

V Chomutově, dne 20. listopadu 2018
Č.j.: MZP/2018/530/1673
Vyřizuje: Bc. Votoček
Tel.: 267123414

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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

I. Výroková část

Název záměru: „D6 – Ústecký kraj“

Kapacita (rozsah) záměru:

Novostavba čtyřpruhové pozemní komunikace, která je navržena jako dálnice II. třídy o šířce 25,5 m, návrhové rychlosti 100 km.h-1 a směrodatné rychlosti 130 km.h-1, tj. kategorie D 25,5/100.

Posuzovaný úsek dálnice D6 spojí připravovaný záměr výstavby dálnice D6 na území Středočeského kraje s I. etapou obchvatu obce Lubenec, jehož výstavba již byla zahájena.

Posuzovaný úsek dálnice D6 je předložen jako invariantní (dálnice D6 je v posuzovaném úseku navržena v jedné variantě směrového vedení, šířkového uspořádání a technického provedení).

Základní charakteristiky trasy dálnice D6:

Délka	12,067 km
Maximální podélný sklon	4,5 %
Minimální podélný sklon	0,5 %
Minimální poloměr směrového oblouku	1 000 m
Maximální hloubka zářezů	13 m
Maximální výška náspů	11 m
Počet a délka mostních objektů (mosty i nadjezdy)	14 / 1 540 m

Přeložky komunikací a křižovatky:

<i>Staničení</i>	<i>Komunikace</i>	<i>Délka</i>
km 62,594	přeložka silnice I/6 (ve výhledu II/606)	1 218 m
km 63,000	napojení lesní cesty	226 m
km 63,600	přeložka lesní cesty	55 m

km 64,140	přeložka polní cesty Bílenec	100 m
km 64,720 – 65,500	polní cesta Bílenec	772 m
km 65,300 – 66,300	přeložka silnice I/6 (ve výhledu II/606)	1 260 m
km 67,200	přeložka silnice III/2243	1 228 m
km 67,650	přeložka silnice III/2245	904 m
km 67,650	MÚK Černčice – zajistí napojení silnice III/2245	
km 67,800	polní cesta Černčice	317 m
km 71,260	přeložka silnice I/6 (ve výhledu II/606)	998 m
km 71,305	přeložka silnice III/2063	359 m
km 72,650 – 73,130	přeložka polních cest	142 + 485 m
km 73,642	přeložka polní cesty	159 m

Mosty a nadjezdy:

<i>Staničení</i>	<i>Mostní objekt</i>	<i>Délka</i>
km 63,200 – 63,820	most přes Bílenecký potok	635 m
km 64,135	most přes polní cestu u Bílence	123 m
km 65,456	most nad přeložkou silnice II/606	56 m
km 66,355	most přes Podvinecký potok	138 m
km 69,021	most přes vodoteč	120 m
km 69,681	most přes vodoteč	120 m
km 67,010	nadjezd trati ČD Plzeň – Žatec	74 m
km 67,662	nadjezd přeložky silnice III/2245	68 m
km 70,320	nadjezd přeložky silnice II/606	62 m
km 71,305	nadjezd přeložky silnice III/2063	58 m
km 73,010	most přes odvodňovací příkop	5 m
km 73,130	most přes polní cestu	14 m
km 74,050	most přes vodoteč	5 m
km 73,642	nadjezd polní cesty	61 m

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu: Kategorie I, bod 47 – Dálnice I. a II. třídy

Umístění záměru: kraj: Ústecký
obec: Petrohrad, Vroutek, Kryry, Blatno, Lubenec
katastrální území: Bílenec, Černčice u Petrohradu, Petrohrad, Mukoděly, Stebno u Petrohradu, Malměřice, Ležky

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 65993390

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

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona,

v souladu s § 9a odst. 1 zákona a přílohou č. 6 k zákonu

vydává

SOUHLASNÉ ZÁVAZNÉ STANOVISKO

k záměru:

„D6 – Ústecký kraj“

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

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

A. Podmínky pro fázi přípravy

- 1) Orientovat se na zachování co největšího množství stávajících dřevin.
- 2) Upravit projekt vegetačních úprav tak, aby výsadba dřevin na svazích zářezů a náspů byla nepravidelná, spíše skupinová s cílovou pokryvností cca do 30 % povrchu.
- 3) V úseku v lesním komplexu východně od Bílenice (zejména most v km 63,1 až 63,9) doplnit silnici, alespoň částečně, lehkými, pokud možno částečně nebo zcela neprůhlednými bariérami, jejichž funkcí bude zabránit průletu ptáků ve výši jedoucích vozidel včetně nákladních.
- 4) Přemostění strží a niv řešit tak, aby okolní porost a reliéf pod mostem doznaly co nejmenších úprav.
- 5) Dořešit změnu umístění retenční nádrže v území severozápadně od obce Ležky mimo biologicky hodnotné plochy.
- 6) Doplnit do projektu 2 propustky umožňující migraci živočichů, a to v km 72,126 a v km 74,500. Tyto propustky musejí umožnit migraci obojživelníků, tzn. obě vyústění musí být bez překážek vyšších než 10 cm.
- 7) Doplnit do projektu úpravu stávajícího propustku na přítoku Ležeckého potoka přes silnici I/6 k zajištění dobré prostupnosti pro živočichy kategorie C (savci střední velikosti). Úprava propustku bude mít návaznost na migrační objekt SO 203 (naproti obci Ležky). V současné době je pod silnicí I/6 umístěn trubní propustek, který je při vyšší hladině pro zvěř nepoužitelný.
- 8) Do projektu doplnit instalaci ochranných naváděcích bariér pro obojživelníky na vybraných úsecích řešeného úseku dálnice dle migrační studie.
- 9) Do projektu doplnit instalaci trvalých bariér proti vnikání drobných živočichů na vozovku dálnice. Tyto bariéry budou instalovány v navazujících úsecích na most přes Bílenecký potok, přes Podvinecký potok, přes strže potoka Rovná a jeho přítoku a západně od obce Ležky.
- 10) Oplocení dálnice projektovat celistvé a těsně navazující na mostní objekty. Propustky projektovat s vyústěním vždy vně oplocení. V místech násypu oplocení projektovat na vrchol svahu, v zářezu pak co nejbližší k vozovce tak, aby se stal svah přístupným,

- a tím i součástí okolní krajiny. Oplocení projektovat ideálně v celém úseku, minimálně však v lesním úseku východně od Bílence (km 62,6 až 64,3 mimo most) a západně od Ležek (km 72,5 až 74,7).
- 11) Projektované výsadby navrhnout tak, že budou kopírovat oplocení v dostatečném odstupu, aby bylo oplocení viditelné a živočišné do něho nenaráželi.
 - 12) Přemostěním vodních toků nesmí dojít ke snížení jejich migrační prostupnosti. Dno vodních toků musí zůstat přirozené – tj. s přirozeným substrátem; je třeba zachovat diverzitu hloubky a proudu. Zcela nežádoucí je budování širokých mělkých koryt s uniformním prouděním, naopak lze doporučit model širší berma – užší přírodní kyneta. Vybudovat v okolí vodotečí i potřebné pásy souše, využitelné pro migraci suchozemských živočichů.
 - 13) Na přeložkách toků neprojektovat nové trvalé příčné objekty: stupně, jezy apod. Jako kompenzační opatření by bylo vhodné provést revitalizaci regulovaných partií Blšanky v návaznosti na křížení s dálnicí.
 - 14) Podrobně řešit nakládání s vodami ze srážek z komunikace, a to zejména s ohledem na eliminaci potenciálního znečištění vodních zdrojů a vodních toků.
 - 15) Provéřit vodohospodářské řešení záměru v úseku km 62,594 – 71,360 a případně doplnit záměr o objekty s funkcí usazovacích nádrží nebo retenční funkcí.
 - 16) Při navrhování opatření, která budou realizována v souvislosti se změnami v úrovni podzemní vody (např. drenáže), zohlednit též požadavky ochrany vlhkých a mokřadních biotopů. Stavbou ani následným provozem dálnice nesmí být ohroženy místní vodní nádrže (včetně svedení dešťových vod z komunikace či staveniště).
 - 17) Do projektu zahrnout obnovu funkčnosti místních vodních nádrží, které by měly být po opravě ponechány bez rybích obsádek a nesmí do nich být sváděna voda z dálnice. Jedná se o opravu dvou malých nádrží (50°8'8.508"N, 13°28'30.610"E a 50°8'10.241"N, 13°28'27.347"E), pravděpodobně pouze oprava výpustních zařízení, popř. velmi šetrné odstranění orobincových porostů (pouze stržení drnu). Oprava protržené hráze lesní nádrže (50°9'33.725"N, 13°27'21.783"E), popř. velmi šetrné odtěžení nežádoucích porostů z výtopy. Dále oprava malé nádrže v Lubenci (50°7'43.224"N, 13°18'48.096"E), pravděpodobně pouze oprava výpustního zařízení, popř. velmi šetrné odbahnění (pouze stržení drnu).
 - 18) V úseku km 63,880 – 64,110, kde je projektován zářez, doplnit do projektu odvodnění a vyspádování směrem k navazujícímu mostu a na rozhraní s násypem – přechodovou oblastí – provést drenážní opatření, stahující povrchové i případné podzemní vody do dnešního koryta bezejmenného levostranného přítoku Bíleneckého potoka. Vedení přeložky toku (64,162 km) zkoordinovat s navrženým opatřením.
 - 19) V oblasti trvalého zvodnění (cca km 72,100 – 72,160 a 72,680 – 72,800) projektovat plošný drén, který svede vody mimo násypové těleso. Pokud bude uvažováno s výměnou zemin, měla by být realizována z propustného materiálu a navázat na drenážní opatření.
 - 20) Projektovat dostatečně kapacitní odvod dešťových vod i se zohledněním budoucího nárůstu výskytu a intenzity extrémních srážek, včetně případného doplnění záměru o objekty s retenční funkcí v celé délce posuzované trasy dálnice.
 - 21) Zajistit minimalizaci vzniku dopravních kongescí. Účinným opatřením je z tohoto pohledu realizace telematických systémů (řízení dopravy).
 - 22) Dimenzovat mostní objekty nad úroveň stoleté vody.
 - 23) K minimalizaci vlivů na krajinný ráz začlenit těleso komunikace do krajiny rozčleněním různě vysokou zelení, pásy keřů i stromů, a to zejména v místech náspů a mostů.
 - 24) V km 65,0 prověřit možnost mírného odklonu trasy směrem na jih, aby byly zachovány solitérní lípy v poli. Pokud trasu nebude možné změnit, je nutné odstraněné stromy tvořící

- lokální dominantu nahradit v jiném místě výsadbou nových solitérních stromů, které po čase převezmou funkci stávajících lip a tyto dotčené stromy nahradí.
- 25) Věnovat pozornost architektonickému ztvárnění mostů a jejich začlenění do krajiny. Náspy v předpolí mostů citlivě zakomponovat do okolní krajiny (zejména v lesních úsecích) napojením na okolní zeleň, rozrušením jejich hmoty nepravidelně uspořádaným, dostatečně hustým ozeleněním stromy, jejichž druhová skladba koresponduje s okolím.
 - 26) V rámci další přípravy záměru (popřípadě i na základě zpřesněných údajů) projednat s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví problematiku týkající se případů, kdy v lokalitě Bílenec dochází k velkému zvýšení hladin hluku, i když při bezpečném dodržení příslušných hygienických limitů hluku.
 - 27) Dořešit konkrétní nakládání s přebytkem výkopové zeminy, kterou nebude možno využít při výstavbě dálnice.
 - 28) Navrhnout konkrétní využití přebytku skrytých orničních vrstev, které nebude možno využít v rámci úprav souvisejících s výstavbou dálnice.
 - 29) Návrh případných objížděk v průběhu výstavby projednat s příslušnými obcemi.
 - 30) V příslušných oblastech s nejvyššími vypočtenými příspěvky k ročním koncentracím částic PM₁₀ navrhnout realizaci např. izolačních stěn/ozeleněných valů, případně výsadbu soustavného pásu zeleně plnící funkci izolační bariéry.

B. Podmínky pro fázi výstavby

- 1) Skrývku půdy a zemní práce provádět postupně v rozsahu nezbytně nutném, tzn. dodržovat pravidlo ponechání po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení, aby nedocházelo ke zbytečnému uvolňování prachových částic do ovzduší.
- 2) Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejdříve půdokryvná.
- 3) V průběhu výstavby používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV. Provádět důsledné čištění a oplach aut před výjezdem na komunikace (nebo instalace čistícího systému, např. vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry), pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště (okamžitě po znečištění). V době déle trvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, čištění staveništních ploch a komunikací provádět zásadně za mokra.
- 4) Minimalizovat pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště, ideálně nejvíce pojížděné úseky na staveništi zpevnit, omezit rychlost vozidel na staveništi na 20 km.h⁻¹ a provádět pravidelné čištění pojízdné plochy v době déletrvajícího sucha.
- 5) Kontrolovat technický stav strojní techniky a podmínky na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření) před zahájením jednotlivých etap stavebních prací.
- 6) Zaplachtovat automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm.
- 7) Minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu (cement, vápno, bentonit, písek s frakcí do 4 mm) na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukání jemných částic do okolí (v prostoru zařízení staveniště).
- 8) Při vrtání pilot nebo kotev používat skrápění nebo odsávání.
- 9) Určit osobu, která bude odpovědná za dohled nad prováděním opatření k omezování prašnosti.

- 10) Využívat jednotlivých objízdných tras v okolí navrhované dálnice po dobu max. jednoho roku. Za objízdné trasy se nepovažují nadřazené komunikace využívané pro obslužnou staveništní dopravu, které vedou mimo hodnocené území (silnice I/6).
- 11) Minimalizovat riziko kontaminace půdy pravidelnou údržbou strojů a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s látkami nebezpečnými vodám.
- 12) Dočasné záборы půdy omezit na nejnutnější minimum.
- 13) Zvýšenou pozornost věnovat svahům násypů a zářezů, aby byla zajištěna prevence vzniku erozních rýh. V případě nutnosti zabezpečit stabilitu svahů zářezů a násypů silničního tělesa vedle osázení vhodnou vegetací i technickými prostředky.
- 14) Při průchodu lesními porosty minimalizovat zásahy mimo trasu komunikace a veškerá zázemí stavby (především dočasná) zřizovat mimo lesy.
- 15) Zásahy do keřové a stromové vegetace provést mimo hlavní vegetační sezónu tj. od října do 15. března.
- 16) Skrývkové práce z důvodu ochrany obojživelníků a plazů provést v pozdně letním období – tedy v období mezi 15. 8. a 30. 9. nebo po celý rok, pokud budou ochranné naváděcí bariéry pro obojživelníky a plazy instalovány v dostatečném předstihu tak, aby byl vyloučen výskyt obojživelníků v plochách skrývky. Toto omezení se týká zejména lesnatého území východně od Bílence (km 62,6 až 64,3) a území západně od Ležek (km 72,5 až 74,7).
- 17) Zajistit biologický dozor stavby odborně způsobilou osobou určenou po dohodě s orgánem ochrany přírody. Biologický dozor bude dohlížet na dodržování a realizaci navrhovaných a nařízených (např. v rámci udělení příslušných výjimek) zmírňujících opatření a bude mít pravomoc v průběhu stavby rozhodnout o nutnosti aplikace konkrétních navržených opatření. Biologický dozor určí případná další opatření k minimalizaci rizik přímé mortality terestrických živočichů na stavbě.
- 18) Při výstavbě mostních pilířů přemostění Bíleneckého potoka minimalizovat zásah do lužního porostu s výskytem zvláště chráněné měsíčnice vytrvalé, úpolínu nejvyššího a prstnatce májového.
- 19) Ve vybraných místech neosazovat násypy a zářezy keřovou či stromovou vegetací. Ponechat je přirozené sukcesi nebo je osázet pouze mozaikovitě, do pokryvnosti plochy keří a stromy cca 20 – 30 %.
- 20) Vlastní výsadby realizovat formu solitérů nebo menších skupinek o maximální rozloze cca 30 m². Lze přitom využít i ovocné dřeviny. Minimalizovat použití jehličnatých dřevin při výsadbách, zcela nežádoucí je vysazování nepůvodních druhů.
- 21) Výchozy hornin z podloží, popř. stabilní formace větších kamenů, nepřevrstvovat ornici.
- 22) Násypy lokálně doplnit o navážku různě velkých kamenů místní proveniencí. Na vhodných místech (s ohledem na bezpečnostní normy) lze i přímo v náspech či zářezech budovat suché skládané zídky.
- 23) Osévat plochy násypů a zářezů druhově pestrými směsmi s velkým podílem dvouděložných rostlin se směsí z místních druhů dané fytogeografické podprovincie či maximálně provincie. Při vlastním výsevu volit menší hustotu. Povrch těchto ploch upravovat co nejméně, ponechat minerální substrát, v místech stabilních skalních výchozů obnaženou horninu nehumusovat, osetí provádět jen místně.
- 24) Minimalizovat překrývání svahů násypů či zářezů různými typy textilií. Pokud je šířka valu a sklon příliš velký, je možné pro zabránění eroze vytvořit drobné stupně.
- 25) Velmi významné, efektní a velmi komplexní kompenzační opatření může představovat vhodná úprava ploch dočasných záborů. V dotčeném úseku se jedná zejména o území západně od obce Ležky, kde dochází k územnímu střetu s biotopy zvláště chráněných druhů a s plochami přírodních stanovišť. Zde je vhodné jako náhradní stanoviště

v plochách dočasných záborů v době dokončování stavby vybudovat soustavu mělkých tůní, jako podpůrné opatření pro obojživelníky a další organismy závislé na vodním prostředí.

- 26) Zajistit pokosení a vyřezání náletových dřevin na opuštěné louce západně od obce Ležky, což povede k podpoře biotopu vlhkých pcháčových luk.
- 27) Nenarušit vodní režim Bíleneckého potoka, staveniště oddělit od okolí, aby došlo k co nejmenšímu zásahu do nivy potoka. Dbát na zamezení kontaminace vody.
- 28) Provést výsadbu dřevin ve vhodné vzdálenosti podél silničního tělesa tak, aby byly minimalizovány vlivy extrémních nárůstů teploty v letním období.
- 29) Použít stavební materiály odolné proti vysokým teplotám, jakož i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu.

C. Podmínky pro fázi provozu

- 1) Zajistit údržbu protiprašné izolační zeleně a její případné dosadby.
- 2) Zajistit péči o vysázenou zeleň a její dosadbu v případě poškození do té doby, dokud nebude zajištěn její samovolný růst. Uhynulé jedince nahradit v nejbližším vhodném termínu.
- 3) Mozaiku keřů, případně solitérních dřevin či jejich malých skupin na náspech a zářezích dlouhodobě udržovat v rámci údržby okolí komunikace.
- 4) Provádět kontrolu ploch, na nichž byl odstraněn vegetační kryt, a v případě výskytu invazních druhů rostlin zajistit jejich bezodkladnou likvidaci.
- 5) Zajistit vhodný management lučních ploch navazujících na samotnou komunikaci (mozaiková nebo pásová seč 1 - 2 x ročně ve vhodných termínech, včetně odstranění pokosené biomasy), vytvoření pozvolných lesních lemů, na vhodných místech případě lesní porosty prosvětlit.
- 6) Pravidelně kontrolovat propustnost kanalizačního systému komunikace, zajistit údržbu retenčních a usazovacích nádrží.
- 7) Pro zmenšení zátěže okolí solením zabezpečovat zimní údržbu moderní technologií „skrápěného solení“, která umožňuje minimalizovat úlet zrn posypového materiálu mimo vozovku.

D. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Nejsou stanoveny.

E. 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

1. Před zahájením výstavby provést průzkum v trase komunikace zaměřený na výskyt zvláště chráněných druhů. U druhů, kde je to účelné, pak dle výsledků provést záchranný přesun.
2. Po dobu 5 let po výstavbě každoročně kontrolovat stav vysázených dřevin a ozeleněných ploch. V případě, že stav zeleně bude neuspokojivý, budou neprodleně provedena příslušná opatření k nápravě.

3. Po dobu 3 – 5 let po výstavbě provést monitoring výskytu invazních druhů rostlin na lokalitách dotčených výstavbou. V případě nálezu přijmout opatření k likvidaci porostů těchto druhů. Při likvidaci preferovat mechanické metody před metodami chemickými.
4. V předstihu ověřovat kvalitu vody v Ležeckém potoce a podzemní vodu v prameništi na konci úseku dálnice. O svedení drénovaných podzemních vod do Ležeckého potoka rozhodnout podle výsledků chemických rozborů vody.
5. Před zahájením výstavby provést pasport výšky hladiny ve studních v blízkosti trasy komunikace.
6. Jeden rok po výstavbě komunikace ověřit ovlivnění hladiny podzemních vod ve studních v okolí komunikace. Při posuzování ovlivnění je nutné vzít do úvahy též změny hladin vlivem aktuálního průběhu klimatu. Zajistit následný monitoring stavu těchto studní a v případě negativního ovlivnění zajistit odpovídající kompenzační opatření.
7. Na základě projektu monitorovacích prací podrobit všechny potenciální zdroje kontaminace ve střetu s trasou dálnice před zahájením výstavby dálnice laboratorní analýze (geochemické složení) s tím, že rozboru zemin, tj. stanovení míry znečištění horninového prostředí umožní vyhodnotit z toho vyplývající rizika a poté ev. přijmout řešení, která jsou technickou záležitostí. Jedná se o bývalou cihelnu na území obce Černčice, kde se nachází černá skládka, černou skládku v okolí odpočívadla u stávající silnice I/6 na území obce Ležky, chátrající objekty bývalého zemědělského provozu na území obce Černčice. Dále v ochranném pásmu dálnice se jedná o objekt společnosti ČEPRO (potenciální kontaminace zemin ropnými látkami) na území obce Bílenec, objekt vodojemu, plynárenská stanice s rozvodnou pro NN a VN na území obce Malměřice.
8. V rámci zkušebního provozu komunikace zajistit autorizované kontrolní měření hluku z dopravy, jehož rozsah a podmínky budou dohodnuty s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví (minimálně však ve všech lokalitách, kde byly akustickou studií predikovány hladiny hluku v úrovni vyšší než 3 dB pod úrovní příslušných hygienických limitů hluku). V každé lokalitě provést měření u nejvíce zatíženého objektu s tím, že výsledky měření budou poskytnuty rovněž příslušným obcím a jejich prostřednictvím i veřejnosti. Na základě výsledků měření popřípadě bezodkladně navrhnout a realizovat nápravná protihluková opatření.
9. Po uvedení komunikace do provozu budou u nejzatíženějších objektů v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví prováděna autorizovaná kontrolní měření hluku z dopravy v intervalu 10 let. V případě, že by měření ukázala neplnění příslušných hygienických limitů hluku, budou bezodkladně navržena a realizována dodatečná protihluková opatření.

II. Odůvodnění

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

Ministerstvo životního prostředí vycházelo při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle § 8, odstavce 1 a přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění „D6 –

Ústecký kraj“, kterou zpracoval Mgr. Radek Jaroš, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (rozhodnutí čj. 112632/ENV/OEP/10, s posledním prodloužením rozhodnutím čj. 38212/ENV/15), v červnu 2018

- Vyjádření k dokumentaci záměru „D6 – Ústecký kraj“ - celkem 12 vyjádření dotčených správních orgánů a zástupců místních samospráv.
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí výše uvedeného záměru, který vypracoval Ing. Václav Obluk, držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení č. o. 19739/14/2338/OPVŽP/98 ze dne 16.12.1998 s posledním prodloužením autorizace na 5 let pod č. j. 40354/ENV/16 ze dne 7.7.2016), v září 2018.

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno jednak na vyhodnocení výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území, jednak na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví:

- a) Z hlediska výchozího stavu relevantních složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území daných charakterem záměru (tj. výchozího stavu znečištění ovzduší a výchozího stavu hlukové zátěže) lze považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný, a to i vzhledem k charakteru záměru a jeho imisním příspěvkům ke znečištění ovzduší a k hlukové zátěži.
- b) Vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona celkově přijatelné.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínky A.1 - A.13; B.15 - B.26; C.2 - C.5; E.1 – E.3 jsou stanoveny v zájmu ochrany přírody a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření k dokumentaci.

Podmínky A.14 - A.19; B.27; C.6 - C.7; E.4 - E.6 jsou stanoveny k ochraně vod a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření.

Podmínky A.20 - A.22; B.28 - B.29 jsou stanoveny ke zmírnění dopadů změny klimatu a vyplývají z dokumentace.

Podmínky A.23 - A.25 jsou stanoveny v zájmu ochrany krajinného rázu a vyplývají z dokumentace.

Podmínky A.26., E.8 - E.9 jsou stanoveny v zájmu ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vyplývají z dokumentace a posudku.

Podmínka A.27 je stanovena k zajištění nakládání s přebytky výkopové zeminy a vyplývá z obdržených vyjádření k dokumentaci.

Podmínky A.28; B.11 - B.13; E.7 jsou stanoveny k ochraně půdy a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření.

Podmínky A.29 - A.30; B.1 - B.10; C.1 jsou stanoveny k ochraně ovzduší a obyvatelstva a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření.

Podmínka B.14 je stanovena k ochraně lesa a vyplývá z dokumentace.

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

Na základě celkového zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení - výchozí úrovně zatížení území (v relevantních kritériích stavu znečištění ovzduší resp. stavu hlukové zátěže) lze s ohledem na charakter záměru a jeho environmentální charakteristiky považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný.

Vlivy na ovzduší a klima

V období výstavby, v případě hodinových koncentrací oxidu dusičitého lze předpokládat, že k překročení hranice $200 \mu\text{g.m}^{-3}$ v průběhu stavebních prací nedojde. V případě denních koncentrací částic PM_{10} bude při dodržování navržených opatření u zástavby v blízkosti posuzované silnice v průběhu výstavby imisní limit splněn.

V období provozu je možné v zájmovém území očekávat pouze mírné změny imisní zátěže. U žádné sledované imisní charakteristiky nebylo vlivem uvedení záměru do provozu vypočteno k roku 2029 překročení imisního limitu.

Pokud jde o klima, v řešené oblasti dojde celkově k nárůstu emisí skleníkových plynů (CO_2 ekvivalentu) z automobilové dopravy. Změnu lze považovat za mírnou, což je mimo jiné dáno celkově malým podílem automobilové dopravy na produkci emisí skleníkových plynů. Kromě působení emisí skleníkových plynů bude nová komunikace působit zejména na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd. I ostatní vlivy na klimatický systém lze obecně hodnotit jako mírné (nízké riziko). Rizika pro záměr, spojená se změnou klimatu, jsou hodnocena jako nízká až střední. Jako poněkud významnější byla hodnocena rizika poškozování vozovky, případně stavebních objektů, například v důsledku extrémně vysokých či extrémně nízkých teplot vzduchu, popřípadě při opakovaném tání a tuhnutí během zimního období, a vlivy na řidiče spojené s extrémními teplotami vzduchu, kdy zejména ve spojení s kongescemi může docházet k významnému zhoršení komfortu řidičů, v extrémním případě i se zdravotními důsledky.

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

V průběhu výstavby lze nejvyšší hodnoty hlukové zátěže očekávat u solitérního objektu na území obce Ležky, a to do 62,2 dB. Ostatní chráněné objekty se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od záměru a hygienický limit hluku v jejich blízkosti bude zajištěn s větší rezervou. Na základě výsledků modelových výpočtů lze konstatovat, že v průběhu výstavby nebude hygienický limit hluku 65 dB překročen.

V průběhu provozu po výstavbě dálnice D6 bude ve všech lokalitách splněn limit hladin hluku pro dopravu na hlavních komunikacích 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Vliv realizace záměru na akustickou situaci je významný a jednoznačně pozitivní. Díky vedení dálnice ve velké vzdálenosti od zástavby není třeba v žádné lokalitě navrhovat protihlukové stěny.

Pokud jde o další fyzikální a biologické charakteristiky, dálnice D6 je projektována v dostatečné vzdálenosti od zástavby tak, že vlivy vibrací na zdraví nebo na hmotný majetek budou pod mezí detekce. Vlivem vibrací nehrozí ohrožení zdraví ani poškození hmotného majetku. Dálnice D6 nebude zdrojem nebezpečného záření ani zdrojem biologických agens.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Z hlediska vlivů na podzemní vody nebudou domovní ani obecní studny dálnicí D6 kvantitativně ani kvalitativně ovlivněny. Nevýznamné ovlivnění je potenciálně možné u domovní studny v obci Bílenec č.p. 40, u které může dojít ke snížení hladiny podzemní vody v řádech centimetrů. Podle rozptylové studie dojde vlivem zprovoznění dálnice k mírnému navýšení koncentrací oxidu dusičitého (a oxidů dusíku) v pásmu podél dálnice. Tím dojde k mírnému navýšení depozice dusíku do půdy v těsné blízkosti komunikace, které bude činit řádově jednotky gramů dusíku na hektar. Takové navýšení je vzhledem k výši dotace tohoto prvku hnojením (stovky kg N na hektar) zcela nevýznamné.

Z hlediska vlivů na povrchové vody výstavba dálnice D6 ovlivní vodoteče ve své blízkosti změnou průtoku a ovlivněním kvality vody splachem z komunikace. Výstavbou komunikace dojde ke zpevnění části povrchu a tím ke zvýšení odtoku. Vodoteče, které jsou silnicí křižovány, nejsou vodárenskými toky. V porovnání se stávajícím stavem se zvýší plocha silnice ošetřovaná zimním posypem. Jednoznačným přínosem bude snížení kontaminace vodních toků ropnými a nerozpuštěnými látkami, neboť systém odvodnění nové silnice bude v části vybaven usazovacími nádržemi, které budou zároveň sloužit jako odlučovače ropných látek. Na dálnici je též menší riziko úniku provozních kapalin automobilů vlivem havárie, případné úniky se zachytí v kanalizaci a v retenčních nádržích. Nejvýznamnější znečišťující látkou v dešťových vodách odtékajících z povrchu komunikace je chlorid sodný. Průměrná koncentrace chloridových iontů v odpadních vodách odtékajících z vozovky se bude pohybovat mezi 2,5 a 4 g.l⁻¹. Obsah Cl⁻ v lososových vodách (Podvinecký potok) je limitován hodnotou ročního průměru 150 mg.l⁻¹. V Podvineckém potoku dojde k nárůstu ročních koncentrací Cl⁻ na 40 – 42 mg.l⁻¹. Vzhledem k limitní hodnotě 150 mg.l⁻¹ se jedná o hodnotu přijatelnou. Výraznější vliv je nutné očekávat u menších potoků (Bílenecký, Ležecký), kde však obsah Cl⁻ není limitován, neboť se nejedná o vodárenské ani lososové nebo kaprové vody ani vody ke koupání. Nárůst koncentrace chloridů dojde v zimním období (tj. v době útlumu vodní fauny i flóry) a chloridové ionty jsou velmi pohyblivé a bez doplňování setrvávají v prostředí poměrně krátkou dobu. Celkové ovlivnění vodních toků a bioty v nich tedy bude málo významné. Obsah ropných látek ve vodách odtékajících z vozovky lze částečně snížit předčištěním dešťových vod v odlučovači, možné je též využití přirozených biodegradačních procesů ve speciálních nádržích. Vliv na vodní toky se předpokládá trvalý. Vhodnými technickými opatřeními však bude možné snížit tento vliv na únosnou míru.

Posuzovaná trasa dálnice D6 protíná vymezené území zvláštní povodně pod vodním dílem Blatno. Vzhledem k tomu, že v místě střetu (km 66,4) vede dálnice D6 po mostě, dojde po výstavbě dálnice pouze k malé změně rozlivu zvláštní povodně.

Vlivy na půdu

Výstavba dálnice D6 si vyžádá trvalý i dočasný zábor půdy. Celkový trvalý zábor půd činí cca 75 ha. Z toho cca 83 % tvoří zemědělský půdní fond, představovaný zejména pozemky ve III. a IV. třídě ochrany zemědělského půdního fondu (necelých 70 % záboru zemědělského půdního fondu). Nejcennější půda, zařazená do I. třídy ochrany, tvoří necelou čtvrtinu (23,5 %) záboru zemědělského půdního fondu.

Pozemky určené k plnění funkce lesa představují 7 % z celkového záboru, ostatní plochy pak 10 %.

Při realizaci záměru dojde ke kácení porostů dřevin, které mají přirozenou protierozní funkci. V důsledku toho může dojít k narušení odolnosti krajiny při působení eroze. Nejohroženější půdy vodní erozí v území se nachází v okolí Černčic u Petrohradu (66,0 – 69,0 km), kde se nachází zejména hnědozemě s velmi kvalitní ornou půdou. Vzhledem k tomu, že v této části

trasy je komunikace vedena z většiny v zářezu hloubeném v eolických sedimentech, bude nutné provést celkové odvodnění terénu, aby nedocházelo k hromadění vody při intenzivních deštích, které by umocňovalo působení vodní eroze. Nejohroženější půdy větrnou erozí v území jsou kambizemě severně a severozápadně od Malměřic (71,5 – 72,0 a 72,5 – 73,0 km). V této části je komunikace vedena nejprve v zářezu a následně na náspu vysokém do 7 m. Základním protierozním opatřením je opět výsadba vhodné vegetace, která zabrání odnosu půdních částic z lokality.

V době provozu bude docházet k ovlivnění chemického složení půdy vlivem depozice chemických látek v okolí komunikace. Bude se jednat o chlorid sodný a vápenatý z chemického posypu, dále převážně organické chemické látky z obrusu pneumatik, asfaltového povrchu, kovy z obrusu pohyblivých částí automobilů, ropné uhlovodíky z nespálených paliv a maziv a další. Znečištění půd v okolí komunikace lze účinně omezit volbou druhové skladby dřevin doprovodné zeleně.

Vlivem výstavby dojde na některých pozemcích k dotčení melioračních zařízení (zejména odvodňovacích). Těleso dálnice meliorační zařízení přeruší v místech přechodu a tím by mohlo dojít ke snížení jeho funkčnosti, proto musí dojít k podchycení přerušených drenážních per. Tato podchycení (64,133 – 64,518, 65,073 – 65,702 a 66,374 – 66,677 km) budou dle místních podmínek napojena do vodotečí nebo stávajících melioračních stok, nebo podchycení projde pod dálnicí D6 a na druhé straně bude opět napojeno na stávající drenážní systém. V úseku 72,040 – 73,120 a 74,050 – 74,260 km jsou navrženy nové hlavní svodné drény podél tělesa posuzované dálnice na přítokové straně drenáží, kterými bude zajištěno bezpečné podchycení všech přerušených sběrných drénů. Dotčení melioračních zařízení je technicky řešitelné, uvedený střet nepředstavuje významný negativní vliv na životní prostředí.

Vlivy na přírodní zdroje

Stavba dálnice neovlivní žádné evidované ložisko nerostných surovin ani zdrojů hodnotných vod (minerální, termální prameny, rezervoáry, zásobárny pitné vody atd.).

V místě bývalé cihelny na území obce Černčice se nachází černá skládka. Výluhy z uloženého biologického a stavebního odpadu mohou mít negativní dopad na okolní horninové prostředí. Další černou skládkou menšího rozsahu je okolí odpočívadla u silnice I/6 na území obce Ležky, ze které může plynout znečištění okolního horninového prostředí. Riziko potenciálního znečištění horninového prostředí je možné očekávat také v okolí chátrajících objektů bývalého zemědělského provozu, které zasahují do ochranného pásma dálnice. Dalšími identifikovanými zdroji možného znečištění jsou křížení posuzované trasy dálnice D6 s železniční tratí na území obce Černčice a objekt společnosti ČEPRO na území obce Bílenec. Pro stanovení rozsahu možného znečištění horninového prostředí je doporučeno v okolí výše zmíněných potenciálních zdrojů kontaminace provést rozbor zemin ještě před zahájením výstavby dálnice.

Vlivy na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy)

Z hlediska vlivů na faunu jsou vlivy záměru na zvláště chráněné druhy živočichů hodnoceny jako mírné. Hlavním důvodem pro toto hodnocení je možnost minimalizace negativních vlivů a relativně maloplošný zásah do biotopů druhů. V posuzované trase dálnice D6 byla dále definována dvě území s významným výskytem živočichů. Jedná se o lesní komplex východně od obce Bílenec, které bude zasaženo rozsáhlou fragmentací a rušením, jeho průchodnost však zajišťuje mostní objekt délky 635 m přes údolí Bíleneckého potoka. Druhým významným územím jsou vlhké remízy a louky jižně od obce Ležky, kde lze předpokládat existenci migračního koridoru. Byl zde zaznamenán výskyt řady druhů plazů, obojživelníků a ptáků

a byla zde prokázána vyšší mortalita netopýřů. Vlivy na toto území jsou značné, lze je však zmírnit navrženými opatřeními. Na fragmentaci krajiny nebude mít posuzovaný úsek dálnice významný vliv, pouze v oblasti Malměřického lesa dojde ke kumulaci liniových dopravních bariér, které ztíží průchodnost zejména pro živočichy kategorie A (velcí savci). Z hlediska bezpečnosti provozu, která je zde zásadním aspektem, je navrženo celkové oplocení řešené trasy proti vniknutí zvěře na vozovku. Z celkového počtu 14 navržených mostních objektů jich je možné využít jako migrační objekt celkem 9. Navržené technické řešení mostních objektů na posuzovaném území trasy D6 je dostatečné pro všechny druhy zvěře. Při realizaci všech navržených opatření nebude mít posuzovaná trasa dálnice významný bariérový efekt pro živočichy vyskytující se v řešeném území.

Z hlediska vlivů na flóru byly vlivy záměru na zvláště chráněné druhy rostlin zaznamenány v jeho dosahu vzhledem k lokalizaci výskytu (niva Bíleneckého potoka pod plánovaným kapacitním přemostěním) a možné minimalizaci nepříznivých dopadů hodnoceny jako mírně negativní. Dále bylo v rámci dendrologického průzkumu vytipováno celkem 18 dendrologicky významných lokalit. Mezi nejvýznamnější zásahy patří především zásahy do větších porostů vlhkých olšin, významnější (avšak nikoliv z pohledu ekologického, jako spíše krajinářského) je zásah do dvou vzrostlých lip s pozůstatky božích muk u obce Bílenec. Ostatní zásahy lze hodnotit jako zásahy středního až malého významu. V ostatních částech trasy prochází převážně zemědělsky obhospodařovanou krajinou (ornou půdou), v menším rozsahu po plochách trvalejší vegetace (vlhké louky, lada). Pro všechny středně a více významné střety byla definována opatření, která sníží negativní vlivy výstavby a realizace záměru tak bude akceptovatelná.

Z hlediska vlivů na lesy dojde realizací záměru v dotčených lesních porostech k odstranění porostu. K nejrozsáhlejšímu zásahu dojde v km 62,6 – 63,8, kde však určitá část trasy dálnice D6 povede v trase stávající silnice I/6. V této lokalitě dojde jednak k dotčení okrajových porostů podél stávající I/6 a dále bude trasa vedena severním cípem porostu v údolí Bíleneckého potoka. V těchto místech povede trasa na mostě. Vliv na lesní porost zde nebude zanedbatelný, avšak vzhledem k celkové rozloze lesního komplexu bude při realizaci opatření přijatelný. V km 64 – 64,2 prochází trasa lesním porostem, který je tak členěn na dvě části a dojde k oddělení samostatné severní části o rozloze cca 1,5 ha. Toto rozdělení lesního porostu je možné považovat za přijatelné, severní část bude dostatečně velkým lesním porostem pro zachování funkcí lesa. V km 66,2 dojde k dotčení velmi malé okrajové části lesního porostu. Tento vliv není z hlediska celého dotčeného lesa významný. V km 68,9 – 69,1 bude dálnice přetínat pás lesního porostu mostem. Dojde k přerušení porostu, avšak migrační možnosti zůstanou zachovány. Oddělená západní část lesního porostu bude mít dostatečnou velikost pro zachování funkcí lesa. V km 69,6 – 69,7 bude dálnice přetínat spojnici dvou lesních porostů v nejužším místě. Vedení komunikace je zde vybráno s nejvyšší možnou šetrností k lesním porostům. Dojde k přerušení porostu, avšak migrační možnosti mezi oběma částmi zůstanou zachovány. Obě nově přerušené části lesního porostu budou mít dostatečnou velikost pro zachování funkcí lesa. V km 70,5 bude dotčen pouze velmi malý cíp lesního porostu rostoucího v rokli vodoteče. Vliv na les jako celek v tomto místě bude málo významný. V km 73,8 – 74,1 bude přetnut severní cíp lesního porostu a dotčena okrajová část porostu. Vzhledem k tomu, že trasování v tomto místě je podmíněnou ochranou cenných lokalit v další části trasy, jedná se o kompromisní řešení. Odstraněním pláště lesního porostu zde může dojít k jeho mírnému oslabení, vzhledem k rozloze daného lesního celku (výměra cca 3 ha) je dotčení tohoto porostu hodnoceno jako akceptovatelné. V km 74,6 – 74,7 je dotčen malý cíp lesního porostu, vliv je hodnocen jako nevýznamný. Při realizaci všech navržených opatření lze považovat vliv na lesní porosty za přijatelný.

Z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost a ekosystémy nebude mít záměr vliv na biologickou rozmanitost. Realizací dálnice D6 nedojde k zániku žádného rostlinného ani živočišného druhu v lokálním ani globálním měřítku. Biodiverzita širšího území nebude významně změněna, dojde k lokálním změnám v blízkosti dálnice ze současných biotopů na jiné biotopy, všechny dotčené biotopy jsou však v krajině běžné a jsou přítomné i v jiných lokalitách a jejich nahrazení biotopy jinými může zapříčinit lokální změny v biodiverzitě (snížení počtu druhů na určitém místě), avšak v rámci regionálního měřítka nebude znamenat významné snížení biodiverzity (celkový počet druhů a jejich průměrné zastoupení zůstane v regionálním měřítku bez významných změn). V rámci biologického hodnocení byla navržena opatření pro zvýšení biodiverzity nejbližšího okolí dálnice (sadové úpravy, vytvoření různých typů prostředí na náspech, ponechání odkrytých hornin v zářezích apod.).

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Z hlediska vlivů na krajinu a krajinný ráz je možné celkově konstatovat, že měřítko stavby významně nenaruší měřítko krajiny. Trasa D6 je navržena v koridoru stávající I/6. Vzhledem k charakteru krajiny a tradičnímu koridoru bude negativní vliv na krajinný ráz omezený a přijatelný, přestože těleso silnice může být patrné i z větších vzdáleností. Tato místa jsou však ojedinělá, charakter terénu, výškové vedení komunikace i přítomnost zeleně bude blokovat vizuální působení komunikace z větších vzdáleností, tj. celkové působení silnice v krajině. Nová silnice nebude díky přítomnosti dalších liniových prvků a lidských staveb představovat nepřiměřený kontrast se stávající krajinou. Při realizaci všech navržených opatření lze považovat vliv na krajinný ráz za významný, nicméně přijatelný.

Z hlediska vlivů na územní systém ekologické stability krajiny prochází posuzovaná trasa dálnice D6 několika prvky územního systému ekologické stability krajiny. Vlivem výstavby dálnice a jejího zprovoznění dojde k ovlivnění ekologických funkcí nadregionálního biokoridoru Střela, Rabštejn – Pochvalovská stráň, který silnice přetíná a ovlivňuje jeho migrační prostupnost. Ve srovnání se stávajícím stavem však lze vliv záměru hodnotit jako mírné zlepšení prostupnosti, protože v místě křížení je navržen více než 600 m dlouhý estakádový most, který je pro všechny organismy lépe prostupný než stávající silnice. Dálnice zasahuje severní část RBC 1502 Vlčí hora, v němž se nacházejí smíšené lesní porosty se zastoupením dubu, buku, borovice, jasanu. Ovlivnění regionálního biocentra Vlčí hora je vzhledem k velkému plošnému záboru a výrazné fragmentaci hodnoceno jako významné, dojde však k malému omezení migrace organismů přes dálnici D6, neboť je zde vedena po dlouhém a vysokém mostě. Regionální biocentrum bude rozděleno na dvě části, které však budou moci spolu komunikovat. Jako opatření pro snížení vlivů jsou navrženy bariéry, které sníží riziko střetu ptáků a letounů s projíždějícími vozidly. Vlivy na další lokální prvky územního systému ekologické stability krajiny jsou hodnoceny jako mírné vzhledem k malému podílu zasažené plochy a převažujícímu způsobu překonání pomocí mostů. Mosty mají dostatečné parametry na to, aby tyto prvky dále plnily v krajině svoji roli a mohly sloužit jako síť ekosystémů zajišťujících vzájemnou komunikaci jednotlivých populací. Výjimkou může být vliv zásahu do lokálního biokoridoru 11A na území obce Lubenec, který je hodnocen jako významný; pro zmírnění tohoto vlivu bylo navrženo opatření, kterým je realizace propustku pod dálnicí.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví

Nejbližší obytná zástavba se nachází na území obce Ležky a je vzdálená cca 100 m od posuzované trasy dálnice D6. Tato vzdálenost je dostatečná a vylučuje, aby během provozu

záměru byla obytná zástavba poškozena. Na území obce Černčice dojde k demolici haly, která je v kolizi s plánovanou dálnicí.

Posuzovaná trasa dálnice není v přímém střetu s žádnou nemovitou kulturní památkou zapsanou v ústředním seznamu kulturních památek a nedotýká se ani žádné jiné významné kulturní hodnoty.

Trasa dálnice prochází územím, kde je několik archeologických nalezišť, při výstavbě komunikace lze očekávat, že bude pravděpodobně docházet k nálezům archeologických památek. Vzhledem ke znalostem území a jeho prozkoumanosti se nepředpokládá nález památek, které by bylo nutné zachovávat v místě.

Vlivy na obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví

Z hlediska vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren. V případě koncentrací oxidu dusičitého nedojde vlivem záměru k žádné změně v úmrtnosti u dospělých. V případě hospitalizace s respiračními chorobami a prevalence bronchitidy u dětí byl vypočten celkový nárůst míry rizika, avšak jedná se o hodnoty v řádu desetitisícin jednoho nového případu v dotčené populaci. V případě benzenu odpovídá změna rizika výskytu zdravotních účinků z chronické expozice benzenu nejvýše o $3,0 \times 10^{-8}$ (1 případ na téměř 33 milionů obyvatel). Vzhledem k počtu zasažených obyvatel (řádově desítky, nejvýše okolo jedné stovky) lze konstatovat, že vypočtené změny ve zdravotním riziku se v reálné situaci rozpoznatelně neprojeví. V případě částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} budou změny v míře zdravotního rizika vyjádřené jako kojenecká úmrtnost (imisní zátěž PM₁₀) v dotčené zástavbě pod hranicí jedné desetitisíciny nového případu v celé dotčené populaci. V případě úmrtnosti u dospělých nad 30 let se změna pohybuje nejvýše na úrovni okolo jedné tisícin nového případu. Celkově je možné zaznamenat změny v míře rizika pouze statistické, a to výrazně několik řádů pod hranicí nového případu. I další hodnocené ukazatele jsou pod statistickou hranicí jednoho nového případu, pouze u dnů s omezenou aktivitou se změny pohybují na úrovni jednoho nového případu, u dnů s pracovní neschopností pak v řádu desetin nového případu (v obou případech se jedná o stanovení účinků na základě vztahů zařazených do vztahů s vyšší nejistotou výpočtu). Jak lze očekávat, změny v úrovni zdravotního rizika vlivem provozu záměru budou i v nejvíce dotčené obytné zástavbě nevýznamné ve smyslu ohrožení zdraví a budou převáženy jinými faktory, jako jsou životní styl (například kouření) nebo expozice dalším zdrojům znečišťování. V případě benzo[a]pyrenu odpovídá změně koncentrací změna karcinogenního rizika na úrovni $8,7 \times 10^{-7}$ (jeden případ na téměř 1,15 milionu obyvatel). Vzhledem k počtu zasažených obyvatel (desítky, nejvýše okolo jedné stovky) se vypočtené změny ve zdravotním riziku v reálné situaci rozpoznatelně neprojeví.

Z hlediska hlukové zátěže byl vlivem provozu záměru vypočten sumární pokles počtu obtěžovaných i při spánku rušených obyvatel, a to na úrovni okolo jedné až dvou desítek osob. V ojedinělých případech dojde k nárůstu, celkově se jedná o jednotky obyvatel. V případě rizika výskytu infarktu myokardu lze očekávat snížení vlivem hlukové zátěže statisticky v řádu několika tisícín jednoho nového případu, přičemž v žádném výpočtovém bodě nebylo zaznamenáno zvýšení kardiovaskulárního rizika. Lze tedy konstatovat, že v hodnocené části zástavby není třeba očekávat reálné zvýšení výskytu infarktu myokardu.

Z hlediska socioekonomických vlivů se po dokončení celé trasy zkrátí cestovní čas a zvýší bezpečnost cestování mezi Prahou, Středočeským, Ústeckým a Karlovarským krajem a zároveň se odlehčí doprava na komunikacích nižších tříd. Kvalitní dopravní napojení řešeného území zvýší možnosti ekonomického rozvoje a lze očekávat, že se tento efekt projeví i v okolí posuzované komunikace. Na druhé straně však může dojít k poklesu tržeb

u podniků poskytujících služby motoristům na stávající silnici I/6. Tento efekt bude částečně vyvážen zlepšením životních podmínek v dotčených obcích.

Z hlediska vlivů na nehodovost bude mít dálnice jednoznačně pozitivní vliv, stejně jako na faktory pohody a kvality života pro obyvatele v obcích, jimiž prochází stávající silnice I/6.

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 č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Závěr

Záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní ovzduší, klima, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví. Ovlivní sice biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy), půdu, vodu, krajinu a hlukovou situaci, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nevýznamným způsobem. Vlivy záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do nevýznamného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že za předpokladu realizace opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné.

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci vlivů záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí s ohledem na jeho charakter a danou etapu přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačujícím způsobem popsáno a při respektování podmínek resultujících z posuzování podle zákona odpovídá dosaženému stupni poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí.

Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná navazující správní řízení k povolení záměru, a to i na základě podmínek stanovených v tomto závazném stanovisku.

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

Stanovení pořadí variant řešení záměru je v daném případě bezpředmětné, neboť záměr byl z hlediska umístění i technického řešení předložen v dokumentaci vlivů záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí jako invariantní s tím, že 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 (porovnání invariantního záměru s nulovou variantou je integrální součástí posuzování podle zákona).

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci vlivů záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí bylo doručeno Ministerstvu životního prostředí celkem 12 vyjádření (4 vyjádření dotčených územních samosprávných celků a 8 vyjádření dotčených správních úřadů).

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 „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí a vzaty do úvahy při formulování tohoto závazného stanoviska.

Dokumentace i posudek jsou zveřejněny v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA (Česká informační agentura životního prostředí) pod kódem záměru OV4180.

6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

Dotčenými územními samosprávnými celky, jejichž správní obvody alespoň zčásti tvoří dotčené území, jsou:

Vyšší územní samosprávné celky: Ústecký kraj

Základní územní samosprávné celky: Petrohrad, Vroutek, Kryry, Blatno, Lubenec

III. Poučení

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

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

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

Ing. Miroslav 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