by vlivem realizace záměru došlo (podle výpočtů v RS) k jejímu zvýšení, i když nevýznamnému.

Jen drobná zcela formální poznámka: PZKO se správně nazývá Program zlepšování kvality ovzduší, nikoliv Program zvyšování kvality ovzduší.

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

Vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci je založeno na modelovém výpočtu v hlukové studii. Vliv hluku způsobený provozem hodnoceného úseku komunikace D7 byl vyhodnocen ve 12 výpočtových bodech chráněného venkovního prostoru staveb, které jsou specifikovány v HS. Výsledky hlukové studie pro stav bez a s realizací záměru v uvedených výpočtových bodech jsou shrnuty v následující tabulce.

Tabulka 23. Vypočtené celkové imisní koncentrace v obytné zástavbě.

Výp. bod č.	výška [m]	LAeq,T [dB]		LAeq,T [dB]	
		před realizací D7		po realizaci D7	
		denní doba	noční doba	denní doba	noční doba
1	4,5	56.0	49.2	53.9	47.1
2	4,0	46.9	39.6	50.0	42.2
3	4,5	48.4	41.2	49.0	41.4
4	3,0	55.5	48.8	53.1	46.7
5	3,0	50.6	43.8	53.1	46.5
6	3,0	49.9	42.9	52.4	45.3
7	3,0	50.8	43.7	50.3	43.0
8	3,0	50.4	43.2	48.5	41.2
9	3,0	39.3	32.2	43.3	36.3
10	3,0	40.3	33.3	44.7	37.7
11	3,0	38.1	29.0	44.7	35.6
12	3,0	53.4	47.1	53.6	47.2

Mapové výstupy (izofony) jsou součástí přiložené hlukové studie.

Dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, § 12, odst. 3, se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ve venkovním prostoru stanoví součtem základní hladiny hluku $LA_{eq,T} = 50$ dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo podle přílohy č. 3.

korekce: -10 dB noční doba

+10 dBokolí hlavní komunikace

Relevantním hygienickým limitem pro posuzovaný záměr je proto 60 dB pro denní a 50 dB pro noční dobu.

Na základě hlukové studie lze konstatovat, že vlivem provozu na komunikaci D7 v okolí JZ zástavby obce Chlumčany 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 ani noční době.**

Uvedené výsledky posouzení vlivu na hlukovou situaci předpokládají realizaci protihlukových opatření, která jsou součástí předloženého záměru. Jedná se o protihlukovou stěnu v km 3,049

– 3,359 vpravo a protihlukovou stěnu v km 3,141 – 3,389 vlevo. Obě stěny mají projektovanou výšku 3 m. V daném úseku komunikace D7 Chlumčany navržená protihluková opatření zaručují dodržení hygienických limitů. Navržená výška protihlukových stěn 3 m nad niveletou komunikace je dostačující.

Vliv záměru na hlukovou situaci lze hodnotit jako málo významný, přijatelný.

Záměr nebude zdrojem vibrací, které by mohly významně ovlivnit okolní stavební objekty, či pohodu obyvatelstva. Další fyzikální ani biologické charakteristiky nebudou realizací záměru ovlivněny.

Komentář zpracovatelky posudku:

Hluková studie je zpracována standardní metodikou, v souladu s legislativními a metodickými požadavky. Pro výpočty v hlukové studii byl použit standardní program HLUK+, v. 9.19 profi, jehož výsledky pro posuzované území je možno prezentovat v hodnotách imisních koncentrací hluku jak v přehledné tabulkové formě pro jednotlivé referenční body, tak i v názorných grafických mapových výstupech – izofonách hluku.

Referenční body pro výpočty v HS byly zvoleny u staveb pro bydlení (rodinné domy), které jsou nejbližší k trase budoucího obchvatu D7. Zohledněn byl i chráněný venkovní prostor staveb v obcích Chlumčany, Cítoliby a Smolnice. Nový úsek dálnice D7 je veden v souběhu se stávající silnicí I/7 a spolu tvoří jeden dopravní koridor.

Liniovým zdrojem hluku je hluk z dopravy po pozemních komunikacích. Pro výpočet byl vybrán úsek komunikace D7, který prochází v blízkosti obce Chlumčany a Cítoliby.

Pro výpočty v HS byly použity koeficienty nárůstu dopravy a průměrná denní intenzita dopravy v okolí záměru pro rok 2022, uvedené v kap. B.II.6. Do výpočtů v HS byly uvažovány i intenzity dopravy na okolních komunikacích – 3 sčítací úseky na silnici I/7, nový úsek D7, dva úseky silnice II/229 a jeden úsek silnice III/2469.

Vliv hluku způsobený provozem hodnoceného úseku komunikace D7 byl vypočten pro chráněný venkovní prostor staveb. Výpočet je proveden pro stav před realizací úseku nové dálnice D7 a pro stav po realizaci výstavby dálnice D7 pro rok 2022. Dopravní hluk z provozu byl stanoven pro stávající komunikaci I/7 a nový úsek dálnice D7 se souběžným provozem na původní I/7, úsek 4-0760 v lokalitě u obce Chlumčany v denní a noční době.

Z výsledků výpočtů, uvedených v tabulce č. 23 v dokumentaci, vyplývá, že v žádném z referenčních bodů nebude překročen stanovený hygienický limit v denní a v noční době. Navržená protihluková opatření (PHS) zaručují dodržení hygienických limitů u rodinného domu č.p. 90 (výpočtové body č. 4 a 5) a v bezprostřední blízkosti komunikace D7 v obci Chlumčany. Navržená výška PHS 3 m nad niveletou komunikace je dostačující.

Na základě výsledků v uvedené tabulce lze konstatovat, že vlivem provozu na komunikaci D7 v okolí JZ zástavby obce Chlumčany za dodržení realizace protihlukových opatření v chráněném venkovním prostoru, definovaném v souladu s § 30, odst.3) zákona č. 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 .

Jak je uvedeno v hlukové studii, na základě konzultací s krajskou hygienickou stanicí byly v průběhu zpracování této hlukové studie rovněž provedeny kontrolní výpočty pro rok 2050. Výsledky výpočtů jsou uvedeny v HS v tabulce č. 4. Na základě těchto výpočtů lze předpokládat, že při očekávaném vývoji intenzity dopravy nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z provozu na pozemních komunikacích v denní i noční době ani v roce 2050.

Ke zpracování HS nemám připomínky. Výsledky jsou prezentovány správně i v souvislosti s platnými hygienickými limity. Souhlasím s vyhodnocením v dokumentaci, že z výsledků lze shrnout, že vlivy záměru na hlukovou situaci budou málo významné a celkově přijatelné.

Také souhlasím, že záměr nebude zdrojem vibrací, které by mohly významně ovlivnit okolní stavební objekty, či pohodu obyvatelstva

Relevantní opatření týkající se hlukové zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad.

V hlukové studii ani v dokumentaci není podrobněji vyhodnocen vliv hluku při výstavbě. Pro tento výpočet by bylo třeba znát řadu údajů a informací o období výstavby, které v současné době nejsou známy. Jedná se např. o údaje o trasách staveništní dopravy materiálů, harmonogram stavby s uvedením doby trvání hlavních fází výstavby (např. demolice, zemní práce, hrubá stavba atd.), nasazení stavebních mechanismů v jednotlivých fázích výstavby a jejich hlukové parametry, míra jejich využití během pracovní doby, trvání pracovní doby a další.

Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění NV č. 217/2016 Sb., se hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,s}$ stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanovenému podle odstavce 3 přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro dobu 6,00-7,00 hod se uplatní korekce +10 dB, pro dobu 7,00-21,00 korekce +15 dB, pro dobu 21,00-22,00 hod korekce +10 dB a v noční době 22,00-6,00 hod korekce +5 dB. Výsledné limity hluku ze stavební činnosti pak jsou následující:

- v době 6,00 – 7,00 hod 70 dB
- v době 7,00 – 21,00 hod 75 dB
- v době 21,00 – 22,00 hod 70 dB
- v době 22,00 – 6,00 hod 55 dB .

Jelikož se jedná o standardní silniční komunikaci, obvyklé postupy stavby i emise hluku při výstavbě jsou známé, proto je obvykle celkem bezproblémové dodržet stanovené limity hluku při výstavbě realizací a dodržováním obvyklých a standardních protihlukových opatření. Výpočty hlukové zátěže pro období výstavby nejsou nezbytné, absence těchto výpočtů proto není významná pro vyhodnocení vlivů. Opatření pro minimalizaci vlivů v období výstavby uvedené v kapitole D.IV jsou z tohoto pohledu dostatečná.

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

V kapitole jsou zhodnoceny různé kontaminující látky, které mohou kontaminovat povrchové i podzemní vody při výstavbě i provozu záměru. Jsou popsána opatření a postupy, které této kontaminaci zabrání, případně ji dostatečně omezí. Je popsán i způsob likvidace kontaminovaných i nekontaminovaných vod.

Je konstatováno, že se záměr nenachází v žádném chráněném území z hlediska vod (CHOPAV, CHPVZ atd., ani v záplavovém území Q100). Na základě hydrogeologických průzkumů je vyhodnoceno i případné ovlivnění záměru přítokem podzemních vod – toto riziko nehrozí, nebo riziko ovlivnění studní v území posuzovaným záměrem – ani toto ovlivnění se nejeví reálným.

Z uvedených vyhodnocení vyplývá, že vliv záměru na vydatnost a kvalitu podzemních vod a vodních zdrojů a na kvalitu povrchových vod bude málo významný až nulový. Pro případ neočekávaných havarijních úniků škodlivých látek může být riziko ovlivnění studní č. 1 a 7, z toho důvodu je pro ně navržen monitoring kvality podzemní vody.

Komentář zpracovatelky posudku:

Problematika vyhodnocení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody je v dokumentaci zpracována a řešena dostatečně přehledně a úplně, zpracovatelé vycházeli z projektového řešení stavby, z provedených HG průzkumů i hydrologických údajů o dotčeném území.

Hodnocení výsledné významnosti vlivu je provedeno správně, jeho vyhodnocení je dostatečně odůvodněno.

K vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody nemám připomínky.

D.I.5. Vlivy na půdu

Podrobně jsou zábery půd (ZPF i PUPFL) vyhodnoceny v kap. B.II.1, kde jsou přehledné tabulky záborů dle kultury, bonity půdy, tříd ochrany, katastrálních území a pod. Zásadní údaje o vynětí půd ze ZPF jsou uvedeny i zde.

V další části se text zabývá problematikou skrývky ornice a dalších zúrodnitelných horizontů, vzhledem k tomu, že k této problematice byly obdrženy připomínky ve vyjádření dotčených úřadů. V návaznosti na to je popsáno nakládání se skrývkami.

Z vyhodnocení plyne, že záměr bude mít na lesy málo významný negativní vliv.

Vzhledem k plánovanému provedení skrývky a následnému využití humózní hlíny lze vliv záměru na půdy hodnotit jako málo významný negativní.

Poslední část kapitoly je věnována kontaminaci půd. Jsou uvedeny zdroje kontaminace a její důsledky. Z vyhodnocení kontaminace i v dřívějších relevantních kapitolách vyplývá, že výstavba i provoz záměru bude mít na kontaminaci půd v bezprostředním okolí záměru negativní vliv, který lze hodnotit jako málo významný, běžný pro daný typ záměru.

Komentář zpracovatelky posudku:

Problematika záborů půd i kontaminace půd je v dokumentaci (v této i v jiných relevantních kapitolách) zpracována i vyhodnocena podrobně, pečlivě a správně.

Na základě připomínek z vyjádření dotčených úřadů byla v přepracované dokumentaci přehodnocena hloubka skrývek ornice i hlubších humózních horizontů a byla navržena skrývka v celém rozsahu humózních horizontů. V návaznosti na to bylo přepočítáno množství a objem skrývek i bilance zemních prací. Tyto přepočtené údaje si zpracovatelka posudku vyžádala jako doplňující údaje od zpracovatele dokumentace. Pro úplnost je zde uvádím:

K navrhované mocnosti skrývky ornice a humózních vrstev v trase obchvatu byla uplatněna připomínka ve vyjádření MŽP, odboru obecné ochrany přírody a krajiny, s požadavkem na skrývku v celkové mocnosti zjištěných humózních vrstev a doplnění předběžného objemu skrývaných kulturních vrstev půdy, případně i hlubších zúrodnění schopných zemin. Uvedený požadavek na maximální skrývku považuje zpracovatelka posudku za správný z hlediska ochrany ZPF, a to zejména těch nejkvalitnějších půd, protože z údajů v dokumentaci o trvalých zábořech ZPF podle BPEJ a tříd ochrany vyplývá, že 70,48 % záborů spadá do I. a II. třídy ochrany ZPF. Rovněž dočasná vynětí ZPF tvoří ze 74,42 % záboř v I. a II. třídě ochrany ZPF. Tuto půdu lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu (§ 4 odst. 3 zák. č. 334/1992 Sb.), což lze v případě posuzovaného záměru dostavby a zkapacitnění chybějícího úseku D7 předpokládat. Na základě uvedené připomínky si zpracovatelka posudku vyžádala od oznamovatele (resp. od zpracovatele dokumentace) doplňující údaje dle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., týkající se bilance skrývky ornice včetně všech humózních vrstev.

Podle poskytnutých údajů činí objem orniční vrstvy 121 000 m³, celkový objem humózních vrstev je 171 000 m³. Hodnoty původního výpočtu celkového množství výkopových zemin

(bilance uvedená v dokumentaci v kap. B.III.5) se při skrývce celé humózní vrstvy sníží o cca 50 000 m³, tedy z původních 776 229 m³ na přibližně 725 000 m³. Pro násypy se počítá s celkovým objemem 526 384 m³ zeminy. Při stavbě záměru tedy bude přebytek zemin o objemu cca 198 616 m³.

Na základě údajů o nakládání se skrývkami a jejich deponiemi a vzhledem k poměrně krátkému času výstavby nepředpokládám významné znehodnocení skryté ornice a dalších humózních horizontů.

Po doplnění těchto informací považuji vyhodnocení vlivů na půdu v dokumentaci za dostatečné, odůvodněné a správné a k této problematice nemám další připomínky.

D.I.6 Vlivy na přírodní zdroje

V okolí do 2 km od posuzovaného záměru se nenachází žádné výhradní ložisko ani chráněné ložiskové území.

Vlivy na lesní a zemědělskou půdu jsou hodnoceny v předchozí kapitole D.I.5.

Vlivy na ekosystémy (lesní, vodní, aj.) jsou hodnoceny v kapitole D.I.7.

V následující tabulce je uvedeno hodnocení vlivů podle rozdělení popisu přírodních zdrojů ve Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025 (MŽP, 2016), viz priorita 3: Šetrné využívání přírodních zdrojů. Uveden je komentář k základním tlakům a hrozbám, relevantním k posuzovanému záměru, definovaným ve strategii ve vztahu k vybraným ekosystémům.

Komentář zpracovatelky posudku:

V kapitole jsou vyhodnoceny jednak vlivy na vlastní přírodní zdroje, jednak jsou na základě požadavků příslušného úřadu (MŽP OVSS IV) na dopracování dokumentace vyhodnoceny vlivy na přírodní zdroje z pohledu Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025, a to podle priority č. 3 – Šetrné využívání přírodních zdrojů. Vyhodnoceny jsou předpokládané hrozby a tlaky na tyto přírodní zdroje a především způsoby, jak jim lze různými opatřeními čelit.

V tabulce jsou podrobně a přehledně vyhodnoceny následující přírodní zdroje:

- zemědělská krajina
- lesní ekosystémy
- vodní ekosystémy
- půda a nerostné bohatství
- zachování a obnova ekosystémů.

Na základě vyhodnocení všech identifikovaných vlivů záměru dospěli zpracovatelé dokumentace k závěru, že většinou záměr bude mít jen malý a nevýznamný vliv na posuzované přírodní zdroje, popř. žádný vliv.

S tímto vyhodnocením souhlasím, vyhodnocení vychází z údajů a z dílčích hodnocení provedených již v předešlých relevantních kapitolách dokumentace nebo z podrobných vyhodnocení v přílohových studiích a průzkumech. Tyto pokládám za plně odůvodněné.

D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)

Přehled zaznamenaných biotopů, chráněných a ohrožených druhů živočichů a rostlin je uveden v kapitole C.II.6. Níže uvádíme předpokládané vlivy při výstavbě a provozu záměru na jednotlivé skupiny organismů.

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 tři druhy zařazené do Červeného seznamu cévnatých rostlin České republiky (Grulich 2012) – hlaváček letní – C3, mahalebka obecná pravá – C4b, prvosenka jarní – C4a. Kompletní přehled zaznamenaných druhů rostlin je uveden v Příloze č. 1.

Realizací stavby dojde k likvidaci několika segmentů biotopu K3 – vysoké mezofilní křoviny, dojde však také ke vzniku zářezů a násypů, které budou diverzifikovat prostředí zemědělských kultur a lokálně dojde ke zvýšení biologické rozmanitosti.

Vliv na přírodní biotopy a cévnaté rostliny lze hodnotit jako málo významný negativní až neutrální.

Fauna

V rámci fauny byly hodnoceny následující skupiny živočichů: hmyz, obojživelníci, plazi, ptáci, savci (zejména chráněné druhy – letouni, vydra říční, veverka obecná).

Hmyz

Posuzovaná stavba je situována z převážné části na pole nebo na biologicky méně hodnotné biotopy. Zjištěné druhové spektrum hmyzu na těchto místech je dle očekávání relativně chudé. Druhy, které zde byly zaznamenány, jsou převážně běžné druhy bez větší biotopové vazby, často se jedná o migranty.

Biologicky cennější je část valů stávající silnice I/7, jde o úsek v délce cca 300 m západně od Smolnického potoka. Zde jsou mozaikovitě zastoupeny různou měrou degradované výhřevné trávníky s velkým podílem dřevin. V těchto místech bylo zjištěno několik vzácnějších, teplomilných druhů hmyzu. Podobně hodnotné jsou i nivy Cítolibského a Smolnického potoka, kde bylo zjištěno několik vzácnějších vlhkomilných organismů.

Celkově lze ale říci, že oblast nehostí významnější chráněné nebo ohrožené druhy hmyzu, a že **vliv na hmyz bude málo významný negativní až neutrální.**

Obojživelníci

V rámci stavby bude docházet k přímé likvidaci stávajících biotopů, zejména v území západně a jihozápadně od Chlumčan.

Dále může docházet k usmrcování jedinců v rámci stavby. Pravděpodobně nejzávažněji 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 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). Jako „pasti“ na obojživelníky mohou sloužit i různé skládky materiálu apod., které mohou jednotliví jedinci využívat jako úkryty.

Nová komunikace bude představovat migrační bariéru.

Pozitivně se může projevit zbudování dvou nových retenčních nádrží – budou-li splňovat biotopové nároky obojživelníků. Z hlediska druhové rozmanitosti obojživelníků se může jednat o zásadní biotopy v zájmovém území.

Vliv záměru na obojživelníky bude málo významný negativní až neutrální.

Plazi

Přímá likvidace a negativní ovlivnění významných částí stávajících biotopů v daném případě se týká území v km 0,0 – 0,7 a v km 3,3 – 3,8 hodnoceného úseku a pak i celého území západně a jihozápadně od Chlumčan, kde lze předpokládat likvidaci biotopů v linii stavby. Ve zbylé části trasy by k významnějším kolizím se stávajícími biotopy plazů vzhledem k charakteru území dojít nemělo.

Nová komunikace bude představovat migrační bariéru.

Pokud budou násypy (popř. zářezy) budoucí komunikace zbudovány a dále udržovány s ohledem na místní druhy plazů, a pokud budou akceptována i další níže uvedená doporučení, lze předpokládat, že by významná část komunikace (jejích násypů a zářezů) mohla v budoucnosti představovat vhodné stanoviště pro většinu místních druhů plazů, čímž dojde k udržení druhové rozmanitosti.

Vliv záměru na plazy bude málo významný negativní až neutrální.

Ptáci

Realizaci záměru dojde k plošnému úbytku biotopů, který ovšem v tomto případě nebude významný. Ptáci budou dále rušeni během výstavby i provozu silnice, dojde k nárůstu vizuálního i akustického rušení v okolí. Vzroste také riziko přímé mortality – během výstavby i provozu budou ptáci ohroženi přímými střety s projíždějícími vozidly nebo stavebními mechanismy.

Plánované vegetační úpravy mohou naopak zvýšit potravní nabídku a vytvořit hnízdní biotopy v území a mít tak částečně pozitivní vliv, a to i na druhovou diverzitu.

Vliv záměru na ptáky bude málo významný negativní až neutrální.

Savci

Letouni

Co se týká většiny prostoru plánovaného pro výstavbu silnice D7 v úseku Chlumčany zkapacitnění obchvatu, tedy biotopu pole (asi 92% plochy), je vliv výstavby na netopýry zcela zanedbatelný, neb jak se ukázalo tento biotop je pro ně nezajímavý.

*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.***

Nejvýznamnějším biotopem pro netopýry je vodní tok Smolnického potoka, který je jednak významným lovištěm, ale též i migračním koridorem, a to hlavně jako cesta z denního úkrytu na loviště. Tento lineární prvek v krajině je pro netopýry naprosto zásadní a je nutné ho zachovat co nejméně ovlivněný.

Vydra říční

*Jako jediný negativní faktor, který by mohl ovlivnit místní populaci vydry přímo v místě stavby, je nevhodně konstruovaný propustek na stávající silnici I/7 přes Cítolibský potok. Vzhledem k tomu, že je propustek součástí migrační trasy mezi Cítolibským potokem a rybníky Žabinec a Nový, je v tomto případě vydra nucena migrovat přes silnici. Díky vysoké hustotě provozu je lokalita **riziková a vydra je zde silně ohrožena.***

Veverka obecná

Výstavba hodnoceného úseku dálnice D7 nebude mít na tento druh obývajících převážně porosty vzrostlých stromů v údolí Smolnického potoka západně od stávající komunikace I/7 významný

negativní vliv. Do jisté míry může být druh dotčen při výstavbě mostu SO205 přes údolí, kdy budou s největší pravděpodobností káceny vrostlé stromy v místě stavby.

Vliv záměru na savce bude málo významný negativní až neutrální.

Celkově lze konstatovat, že vliv záměru na faunu v území bude málo významný negativní až neutrální.

Komentář zpracovatelky posudku:

Podrobné výsledky fundovaného biologického průzkumu a vyhodnocení vlivů na přírodní prvky je podrobně uvedeno a vyhodnoceno v příloze č. 1 – Biologický průzkum. Zde jsou uváděny jen souhrnné výsledky a závěry.

Biologická rozmanitost v dotčeném území je dána především druhovou a ekosystémovou diverzitou. Z toho důvodu je v provedených biologických průzkumech maximální pozornost věnována zastoupení druhů rostlin a živočichů v dotčeném území a zastoupením jejich biotopů.

Vzhledem k podrobnému a odborně fundovanému a nadstandardnímu biologickému průzkumu a vyhodnocení jeho výsledků pokládám za zbytečné zde uvádět nějaký rozsáhlý komentář. Z vyhodnocení vyplývá, že vlivy záměru na faunu a flóru v dotčeném území budou málo významné negativní až neutrální, případně nulové. Na základě všech předložených údajů a skutečností v dokumentaci a v biologickém průzkumu s takovým hodnocením souhlasím a k této problematice nemám připomínky.

Migrace

Zcela zásadní pro pohyb a šíření bioty v území ovlivněném posuzovaným záměrem je údolí Smolnického potoka a vlastní tok Smolnického potoka. Pohyb podél tohoto liniového prvku bude zajištěn objektem SO 205 se světlou výškou 15 až 17 m a délkou přemostění 162 m, který bude celé údolí přemostovat. Společně s vhodnou úpravou koryta a okolí Smolnického potoka, bude zajištěn volný pohyb všem živočichům a rostlinám vyskytujícím se v daném území.

Druhý významný migrační koridor, zejména pro obratlovce, je podél Cítolibského potoka. Ten bude přemostěn malým mostem SO 207, který bude s jistým omezením sloužit jako migrační objekt pro většinu obratlovců žijících v dané lokalitě.

Prostupnost komunikace, zejména pro obratlovce, bude kromě výše uvedených mostů zajištěna dvěma propustky a dalšími 6 mosty více či méně vhodnými jako migrační objekty (více viz kap. C.II.6. Instalací oplocení v celé délce komunikace se sice zvýší dělicí účinek, sníží se však mortalita živočichů a zvýší se bezpečnost řidičů, čímž patrně dojde, z tohoto hlediska, ke zlepšení stavu proti současnosti.

Hodnocený úsek komunikace „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ kříží v km 1,2 dálkový migrační koridor pro velké savce. Prostupnost koridoru bude zachována.

*Z výše uvedeného lze konstatovat, že prostupnost dálnice pro volně žijící živočichy vyskytující se v daném území je dostatečně zajištěna a vliv záměru na pohyb živočichů v území je **málo významný negativní.***

Další přírodní prvky – zvláště chráněná území (ZCHÚ), NATURA 2000, přírodní parky, ÚSES, významné krajinné prvky, památné stromy

Nulový vliv záměru lze konstatovat na ZCHÚ, přírodní parky a památné stromy, na lokality NATURA 2000 lze vyloučit významný vliv na základě stanoviska KÚ Ústeckého kraje.

Stavba hodnoceného úseku D7 kříží nadregionální biokoridory K21 a K 203, z lokálních biokoridorů kříží stavba biokoridory LBK 40 podél Cítolibského potoka, LBK 34 podél

Smolnického potoka, LBK 41 vedoucí paralelně s nadregionálním biokoridorem K203. Trasa je vedena mimo biocentra.

Biokoridory K21 a LBK40 jsou převedeny mostem SO207 (šířka 8 m), biokoridor LBK34 je převeden mostem SO205 (šířka 162 m), K203 je převeden mostem SO202 (šířka 8 m). Převedení biokoridoru LBK41 není zajištěno. Biokoridor je však nefunkční k založení, pouze územně vymezen, z větší části vede v trase K203.

Vliv záměru na ÚSES lze hodnotit jako málo významný negativní.

Stavba bude zasahovat do následujících VKP dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb.:

- lesní porosty (větrolam) v km 0,48. V porostu dominuje jasan ztepilý, příměs tvoří javor mleč, dub letní, v podrostu ptáci zob obecný, pámelník bílý a růže šípková;
- Smolnický potok, niva toku včetně lesního porostu na jihovýchodním svahu údolí;
- Cítolibský potok, regulovaná vodoteč s přímým zpevněným korytem s minimální doprovodnou vegetací.

Vliv záměru na VKP lze hodnotit jako málo významný negativní.

Komentář zpracovatelky posudku:

I k této části dokumentace lze konstatovat obdobně jako výše:

Vzhledem k podrobnému a odborně fundovanému a nadstandardnímu biologickému průzkumu a vyhodnocení jeho výsledků pokládám za zbytečné zde uvádět nějaký rozsáhlý komentář. Z vyhodnocení vyplývá, že vlivy záměru na ostatní jmenované a hodnocené přírodní prvky v dotčeném území budou málo významné negativní až neutrální, případně nulové. Na základě všech předložených údajů a skutečností v dokumentaci a v biologickém průzkumu s takovým hodnocením souhlasím a k této problematice nemám připomínky.

Hodnocení vlivu na biologickou rozmanitost ve vztahu k relevantním cílům Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020 a Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025

Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020 byla přijata na desetileté období v roce 2011. Strategie rozvíjí šest vzájemně propojených cílů, které se zaměřují na hlavní příčiny úbytku biologické rozmanitosti a usilují o snížení hlavních tlaků na přírodu a ekosystémové služby v EU. Každý cíl se promítá do souboru časově propojených akcí a dalších doprovodných opatření. Tyto cíle (cíl 1 Naplnit směrnici o ptácích a směrnici o stanovištích, cíl 2 Zachovat a obnovit ekosystémy a jejich služby, cíl 3 Zvýšit podíl zemědělství a lesnictví na udržení a posílení biologické rozmanitosti, cíl 4 Zajistit udržitelné využívání rybolovných zdrojů, cíl 5 Boj proti nepůvodním invazním druhům, cíl 6 Odvrácení úbytku celosvětové biologické rozmanitosti) jsou ale velmi široce definované, jsou vztažené k celému prostoru Evropské Unie (světa) a ve vztahu k záměru nejsou relevantní.

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 vymezuje čtyři základní prioritní oblasti:

1. Společnost uznávající hodnotu přírodních zdrojů – začlenění ochrany biodiverzity do veřejného i soukromého sektoru.
2. Dlouhodobě prosperující biodiverzita a ochrana přírodních procesů – dostatečné zajištění ochrany vybraných složek biodiverzity na všech úrovních.
3. Šetrné využívání přírodních zdrojů – zlepšení postupů v oblasti hospodaření.
4. Zajištění aktuálních a relevantních informací.

Z nich je v přehledné a systematické tabulce hodnocena priorita č. 2 a její následující definované cíle (2.1 až 2.5) z hlediska možných tlaků a hrozeb:

- 2.1 Genetická rozmanitost
- 2.2 Druhy
- 2.3 Invazní nepůvodní druhy (IAS)
- 2.4 Přírodní stanoviště
- 2.5 Krajina

Z tabulky vyplývá, že záměr z větší části nebude těmito tlaky a hrozbami ovlivněn, protože jsou buď k záměru nerelevantní, nebo jsou zabudovány v technickém řešení záměru a jeho umístění, z menší části by uvedené cíle mohly být ovlivněny, ale převážně jen mírně nebo nevýznamně.

Pro ochranu genetické diverzity je zcela zásadní zachování prostupnosti krajiny pro pohyb volně žijících živočichů. V rámci záměru je umístěno dostatečné množství migračních objektů jak pro velké savce, tak pro drobné živočichy. Veškeré vodní toky jsou dostatečným způsobem převedeny.

Vliv na druhy živočichů a rostliny vyskytující se v zájmovém území je podrobně komentován v kap. D.I.7. Vlivem záměru je velmi nepravděpodobné negativní ovlivnění klíčových druhů pro zachování biologické rozmanitosti v území.

Komentář zpracovatelky posudku:

Tato kapitola byla v přepracované dokumentaci doplněna na základě požadavků příslušného úřadu (MŽP OVSS IV) na dopracování dokumentace, neboť požadavek vychází z nového znění zákona č. 100/2001 Sb., ve znění zák. č. 326/2017 Sb., podle kterého je nutno do dokumentace tyto údaje a vyhodnocení doplnit již ode dne účinnosti této novely zákona.

Vláda České republiky schválila dne 9. března 2016 svým usnesením Strategii ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 (Strategie). Jde o dokument, který má být podle článku 6 Úmluvy o biologické rozmanitosti (Úmluva, Rio de Janeiro, 1992) hlavním strategickým materiálem ochrany biologické rozmanitosti každé smluvní strany Úmluvy. Úmluva je celosvětově hodnocena jako klíčový dokument v ochraně biologické rozmanitosti na všech třech úrovních (genová, druhová a ekosystémová).

Zpracovatelé dokumentace správně vybrali a vyhodnotily ty priority a cíle Strategie, které mají vztah k posuzovanému záměru a k charakteru dotčeného území. U cílů a jevů, které by v rámci biodiverzity mohly být záměrem nepříznivě ovlivněny, je nutné navrhnout dostatek účinných zmírňujících opatření, která by případné nepříznivé vlivy vyloučila nebo minimalizovala. Z provedeného vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost dle cílů Strategie vyplývá, že záměr většinou nebude mít negativní vlivy na biodiverzitu, pouze v některých případech může mít málo významný nebo lokální nepříznivý vliv. V některých ukazatelích může mít záměr i pozitivní vlivy na biodiverzitu.

Na základě všech předložených údajů a skutečností v dokumentaci a v biologickém průzkumu s takovým hodnocením souhlasím a k této problematice nemám připomínky. Tato část dokumentace plně splňuje požadavky na dopracování dokumentace v oblasti vlivů na biodiverzitu podle příslušné legislativy.

D.I.8. Vliv na krajinu a její ekologické funkce

Krajinný ráz

V dotčeném krajinném prostoru lze zaznamenat řadu pozitivních znaků prostorové, kulturně-historické a přírodní charakteristiky. Ty lze však v regionálním až nadregionálním měřítku vnímat jako běžné a málo významné.

Dálnice D7 vzhledem k souběžnému vedení stávající silnice I/7 nepředstavuje v krajině nový prvek. Mostní objekt přes nivu Smolnického potoka kopíruje uspořádání stávajícího objektu na silnici I/7. Nová linie zesílí působení linie současné a společně pak v krajině vytvoří výrazný liniový dopravní koridor. Stavbu však nelze chápat jako nové významné narušení měřítka a prostorových vztahů krajiny. Stavba bude představovat zásah zejména do znaků přírodních charakteristik (VKP, ÚSES), realizací stavby nebudou dotčeny žádné kulturní a přírodní dominanty oblasti.

Pro minimalizaci negativních důsledků stavby na ráz okolní krajiny budou využity vegetační úpravy silničního tělesa a navazující výsadby, které budou respektovat charakter vegetace v dotčeném území. Kácení dřevin bude provedeno mimo vegetační období.

Vzhledem k vyjmenovaným faktům lze konstatovat, že vliv záměru na krajinný ráz bude negativní málo významný, 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 k výraznému zmenšení žádného polygonu. Záměr bude mít na fragmentaci krajiny neutrální vliv.

Komentář zpracovatelky posudku:

Hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz vychází jednak z charakteristik a znaků krajinného rázu v dotčeném území i v širším okolí, které byly uvedeny v části C dokumentace, a jednak z technického řešení záměru a jeho souvislostí v území, které je popsáno v části B dokumentace. Pro krajinný ráz dotčeného území jsou charakteristické pouze některé přírodní a kulturně historické znaky, které jsou většinou soustředěny do údolí Smolnického potoka, vršků Malý a Blšanský Chlum a rokle Vlčího potoka.

Z vyhodnocení v dokumentaci vyplývá, že vliv záměru na krajinný ráz bude negativní málo významný, patrný pouze v blízkém okolí stavby. S provedeným vyhodnocením souhlasím a nemám k němu připomínky. Podrobné samostatné vyhodnocení vlivů na krajinný ráz podle některé z používaných metodik (např. Hodnocení krajinného rázu představované Doc. Ing. arch. I. Vorlem, Csc. nebo Hodnocení krajinného rázu představované Doc. Ing. arch. J. Löwem) nepovažuji za potřebné. Vlivy na krajinný ráz (vzhledem k již stávající silnici I/7 v území) jsou v porovnání s jinými vlivy záměru spíše marginální.

Problematika fragmentace krajiny byla charakterizována v dokumentaci již v kapitole C.II.5. Vzhledem k souběhu nového obchvatu D7 s již stávající silnicí I/7 v dotčeném území (a jejím dalším ponecháním v provozu jako silnice nižší kategorie), která již způsobila v území dřívější fragmentaci území, pokládám za správné zde uvedené vyhodnocení vlivu na fragmentaci jako neutrální a nemám k němu připomínky.

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Trasa hodnoceného úseku dálnice D7 je vedena mimo zastavěná území obcí a vyhýbá se tak souvislé zástavbě.

Demolice obytných objektů nejsou v rámci výstavby nutné. V rámci stavby budou pouze odstraněny silniční objekty ve správě ŘSD ČR bránící stavbě. Bourání stávajících komunikací je obsahem stavebních objektů řady 100, zejména SO 101.

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

Jelikož se v zástavbě okolních obcí očekává snížení imisních příspěvků a imisních koncentrací oproti stávajícímu dopravnímu řešení, chemické látky z provozu nebudou ovlivňovat stavby kulturních památek a obytných domů více, než je tomu v současné době.

Plánovanou trasou komunikace nejsou ohroženy žádné známé archeologické lokality.

Záměr bude mít na hmotný majetek a kulturní památky nulový vliv.

Komentář zpracovatelky posudku:

S vyhodnocením vlivů záměru obchvatu D7 na hmotný majetek i kulturní dědictví a další aspekty lze souhlasit, nemám připomínky.

D.II. Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

V této části jsou charakterizována následující rizika včetně popisu opatření, jak lze těmto rizikům předcházet nebo je vyloučit. Rizika jsou uvedena jak pro období výstavby, tak i pro období provozu. Uvažována jsou provozní rizika záměru (výstavba a vlastní provoz), rizika spojená s klimatem, sesuvy, poddolovaná území, seismické aktivity.

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 staveniště. 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.*
- 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). Projekt počítá s 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.*

Rizika spojená s klimatem

V souvislosti s klimatickými riziky byly posouzeny případné povodně, přívalové deště, silný vítr, bouřkové jevy, sněhové jevy, námrazové jevy, vysoké teploty, sucho a požáry. Je vyhodnocen případný výskyt těchto jevů v dotčeném území, zda se dostávají do střetu

s posuzovaným záměrem a jakým způsobem je zabezpečeno, že jsou případná rizika eliminována nebo minimalizována. Z vyhodnocení všech rizik vyplývá, že klimatická rizika budou při řádné údržbě málo významná.

Sesuvy, poddolovaná území, seismické aktivity

Nejbližší potenciální sesuv se nachází ve vzdálenosti cca 700 m od navrhované silnice. Předpokládá se tedy, že sesuvy nebudou negativně ovlivňovat stabilitu konstrukce záměru a zároveň, že záměr bude mít nulový vliv na vznik sesuvů v území, záměr a poddolované území (ve vzdálenosti 600 m) na sebe budou mít vzájemný nulový vliv. Rovněž tak u seismické aktivity lze předpokládat nulový vliv.

Komentář zpracovatelky posudku:

Záměr zkapacitnění obchvatu D7 je běžnou dopravní stavbou v poměrně nekomplikovaném území, u níž se dá předpokládat víceméně standardní technické řešení i standardní provoz, které s sebou nesou obvyklá a dobře známá a předvídatelná rizika jako u obdobných staveb tohoto charakteru. Rovněž postupy pro zvládnutí a eliminaci rizik těchto staveb jsou obvykle standardní záležitostí. Při stavbě a provozu záměru se nepředpokládají významná nebo neobvyklá rizika.

Rizika spojená s klimatem jsou identifikována z hlediska všech v úvahu připadajících jevů a při zajištění odpovídající kontroly a údržby budou identifikovaná rizika velmi malá nebo málo významná.

Rizika z hlediska geologických poměrů dotčeného území jsou vyhodnocena jako nulová, což vzhledem k jejich míře výskytu nebo vzdálenosti odpovídá skutečnosti.

Z hlediska identifikace a vyhodnocení rizik je kapitola zpracována dostatečně a s uvedenými závěry souhlasím.

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

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 dopravního koridoru, ale pouze o přeložení a 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. přivaděčích 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 bude málo významný až neutrální.***

*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 28 je uvedeno přehledné souhrnné hodnocení vlivů na jednotlivé složky ŽP a jejich podkategorie. Hodnocení je provedeno podle pětibodové stupnice:

Hodnocení:

- +2 významný pozitivní vliv
- +1 málo významný pozitivní vliv
- 0 neutrální nebo nulový vliv
- 1 málo významný negativní vliv
- 2 významný negativní vliv

Celkem je hodnoceno 31 podkategorií.

Komentář zpracovatelky posudku:

Komplexní charakteristika vlivů záměru z hlediska jejich velikosti a významnosti vychází z podrobného vyhodnocení jednotlivých vlivů podle jednotlivých složek životního prostředí, provedených v předchozích částech D1 a D2 dokumentace.

Celkem je hodnoceno 31 podkategorií složek ŽP. Z toho je 9 podkategorií hodnoceno jako málo významný negativní vliv, 2 podkategorie jako málo významný negativní až neutrální nebo nulový stav, 2 podkategorie jako málo významný mírně pozitivní vliv a zbylých 18 podkategorií jako neutrální nebo nulový stav, který ve vyhodnocení převažuje. Tyto jednotlivé podkategorie vlivů však nejsou zcela souměřitelné, některé jsou pro posuzovaný záměr významné a rozhodující (např. ovzduší, hluk, vlivy na zdraví, vlivy na biotu), jiné jsou spíše okrajové (dobývací prostory a CHLÚ, přírodní park, krajinný ráz a pod.). Je to vlastně stručné shrnutí předešlých podrobně vyhodnocených vlivů v dokumentaci. Pro posouzení přijatelnosti záměru jsou rozhodující ty nevýznamnější vlivy.

Na základě vyhodnocení dílčích vlivů v dokumentaci pokládám výše uvedené souhrnné hodnocení složek ŽP a jejich podkategorií za správné, podložené fakty a dostatečně odůvodněné. Závěry z toho vyplývající jsou správné.

D.IV. Charakteristika a předpokládaný účinek navrhovaných opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a popis kompenzací, pokud jsou vzhledem k záměru možné, popřípadě opatření k monitorování možných negativních vlivů na životní prostředí, které se vztahují k fázi výstavby a provozu záměru, včetně opatření týkajících se připravenosti na mimořádné situace podle kapitoly II a reakcí na ně

Vzhledem k tomu, že se jedná o projekt v pokročilé fázi projektové přípravy, je řada opatření již součástí projektu a jsou uvedena v kapitole B.I.6.. V této kapitole jsou tedy uváděna navržená opatření nad rámec projektové dokumentace (popř. odkazy na opatření, se kterými se v projektu počítá) a nad rámec platné legislativy, která povedou k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí.

V dokumentaci jsou navržena preventivní, zmírňující, eliminační nebo kompenzační opatření, které vycházejí z provedeného vyhodnocení vlivů záměru. Navržená opatření jsou přehledně rozdělena na několik částí podle jednotlivých složek životního prostředí, vztahují se k období přípravy, výstavby i provozu záměru. Jedná se o opatření pro složky :

- období přípravy a výstavby záměru
- ovzduší, hluk a obyvatelstvo
- podzemní a povrchové vody
- půda

- odpady
- flóra, fauna, ekosystémy
- dále opatření pro jednotlivé stavební objekty, např. oplocení, úprava propustku, úprava mostu přes biokoridor a další
- návrh monitoringu

Komentář zpracovatelky posudku:

V dokumentaci navržená opatření pokládám za správná, dostupná a realizovatelná.

Vlastní posouzení navržených opatření je zařazeno v části V. posudku. Navržená opatření byla případně upravena nebo doplněna a zařazena jako podmínky do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů a důkazů pro zjištění a hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí

Pro vypracování dokumentace byl k dispozici dostatek dat s požadovanou vypovídací schopností. Řešitelský tým měl pro její vypracování dostatek zkušeností získaných při posuzování obdobných záměrů. V případě hodnocení potenciálně nejvýznamnějších vlivů záměru na životní prostředí byly pro detailní posouzení vypracovány odborné studie, které jsou součástí přílohové části Dokumentace:

Příloha 1 Biologický průzkum

Příloha 2 Rozptylová studie

Příloha 3 Hluková studie

Příloha 4 Posouzení vlivů na veřejné zdraví

V rámci projektové přípravy záměru byly dále zpracovány studie, které byly rovněž použity jako odborný podklad při hodnocení vlivů. Jejich výčet je uveden v kapitole Literatura a podkladové materiály.

Kapitola dále uvádí, jakými metodami byla zpracovávána dokumentace i její odborné přílohy – studie a průzkumy, případně další studie a podklady, jejichž seznam je uveden na konci dokumentace. Rovněž uvádí, jakými metodami byly získávány další údaje pro vyhodnocení vlivů. Dále je stručně uvedeno, jakými metodami byly zpracovány odborné studie. Podrobný popis metod použitých ve studiích, vstupní údaje a předpoklady a další jsou pak uvedeny přímo v těchto studiích.

Komentář zpracovatelky posudku:

K uvedené charakteristice metod prognózování nemám připomínky, byly použity obvyklé postupy a metody pro vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky ŽP, které dávají objektivní výsledky.

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

V kapitole jsou komentovány obtíže a nejistoty při predikci dopravních intenzit a nárůstu dopravy ve výhledovém roce nebo období, nejistoty při realizaci plánovaných opatření v rámci relevantních koncepčních materiálů a strategií, nejistoty při obměně vozového parku v ČR a z toho plynoucí obtíže a pod.

Dále jsou shrnuty nejistoty rozptylové studie, hlukové studie a biologického průzkumu.

Komentář zpracovatelky posudku:

Zpracování kapitoly je odpovídající požadavkům přílohy č. 4 k zákonu.

I přes veškeré uvedené nedostatky a nejistoty při zpracování studií i dokumentace lze říci, že vyhodnocení vlivů v dokumentaci bylo provedeno dostatečným a odborným způsobem a že tyto problémy a nejistoty neovlivní závažným nebo významným způsobem vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

ČÁST E – POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Vzhledem k charakteru záměru a jeho návaznosti na sousední úseky D7 není záměr řešen variantně. V dokumentaci jsou posuzovány pouze tato navržená varianta a nulová varianta – stav bez realizace záměru.

Obě varianty jsou porovnány v přehledné tabulce, rozdíly mezi nimi jsou minimální. Vzhledem k vyhodnoceným málo významným negativním dopadům záměru na zdraví obyvatelstva i na další složky životního prostředí a s pozitivním vlivem na socioekonomické poměry, hodnotíme celkový vliv záměru na životní prostředí ve srovnání se stávajícím stavem jako málo významný negativní až neutrální.

Komentář zpracovatelky posudku:

K porovnání nemám připomínky, porovnání je provedeno dostatečným způsobem.

ČÁST F – ZÁVĚR

Stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ řeší nahrazení stávající dvoupruhové silnice I. třídy I/7, která již kapacitně nevyhovuje, čtyřpruhovou dálnicí v návrhové kategorii R 25,5/100. Navržená trasa dálnice D7 je téměř v celé délce vedena mimo stávající trasu silnice I/7.

Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace v kategorii R 25,5 je 4,448 km. Trasa začíná napojením na již realizovaný úsek D7 – Sulec, obchvat v km 40,439 a končí v místech MÚK Louny – východ v km 44,887, kde navazuje na připravovanou stavbu D7 Louny, zkapacitnění obchvatu.

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 Chlumčany, 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. Na základě provedeného komplexního posouzení došel zpracovatel dokumentace k závěru, že vliv záměru na životní prostředí jako celku bude málo významný negativní až neutrální.

Komentář zpracovatelky posudku:

Závěr vychází z údajů v dokumentaci i v odborných studiích a z provedeného vyhodnocení. Vystihuje podstatné charakteristiky záměru i jeho předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a jeho realizaci pokládá za přijatelnou. Vzhledem k charakteru a umístění záměru nedojde jeho realizací k významným změnám životního prostředí oproti současnému stavu.

Se závěrem souhlasím, je plně odůvodněný provedeným vyhodnocením v dokumentaci.

ČÁST G – VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Všeobecné shrnutí je provedeno přehlednou formou tabulek se stručnou identifikací vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které vycházejí z údajů v dokumentaci, zejména z části D.

Komentář zpracovatelky posudku:

K této části nemám připomínky, shrnutí je zpracováno dostatečným způsobem.

ČÁST H – PŘÍLOHY

Jako požadované povinné přílohy jsou zařazeny

- stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.,
- vyjádření příslušného stavebního úřadu.

Dále jsou uvedeny samostatné přílohy k dokumentaci – odborné studie a průzkumy:

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

Komentář zpracovatelky posudku:

Přílohy dokumentace vyžadované přílohou č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. jsou zařazeny.

Dalšími přílohami jsou podrobné odborné studie, z nichž jsou ve vlastní dokumentaci uváděny většinou jen podstatné a důležité odborné údaje a závěry, což přispívá k přehlednosti a vypovídací schopnosti dokumentace.

II.3. POŘADÍ VARIANT (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY) Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V rámci dokumentace byla předložena pouze jedna varianta řešení záměru. Ta byla v dokumentaci z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vyhodnocena vzhledem k referenční nulové variantě – bez realizace záměru zkapacitnění obchvatu D7 a za existence stávající silnice I/7.

I když se porovnání těchto variant v některých složkách mírně liší, celkově je vyhodnoceno, že vliv předložené varianty je srovnatelný s nulovou variantou a vliv realizace předložené varianty bude celkově málo významný negativní až neutrální.

Porovnání variant v dokumentaci vychází z podrobnějšího vyhodnocení v předešlých částech dokumentace. Vzhledem k neexistenci jiných variant předloženého záměru nelze stanovit jejich pořadí.

S porovnáním variant v dokumentaci souhlasím a považuji je za správné a odůvodněné.

II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHOJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Velikost a významnost vlivů je v dokumentaci vyhodnocena na základě předchozích závěrů částí D.I. a D.II. dokumentace, podrobně jsou vlivy vyhodnoceny v příložených odborných studiích. Celkově jsou vlivy na životní prostředí, na jeho jednotlivé složky, i na veřejné zdraví hodnoceny jako málo významné až neutrální, některé dokonce jako nulové. Vlivy předloženého záměru budou mít pouze lokální charakter, takže nelze v žádném případě předpokládat žádné významné vlivy přesahující státní hranice.

Jak jsem uvedla v předchozí kapitole o porovnání variant, vliv předložené varianty je srovnatelný s nulovou variantou a vliv realizace předložené varianty bude celkově málo významný negativní až neutrální. Vzhledem k charakteru a umístění záměru a vzhledem k velikosti a významnosti vyhodnocených vlivů záměru s takovým názorem souhlasím a pokládám ho za správný a odůvodněný. Posuzovaný záměr nebude mít žádné vlivy přesahující státní hranice.

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

Technické i technologické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno, potřebné detaily řešení jsou známy z již zpracované projektové dokumentace pro stavební povolení.

Technické i stavební řešení odpovídá charakteru a účelu záměru a zohledňuje i charakter a konfiguraci území, ve kterém má být realizován. V případě záměru se jedná o standardní pozemní komunikaci – dálnici, jejíž výstavba je v podmínkách České republiky běžně realizována bez znatelných nebo větších problémů. Území, ve kterém má být záměr realizován, nevykazuje nadprůměrné hodnoty životního prostředí ani jedinečné hodnoty přírodních prvků, krajinného rázu nebo kulturního a historického dědictví.

Technické řešení záměru je na současné technické úrovni pro obdobné stavby a stavební postupy i mechanismy využívají některých běžných opatření a zařízení pro minimalizaci vlivů těchto staveb na životní prostředí a veřejné zdraví (například snížená hlučnost mechanismů, zakapotování strojů, snížené emise z motorů stavebních mechanismů i dopravních prostředků, biologicky odbouratelné oleje a mazadla v mechanismech, technologie přípravy betonových směsí, skrápěcí zařízení proti prašnosti, kryté dopravníky sypkých směsí, technický pokrok a zvýšená kvalita zvyšující účinnost strojů a snižující rizika havarijních stavů a pod.).

Technické řešení záměru odpovídá současné úrovni poznání i technologii stavby dálnic s cílem minimalizace negativních vlivů při výstavbě i při následném provozu a s cílem snížení celkové zátěže ze silniční dopravy. K tomu je v rámci technického i stavebního řešení již v projektu realizována řada opatření pro minimalizaci nepříznivých vlivů dálnice na okolí, další zmírňující opatření jsou pak navržena v předložené dokumentaci a dále i v posudku v návrhu stanoviska.

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

Opatření navržená v dokumentaci vycházejí z provedeného podrobného vyhodnocení vlivů v dokumentaci a v jejích odborných studiích a průzkumech a jsou navržena tak, aby zmírnila, vyloučila nebo kompenzovala identifikované nepříznivé vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, a to v období přípravy, výstavby i provozu posuzovaného záměru nového obchvatu D7 u Chlumčan.

Opatření navržená v dokumentaci k prevenci, eliminaci, minimalizaci a příp. kompenzaci účinků na prostředí se týkají jednotlivých složek životního prostředí, které mohou být výstavbou a provozem posuzovaného záměru negativně ovlivněny.

Navržená opatření jsou pro přehlednost rozdělena do několika podkapitol, jednak podle časového období (příprava a výstavba záměru), jednak podle složek životního prostředí, na jejichž ochranu jsou navržena. Jedná se o následující skupiny opatření :

- v období přípravy a výstavby záměru
- ovzduší, hluk a obyvatelstvo
- podzemní a povrchové vody
- půda
- odpady
- flóra, fauna a ekosystémy
- opatření pro některé jednotlivé stavební objekty (oplocení, úprava propustku, úpravy mostů, apod.)
- návrh monitoringu.

Větší část těchto opatření byla již avizována a komentována nebo odůvodněna v řadě předchozích kapitol dokumentace, zejména v části D při hodnocení vlivů záměru a návrhu zmírňujících, eliminačních nebo kompenzačních opatřeních vůči těmto vlivům. Řada opatření byla také navržena v jednotlivých odborných studiích na základě vypočtených hodnot a vyhodnocení a kvantifikace konkrétních vlivů. Navržená opatření považuje zpracovatelka posudku za správná, odůvodněná a účinná ke zmírnění nebo vyloučení identifikovaných vlivů.

Zpracovatelka posudku uvedená opatření posoudila, případně upravila nebo upřesnila a potřebná opatření, vyplývající z posouzení záměru nebo z vyjádření obdržených k dokumentaci, respektovala a zahrнула do návrhu stanoviska. Zpracovatelka posudku doplnila do návrhu stanoviska i některá další opatření, která vyplývají z posouzení dokumentace nebo z vyjádření obdržených k dokumentaci.

Většina opatření z dokumentace byla navržena jako podmínky do návrhu stanoviska příslušného úřadu. Opatření navržená na základě zákonných povinností nebyla do návrhu stanoviska zahrnuta, tato opatření by měl každý subjekt respektovat a povinně plnit. Opatření, která jsou již součástí projektu záměru, by měla být uvedena v dokumentaci, např. v kap. B.I.6., a počítá se automaticky, že jako součást projektu budou realizována. V návrhu stanoviska jsou tedy uvedena jen opatření, nemohla být dříve zapracována do projektu záměru a která nově vyplynula z vyhodnocení vlivů v dokumentaci nebo z posudku, případně z vyjádření a požadavků dotčených subjektů v průběhu procesu EIA.

V. VYPOŘADÁNÍ VŠECH OBRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

V této části posudku se zpracovatelka posudku snažila vystihnout podstatu jednotlivých vyjádření a připomínek, případně sumarizovat jejich obsah a reagovat na ně návrhem řešení. Citace nebo interpretace vyjádření jsou uvedeny kurzívou.

Vzhledem k tomu, že k původní předložené dokumentaci záměru (z června 2017) byla uplatněna řada připomínek z vyjádření dotčených správních úřadů i územních samosprávných celků, na jejichž základě byla následná dokumentace (z března 2018) přepracována a doplněna, uvádím zde i kompletní vyjádření k původní dokumentaci a komentář zpracovatelky posudku, jak byly tyto připomínky vypořádány a zohledněny v přepracované dokumentaci.

Poté uvádím standardně vypořádání připomínek k přepracované dokumentaci EIA.

Vzhledem ke skutečnosti, že příslušný úřad – MŽP OVSS IV v Chomutově – neobdržel žádná odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci (v souladu s § 17 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), upustil od konání veřejného projednání.

V.1. Vyjádření k původní dokumentaci

Ve smyslu § 6 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. rozeslal příslušný orgán dokumentaci záměru dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k vyjádření a zveřejnil informaci o dokumentaci. V zákonné lhůtě zaslalo svá vyjádření k předložené dokumentaci 7 dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

K původně zpracované a zveřejněné dokumentaci záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ obdržel příslušný úřad MŽP OVSS IV vyjádření od následujících subjektů:

1. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
2. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
3. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje
4. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ústí n. Labem
5. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí
6. Ústecký kraj (resp. Rada Ústeckého kraje) – prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje
7. Obec Chlumčany

Další vyjádření k dokumentaci nebyla doručena, veřejnost se k dokumentaci nevyjádřila. Celkem bylo doručeno 7 vyjádření k původní dokumentaci.

Úplné znění (kopie) doručených vyjádření je uvedeno v příloze č. 2 posudku.

Z důvodu aktuální změny legislativy, na základě obdržení vyjádření ke zveřejněné dokumentaci a na doporučení zpracovatelky posudku příslušný úřad – MŽP, OVSS IV v Chomutově vrátil oznamovateli dokumentaci k přepracování. Důvodem vrácení dokumentace byla především skutečnost, že dne 1.11.2017 nabyl účinnosti nový zákon č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb. Tento nový zákon mění dosavadní požadavky na posuzování a stanovuje nové požadavky na zpracování podkladů – tedy i dokumentace – a na rozsah a podrobnosti vyhodnocení vlivů v dokumentaci (viz příloha č. 1 posudku).

V.2. Vyjádření k přepracované dokumentaci

Po dopracování dokumentace oznamovatelem byla tato dokumentace opětovně zveřejněna podle zákona. Ke zveřejněné dokumentaci obdržel příslušný úřad 9 vyjádření od dotčených správních úřadů a od dotčených samosprávných celků.

8. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
9. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
10. Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
11. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny
12. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje
13. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí – odpadové hospodářství
14. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí
15. Ústecký kraj (resp. Rada Ústeckého kraje) – prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje
16. Obec Chlumčany

Další vyjádření k dopracované dokumentaci nebyla doručena, veřejnost se k dokumentaci nevyjádřila. Celkem bylo doručeno 9 vyjádření k přepracované dokumentaci.

Úplné znění (kopie) doručených vyjádření je uvedeno v příloze č. 3 posudku.

V.1. Vyjádření k původní dokumentaci

V přepracované dokumentaci EIA je za úvodem zpracována samostatná kapitola nad rámec požadavků přílohy č. 4 k zák. č. 100/2001 Sb., ve které jsou zpracovatelem dokumentace vypořádány připomínky k původní dokumentaci a podrobně komentováno, jak jsou připomínky zahrnuty nebo zohledněny v přepracované dokumentaci. Je konstatováno, že všechny připomínky jsou v dokumentaci vypořádány.

Zpracovatelka posudku s tímto názorem souhlasí, požadavky na doplnění dokumentace byly v dokumentaci zapracovány a připomínky dostatečně vypořádány.

1) Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

Č.j.: ENV/2017/VS/1500 ze dne 5.9.2017

Z pohledu ochrany vod a povodňové ochrany k dokumentaci neuplatňujeme připomínky. Upozorňujeme v kap. B.III.2 Odpadní vody na str. 32 u tabulky 9: v tabulce jsou uvedeny hodnoty z již neplatného NV č. 229/2007 Sb. a jsou vyšší než hodnoty z NV č. 401/2015 Sb. – proto uvést pouze formou poznámky

Zpracovatel dokumentace upozornění akceptoval, již neplatné NV i jeho hodnoty z dokumentace odstranil, uvedenou tabulku přepracoval a uvedl v ní správné údaje podle platného NV č. 401/2015 Sb.

Upozornění, že dle § 38 odst. 2 vodního zákona č. 254/2001 Sb. srážkové vody z komunikací nejsou odpadními vodami, pokud je znečištění těchto vod řešeno technickými opatřeními

Zpracovatel dokumentace upozornění akceptoval a chybný údaj opravil. Srážkové vody z komunikací vyřadil z kapitoly Odpadní vody a řešení této problematiky přeřadil do jiné vhodné kapitoly B.III.1 Znečištění ovzduší, vody, půdy a půdního podloží.

2) Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

Č.j.: ENV/2017/VS/1500 ze dne 6.9.2017

V zájmovém území dochází dle mapy průměrných pětiletých imisních koncentrací z let 2011 – 2015 k mírnému překročení ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren a denního imisního limitu pro PM10. Uvedením záměru do provozu v roce 2022 dojde v posuzovaném území ke změně imisní zátěže (oproti výchozímu stavu bez vlivu provozu záměru).

V období výstavby bude dočasným zdrojem znečišťování ovzduší vlastní provoz staveniště. Požadujeme důsledné dodržování navrhovaných opatření pro omezení prašnosti, která jsou uvedena v kap. D.IV.1 a D.IV.2. dokumentace, a dále dodržení uložené podmínky stavby protihlukových stěn v místech nejbližší obytné zástavby.

V dokumentaci je požadováno, aby uvedená opatření byla zapracována do plánu organizace výstavby (POV) budoucího dodavatele stavby, a při jejich dodržování budou zárukou účinného omezení prašnosti i hluku ze staveniště.

Podmínka důsledného dodržování navržených opatření proti prašnosti v POV při výstavbě je zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska. Výstavba navržených protihlukových stěn je již zahrnuta jako nedílná součást do projektu stavby, hluková studie již s nimi počítala s tím, že je jimi bezpečně zajištěno dodržení stanovených hlukových limitů u obytné zástavby. Proto navržení zmíněných protihlukových stěn již není zahrnuto jako podmínka do návrhu stanoviska .

Pro dotčené území byl vydán Program zlepšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04, který nabyl účinnosti dne 26.5.2016. Dle přílohy č. 4 opatření obecné povahy, kterým byl výše zmíněný program vydán, je nutné při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem. S ohledem na skutečnost, že v zájmové lokalitě je překračován imisní limit pro roční koncentrace benzo(a)pyrenu a denní koncentrace PM10 a s ohledem na očekávané navýšení příspěvků záměru především prachových částic, je v rámci procesu EIA nutné navrhnout takové opatření pro fázi provozu záměru, která výše uvedenou podmínku zohlední.

Ve vypořádání připomínky zpracovatelem dokumentace jsou popsány konkrétní části řešení záměru, které odpovídají některým konkrétním opatřením nebo zásadám, uvedeným v Programu zvyšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ04, a to jak pro omezení prašných částic PM10, tak i pro snížení koncentrace benzo(a)pyrenu (např. opatření „AB2 Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí“ nebo „odvedení tranzitní dopravy, jako významného zdroje znečištění ovzduší, do extravilánu či periferních částí měst a obcí“, „ředění dopravy a její odklánění od obytných oblastí“). Je vysvětlen i výpočet suspendovaných částic, který je ovlivněn především zvýšením množství resuspendované prašnosti. Pro omezení resuspendované prašnosti je navrženo jako zmírňující opatření častější čištění komunikací (minimálně 2x měsíčně). Všechna uvedená opatření považuje zpracovatel dokumentace za dostatečná k tomu, že po realizaci záměru dojde ke zlepšení kvality ovzduší a vlivy záměru budou s dodatečným opatřením v souladu s Programem zvyšování kvality ovzduší zóny Severozápad CZ 04.

Zpracovatelka posudku považuje vypořádání připomínky v dokumentaci za dostatečné .

Chybí údaj o době, pro kterou byla vypracována větrná růžice, a požadujeme jej doplnit.

Přípomínka byla zpracovatelem dokumentace akceptována a údaj byl do přepracované dokumentace doplněn. Větrná růžice byla zpracována pro období 2011-2015, odpovídající období použitým pětiletým průměrům ČHMÚ.

3) Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem

Č.j.: KHSUL 44998/2017 ze dne 28.8.2017

Předloženou dokumentaci „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ lze doporučit ke kladnému projednání.

Bez komentáře.

4) Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ústí n. Labem

Č.j.: ČIŽP/44/2017/1861 ze dne 2.10.2017

Z hlediska ochrany vod nemá ČIŽP k předložené dokumentaci připomínky.

Bez komentáře.

ČIŽP nemá k předložené dokumentaci připomínky z hlediska ochrany přírody a krajiny. Pouze upozorňuje na vyhlášku MŽP ČR č. 189/2013 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zák. č. 114/1992 Sb., podle které není třeba v uvedených případech povolení ke kácení dřevin.

Bez komentáře.

Z hlediska ochrany lesa : Z předložené dokumentace je patrné, že v případě realizace projektu dojde i k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa na jihovýchodním okraji záměru a v nivě Čítolibského a Smolnického potoka u Chlumčan. V případě realizace záměru je nutno postupovat podle ustanovení § 13 odst. 1 zák. č. 289/1995 Sb., zákon o lesích - lesní zákon, a ve smyslu § 15 odst. 1 lesního zákona podat žádost o odnětí pozemků plnění funkcí lesa příslušnému orgánu státní správy lesů. ČIŽP sděluje, že není dotčeným orgánem státní správy v rámci tohoto řízení.

Bez komentáře. Zákonná ustanovení je každý povinen dodržovat.

Pokládám za samozřejmé, že povinnosti stanovené platnou legislativou budou ze strany oznamovatele záměru, dodavatele i provozovatele posuzované stavby beze zbytku dodrženy.

5) Městský úřad Louny, odbor životního prostředí

Č.j.: MULNC 65258J/2017 ze dne 28.8.2017

Ochrana ZPF: Orgán ochrany ZPF sděluje, že souhlasí se závěrem dokumentace EIA. Je třeba postupovat v souladu s ustanoveními zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF.

Bez komentáře. Zákonná ustanovení je každý povinen dodržovat.

Ochrana ovzduší: Orgán ochrany ovzduší sděluje, že nemá připomínky k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Bez komentáře.

Odpadové hospodářství: Orgánem odpadového hospodářství nemá k výše jmenovanému záměru připomínky při plnění následujících podmínek:

- bude dodržena hierarchie způsobů nakládání s v souladu se zákonem o odpadech, tzn. že odpady včetně nebezpečných budou přednostně nabídnuty oprávněným osobám do zařízení k využití (materiálové, termické)
- odpady, které nebudou využity, budou předány oprávněným osobám do zařízení k odstraňování odpadů (sklárky, spalovny)
- stavební odpady budou přednostně nabídnuty oprávněným osobám do zařízení k recyklaci a následnému využití
- odfrézovaný živičný odpad bude podroben analýze z důvodu zařazení do kategorie vlastností odpadů (O – ostatní odpad, N – nebezpečný odpad), poté s ním bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech
- 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 vyhl. č. 383/2001 Sb., „o podrobnostech nakládání s odpady“ v platném znění
- stavební technika a veškeré stroje spojené s výstavbou budou odstaveny na zpevněné ploše, popř. budou tyto prostředky zajištěny záchytnými úkapovými vanami pro možný únik ropných látek ze zařízení
- doklady o předání odpadu vzniklých úpravou objektu do zařízení (vážní listky ze zařízení, faktury a pod.) včetně protokolů o výsledcích analýz odpadů budou předloženy orgánu odpadového hospodářství při závěrečné kontrolní prohlídce, svolané stavebním úřadem
- tyto doklady o využití, popř. odstranění odpadů budou evidovány a archivovány dle zákona o odpadech u původců odpadů.

Zpracovatel dokumentace uvádí, že veškeré podmínky odpadového hospodářství z tohoto vyjádření, které dosud nebyly součástí textu dokumentace, byly nově doplněny do textu příslušné kapitoly B.III.3.

Většina uvedených podmínek vyplývá jako zákonné povinnosti pro původce odpadů z platné legislativy: ze zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, a z vyhlášek v oblasti odpadů : vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách o ukládání odpadů a jejich použití na povrchu terénu, vyhláška č. 93/2016 Sb., vyhláška o Katalogu odpadů. Respektování a plnění povinností vyplývajících z právních předpisů je jedním ze základních požadavků, uvedených v dokumentaci v kapitole D.IV.5 Odpady, shrnujících tyto povinnosti formou navržených opatření v oblasti nakládání s odpady v etapě výstavby záměru. Jejich plnění zajistí dostatečnou ochranu životního prostředí z hlediska nakládání s odpady, zákonné povinnosti není nutné uvádět jako podmínky do návrhu stanoviska.

Lesní hospodářství: *Orgán státní správy lesů souhlasí se závěrem dokumentace EIA. Pokud se pozemkové úpravy dotknou pozemků určených k plnění funkcí lesa, požadují respektovat zák. č. 289/1995 Sb., o lesích.*

Bez komentáře. Zákonné povinnosti musí být každým subjektem beze zbytku respektovány a dodrženy.

Vodní hospodářství: *Vodoprávní úřad sděluje, že nemá připomínky k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.*

Bez komentáře.

Ochrana přírody: *Orgán ochrany přírody požaduje zamezit nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů.*

Zpracovatel dokumentace konstatuje, že v kapitole D.IV.6 jsou uvedena eliminační, minimalizační a kompenzační opatření pro období přípravy a realizace záměru, která by měla vyhovět výše uvedenému požadavku.

Zpracovatelka posudku k tomu uvádí, že v rámci provedených biologických průzkumů byly zjištěny jak chráněné druhy živočichů, tak i zmapovány nejcennější nebo hodnotné biotopy v dotčeném území. Již v dokumentaci je proto z hlediska jejich ochrany navržena řada účinných opatření k jejich ochraně a k vyloučení nebo zmírnění potenciálních nepříznivých vlivů záměru na ně, včetně opatření proti nadměrnému zrašování nebo úhynu. Na základě uvedené připomínky byla v přepracované dokumentaci doplněna nebo zpřesněna do kapitoly D.IV.6., shrnující navrhovaná zmírňující opatření pro faunu, flóru a ekosystémy, ještě další opatření, speciálně zaměřená na zamezení nadměrnému úhynu rostlin a živočichů, jak v období výstavby obchvatu, tak při jeho provozu (např. při organizaci výstavby minimalizovat zásahy do přírodních biotopů, zásahy do zeleně omezit na dobu mimo hnízdní období – t.j. kácení a likvidace zeleně proběhne v období 1.8. až 1.3., zásahy do biotopů na náspech I/7 západně od Smolnického potoka omezit na nezbytně nutné plochy, provést záchranný odlov plazů v trase budoucího obchvatu, zajistit biologický dozor, který podle aktuální situace rozhodne o záchranném přenosu obojživelníků nebo o jiném ochranném opatření, úprava retenčních nádrží na vhodné místo pro reprodukci zejména obojživelníků, minimalizovat zásahy do břehových porostů a pod.). Podle mého názoru jsou tato opatření dostatečná, aby zajistila uvedený požadavek z vyjádření. Většina navržených opatření je zahrnuta do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

6) Ústecký kraj (resp. Rada Ústeckého kraje) – prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje

Č.j.: JID 140434/2017/KUUK

Vyjádření kraje v samostatné působnosti k dokumentaci EIA záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ :

Rada Ústeckého kraje po projednání se vyjadřuje takto: Rada Ústeckého kraje bere dokumentaci na vědomí a požaduje, 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.

Připomínka se týká zpracovatelky posudku, nikoliv dokumentace. Zpracovatelka posudku se v posudku podrobně zabývala jak vyhodnocením dopadů záměru na životní prostředí dotčených obcí a veřejné zdraví v přepracované dokumentaci, tak i v dokumentaci navrženými opatřeními k prevenci, vyloučení, snížení a popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Na základě posouzení přepracované dokumentace a požadavků a připomínek z obdržených vyjádření k dokumentaci doplnila ještě některá další opatření k prevenci, vyloučení, snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí a zařadila je jako podmínky v návrhu stanoviska pro příslušný úřad.

Podmínky ze stanoviska příslušného úřadu by měl orgán státní správy v navazujícím řízení zahrnout do svého povolujícího správního rozhodnutí, tím budou tyto podmínky závazné, kontrolovatelné a vymahatelné. Vzhledem k tomu, že záměr je navržen pouze v jedné variantě řešení, není v posudku navržena nebo uvažována jiná varianta řešení záměru.

7) Obec Chlumčany

bez č.j. ze dne 7.9.2017

S ohledem na předpokládané zvýšení intenzity dopravy a povolené rychlosti žádáme o dopracování hlukové studie. Požadujeme zvýšit počet výpočtových bodů mezi body 3 a 7 (dle obr. č. 3 ve studii), doplnit studii o fyzické měření hladiny hluku v této linii a provést porovnání hodnot. Zejména se jedná o prověření, zda navrhovaná délka protihlukové stěny SO 701 v km 3,049-3,359 dostatečně ochrání západní část obce Chlumčany.

Zpracovatel dokumentace ve vypořádání připomínek z vyjádření uvádí v přepracované dokumentaci (z března 2018) popis navržených protihlukových stěn (převzatých z projektové dokumentace stavby DSP) a doplňuje, že modelovým výpočtem v hlukové studii bylo ověřeno, že navržené stěny budou dostatečně účinné a u nejbližší obytné zástavby nebude docházet k překračování hygienických limitů pro hluk z dopravy na dálnicích a silnicích I.třídy (dle NV č. 272/2011 Sb.). Z průběhu izofon je zřejmé, že nebude docházet ke skokové změně hlukové zátěže v místech, kde již protihluková stěna nebude realizována – ve výpočtových bodech 2, 3, 7 a 8, tj. nejbližších možných ovlivnitelných místech je rovněž modelováno dodržení hygienických limitů. Hlukovou studii lze tedy považovat za požadované „prověření“ dostatečnosti návrhu protihlukových opatření.

Dále zpracovatel dokumentace vysvětluje, že zvolené výpočtové body odpovídají nejbližším chráněným venkovním prostorům staveb podél celého úseku. U stavby liniového charakteru nelze očekávat významné změny v liniovém charakteru průběhu izofony šířící se od zdroje. Změny mohou být dány jednak morfologií terénu a jednak umístěnými překážkami, proto je vyhodnocována dopadová vlna hluku v chráněném venkovním prostoru staveb (viz § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.). Stěžejní pro zhodnocení nové komunikace jsou výpočtové body č. 1, 4 a 5, které jsou umístěny u nejbližších chráněných objektů, protože jsou však body 1, 4 a 5 kryty protihlukovými stěnami, je potřebné vycházet z modelových výsledků u výpočtových bodů 2, 3 a případně 8. V případě, že je hlukovým modelem modelováno dodržení hygienických limitů u těchto objektů, budou u všech ostatních, vzdálenějších, objektů modelovány nižší hodnoty hlukového zatížení.

Dále zpracovatel vysvětluje, proč nebude v rámci zpracování dokumentace EIA provedeno měření hluku. Pro ověření dodržení limitů hluku navrhuje provést měření hluku za provozu po dokončení stavby. Požadavek na provedení ověřovacího měření hluku je podmínkou uvedenou v kap. D.IV.2 dokumentace. Zpracovatelka posudku s touto podmínkou souhlasí a zařadila ji do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Souhrnně lze k připomínce obce Chlumčany říci, že posuzovaný záměr umísťuje novou komunikaci D/7 do větší vzdálenosti od obytné zástavby, než je průběh stávající trasy I/7 (s výjimkou výpočtových bodů hlukové studie č. 4, 5 a 6) a její trasu v hlukově disponovaných místech doplňuje dvěma protihlukovými stěnami (tj. opatřeními, které na stávající komunikaci nejsou). Z výsledků hlukové studie je pak jasně zřejmé dodržení hygienických limitů pro hluk z dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy. Hygienický limit v denní době je LAeq16h,DEN = 60 dB a nejvyšší modelovaná hodnota byla ve výhledovém stavu 53,9 dB ve výpočtovém bodě č. 1. Hygienický limit v noční době je LAeq8h,NOC = 50 dB a nejvyšší modelovaná hodnota byla ve výhledovém stavu 47,1 dB ve výpočtovém bodě č. 1.

Jako poslední poznámku na závěr vypořádání připomínky zpracovatel dokumentace uvádí, že Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem jakožto orgán státní správy v ochraně a podpoře veřejného zdraví (viz § 82 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně

veřejného zdraví) ve svém vyjádření č.j. KHSUL 44998/2017 z 25.9.2017 doporučuje předloženou dokumentaci „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ ke kladnému projednání. Ve svém vyjádření KHS konstatuje, že v hlukové studii:

- byl posouzen stav před výstavbou a po realizaci D7;
- byly zvoleny výpočtové body, které odpovídají nejbližším chráněným venkovním prostorům staveb podél celého úseku.

Na základě výsledků hlukové studie konstatuje KHS, že vlivem provozu na komunikaci D7 za dodržení realizace navrženého protihlukového opatření (tj. protihluková stěna SO 701 v km 3,049-3,359 vpravo a protihluková stěna SO 702 v km 3,141-3,389 vlevo, obě o výšce 3 metry) nedojde k překročení hygienického limitu pro hluk z provozu na pozemních komunikacích v denní a noční době.

Zpracovatelka posudku považuje výše uvedené vypořádání připomínky za vyčerpávající, srozumitelné a odborně správné a ztotožňuje se s argumentací zpracovatele dokumentace.

V.2. Vyjádření k přepracované dokumentaci

V této části posudku se zpracovatelka posudku snažila vystihnout podstatu jednotlivých vyjádření, případně sumarizovat jejich obsah a reagovat na ně návrhem řešení. Citace nebo interpretace z vyjádření jsou uvedeny kurzívou.

8) Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod

č.j. ENV/2018/VS/7270 ze dne 19.4.2018

K předložené přepracované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí nemáme z pohledu OOV MŽP žádné připomínky.

Bez komentáře.

9) Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší

č.j. ENV/2018/VS/7270 ze dne 24.4.2018

K vypořádání naší připomínky uplatněné v rámci zjišťovacího řízení (č.j. ENV/2017/VS/1500) sdělujeme následující : OOV MŽP upozornil na zhoršenou kvalitu ovzduší v dané lokalitě, a proto je nutné při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem. S vypořádáním připomínky v podstatě souhlasíme.

Za stanovisko uplatněné v rámci zjišťovacího řízení (č.j. ENV/2017/VS/1500) je myšleno stanovisko ze dne 6.9.2017 k původní zveřejněné dokumentaci, zpracované v červnu 2017. Toto stanovisko a jeho vypořádání je uvedeno výše v bodě V.1. této kapitoly posudku pod bodem 2).

Vzhledem k tomu, že nejproblematičtější úsekem plánovaného záměru je oblast těsné blízkosti areálu Chlumčanského mlýna, považujeme za vhodné doplnit do kapitoly D.IV mezi požadovaná opatření pro fázi provozu následující: „ Na rekultivované ploše mezi areálem Chlumčanského mlýna a novou komunikací vysázet vhodné náhradní dřeviny, které budou

plnit funkci izolační zeleně“. Dále požadujeme změnit výše uvedené doporučení zvýšit četnost čištění komunikací na podmínku, nikoliv jen uvádět jako doporučení.

Při zohlednění výše uvedené připomínky a dodržování všech opatření proti prašnosti, uvedených v kapitole D.IV dokumentace, považujeme záměr za akceptovatelný.

Připomínky byly zpracovatelkou posudku akceptovány, pokládá je za odůvodněné a obě zahrnuje do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – MŽP OVSS IV.

10) Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

Č. j.: ENV/2018/VS/7270 ze dne 7.5.2018

K záměru nemáme zásadních připomínek.

K dokumentaci jsme se vyjadřovali dne 6.10.2017 pod č.j. ENV/2017/VS/1500 s tím, že považujeme za nutné zahrnout do stanoviska opatření v dokumentaci na str. 105-108, v přepracované dokumentaci na str. 125-128

Připomínku akceptujeme, uvedená opatření jsou zahrnuta do návrhu stanoviska.

11) Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny

č.j. ENV/2018/VS/7270 ze dne 17.4.2018

K přepracované dokumentaci ve věci záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ uplatňujeme následující připomínky:

1.) V kap. B.II.1 v tabulce 6 „Přehled mocnosti orníční vrstvy, humózní vrstvy a skrývky“ požadujeme navýšit navrhovanou mocnost skrývky. Je nutné skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy, popř. i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy na celé dotčené ploše a zajistit jejich hospodárné využití nebo uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit na vlastní náklad jejich odvoz a rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF. Požadujeme tedy provést skrývku v celkové mocnosti zjištěných humózních vrstev. V úseku mezi 0,000 – 0,170 km požadujeme provést skrývku v mocnosti 90 cm místo 50 cm a obdobně postupovat po celé délce liniové stavby. V případě, že by nebyl zohledněn požadavek MŽP, požadujeme zdůvodnit, proč bude skrývka omezena pouze na navrhovanou část humózních horizontů.

Na základě připomínky bude do projektu stavby zahrnuta podmínka skrývky v celém rozsahu humózních horizontů. Skrývka bude využita pro vegetační úpravy stavby, rekultivaci ploch po ukončení výstavby, případně využita na zúrodnění dalších pozemků. Tyto požadavky jsou formulovány jako podmínky do návrhu stanoviska příslušného úřadu. .

2.) Požadujeme doplnit předběžné objemy skrývaných kulturních vrstev půdy, případně i hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin.

Doplňný výpočet objemů skrývky v celém rozsahu i hlubších humózních horizontů si zpracovatelka posudku vyžádala jako doplňující údaje pro zpracování posudku. Objemy jsou doplněny v kapitole o vlivech na půdu.

Podle poskytnutých údajů činí objem orníční vrstvy 121 000 m³, celkový objem humózních vrstev je 171 000 m³. Hodnoty původního výpočtu celkového množství výkopových zemin (bilance uvedená v dokumentaci v kap. B.III.5) se při skrývce celé humózní vrstvy sníží o cca 50 000 m³, tedy z původních 776 229 m³ na přibližně 725 000 m³. Pro násypy se počítá

s celkovým objemem 526 384 m³ zeminy. Při stavbě záměru tedy bude přebytek zemin o objemu cca 198 616 m³.

3.) Vzhledem k nesouladu mezi rozsahem trvalého a dočasného záboru ZPF v přepracované dokumentaci EIA a vydaným souhlasem k odnětí zemědělské půdy ze ZPF ze dne 25.7.2008 upozorňujeme na nutnost podat žádost o změnu souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze ZPF u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností.

Upozornění bude respektováno, žádost o změnu souhlasu bude podána s upraveným záborovým elaborátem.

12) Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem

Č.j.: KHSUL 20361/2018 ze dne 2.5.2018

Předloženou přepracovanou dokumentaci „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ lze doporučit ke kladnému projednání. Jsou uvedena opatření pro období přípravy a realizace záměru taková, aby byly minimalizovány vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí. V přepracované dokumentaci jsou vypořádány požadavky a připomínky z obdržených vyjádření k dokumentaci.

Bez komentáře.

13) Městský úřad Louny, odbor životního prostředí – odpadové hospodářství

Č.j.: MULNCJ 32945/2018 ze dne 25.4.2018

Závazné stanovisko orgánu odpadového hospodářství ke stavbě „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ – přepracovaná dokumentace EIA :

Souhlasíme s umístěním a provedením stavby dle předložené přepracované projektové dokumentace.

Orgán odpadového hospodářství tímto vydal souhlasné závazné stanovisko dle § 79 odst. 4 zák. č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, k provedení výše uvedené stavby dle předložené přepracované dokumentace. Orgán odpadového hospodářství po prostudování projektové dokumentace zjistil, že předložená žádost (o vyjádření k přepracované dokumentaci EIA – pozn. zpracovatelky posudku) poskytuje dostatečný podklad pro její posouzení a vydal následně souhlasné závazné stanovisko k výše uvedenému záměru.

Přepracovanou projektovou dokumentací je myšlena přepracovaná dokumentace EIA z března 2018, zveřejněná v dubnu 2018.

14) Městský úřad Louny, odbor životního prostředí

Č.j.: MULNCJ 28065/2018 ze dne 6.4.2018

Ochrana ZPF: Orgán ochrany ZPF sděluje, že nemá připomínky k přepracované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Bez komentáře.

Ochrana ovzduší: Orgán ochrany ovzduší sděluje, že nemá připomínky k přepracované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Bez komentáře.

Odpadové hospodářství: Orgánem odpadového hospodářství bude vydáno závazné stanovisko pro výše udělený záměr.

Souhlasné závazné stanovisko orgánu odpadového hospodářství již bylo vydáno dne 6.4.2018 pod č.j. MULNCJ 28065/2018 – viz výše v předchozím **bodě 7)** uvedené závazné stanovisko.

Lesní hospodářství: Orgán státní správy lesů sděluje, že nemá připomínky k přepracované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Bez komentáře.

Vodní hospodářství: Vodoprávní úřad sděluje, že nemá připomínky k přepracované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Bez komentáře.

Ochrana přírody: Orgán ochrany přírody sděluje, že nemá připomínky k přepracované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí.

Bez komentáře.

15) Ústecký kraj (resp. Rada Ústeckého kraje) – prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje

Č.j.: JID 60056/2018/KUUK ze dne 3.5.2018

Rada Ústeckého kraje nemá k předložené přepracované dokumentaci připomínky.

Bez komentáře.

16) Obec Chlumčany

Bez č.j. ze dne 25.4.2018

K přepracované dokumentaci odkazujeme na písemné stanovisko, ze dne 7.9.2017, kde jsme uvedli svoje požadavky, převážně k projektu hlukové stěny.

Jedná se o stanovisko k původní dokumentaci (viz výše pod bodem 7)) . Požadavky z hlediska dopracování hlukové studie a ochrany před hlukem byly vypořádány zpracovatelem dokumentace v přepracované dokumentaci, kde je vysvětlen postup při zpracování hlukové studie, interpretace jejích výsledků a doložení argumenty, že navržená ochrana obytných objektů v obci je dostatečná a že nebudou překročeny stanovené hygienické limity hluku. Doplnění dalších požadovaných referenčních bodů do hlukové studie je tedy bezpředmětné a pro výsledek zbytečné.

K požadavku na měření hluku v rámci procesu EIA zpracovatel dokumentace vysvětluje, proč nebude v rámci zpracování dokumentace EIA provedeno měření hluku. Pro ověření dodržení limitů hluku navrhuje provést měření hluku za provozu po dokončení stavby. Požadavek na provedení ověřovacího měření hluku je podmínkou uvedenou v kap. D.IV.2 dokumentace.

S argumentací zpracovatele dokumentace v této věci se zpracovatelka posudku ztotožňuje. Požadavek na ověřovací měření hluku po realizaci záměru pokládá za správný, a proto ho zahrnula jako podmínku do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Z hlediska významnosti jednotlivých vlivů lze konstatovat, že charakterem posuzovaného záměru i jeho lokalizací byla v zásadě určena i významnost jednotlivých složek životního prostředí, resp. vlivů na ně. Z toho vycházeli i zpracovatelé dokumentace a jako nejvýznamnější předpokládané vlivy záměru identifikovali vlivy na hlukovou situaci území a vlivy na kvalitu ovzduší a z nich vyplývající vlivy na zdravotní stav okolního dotčeného obyvatelstva. Jako další významné vlivy záměru byly identifikovány a vyhodnoceny vlivy na přírodní cenné a významné prvky v území (chráněné druhy živočichů a ostatní živočichy v území, cenné biotopy, zejména v údolí Chlumčanského a Cítolibského potoka, PUPFL, ÚSES a mimolesní zeleň, VKP, zeleň, biotopy, povrchové a podzemní vody).

Jako málo významné nebo nevýznamné pak byly vyhodnoceny vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje nebo geologické jevy, vlivy na lokality Natura 2000, přírodní parky, památné stromy a pod., které se v blízkosti záměru vůbec nevyskytují, dále i vlivy na krajinný ráz a vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.

Zpracovatelka posudku v zásadě s tímto vyhodnocením významnosti vlivů souhlasí, neboť odpovídá charakteru a lokalizaci této stavby a provedenému vyhodnocení vlivů.

Na základě provedeného vyhodnocení nebyl zjištěn nebo nalezen žádný závažný důvod, kvůli kterému by byl předložený záměr v daném území nepřijatelný.

Vzhledem k malému a nevýznamnému dopadu realizace záměru na životní prostředí a veřejné zdraví proto hodnotím záměr jako akceptovatelný, při dodržení podmínek pro přípravu, realizaci a provoz záměru, zahrnutých do návrhu stanoviska.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Návrh stanoviska příslušného úřadu

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor výkonu státní správy IV Chomutov
Školní 5335
430 01 Chomutov

Adresát:
dle rozdělovníku

V Chomutově dne
Č.j.:
Vyřizuje: Bc. Votoček Miroslav
Tel.: 267 123 414

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“)

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV

jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona,
v souladu s § 9a odst. 1 a s přílohou č. 6 zákona,
vydává

s o u h l a s n é z á v a z n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů provedení záměru

„D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“

na životní prostředí (dále jen „souhlasné závazné stanovisko“).

I. POVINNÉ ÚDAJE

1. Název záměru

D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu

2. Kapacita (rozsah) záměru

Stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ je součástí souboru staveb zkapacitnění stávající dvoupruhové silnice I/7 na čtyřpruhovou dálnici D7. Jedná se o relativně krátký úsek (cca 4,4 km), který prochází mezi obcemi Smolnice a Chlumčany.

Záměr řeší nahrazení stávající dvoupruhové silnice I/7, která již kapacitně nevyhovuje, čtyřpruhovou dálnicí v návrhové kategorii R 25,5/100 (čtyřpruhová směrově rozdělená středním dělicím pásem šířky 3,0 m). Celková délka navržené čtyřpruhové komunikace je 4,448 km. Trasa začíná napojením na již realizovaný úsek D7 – Sulec, obchvat v km 40,439 a končí v místech MÚK Louny – východ v km 44,887, kde navazuje na připravovanou stavbu D7 Louny, zkapacitnění obchvatu.

Navržená trasa dálnice D7 je tedy téměř v celé délce vedena v nové stopě mimo stávající trasu silnice I/7.

Součástí stavby jsou i další související stavby (stavební objekty):

- dálnice pro motorová vozidla v kategorii R 25,5/100 (čtyřpruhová směrově rozdělená středním dělicím pásem šířky 3,0 m);
- odvodnění dálnice D7 dešťovými kanalizacemi přes havarijní objekty a retenční nádrže, otevřené nebo zatrubněné odpady;
- mimoúrovňová křižovatka Louny - východ včetně provedení odbočovacích a připojovacího pruhu v souladu s ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích;
- přeložky stávajících silnic II. a III. třídy, místních komunikací a polních cest;
- stavba souběžných polních cest;
- 8 mostních objektů: přesypaný most přes silnici III/22932, most pro biokoridor, most na trati SŽDC přes D7, kolektor pro vodovod, most přes Smolnický potok, most přes železniční trať a most přes silnici III/22941;
- výstavba nových protihlukových stěn (PHS);
- demolice stávajících a výstavba nových propustků;
- systém dopravního značení a bezpečnostních zařízení v souladu s platnou legislativou (svodidla, směrové sloupky);
- systém SOS;
- přeložky nebo úpravy stávajících inženýrských sítí. Jedná se o vodovody, elektrická vedení VVN a VN, sdělovací kabely, VTL a STL plynovody;
- vegetační úpravy a náhradní výsadba za kácenou mimolesní zeleň;
- rekultivace všech dočasných záborů a zrušených komunikací;
- oplocení dálnice D7 na pozemku ŘSD ČR.

3. Zařazení záměru dle přílohy č.1

Kategorie I (záměry vždy podléhající posouzení)
bod 47 – Dálnice I. a II. třídy

4. Umístění záměru

Stavba „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ je součástí souboru staveb zkapacitnění stávající dvoupruhové silnice I/7 na čtyřpruhovou dálnici D7.

Stavba prochází mezi obcemi Smolnice a Chlumčany a zasahuje do území jednoho kraje, jedné obce s rozšířenou působností (ORP Louny) a do území čtyř obcí a do pěti katastrálních území:

Kraj: Ústecký
Obec: Městys Cítoliby, Chlumčany, Smolnice, Toužetín
Katastrální území: Cítoliby, Chlumčany, Smolnice, Toužetín, Vlčí u Chlumčan

5. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR – Správa Chomutov

6. IČ oznamovatele

65993390

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

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

A. Podmínky pro fázi přípravy

- 1) Zpracovat havarijný řád pro případ úniku ropných látek v průběhu výstavby a provozu.
- 2) V rámci projektové dokumentace pro provádění stavby zpracovat plán organizace výstavby (POV). V něm konkretizovat opatření na minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí během výstavby. Jedná se především o:
 - návrh na umístění zařízení staveniště bude proveden s ohledem na přírodně cenné lokality (mimo Smolnické údolí) a mimo obytnou zástavbu;
 - zajištění odstavných ploch pro mechanizaci tak, aby nedocházelo ke kontaminaci půd a podloží ani ke kontaminaci vod;
 - zajištění pravidelné kontroly dopravních a stavebních mechanismů, jejich udržování v dobrém technickém stavu a v čistotě, zpřísnit kontroly při zasažení hladiny podzemní vody a při práci v blízkosti vodních toků;
 - zajištění provádění údržby a oprav mimo plochu zařízení staveniště (ZS);
 - na plochách ZS neskladovat látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot; doplňování pohonných hmot na zajištěných plochách ZS v blízkosti vodních toků je možné připustit pouze v případě použití speciálních stavebních mechanismů;

- nahradit maziva a paliva ropného původu dle možností ekvivalentními, snáze odbouratelnými produkty;
- zajistit, aby na plochách ZS byla k dispozici mobilní olejová havarijní souprava obsahující dostatečné prostředky pro likvidaci havarijních úniků závadných látek;
- zajistit nakládání s technologickými vodami tak, aby nedošlo k erozi půdy a ke kontaminaci půdy nebo vod;
- zajistit harmonogram stavebních prací tak, aby hlučné práce nebyly prováděny v noční době od 21,00 do 7,00 hodin, u významných zdrojů hluku zajistit použití ochranných opatření (kryty, mobilní zástěny, kontrola technického stavu, neponechávat je zbytečně v běhu);
- zajistit dostatečné prostředky proti šíření prašnosti do okolí za suchého počasí (zakrývací plachty, zakapotování, kropicí mechanismy, minimalizace manipulace se sypkými materiály apod.)
- upřesnit přepravní trasy při dovozu a odvozu materiálu tak, aby byl minimalizován vliv stavební dopravy na obyvatelstvo i přírodu;
- seznámit obyvatel nejbližších domů v předstihu s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby a se zodpovědným zástupcem stavitele;
- upřesnit v prováděcích projektech stavby jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive zneškodnění.
- zajistit třídění a likvidaci vzniklého odpadu, zajistit recyklaci odstraněných materiálů obsahujících asfalt.

B. Podmínky pro fázi realizace

- 3) Zajistit a dodržovat plnění opatření z POV k omezení nepříznivých vlivů výstavby na životní prostředí a obyvatelstvo.
- 4) Omezit resuspenzi z povrchu komunikací a zvýšit četnost čištění stávající silnice I/7, místních komunikací v obci Chlumčany blízkých trase I/7 a navržené D7 pomocí samosběrného vozu minimálně 1x týdně (kromě mrazových dní).
- 5) V úseku u Chlumčanského mlýna (č.p. 90 a č.p. 6) a komerčního objektu č.p. 174 důsledně sledovat účinnost opatření ke snižování prašnosti (skrápění povrchů, zametání komunikací) a opatření v případě potřeby posílit instalací lokálních vodních clon (mlžná děla).
- 6) Provádět pravidelné kontroly zabezpečení nákladu na autech, aby nedocházelo k úsypům a úletům sypkého materiálu během cesty (zaplachtováním, skrápěním, přepravou v cisternách a pod.).
- 7) Udržovat příjezdové i staveništní komunikace v čistotě, omezovat prašnost jejich skrápěním, zajistit očistu vozidel před vjezdem na komunikace.
- 8) Deponie skryté ornice a humusových horizontů i manipulaci s tímto materiálem dostatečně zajistit proti prašnosti a úletu prašných částic.
- 9) Na rekultivované ploše mezi areálem Chlumčanského mlýna a novou komunikací vysázet vhodné náhradní dřeviny, které budou plnit funkci izolační zeleně.

- 10) Pod stojící stavební mechanizmy instalovat záchytné nádoby k zachycení úkapů, na plochách ZS neskladovat látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot; s látkami závadnými vodám nakládat jen na zabezpečených plochách.
- 11) U studní č. 1 a č. 7 provést vstupní chemický rozbor před započítím stavby a výstupní chemický rozbor po ukončení stavby. Následný monitoring provést pouze v případě havárie nebo reklamací ze strany některého z účastníků řízení.
- 12) S technologickými vodami nakládat tak, aby nedošlo k erozi půdy a ke kontaminaci půdy nebo vod.
- 13) K omezení hluku používat u významných zdrojů hluku ochranná opatření (kryty, mobilní zástěny, kontrola technického stavu).
- 14) Při provádění skrývky je nutné skrývat odděleně svrchní kulturní vrstvu půdy, popř. i hlouběji uložené zúrodnění schopné zeminy na celé dotčené ploše a zajistit jejich hospodárné využití nebo uskladnění pro účely rekultivace anebo zajistit na vlastní náklad jejich odvoz a rozprostření na plochy určené orgánem ochrany ZPF.
- 15) Skrývku provést v celkové mocnosti zjištěných humózních vrstev, oproti menším hloubkám uvedeným v dokumentaci. Např. v úseku mezi 0,000 – 0,170 km provést skrývku v mocnosti 90 cm místo 50 cm a obdobně postupovat po celé délce liniové stavby.
- 16) Humózní zeminu ze skrývky použít na ohumusování svahů zemního tělesa dálnice D7 a přeložek stávajících silnic. Přebytečná humózní hlína ze skrývky bude odvezena na pozemky stanovené plánem rekultivace.
- 17) Na dočasně odňatých pozemcích provést technickou a biologickou rekultivaci s použitím skrývky humózní zeminy.
- 18) Přednostně znovu využívat, popř. recyklovat a energeticky využívat vzniklé odpady před jejich ukládáním na skládku.
- 19) Při výstavbě minimalizovat zásahy do přírodních biotopů.
- 20) Při výstavbě zajistit dostatečnou ochranu vzrostlé zeleně proti poškození (např. oplocením, zakrytím), zásahy do zeleně omezit na mimohnízdní období – kácení a likvidace dřevin v ploše výstavby realizovat v době 1.8. až 1.3. daného roku.
- 21) Při vegetačních úpravách v okolí nové komunikace používat geograficky a stanovištně odpovídající druhy dřevin, i dalších rostlin.
- 22) Při úpravách naspů a zářezů nové komunikace vytvořit mozaiku různých biotopů v různých sukcesních stádiích: 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.
- 23) Po ukončení stavby rekultivovat nezastavěné plochy. Rekultivace a vegetační úpravy provést co nejdříve po ukončení terénních úprav, aby byla omezena možnost eroze na svazích.
- 24) Při výstavbě nového mostního objektu přes Smolnický potok bude pohyb stavebních strojů v lokalitě údolí Smolnického potoka omezen na technologicky nutné minimum.
- 25) Zajistit dostatečnou následnou péči o násypy a zářez – seč, ošetřování dřevin, provádění disturbance na plochách ponechaných pro sukcesy.

- 26) V km cca 3,1 - 3,8 , tzn. mezi objekty SO 205 a SO 208 s přesahem cca 100 m za tyto objekty, vybudovat po obou stranách komunikace trvalé zábrany pro obojživelníky. V místech nutného přerušení oplocení (nadjezdy, podjezdy, dálniční mosty, křižovatky apod.) je nutné zábrany dovést vždy až k příslušnému objektu tak, aby se živočichové nemohli dostat do prostoru tělesa komunikace.
- 27) V km cca 3,1 - 3,8, tzn. mezi objekty SO 205 a SO 208 s přesahem cca 100 m za tyto objekty, vybudovat po obou stranách komunikace trvalé zábrany pro obojživelníky. V místech nutného přerušení oplocení (nadjezdy, podjezdy, dálniční mosty, křižovatky apod.) je nutné zábrany dovést vždy až k příslušnému objektu tak, aby se živočichové nemohli dostat do prostoru tělesa komunikace.
- 28) 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 stavenišť.
- 29) Při likvidaci betonových vodních jímek v km 3,7, provést záchranný odlov přítomných jedinců skokana skřehotavého, popř. dalších druhů obojživelníků. Odlovení jedinci by měly být vypuštěny do vhodného biotopu (v závislosti na druhové příslušnosti) v blízkém okolí lokality.
- 30) Plánované retenční nádrže je třeba zbudovat tak, aby mohly sloužit jako reprodukční stanoviště pro obojživelníky i jako vhodný biotop pro další druhy organismů závislých na vodním prostředí (rozsáhlé mělkovodí, přirozený přechod na souš (pozvolný), nebetonovat břehy ani je nedláždít apod.).
- 31) V rámci kompenzačních opatření proředit porosty křovin a stromů na stávajících náspech cca v km 3,3 – 3,8 plánované D7 – ideální cílový stav je mozaikovitý výskyt křovin a stromů pokrývajících cca 20 % plochy. Zajistit dlouhodobější management těchto lokalit.
- 32) Při patách násypů instalovat podpurné prvky pro plazy (např. balvanité formace).
- 33) Instalace oplocení musí splňovat následující požadavky:
 - 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);
 - silniční oplocení by mělo být instalováno tak, aby se dala sekat tráva i za oplocením, tedy vně od komunikace (pás šíře min. 2 m);
 - po obou stranách komunikace doporučujeme alespoň v jednom místě vybudování únikové rampy pro větší druhy živočichů.
- 34) V bezprostředním okolí propustku SO 101.2 instalovat prvky podporující pohyb menších druhů živočichů (např. velké kameny nebo kmeny stromů).
- 35) U propustku SO 101.3 jímku realizovat tak, aby netvořila past pro živočichy (vybudování šikmé rampy) .
- 36) Při úpravách objektu SO 202 ponechat podmostí s přírodním povrchem. Pro diverzifikaci povrchu do podmostí umístit řadu velkých kamenů či kmenů, které usnadní pohyb drobným živočichům. Po obou stranách komunikace umístit clonu proti světelnému oslnění, a to přibližně do vzdálenosti cca 100 m na obě strany od objektu.

- 37) Při úpravách objektu SO 205 v podmostí ponechat přírodní povrch, svahy pod mostem a nivu tohoto potoka pokud možno ponechat bez zásahu. Svahy a nivu sanovat jen v nejnútnejších případech, po obou stranách toku zachovat popř. obnovit pás břehové vegetace.
- 38) Při úpravách objektu SO 206 aspoň část podmostí ponechat s přírodním povrchem
- 39) Při úpravách objektu SO 207 kamennou bermu v podmostí překrýt přírodním materiálem (zeminou), který bude udržovat vlhkost.

C. Podmínky pro fázi provozu

- 40) Po uvedení záměru do provozu provést fyzické ověřovací měření hluku.
- 41) Podle hydrogeologického průzkumu není předpoklad trvalého přítoku do zářezu. Tento předpoklad ověřit režimním měřením s čtvrtletní četností tak, aby údaje o sezónním kolísání obsáhly alespoň jeden hydrologický rok.
- 42) Zvýšit četnost čištění stávající silnice I/7, místních komunikací v obci Chlumčany blízkých trase I/7 a navržené D7 pomocí samosběrného vozu minimálně 1x týdně (kromě mrazových dní).

D. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru nejsou stanoveny.

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

- 43) Zpracovat návrh biologického monitoringu, který bude zaměřen na monitorování provedených ochranných opatření pro biotu a jejich vliv na jednotlivé skupiny živočichů (bezobratlí, obojživelníci, plazi, letouni) podle návrhů v dokumentaci a v Biologickém průzkumu (příloha č. 1 k dokumentaci). Monitoring by se měl zaměřit na informace o tom, zda realizovaná opatření mají očekávanou účinnost a jak ovlivňují populace živočichů, na které jsou zaměřeny. Monitoring by měl probíhat po dobu 10 let. Na základě výsledků monitoringu by bylo možné modifikovat následnou péči a provést případné úpravy výsevů a výsadeb.
- 44) Provádět monitoring realizovaných technických opatření a jejich funkčnosti (např. u objektu SO 202 nebo SO 207).

II. ODŮVODNĚNÍ

1. Odůvodnění vydání souhlasného/nesouhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek

Ministerstvo životního prostředí vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace EIA vlivů záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí, dle přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.. Dokumentaci v červnu 2017 zpracovala firma DHP Conservation s.r.o., Pobřežní 18/16, 186 00 Praha 8, a Ing. Vladimír Rimmel, RC EIA s.r.o., držitel autorizace dle § 19 zákona – osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, naposled prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10.2015
- Vyjádření k dokumentaci záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu (červen 2017)“ – celkem 7 vyjádření
- Dopis MŽP OVSS IV v Chomutově č.j. ENV/2018/6894, MZP/2018/530/211 ze dne 31.1.2018 o vrácení dokumentace oznamovateli k přepracování
- Přepracovaná dokumentace EIA vlivů záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ na životní prostředí, dle přílohy č. 4 zák. č. 100/2001 Sb.. Dokumentaci v březnu 2018 zpracovala firma DHP Conservation s.r.o., Pobřežní 18/16, 186 00 Praha 8, a Ing. Vladimír Rimmel, RC EIA s.r.o., držitel autorizace dle § 19 zákona – osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, naposled prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 67050/ENV/15 ze dne 21.10.2015
- Vyjádření k přepracované dokumentaci záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu (březen 2018)“ – celkem 9 vyjádření
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ podle přílohy č. 5 k zákonu, který zpracovala v srpnu 2018 Ing. Zuzana Toniková, držitelka autorizace dle § 19 zákona – osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31.4.1994, naposled prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 45689/ENV/16 ze dne 28.7.2016
- Vyjádření Městského úřadu Louny, odbor stavebního úřadu, č.j.: MULNCJ 30120/2017 ze dne 18.4.2017 – Záměr stavby je v souladu :
 - s platným Územním plánem Cítoliby s účinností ode dne 29.12.2015
 - s platným Územním plánem Chlumčany s účinností ode dne 31.10.2016
 - s platným Územním plánem Smolnice s účinností ode dne 8.3.2011 ve znění Změny č. 1 ÚP Smolnice s účinností ode dne 24.10.2014
 - s platným Územním plánem Toužetín s účinností ode dne 2.11.2011
- Stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje , odbor životního prostředí a zemědělství, č.j.: 1852/ZPZ/2017/N-2657 ze dne 19.4.2017 – Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny : **Lze vyloučit** možnost, že záměr „D7 Chlumčany, zkapacitnění“ bude mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na předmět ochrany, popř. celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje

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. Vlivy záměru jsou hodnoceny vesměs jako celkově málo významné až neutrální, zřetelné vlivy lze očekávat pouze v nejbližším okolí záměru. 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.

Na základě uvedeného hodnocení, předložené dokumentace, vyjádření k ní uplatněným a posudku dospěl příslušný úřad k závěru, že vlivy záměru na životní prostředí lze akceptovat a předmětný záměr při respektování podmínek tohoto stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

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 1) a 2) jsou stanoveny pro fázi přípravy záměru, podmínky 3) až 39) pro fázi realizace záměru, podmínky 40) až 42) pro fázi provozu. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru nejsou stanoveny.

Podmínky 1) a 2) jsou stanoveny pro etapu přípravných prací, aby již v této fázi předem zajistily přípravu pro opatření pro minimalizaci nepříznivých vlivů v době výstavby. Podmínky vyplývají z dokumentace a posudku a vztahují se k ochraně obyvatel a veřejného zdraví, k ochraně ovzduší a před hlukovou zátěží, dále k ochraně vod a půdního prostředí a k nakládání s odpady.

Podmínky respektují vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší, a vyjádření MěÚ Louny, odboru životního prostředí, odpadového hospodářství.

Podmínky 3) až 9) jsou stanoveny pro vlastní etapu výstavby záměru k ochraně kvality ovzduší, vyplývají z dokumentace a posudku a zohledňují požadavky z vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší.

Podmínky 10) – 12) jsou stanoveny pro ochranu povrchových i podzemních vod proti kontaminaci v době výstavby, podmínka 12) je současně stanovena i pro ochranu půdy. Podmínky vyplývají z dokumentace.

Podmínka 13) je stanovena k ochraně obyvatel i prostředí před hlukem z výstavby. Vyplývá z dokumentace a zohledňuje i požadavky z vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší.

Podmínky 14) – 17) jsou stanoveny pro období výstavby, případně po ukončení výstavby za účelem ochrany kvalitní půdy nejvyšších bonitních tříd (ZPF, orná půda, třídy ochrany I. a II.), pro její další hospodárné využití a proti jejímu znehodnocení. Podmínky vycházejí z dokumentace a posudku a zejména z požadavků ve vyjádření MŽP, odboru obecné ochrany přírody a krajiny.

Podmínka č. 18) je stanovena pro nakládání s odpady při výstavbě záměru. Vychází z vyjádření MěÚ Louny, odboru životního prostředí, odpadového hospodářství.

Podmínky 19) – 23) jsou stanoveny pro ochranu a podporu biotopů, fauny a flóry a biodiverzity. Podmínky vyplývají z dokumentace a především z požadavků biologického průzkumu v zájmovém území a minimalizují předpokládané nepříznivé vlivy. Podmínky respektují požadavky z vyjádření MŽP, odboru ochrany přírody.

Podmínky 24) až 39) jsou stanoveny pro úpravu technického řešení stavebních objektů záměru (mosty, propustky, retenční nádrže, oplocení) z důvodů ochrany živočichů, biotopů a biodiverzity pro zajištění dostatečné funkčnosti těchto staveb. Vycházejí zejména z technického řešení záměru v dokumentaci a z biologického hodnocení stavu a očekávaného vývoje bioty v dotčeném území a minimalizují dopady zejména na faunu. Podmínky respektují požadavky z vyjádření MŽP, odboru ochrany přírody.

Podmínky 40) až 41) jsou stanoveny pro fázi provozu po realizaci záměru, vyplývají z dokumentace a z posudku a mají preventivní charakter – ověření předpokladů z dokumentace ohledně reálné hlukové zátěže nebo reálných přítoků podzemní vody do zářezu. Podmínky zohledňují i požadavky z vyjádření obce Chlumčany.

Podmínky 42) je stanovena na základě nejistot rozptylové studie ohledně resuspenze částic a požadavků na ochranu ovzduší podle Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad CZ04, aby nový záměr nezhoršil stávající imisní situaci v dotčeném území. Respektuje i požadavky z vyjádření MŽP, odboru ochrany ovzduší.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví 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 dopravního koridoru, ale pouze o přeložení a 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. přivaděčích 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 vyplývá závěr, že **vliv záměru na životní prostředí jako celek bude málo významný až neutrální.**

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

Vliv záměru nepřesáhne státní hranice.

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 dopravního koridoru, ale pouze o přeložení a 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. přivaděčích 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 lze dojít k závěru, že **vliv záměru na životní prostředí jako celek bude málo významný až neutrální**. Vliv záměru nepřesáhne státní hranice.

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

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Hlavními vlivy a zdravotními riziky mohou být znečišťování ovzduší, hluková zátěž a změna dopravní nehodovosti.

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, dokonce v některých směrech nepatrně mohou zdravotní rizika daná expozicí škodlivin z ovzduší poklesnout.

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci PM₁₀ způsobený realizací záměru může dosahovat cca, 0,28 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^3$, tedy zcela mizivé procento (zvýšení o cca 1,1%) ročního imisního limitu (LV = 40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^3$). Celkově se nyní i s realizací posuzovaného záměru pohybují roční koncentrace PM₁₀ na cca na dvou třetinách limitu. S ohledem na charakteristiku zdroje – doprava, i na umístění stavby mimo inverzní kotlinu, nelze očekávat ani výrazné překračování 24hodinových koncentrací PM₁₀. Zdravotní rizika jsou u posuzovaného případu na úrovni pozadí neexponované populace.

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci PM_{2,5} způsobený provozem záměru se pohybuje (v referenčních bodech) od 0,01 do **0,09 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^3$** . Hodnoty se nyní pohybují pod platným imisním limitem (LV = 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^3$).

Hodnocení zdravotního rizika z expozice suspendovaným částicím PM posuzovaného záměru je možno hodnotit jako přijatelné.

Z posuzovaného záměru resp. rozptylové studie je patrné dodržení ročního limitu koncentrace oxidu dusičitého se značnou rezervou a snížení expozice na většině míst určených pro bydlení s výjimkou Mlýna. S ohledem na výše uvedené, se zdravotní rizika exponovaných změní jen nepatrně proti stávajícímu stavu, a to někde s možným poklesem rizika a v některých lokalitách s nevýznamným resp. nehodnotitelným zvýšením v rámci chyby modelu.

Expozice dotčeného území benzenu bude výrazně pod imisní limit (LV = 5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^3$) a dojde k zlepšení stávajícího stavu. Zdravotní riziko z expozice benzenem v hodnoceném záměru lze považovat za nevýznamné a přijatelné.

Zdravotní rizika BaP inhalační expozicí lze odhadovat na velmi nízké úrovni. V případě benzo (a)pyrenu se stávající, nepřilíživě vyhovující situace,lepší (s výjimkou jednoho referenčního bodu - Mlýn). Zdravotního rizika posuzovaným záměrem dotčených obyvatel se však zásadně nezmění.

S posuzovaným záměrem není spojena výrazná expozice hluku (bude snížena na povolené limity pomocí projektovaných protihlukových stěn). Po realizaci posuzovaného záměru se hlukové poměry budou pohybovat pod limitem 50 dB a jejich působení leží v pásmu potenciálního obtěžování. 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 tj. v oblasti obtěžování hlukem. 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.

Z hlukové studie posuzovaného záměru je však patrné, že se expoziční podmínky ve sledovaném území realizací záměru zásadním způsobem nezmění, a tedy se expozice obyvatel hluku nezvýší.

Dopravní bezpečnost, na krátkém posuzovaném úseku I/7 resp. D7 nebude zásadním způsobem změněna. Lze očekávat spíše nižší rizika na posuzovaném úseku proti současnému stavu než jeho zvýšení. Vliv záměru na socioekonomické poměry v posuzované oblasti bude nevýznamný. Vliv záměru na obyvatelstvo lze celkově charakterizovat jako pozitivní, málo významný, přijatelný.

Vlivy na ovzduší a klima

Vliv na ovzduší v období výstavby záměru bude lokální a bude spojen dominantně s resuspendovanou prašností z povrchu staveniště. Tato prašnost může vznikat pouze v období nepříznivých klimatických podmínek (suché větrné počasí). Při dodržení obvyklých opatření navržených jako součást řešení záměru bude tento negativní vliv na kvalitu ovzduší minimalizován na nevýznamnou úroveň. Výfukové emise používaných stavebních strojů budou v porovnání s obdobím provozu záměru nízké a vzhledem k vyhodnoceným vlivům provozu záměru nemohou významně ovlivnit imisní situaci.

Vliv záměru na kvalitu ovzduší v období výstavby bude krátkodobý, lokální, málo významný. Výjimkou je pouze areál Chlumčanského mlýna (č.p. 90 a č.p. 6) a komerční objekt č.p. 174 v blízkosti čerpací stanice, které jsou vzdáleny od stavby obchvatu první desítky m, takže krátkodobé negativní imisní vlivy (prašnost) zde nelze vyloučit.

Po uvedení nové trasy obchvatu do provozu dojde oproti současnosti k nárůstu emisí suspendovaných částic, relativně nejvíce v případě frakce PM₁₀. Jedná se o důsledek zvýšení resuspenze z povrchu vozovky. Nárůst emisí ostatních polutantů oproti stávajícímu dopravnímu řešení bude málo významný.

Nejvyšší imisní příspěvky hodnocených látek lze u stávajícího i navrženého řešení silniční dopravy očekávat v blízkosti napojení silnice III/2469 na I/7 severozápadně od obce Chlumčany. Nejvyšší celkové imisní koncentrace v posuzovaném území budou stejně jako v současnosti dosahovány v těsné blízkosti stávající silnice I/7 západně od obce Chlumčany. Očekávaná změna imisní situace v místech, která jsou v současnosti nejvíce zatížena, je málo významná. Míra překročení imisních limitů v nejvíce znečištěné části modelové oblasti se vlivem realizace záměru významně nezmění. S výjimkou látek, které již v současnosti limity mírně překračují (nejvyšší denní koncentrace PM₁₀ a průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu) budou imisní limity plněny i po realizaci záměru. V případě nejvyšších denních imisních příspěvků PM₁₀ dosáhne absolutní maximum nárůstu imisního příspěvku ve vytipovaných bodech řádově desetin až nižších jednotek µg/m³.

V obydlených místech blízkých posuzované komunikaci může zvýšení nejvyšších denních imisních příspěvků suspendovaných částic PM₁₀ mírně zhoršit podmínky pro plnění imisního limitu, protože současná koncentrace osciluje okolo limitní hodnoty. V absolutní hodnotě se jedná o málo významnou změnu, která bude pravděpodobně neodlišitelná od vlivu jiných zdrojů v území. U žádné z dalších hodnocených látek záměr podmínky pro plnění imisních limitů nezhorší.

Celkově lze imisní změny oproti současné situaci vyvolané provozem záměru hodnotit jako málo významné (suspendované částice PM₁₀ a PM_{2.5}, benzo(a)pyren, NO_x) až nevýznamné (NO₂, benzen). Vliv záměru na kvalitu ovzduší bude ve srovnání se současnou situací převážně pozitivní, avšak vzhledem k blízkosti současné stopy silnice I/7 a navržené trasy D7 bude změna imisní situace v obydlených oblastech málo významná a na expozici obyvatelstva se významně neprojeví.

Z hlediska vlivů na klima lze během výstavby předpokládat emise skleníkových plynů dopravních a stavebních strojů, které však budou jak v časovém, tak prostorovém měřítku nevýznamné.

V rámci provozu záměru po dokončení výstavby je možné očekávat změny v mikroklimatu prostředí především díky nízkému albedu tělesa silnice a zahřívání jejího povrchu a vzduchu v bezprostředním okolí. Zastavena bude také evapotranspirace na zastavěné ploše. Kromě Smolnického potoka se v území nenacházejí přírodní prvky, které by byly z hlediska přizpůsobení se změně klimatu významné a které by záměr negativně ovlivňoval. Z vyhodnocení rizik vyplývá, že zranitelnost záměru vůči změně klimatu je nízká a nevýznamná.

Realizace záměru nezpůsobí významný nárůst emisí skleníkových plynů. Nelze tedy předpokládat významné ovlivnění klimatu uvedeným záměrem. Záměr nebude produkovat regionálně významné množství skleníkových plynů. Z hlediska regionální a globální klimatické změny bude jeho vliv nevýznamný.

Vlivy na klima lze očekávat pouze nevýznamné, navíc budou pouze lokálního charakteru, omezené prakticky jen na okolí lokality záměru. Navíc obdobné vlivy již v dotčeném území existují z provozu stávající silnice I/7, vlivy nového obchvatu D7 budou obdobné. Z hlediska ochrany ovzduší i klimatu je realizace záměru v navržené podobě přijatelná.

Vlivy na hlukovou situaci a další fyzikální charakteristiky

Na základě hlukové studie lze konstatovat, že vlivem provozu na komunikaci D7 v okolí JZ zástavby obce Chlumčany za dodržení realizace protihlukových opatření (navržených protihlukových stěn) v chráněném venkovním prostoru, nedojde k překročení hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku pro hluk z provozu na pozemních komunikacích v denní ani noční době.

Uvedené výsledky posouzení vlivu na hlukovou situaci předpokládají realizaci protihlukových opatření, která jsou součástí předloženého záměru. Jedná se o dvě protihlukové stěny s dostatečnou výškou 3m. V daném úseku komunikace D7 Chlumčany navržená protihluková opatření zaručují dodržení hygienických limitů. Vliv záměru na hlukovou situaci lze hodnotit jako málo významný, přijatelný.

Záměr nebude zdrojem vibrací, které by mohly významně ovlivnit okolní stavební objekty, či pohodu obyvatelstva. Další fyzikální ani biologické charakteristiky nebudou realizací záměru ovlivněny.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

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. Záměr kříží Smolnický a Cítolibský potok.

Na základě provedeného hydrogeologického průzkumu byla hladina podzemní vody zastižena především v údolí Smolnického a Cítolibského potoka. Vzhledem k ustálené hladině podzemní vody se nepředpokládá trvalý přítok do zářezu komunikace ani se nepředpokládá ovlivnění vydatnosti vodních zdrojů a studní, s výjimkou studny č. 7, pro kterou je doporučeno měření hladiny podzemní vody.

Významnou kontaminující látkou z provozu na komunikacích jsou chloridy ze zimní údržby. Dále při vlastním provozu na komunikaci bude docházet ke splachům NEL. Při výstavbě může docházet k únikům ropných látek ze stavebních strojů a k únikům vod ze sociálních zařízení. Při provozu hrozí havárie s únikem ropných látek.

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).

Z uvedených údajů a z vyhodnocení v dokumentaci vyplývá, že vliv záměru na vydatnost a kvalitu podzemních vod a vodních zdrojů a na kvalitu povrchových vod bude málo významný až nulový.

Vlivy na půdu

Velkou většinu trvalých i dočasných záborů tvoří ZPF (resp. orná půda), zábory PUPFL jsou zcela minimální (cca 1 %). Zastoupeny jsou i zábory ostatních ploch. Předpokládaný rozsah celkových záborů je 266 002 m³ trvalých záborů, 229 131 m³ dočasných, trvalé zábory orné půdy činí 281 696 m³, travních porostů 296 m³.

Záměr je v souladu s platnou ÚPD. K části pozemků již byl vydán souhlas k vynětí ze ZPF v předchozím stupni přípravy záměru.

Z údajů v dokumentaci o trvalých zábořech ZPF podle BPEJ a tříd ochrany vyplývá, že 70,48 % trvalých záborů spadá do I. a II. třídy ochrany ZPF. Rovněž dočasná vynětí ZPF tvoří ze 74,42 % zábory v I. a II. třídě ochrany ZPF. Tuto půdu lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu (§ 4 odst. 3 zák. č. 334/1992 Sb.), což lze v případě posuzovaného záměru dostavby a zkapacitnění chybějícího úseku D7 předpokládat. Z velké části jde o hluboké až středně hluboké půdy, většinou černozemě, s malou skeletovitostí.

Na základě připomínky a požadavku z vyjádření bude provedena nejen skrývka ornice, ale i dalších zúrodnitelných humózních horizontů v celé hloubce. Na základě údajů o nakládání se skrývkami a jejich deponiemi a vzhledem k poměrně krátkému času výstavby se nepředpokládá významné znehodnocení skryté ornice a dalších humózních horizontů.

Vliv záměru na půdy lze hodnotit jako málo významný negativní, vliv na lesy a lesní pozemky (PUPFL) bude málo významný negativní.

Výstavba komunikace a především samotný provoz na komunikaci jsou významným potenciálním zdrojem kontaminace půdy z několika zdrojů – např. 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, v 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 vzdálenosti až několika desítek metrů od komunikace. Výstavba i provoz záměru bude mít na kontaminaci půd v bezprostředním okolí záměru negativní vliv, který lze hodnotit jako málo významný, běžný pro daný typ záměru.

Vlivy na přírodní zdroje

V okolí do 2 km od posuzovaného záměru se nenachází žádné výhradní ložisko ani chráněné ložiskové území, proto záměr na ně nebude mít žádný vliv. Z hlediska geologických jevů nebudou záměr ovlivňovat sesuvy půd ani seismicita, dotčené území je oblast s velmi malou seismicitou. Trasa záměru obchvatu D7 může být mírně ovlivněna tektonickými poruchami a sníženou pevností hornin, zejména v km 2,330-2,350, popř. i v dalších částech stavby.

Záměr bude mít jen malý a nevýznamný vliv na posuzované přírodní zdroje, popř. žádný vliv.

Část trasy záměru představuje poměrně významný zásah do stávajícího terénu. Jedná se o mimoúrovňové křížení nadjezdem silnicí III/22932 do Smolnice, které bude vyžadovat značné násypy na stávajícím terénu. Největším zásahem je podjezd pod železniční trať v km 2,800, který má za následek vedení trasy v hlubokém zářezu v délce téměř 1 km. Zásahy do terénu si vyžádá i stavba několika mostů – přes železniční trať v km 3,500 a mosty přes Chlumčanský potok (km 3,250) a Cítolibský potok (km 3,57), most pro biokoridor (km 1,75).

U stavby obchvatu D7 se předpokládá značný objem zemních prací (výkopy cca 725 000 m³, násypy cca 526 000 m³). Deponie skřívky zemin bude umístěna v prostoru staveniště.

Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu, flóru a ekosystémy

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 tři druhy zařazené do Červeného seznamu cévnatých rostlin České republiky (Grulich 2012).

Realizací stavby dojde k likvidaci několika segmentů biotopu K3 – vysoké mezofilní křoviny, dojde však také ke vzniku zářezů a násypů, které budou diverzifikovat prostředí zemědělských kultur a lokálně dojde ke zvýšení biologické rozmanitosti.

Vliv na přírodní biotopy a cévnaté rostliny lze hodnotit jako **málo významný negativní až neutrální**.

Fauna

Posuzovaná stavba je situována z převážné části na pole nebo na biologicky méně hodnotné biotopy. Zjištěné druhové spektrum **hmyzu** na těchto místech je dle očekávání relativně chudé. Druhy, které zde byly zaznamenány, jsou převážně běžné druhy bez větší biotopové vazby, často se jedná o migranty.

Biologicky cennější je část valů stávající silnice I/7, jde o úsek v délce cca 300 m západně od Smolnického potoka. Podobně hodnotné jsou i nivy Cítolibského a Smolnického potoka, kde bylo zjištěno několik vzácnějších vlhkomilných organismů.

Celkově lze ale říci, že oblast nehostí významnější chráněné nebo ohrožené druhy hmyzu, a že vliv na hmyz bude málo významný negativní až neutrální.

V rámci provedených průzkumů vybraných ploch byl prokázán výskyt 4 druhů **obojživelníků** – skokana skřehotavého, ropuchy obecné, ropuchy zelené v lokálních populacích, ojediněle skokana hnědého. Předpokládat lze i výskyt skokana štíhlého, případně čolka obecného.

Problémem všech zjištěných druhů obojživelníků ve zkoumaném území je jednoznačně nedostatek atraktivních reprodukčních stanovišť, většina zjištěných druhů zde pravděpodobně balancuje na hranici přežívání.

V rámci stavby bude docházet k přímé likvidaci stávajících biotopů obojživelníků, zejména v území západně a jihozápadně od Chlumčan. Dále může docházet k usmrcování jedinců v rámci stavby, nejzávažněji může negativně ovlivnit populace obojživelníků situace, kdy by v rámci stavby vznikaly přechodné vodní plochy, které by byly kolonizovány obojživelníky a které by mohly být příčinou jejich významného usmrcování (v případě likvidace dané plochy v době reprodukce obojživelníků). Pokud by byl reprodukční cyklus obojživelníků v takovém stanovišti dokončen, může tento jev zapůsobit přechodně pozitivně

Nová komunikace bude představovat migrační bariéru pro obojživelníky i pro plazy.

Pozitivně se může projevit zbudování dvou nových retenčních nádrží tak, aby splňovaly biotopové nároky obojživelníků. Z hlediska druhové rozmanitosti obojživelníků se může jednat o zásadní biotopy v zájmovém území.

Vliv záměru na obojživelníky bude málo významný negativní až neutrální.

V rámci průzkumů **plazů** byl aktuálně prokázán hojný výskyt ještěrky obecné nebývale hojný výskyt užovky hladké. Za prakticky jistý lze považovat výskyt slepýše křehkého a užovky obojkové.

Problémem všech zjištěných druhů plazů ve zkoumaném území je nedostatek vhodných stanovišť, protože značné plochy jsou zde zemědělsky obdělávány, a to ve velkých blocích. Negativně působí i fragmentace zdejší krajiny, kde síť frekventovaných komunikací znesnadňuje migraci jedinců a izoluje tak jednotlivé menší subpopulace. Na druhou stranu silniční násypy a neobdělávané plochy kolem komunikace, které mají často až stepní charakter, jsou pro plazy ve zdejší krajině často jediným významným refugiem.

Přímá likvidace a negativní ovlivnění významných částí stávajících biotopů v daném případě se týká území v km 0,0 – 0,7 a v km 3,3 – 3,8 hodnoceného úseku a pak i celého území západně a jihozápadně od Chlumčan, kde lze předpokládat likvidaci biotopů v linii stavby. Ve zbylé části trasy by k významnějším kolizím se stávajícími biotopy plazů vzhledem k charakteru území dojít nemělo.

Nová komunikace bude představovat migrační bariéru.

Pokud budou násypy (popř. zářezy) budoucí komunikace zbudovány a dále udržovány s ohledem na místní druhy plazů, a pokud budou akceptována doporučení a opatření uvedená v dokumentaci, lze předpokládat, že by významná část komunikace (jejích násypů a zářezů) mohla v budoucnosti představovat vhodné stanoviště pro většinu místních druhů plazů, čímž dojde k udržení druhové rozmanitosti.

Ve zkoumaném úseku Smolnického potoka byly zjištěny 4 druhy **ryb**: pstruh obecný, střevlička východní, hrouzek obecný a mřenka mramorovaná. Žádný z těchto druhů nepatří mezi zvláště chráněné druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ani není veden v Červené knize ryb a mihulí, jeden druh (střevlička východní) je nepůvodním invazním druhem.

Zjištěná ichtyocenóza indikuje narušený biotop, habitat se vyznačuje vysokou mírou degradace a jako takový není v současném stavu schopný poskytovat podmínky pro existenci diverzifikovaného rybího společenstva. Výstavba komunikace D7 nebude mít na ichtyocenózu Smolnického potoka prakticky žádný vliv.

V rámci průzkumu bylo zjištěno 45 druhů **ptáků**, z toho 9 zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Celkově je avifauna území dotčeného plánovaným zkapacitněním silnice D7 u Chlumčan chudá, ovlivněná malou nabídkou biotopů degradovaných intenzivním zemědělským využitím.

Realizací záměru dojde k plošnému úbytku biotopů, který ovšem v tomto případě nebude významný. Ptáci budou dále rušeni během výstavby i provozu silnice, dojde k nárůstu vizuálního i akustického rušení v okolí. Vzroste také riziko přímé mortality – během výstavby i provozu budou ptáci ohroženi přímými střety s projíždějícími vozidly nebo stavebními mechanismy.

Plánované vegetační úpravy mohou naopak zvýšit potravní nabídku a vytvořit hnízdní biotopy v území a mít tak částečně pozitivní vliv, a to i na druhovou diverzitu.

Vliv záměru na ptáky bude málo významný negativní až neutrální.

Letouni – Co se týká většiny prostoru plánovaného pro výstavbu silnice D7 Chlumčany, tedy biotopu pole (asi 92% plochy), je vliv výstavby na **netopýry** zcela zanedbatelný, tento biotop

je pro ně nezajímavý. Významnějším biotopem jsou keřová pásma a volně rozptýlené stromy, které bývají občasné loviště mnoha druhů netopýrů, v prostoru mimoúrovňových křižovatek, při výstavbě čtyřpruhového obchvatu ještě přibudou, což je pro netopýry pozitivní a přínosné.

Nejvýznamnějším biotopem pro netopýry je vodní tok Smolnického potoka, který je jednak významným lovištěm, ale též i migračním koridorem. Tento lineární prvek v krajině je pro netopýry naprosto zásadní a je nutné ho zachovat co nejméně ovlivněný, což vzhledem k plánovanému a dostatečně dimenzovanému přemostění údolí Smolnického potoka nepřináší žádný významný problém a negativní dopad je eliminován na minimum.

V zájmovém území se vyskytují běžné druhy **savců**, ze zvláště chráněných druhů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. byl potvrzen výskyt silně ohrožené vydry říční a ohrožené veverka obecné. Nelze vyloučit ani výskyt silně ohroženého křečka polního.

Jediným negativním faktorem, který by mohl ovlivnit místní populaci **vydry říční** přímo v místě stavby, je nevhodně konstruovaný propustek na stávající silnici I/7 přes Cítolibský potok. Propustek je bezpečně průchodný při nízkém (normálním) stavu protékající vody, při zvýšeném průtoku vody propustek vytvoří migrační bariéru. Vydra je nucena migrovat přes silnici, kde díky vysoké hustotě provozu je lokalita riziková a vydra je zde silně ohrožena.

Výstavba hodnoceného úseku dálnice D7 nebude mít na **veverku obecnou** obývající převážně porosty vzrostlých stromů v údolí Smolnického potoka západně od stávající komunikace I/7 významný negativní vliv. Do jisté míry může být druh dotčen při výstavbě mostu SO205 přes údolí, kdy budou s největší pravděpodobností káceny vzrostlé stromy v místě stavby.

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 včetně silně ohroženého křečka polního. Pro savce bude významným negativním vlivem vznik bariéry, který bude nová komunikace představovat. Vzhledem k tomu, že se v projektu počítá s realizací několika migračních objektů, které jsou svými rozměry dostatečné pro všechny savce vyskytující se v oblasti a nově vzniklá bariéra tak bude pro savce s jistým omezením prostupná, lze hodnotit vliv posuzovaného úseku D7 na savce jako málo významný.

Významný vliv může mít vlastní provoz komunikace, kdy hrozí střety živočichů s automobily. V rámci stavby bude provedeno kompletní oboustranné oplocení celého úseku dálnice D7. Oplocení dálnice je navrženo z důvodu ochrany lidského zdraví a majetku a ochrany většiny volně žijících živočichů včetně těch, kteří jsou na seznamu chráněných a zvláště chráněných druhů. Oplocení však zároveň zvýší neprostupnost plánované dálnice pro řadu živočichů, zejména středně velkých a velkých savců.

Vliv záměru na savce bude málo významný negativní až neutrální.

Celkově lze konstatovat, že **vliv záměru na faunu** v území bude **málo významný negativní až neutrální**.

Z hlediska vlivů záměru na **biodiverzitu** je zcela zásadní zachování prostupnosti krajiny pro pohyb volně žijících živočichů. V rámci záměru je umístěno dostatečné množství migračních objektů jak pro velké savce, tak pro drobné živočichy, které také zmírní účinek bariérového efektu oplocení dálnice D7. Veškeré vodní toky jsou dostatečným způsobem převedeny. Pro vegetační úpravy stavby budou využity pouze geograficky původní druhy. V zájmovém území nebyl zjištěn problém s invazními druhy. Vhodným řešením naspů a zářezů komunikace D7 dojde k vytvoření nových vhodných stanovišť, které posílí biodiverzitu v dotčeném území, zejména u některých druhů hmyzu, u obojživelníků a plazů.

Vliv záměru na biodiverzitu bude málo významný negativní až neutrální, v některých aspektech mírně pozitivní.

Záměr obchvatu D7 Chlumčany bude křížit nadregionální biokoridory K21 a K203 i několik lokálních biokoridorů. Navržené objekty přemostění zajistí jejich funkčnost i nadále. Vliv záměru na ÚSES bude málo významný negativní.

Záměr obchvatu D7 Chlumčany bude mít nulový vliv na další prvky přírody – na zvláště chráněná území, na lokality NATURA 2000 (EVL a PO), na přírodní park, na památné stromy.

Vliv na krajinu a krajinný ráz

Dálnice D7 nepředstavuje v dotčeném krajinném prostoru nový prvek, pouze zesílí působení stávající silnice I/7 v krajině jako dopravní koridor. Stavba bude představovat zásah zejména do znaků přírodních charakteristik (VKP, ÚSES), realizací stavby nebudou dotčeny žádné kulturní a přírodní dominanty oblastí. Tyto vlivy budou jen lokálního charakteru a projeví se pouze v blízkém okolí stavby. Vegetační úpravy silničního tělesa a navazující výsadby budou respektovat stávající charakter vegetace a minimalizovat vliv stavby na krajinný ráz.

Z hlediska fragmentace krajiny nedojde k likvidaci žádného stávajícího polygonu UAT ani k výraznému zmenšení žádného polygonu. Záměr bude mít na fragmentaci krajiny neutrální vliv.

Vzhledem k vyjmenovaným faktům lze konstatovat, že vliv záměru na krajinný ráz bude negativní málo významný, patrný pouze v blízkém okolí stavby.

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

Trasa nového obchvatu D7 je vedena mimo souvislou zástavbu obcí, nebude mít vliv na hmotný majetek v obcích, nebudou nutné demolice obytných objektů. Demolice se budou týkat pouze stávajících komunikací. Doprava po dálnici nebude zdrojem významných vibrací, které by ovlivnily stávající obytnou zástavbu nebo kulturní památky, trasa obchvatu D7 neohrozí žádné známé archeologické lokality. .

Záměr bude mít na hmotný majetek a kulturní památky nulový vliv.

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. Záměr nebude mít žádné vlivy přesahující státní hranice.

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

Technické i stavební řešení odpovídá charakteru a účelu záměru a zohledňuje i charakter a konfiguraci území, ve kterém má být realizován. V případě záměru se jedná o standardní pozemní komunikaci – dálnici, jejíž výstavba je v podmínkách České republiky běžně realizována bez znatelných nebo větších problémů.

Technické řešení záměru je na současné technické úrovni pro obdobné stavby, odpovídá dosaženému stupni poznání a stavební postupy i mechanismy využívají některých současných běžných opatření a zařízení pro minimalizaci vlivů těchto staveb na životní prostředí a veřejné zdraví (například snížená hlučnost mechanismů, zakapotování strojů, snížené emise z motorů stavebních mechanismů i dopravních prostředků, biologicky odbouratelné oleje a mazadla v mechanismech, technologie přípravy betonových směsí, skrápěcí zařízení proti prašnosti, kryté dopravníky sypkých směsí, technický pokrok a zvýšená kvalita zvyšující účinnost strojů a snižující rizika havarijních stavů a pod.).

Technické řešení záměru odpovídá současné úrovni poznání i technologii stavby dálnic s cílem minimalizace negativních vlivů při výstavbě i při následném provozu a s cílem snížení celkové zátěže ze silniční dopravy. K tomu je v rámci technického i stavebního řešení již v projektu realizována řada opatření pro minimalizaci nepříznivých vlivů dálnice na okolí, další zmírňující opatření jsou pak navržena v předložené dokumentaci a dále i v posudku v návrhu stanoviska. Technické řešení záměru bude v dalších stupních projektové přípravy na základě těchto podmínek dále upravováno a upřesňováno za účelem dalšího snižování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

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

Záměr je řešen pouze v jedné projektové variantě umístění i technického řešení. Invariantní umístění i řešení záměru je determinováno návazností na sousední úseky D7, částečně již realizované. Stanovení pořadí variant řešení záměru z hlediska vlivů na životní prostředí je v daném případě bezpředmětné.

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.

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K původní předložené dokumentaci záměru (z června 2017) bylo příslušnému úřadu – MŽP OVSS IV v Chomutově – doručeno celkem 7 vyjádření (5 vyjádření dotčených správních úřadů, 2 vyjádření územních samosprávných celků), veřejnost se k dokumentaci nevyjádřila. Tato vyjádření byla vypořádána zpracovatelem dokumentace v přepracované dokumentaci.

Z důvodu aktuální změny legislativy, na základě obdržení vyjádření ke zveřejněné dokumentaci a na doporučení zpracovatelky posudku příslušný úřad – MŽP, OVSS IV v Chomutově vrátil oznamovateli dokumentaci k přepracování. Důvodem vrácení dokumentace byla především skutečnost, že dne 1.11.2017 nabytí účinnosti nový zákon č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb. Tento nový zákon mění dosavadní požadavky na posuzování a stanovuje nové požadavky na zpracování podkladů – tedy i dokumentace – a na rozsah a podrobnosti vyhodnocení vlivů v dokumentaci.

Po dopracování dokumentace oznamovatelem byla tato přepracovaná dokumentace opětovně zveřejněna podle zákona. K přepracované dokumentaci (z března 2018) obdržel příslušný úřad 9 vyjádření (7 vyjádření dotčených správních úřadů, 2 vyjádření územních samosprávných celků), veřejnost se k dokumentaci nevyjádřila.

Vzhledem ke skutečnosti, že příslušný úřad – MŽP OVSS IV v Chomutově – neobdržel žádná odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci (v souladu s § 17 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), upustil od konání veřejného projednání.

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

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Dotčenými územními samosprávnými celky, jejichž správní obvody alespoň zčásti tvoří dotčené území, jsou:

kraj: Ústecký kraj

obce: Chlumčany, Smolnice, Toužetín, Městys Cítoliby

Poučení

Toto souhlasné závazné stanovisko je vydáno podle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad (dle § 9a odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb.) pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních podle § 3 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele záměru prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Proces EIA byl veden podle zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017. V souladu s článkem II bodu 2 zákona č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon 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, byl proces EIA dokončen podle zákona ve znění účinném od 1. 11. 2017, neboť lhůta pro vrácení dokumentace podle § 8 odst. 5 zákona ve znění účinném do 31. 10. 2017, by uplynula až v lednu 2018, tedy až po 1.11.2017.

Datum vydání závazného stanoviska:

Otisk úředního razítka příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

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: srpen 2018

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku a osob, které se podílely na zpracování posudku:

Zpracovatelka posudku:

Ing. Zuzana Toniková – ENVI-TON,
Průchova 3168, 272 01 Kladno,
tel.: 311 254 043, 604 530 664

Podpis zpracovatele posudku:

Autorizace ke zpracování posudku:

osvědčení odborné způsobilosti č.j. 2826/316/OPVŽP/94 ze dne 31.4.1994

autorizace dle § 19 zák.č. 100/2001 Sb., č.j. 45585/ENV/06 ze dne 7.7.2006, s nabytím účinnosti dne 8.8.2006

aktuální prodloužení autorizace č.j. 45689/ENV/16 ze dne 28.7.2016

VIII. POUŽITÉ PODKLADY

- Dokumentace EIA záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ – DH&P Conservation s.r.o., Praha, červen 2017
- Přepracovaná dokumentace EIA záměru „D7 Chlumčany, zkapacitnění obchvatu“ - DH&P Conservation s.r.o., Praha, březen 2018
- Doručená vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti k původní dokumentaci EIA z června 2017
- Doručená vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územně samosprávných celků k přepracované EIA z března 2018
- Dopis MŽP oznamovateli o vrácení dokumentace k přeprocování – MŽP OVSS IV, č.j.: ENV/2018/6894, MZP/2018/530/211 ze dne 31.ledna 2018
- Vyžádané doplňující informace od oznamovatele (od zpracovatele dokumentace)
- Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Severozápad – CZ04 – MŽP, květen 2016
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025 – MŽP 2016
- Metodický výklad k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb. – MŽP, č.j. MZP/2017/710/1985 ze dne 20.října 2017
- Související právní předpisy a literatura
- Informace o okolních záměrech uvedené v Informačním systému EIA
- Volně dostupné informace z veřejných informačních webových stránek orgánů státní správy a dalších veřejných informací (např. MŽP, CENIA, AOPK, Ústecký kraj a.j.)

IX. PŘÍLOHY

1. Dopis MŽP o vrácení dokumentace k přepracování

2. Vyjádření dotčených subjektů k původní dokumentaci EIA:

1. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
2. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
3. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje
4. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ústí n. Labem
5. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí
6. Ústecký kraj (resp. Rada Ústeckého kraje) – prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje
7. Obec Chlumčany

3. Vyjádření dotčených subjektů k přepracované dokumentaci EIA:

8. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
9. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
10. Ministerstvo životního prostředí, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků
11. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny
12. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje
13. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí – odpadové hospodářství
14. Městský úřad Louny, odbor životního prostředí
15. Ústecký kraj (resp. Rada Ústeckého kraje) – prostřednictvím Krajského úřadu Ústeckého kraje
16. Obec Chlumčany