

# P O S U D E K

o vlivech záměru

**„D6 – Ústecký kraj“**

na životní prostředí

podle 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

Datum zpracování posudku: 27. září 2018

Zpracovatel posudku: Ing. Václav Obluk

Morseova 245  
109 00 Praha 10 - Petrovice

Korespondenční adresa:

*Lékořicová 166/13*

*104 00 Praha 10 - Křeslice*

telefon 604 825 980

e-mail: [vaclav.obluk@volny.cz](mailto:vaclav.obluk@volny.cz)

Osvědčení odborné způsobilosti: č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998,  
resp. autorizace, aktuálně prodloužená rozhodnutím  
Ministerstva životního prostředí č.j.: 40354/ENV/16  
ze dne 7. 7. 2016

## **Prohlášení zpracovatele posudku**

Posudek o vlivech záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí (**dále jen „posudek“**) jsem zpracoval podle požadavků vyplývajících z § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (**dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“**), jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 vydaného dne 16. 12. 1998 Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. ve smyslu § 24 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., která byla aktuálně prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č.j.: 40354/ENV/16 ze dne 7. 7. 2016.



Ing. Václav Obluk

## OBSAH

	strana
ÚVOD	4
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
1. Název záměru	
2. Kapacita (rozsah) záměru	
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	
4. Obchodní firma oznamovatele	
5. IČ oznamovatele	
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	7
1. Úplnost dokumentace	7
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	8
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	35
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	35
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	36
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A K JEJICH MONITOROVÁNÍ	36
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	37
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLVIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	46
VII. NÁVRH STANOVISKA	53
PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU	70

## ÚVOD

Posuzovaný záměr státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR „D6 – Ústecký kraj“ představuje novostavbu čtyřpruhové pozemní komunikace, která je navržena jako dálnice II. třídy o šířce 25,5 m, návrhové rychlosti 100 km.h<sup>-1</sup> a směrodatné rychlosti 130 km.h<sup>-1</sup>, tj. kategorie D 25,5/100, o délce 12,067 km.

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

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

Nová komunikace nahradí stávající silnici I/6 (ve výhledu II/606). Po výstavbě dálnice D6 se tranzitní doprava přesune ze stávající I/6 na novou komunikaci a na stávající silnici I/6 zůstane pouze zbytková doprava pro potřeby zájmového území. Termín zahájení a dokončení výstavby posuzovaného úseku dálnice D6 není v současné době znám (hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je provedeno pro horizont zprovoznění posuzovaného úseku k roku 2029).

Pokud jde o vztah záměru „D6 – Ústecký kraj“ k územně plánovací dokumentaci, podle vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace – Městského úřadu Podbořany - Stavebního úřadu - úřadu územního plánování (č.j.: 19607/2017 ze dne 15. 9. 2017) je umístění posuzovaného záměru v souladu se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje a s platnými ÚP Petrohrad, ÚP Kryry, ÚP Blatno, ÚP Lubenec a ÚP Vroutek.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví spojené s předloženým záměrem jsou předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., jehož součástí je kromě jiného dokumentace vlivů záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí (**dále jen „dokumentace“**) a tento posudek.

Jedním z nezbytných podkladů pro návazná správní řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení záměru, je i závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí (**dále jen „závazné stanovisko“**) podle § 9a zákona č. 100/2001 Sb.

## I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

### 1. Název záměru

D6 – Ústecký kraj

### 2. Kapacita (rozsah) záměru

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

Staničení	Komunikace	Délka
km 62,594	přeložka silnice I/6 (ve výhledu II/606)	1 218 m
km 63,000	nápojení 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:

Staničení	Mostní objekt	Délka
km 63,200 – 63,820	most přes Bílenský 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

### **3. Umístění záměru**

kraj: Ústecký

obec: Petrohrad (k.ú. Bílenec, Černčice u Petrohradu, Petrohrad)

Vroutek (k.ú. Mukoděly)

Kryry (k.ú. Stebno u Petrohradu)

Blatno (k.ú. Malměřice)

Lubenec (k.ú. Ležky)

### **4. Oznamovatel**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### **5. IČ oznamovatele**

65993390

### **6. Sídlo oznamovatele**

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

## II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

### 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace je zpracována v členění podle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům tohoto zákona.

Pokud jde o vlastní obsah, resp. rozsah dokumentace, je vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Obsah dokumentace je vcelku vyvážený, podrobnosti jsou soustředěny do rozsáhlé přílohové části dokumentace.

Predikce vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je v dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy předloženého záměru věnována zejména znečištění ovzduší a hlukové situaci a z toho vyplývajícím vlivům na veřejné zdraví a dále pak vlivům na vody, půdu, přírodu a krajinu (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici podklady: rozptylová studie a akustická studie, které vycházejí z prognózy intenzit dopravy a které byly základním podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, a dále pak posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody, vlivy záměru na půdu, dendrologický průzkum, vyhodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy, biologické hodnocení záměru, migrační studie a vyhodnocení vlivu na krajinný ráz). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům vlivů záměru na životní prostředí (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici podklady: vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám, posouzení vlivu stavby na horninové prostředí a přírodní zdroje a vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky a archeologické lokality).

V dokumentaci jsou i některé drobné nepřesnosti, resp. nedopatření, komentované v příslušných částech tohoto posudku, které však v žádném případě nemohly ovlivnit celkový výsledek hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci.

Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku, které byly vyžádány podle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., neměly vliv na celkový výsledek hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci a sloužily především k vypořádání vyjádření obdržených k dokumentaci a formulování podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Celkově lze konstatovat, že dokumentace odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a z hlediska kvality ji lze hodnotit jako nadstandardní.

Záležitosti, které byly předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci a které se týkaly vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejících s posuzovaným záměrem, jsou standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru pro navazující správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou formulovány v rámci návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

*Poznámka: Náplň příslušných částí dokumentace je komentována v následujících částech tohoto posudku.*

### **Shrnutí posouzení zpracovatele posudku**

Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí a veřejné zdraví je v dané etapě přípravy záměru dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí a ukončit posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

## **2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení**

### **ČÁST A dokumentace**

#### **ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

V této části dokumentace jsou uvedeny údaje týkající se oznamovatele záměru, resp. oprávněného zástupce oznamovatele záměru.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou připomínky, uvedené údaje jsou správné.**

### **ČÁST B dokumentace**

#### **ÚDAJE O ZÁMĚRU**

##### **B.I. Základní údaje**

Kromě příslušných identifikačních údajů týkajících se posuzovaného záměru a možnosti kumulace s jinými záměry a zdůvodnění umístění záměru, je uveden popis technického a technologického řešení záměru, výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být potenciálně vlivy záměru zasaženy, a výčet rozhodnutí v navazujících řízeních podle § 9a odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky. Údaje o záměru jsou s ohledem na údaje uvedené v dalších částech dokumentace, včetně přílohové části**



**dokumentace, dostačující pro hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.**

**Pro zpřesnění se ve vztahu k údajům o umístění záměru uvádí, že v případě obce Blatno se správně jedná o k.ú. Malměřice, nikoliv Maloměřice, jak je uvedeno na str. 8 dokumentace. V tomto posudku, resp. návrhu závazného stanoviska se proto uvádí k.ú. Malměřice.**

**Pokud jde o vztah posuzovaného záměru k územně plánovací dokumentaci, podle vyjádření příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace – Městského úřadu Podbořany - Stavebního úřadu - úřadu územního plánování (č.j.: 19607/2017 ze dne 15. 9. 2017) je umístění posuzovaného záměru v souladu se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje a s platnými ÚP Petrohrad, ÚP Kryry, ÚP Blatno, ÚP Lubenec a ÚP Vroutek. V této souvislosti se však uvádí, že pokud jde obecně o vztah záměru k územně plánovací dokumentaci, resp. o soulad s územně plánovací dokumentací, je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru jsou vydávána až na základě příslušných navazujících správních řízení k povolení záměru, v rámci kterých bude kromě jiných hledisek posuzován i soulad s příslušnou územně plánovací dokumentací. Z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví totiž nemůže samotný soulad či nesoulad záměru s příslušnou územně plánovací dokumentací ovlivnit velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které se v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vyhodnocují. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu závazného stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nikoliv z hlediska územně plánovací dokumentace).**

## B.II. Údaje o vstupech

### B.II.1. Půda

Výstavba dálnice D6 si vyžádá zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa (v tab. B.6. a B.7. na str. 16-17 dokumentace jsou uvedeny podrobné údaje o trvalém a dočasném záboru ploch).

Celkový trvalý zábor půd bude činit cca 75 ha - 83 % z této výměry tvoří pozemky zemědělského půdního fondu, 7 % pozemky určené k plnění funkcí lesa a 10 % ostatní pozemky.

Dočasný zábor zemědělského půdního fondu bude činit cca 18,5 ha a v případě pozemků určených k plnění funkcí lesa se bude jednat o cca 1,6 ha.

V rámci výstavby dálnice D6 je uvažováno se skrývkou kulturních vrstev půdy v mocnosti cca 15 – 45 cm. Celkový objem skrývky kulturních vrstev půdy bude činit cca 234 813 m<sup>3</sup>.

### B.II.2. Voda

V období výstavby bude nutné zajistit potřebné množství pitné vody. Její spotřeba bude závislá na počtu pracovníků a její množství je odhadováno na 80 – 120 l/den/os. Technologickou vodu bude nutno zajistit při výrobě betonových směsí, pokud nebudou na stavenišťe dováženy, a dále při ošetřování tuhneoucího betonu (množství vody a její zdroj

nebyly v současném stupni projektové přípravy dosud určeny). Další potřeba vody vznikne při mytí vozidel vyjíždějících ze staveniště.

V období provozu na komunikaci nejsou kladeny žádné nároky na spotřebu pitné vody. Potřeba vody v období provozu bude celkově nevýznamná, bude využívána pouze pro mytí vozovky (množství vody použité k čištění vozovky bude záviset na míře znečištění a frekvenci čištění).

#### B.II.3. Ostatní přírodní zdroje

Spotřebu surovin a energií pro stavbu a provoz nové komunikace nelze v současné době na základě dostupných podkladů kvalifikovaně odhadnout. Během stavby budou použity běžné stavební materiály a technologie, typické pro obdobné záměry.

#### B.II.4. Energetické zdroje

Zařízení staveniště bude napojeno na místní zdroje elektrické energie. Lokalizace těchto zařízení staveniště bude specifikována v další fázi projektové přípravy.

Spotřeba elektrické energie při vlastním provozu bude poměrně malá (osvětlení některých částí trasy, popřípadě světelná signalizace apod.). Množství elektrické energie spojené s těmito zařízeními není v současnosti možné kvalifikovaně odhadnout, bude se však jednat o množství nevýznamné z hlediska vlivů na životní prostředí.

#### B.II.5. Biologická rozmanitost

Záměr nevyužívá přírodní zdroje, nesnižuje biologickou rozmanitost, pro provoz dálnice nejsou využívány vstupy, které by ovlivňovaly biologickou rozmanitost jak v daném území, tak v rámci globální biodiverzity.

Realizace záměru se dotkne ekosystému v trase komunikace, které budou odstraněny a nahrazeny umělou konstrukcí, jedná se však o ekosystémy běžné a v daném území i v širší krajině běžně přítomné. Dotčení části těchto ekosystémů nemá nároky na biodiverzitu území.

Sadové úpravy zajistí zapojení dálnice do soustavy ÚSES a propojení stávajících center biodiverzity v území.

Pro ochranu zvěře před vběhnutím na komunikaci a navedení zvěře do míst migračních objektů je navrženo oplocení. Budou instalovány trvalé bariéry proti vnikání drobných živočichů na vozovku dálnice. Bude provedena oprava propustků na stávající silnici I/6.

Budou zohledněny též požadavky ochrany vlhkých a mokřadních biotopů, případně budou v rámci těchto biotopů vybudovány drobné nádržky pro zadržení vody v krajině a jako místo pro rozmnožování obojživelníků.

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

V tab. B.8. a B.9 na str. 21-22 dokumentace jsou uvedeny intenzity dopravy (počet vozidel za 24 hodin) na komunikační síti ve stávajícím stavu (2016) a výchozím stavu (2029) bez záměru a v tab. B.10. na str. 22 dokumentace intenzity dopravy na komunikační síti s provozem na posuzovaném záměru (2029).

Silnice I/6 bude po výstavbě dálnice D6 sloužit jako doprovodná trasa a intenzity dopravy na komunikaci významně poklesnou, a to cca o 85 – 99 % u celkové dopravy a cca o 95 – 99 % u nákladní dopravy.

Součástí výstavby dálnice D6 budou úpravy a přeložky souvisejících komunikací, polních a lesních cest. Jedná se především o napojení stávajících komunikací a cest na novou komunikaci a zajištění přístupu na části pozemků, které budou novou komunikací rozděleny (přehled přeložek komunikací je uveden v tab. B.4. na str. 13 dokumentace).

Vzhledem k liniovému charakteru a délce hodnoceného úseku dálnice je nutno předpokládat zásahy do sítí technické infrastruktury – elektrické vedení, plynovody, vodovody (v těchto případech zajistí investor stavby přeložky příslušných vedení).

## Posouzení zpracovatele posudku

Údaje uvedené v této části dokumentace jsou s ohledem na danou etapu přípravy záměru v zásadě dostačující pro vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a vystihují podstatu rozhodujících vstupů spojených s posuzovaným záměrem. S ohledem na charakter záměru a jeho lokalizaci je zřejmé, že z hlediska údajů o vstupech mají pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zásadní význam zejména údaje o odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu, údaje o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa a dále údaje o intenzitě dopravy na příslušných úsecích pozemních komunikací.

Pokud se jedná o problematiku biologické rozmanitosti, v kontextu Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 je z pohledu posuzovaného záměru dopravní infrastruktury relevantní v rámci cíle 2.1. Genetická rozmanitost především tlak na fragmentaci biotopů, jehož důsledkem je snížení genového toku, změny populačně-genetické struktury v důsledku poklesu efektivity přírodního výběru a v rámci cíle 2. Druhy fragmentace biotopů druhů a vytváření migračních překážek. Z tohoto pohledu byla předmětné problematice v dokumentaci, resp. Migrační studii, která je přílohou 7 dokumentace, věnována dostačující pozornost.

### B.III. Údaje o výstupech

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

##### *Znečištění ovzduší*

Emise znečišťujících látek v etapě výstavby jsou v průběhu zemních prací ze staveniště vyčísleny na 28,8 kg.den<sup>-1</sup> částic PM<sub>10</sub>, 0,2 kg.den<sup>-1</sup> benzenu a 56,8 kg.den<sup>-1</sup> oxidů dusíku, emise z dopravy na navazujících komunikacích na 4,02 kg.km<sup>-1</sup>.den<sup>-1</sup> částic PM<sub>10</sub>, 0,007 kg.km<sup>-1</sup>.den<sup>-1</sup> benzenu a 0,43 kg.km<sup>-1</sup>.den<sup>-1</sup> oxidů dusíku.

Po uvedení do provozu bude dálnice D6 novým liniovým zdrojem znečišťování ovzduší. Oproti výchozímu stavu (2029) bez posuzovaného záměru, při kterém jsou emise znečišťujících látek z dopravy na komunikacích o celkové délce 22,4 km vyčísleny na 18,2 t/rok oxidů dusíku, 0,22 t/rok benzenu, 64,0 t/rok částic PM<sub>10</sub>, 16,4 t/rok částic PM<sub>2,5</sub> a 478,9 g/rok benzo(a)pyrenu, jsou emise znečišťujících látek z dopravy na komunikacích včetně posuzovaného záměru o celkové délce 35,1 km vyčísleny na 24,1 t/rok oxidů dusíku, 0,29 t/rok benzenu, 91,8 t/rok částic PM<sub>10</sub>, 23,3 t/rok částic PM<sub>2,5</sub> a 612,3 g/rok benzo(a)pyrenu.

##### *Znečištění vody*

Při výstavbě bude docházet k lokálnímu znečištění vodních toků při realizaci jejich přeložek nebo při stavebních pracích v blízkosti vodních toků (bude se jednat o krátkodobé vnášení zejména nerozpuštěných látek do vodního toku ve velmi malých množstvích).

Při provozu na komunikaci je znečištění odpadních vod způsobeno jednak látkami uvolňujícími se z povrchu vozovky, jednak uniky provozních kapalin a pohonných hmot (benzín, nafta, motorové oleje). V zimním období jsou odpadní vody z komunikace znečištěny zejména posypovými látkami (průměrné složení odpadních vod odtékajících z vozovky je uvedeno v tab. B.14. na str. 26 dokumentace).

##### *Znečištění půdy a půdního podloží*

V době výstavby může docházet ke kontaminaci půd především v oblasti staveniště, a to přímo ze stavebních strojů (únik ropných látek, olejů), popřípadě povrchovými oplachy znečištěného povrchu (toto nebezpečí lze minimalizovat pravidelnou údržbou strojů a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami).

V době provozu na komunikaci může docházet ke kontaminaci půd několika způsoby. Jedná se především o emise výfukových plynů, obrušování pneumatik a brzdových destiček a zimní údržbu.

Speciální kategorií možné kontaminace půd jsou havarijní úniky provozních tekutin nebo přepravovaných tekutin.

### Posouzení zpracovatele posudku

Vzhledem k názvu této části dokumentace (ve vztahu k netransparentnímu názvu části B.III.1. dokumentace v příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb.) se nejprve uvádí, že v této části dokumentace (s ohledem na nadřazený název části dokumentace B.III. Údaje o výstupech) jsou správně uvedeny údaje o výstupech, tj. údaje o emisích znečišťujících látek do ovzduší, neboť údaje o znečištění ovzduší jsou předmětem příslušné části D.I. dokumentace. Z netransparentního názvu části B.III.1. dokumentace v příloze č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb. pak vyplývá i text v části „Znečištění vody“ a „Znečištění, půdy a horninového prostředí“ (správně „Znečištění půdy a půdního podloží“) - viz str. 26 dokumentace, který zde ovšem věcně nepaří (text v případě „Znečištění vody“ věcně náleží do části B.III.2. dokumentace, resp. do příslušné části D.I. dokumentace, text v případě „Znečištění půdy a půdního prostředí“ věcně náleží do příslušné části D.I. dokumentace).

K emisním charakteristikám, které vychází z rozptylové studie (příloha 1 dokumentace), nejsou zásadní připomínky. Emise znečišťujících látek z dopravy (tj. emise částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxidů dusíku, benzenu a benzo(a)pyrenu) byly stanoveny na základě oficiálních emisních faktorů podle programu MEFA-13 (program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla), v případě resuspenze podle Metodiky pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy (MŽP, CENEST, s. r. o., Praha).

Pokud jde o etapu výstavby, je ve vztahu k charakteru záměru zásadním aspektem znečištění ovzduší tuhými znečišťujícími látkami, resp. částicemi frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, v rámci povrchové prašnosti. K problematice prašnosti je však třeba obecně uvést, že vyčíslení emisí tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, je značně obtížné a bilanční metody (i následné výpočetní metody znečištění ovzduší) jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha), čištěním vozidel a popřípadě komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení prašnosti.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

### B.III.2. Odpadní vody

#### Výstavba

Množství splaškových odpadních vod bude přibližně stejné jako odběr pitné vody, tj. 80 – 120 l/os/den. Množství odpadních vod z oplachu automobilů a stavebních strojů je možné odhadnout na 50 – 70 l/vozidlo. Odpadní vody splaškové musejí být zachycovány a odváděny buď do kanalizace nebo odváženy na ČOV. Vody z oplachu vozidel musejí být zachycovány a vedeny přes nádrže zachycující nerozpuštěné látky a přes odlučovače ropných látek.

#### Provoz

Při provozu dálnice D6 budou veškeré vody odváděné z komunikace tvořit dešťové odpadní vody. Voda z vozovky bude v úseku 62,594 – 71,360 km odváděna dešťovou kanalizací do vybraných recipientů, přičemž před vyústěními kanalizací do vodotečí byly navrženy havarijní uzávěry. V úseku 71,360 – 73,500 km bude voda odváděna do recipientu přes dešťovou usazovací nádrž a v úseku 73,500 – 74,700 km přes retenční a sedimentační nádrž (přehled předpokládaných cílových recipientů dešťových vod a bilance odtoku dešťových vod je uveden v tab. B.15. a B.16. na str. 28 dokumentace).

Celkové množství srážkové vody odtékající z dálnice D6 bude pro průměrný roční srážkový úhrn 650 mm činit 189 017 m<sup>3</sup>.rok<sup>-1</sup> a pro průměrný srážkový úhrn v zimním období 250 mm bude činit 72 701 m<sup>3</sup>.rok<sup>-1</sup>.

#### Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k dané fázi přípravy záměru a jeho charakteru zásadní připomínky (znečištění vod ze srážek z komunikace je komentováno v části B.III.1.2. dokumentace, resp. v tab. B.14. na str. 26 dokumentace). V rámci další přípravy záměru je třeba podrobně řešit nakládání s vodami ze srážek z komunikace, a to zejména s ohledem na eliminaci potenciálního znečištění vodních zdrojů a vodních toků a respektovat příslušná opatření formulovaná v Posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody, které je přílohou 10 dokumentace.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

### B.III.3. Odpady

V této části dokumentace je uveden přehled odpadů vznikajících při stavební činnosti a odpadů vznikajících při provozu dálnice.

#### Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k dané fázi přípravy záměru a jeho charakteru zásadní připomínky. S ohledem na charakter záměru a možnou produkci odpadů nelze při respektování povinností vyplývajících z obecně závazných právních předpisů na úseku odpadového hospodářství očekávat nestandardní situace s nepříznivým vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví.

#### B.III.4. Ostatní emise a rezidua

##### *Hluk*

##### *Výstavba*

Dočasným zdrojem hluku budou stavební stroje a pojezdy nákladní dopravy po veřejných komunikacích (hlukové parametry stavebních strojů jsou uvedeny v tab. B.20. na str. 34 dokumentace).

Z hlediska vlivů na akustickou situaci lze jako nejvýznamnější činnost označit zemní práce, v průběhu kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde k přepravě největšího objemu zeminy.

##### *Provoz*

Komunikace působí jako liniový zdroj hluku.

##### *Záření*

Posuzovaná komunikace nebude zdrojem elektromagnetického záření.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace, která se má prioritně týkat údajů o výstupech (tj. údajů o emisních charakteristikách), nejsou s ohledem na údaje v akustické studii a na charakter záměru (ve vztahu k ev. vibracím, ionizujícímu a neionizujícímu záření) zásadní připomínky.**

#### B.III.5. Doplnující údaje

Při výstavbě dálnice D6 bude docházet k úpravám v souvislosti s vedením nivelety komunikace v maximálních povolených podélných sklonech pro návrhovou kategorii silnice, kdy si výstavba vyžádá vybudování zářezů a násypů (podrobné údaje o zářezích a násypech jsou uvedeny v tab. B.21. na str. 35-36 dokumentace).

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**Vzhledem k charakteru záměru nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky s tím, že pokud jde o vlastní komunikaci, jedná se o zásah do krajinného rázu, který je řešen v části dokumentace D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce. Hodnocení vlivů záměru na krajinný ráz je proto komentováno v dále uvedeném posouzení části dokumentace D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce.**

#### ČÁST C dokumentace

#### ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

V této části dokumentace je uveden přehled nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, charakteristika současného stavu životního prostředí, resp. krajiny v dotčeném území a popis jeho složek nebo charakteristik, které mohou být záměrem ovlivněny, a celkové zhodnocení stavu životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

**Údaje v této části dokumentace jsou s ohledem na podklady obsažené v přílohové části dokumentace dostačující k posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění byla v rámci dokumentace**

věnována pozornost všem dostupným environmentálním charakteristikám zájmového území, které by mohly být vlivy posuzovaného záměru potenciálně významně ovlivněny.

Ve vztahu k části dokumentace C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení se uvádí, že pokud se jedná o hledisko únosného zatížení území, vzhledem k charakteru posuzovaného záměru jsou relevantními kritérii především stav znečištění ovzduší a stav hlukové zátěže.

V případě hodnocení stavu znečištění ovzduší v dotčeném území (tj. výchozí úrovně imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší) se ve vztahu k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, resp. vyhlášce č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vychází z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, které jsou zveřejňovány ČHMÚ a obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let (tyto údaje jsou pro hodnocení úrovně znečištění ovzduší rozhodující). Z hodnot klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za období let 2012 - 2016, které jsou uvedeny v tab. C.4. na str. 57-58 dokumentace, resp. v rozptylové studii, vyplývá, že v dotčeném území jsou s rezervou dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Z formálního hlediska, tj. ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, lze tedy zatížení území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší považovat za únosné.

Pokud jde o hodnocení stavu hlukové situace v dotčeném území (tj. výchozí úrovně ekvivalentních hladin akustického tlaku A), z údajů uvedených v dokumentaci, resp. v akustické studii, vyplývá, že v dotčeném území nejsou významné zdroje hluku kromě stávající silnice I/6 a že tudíž lze (s výjimkou okolí silnice I/6) očekávat příznivou hlukovou situaci, tj. dodržení příslušných hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb. Pokud jde o okolí silnice I/6, v její blízkosti se hladiny hluku pohybují poměrně výrazně nad hygienickými limity hluku (tj. 60 dB ve dne a 50 dB v noci) stanovenými pro hluk z dopravy na silnicích I. třídy. Avšak vlivem odvedení dopravy ze silnice I/6 na dálnici D6 dojde k výraznému poklesu hladin hluku u objektů v blízkosti této silnice s tím, že ve všech lokalitách budou splněny hygienické limity hluku (tj. 60 dB ve dne a 50 dB v noci). Z formálního hlediska, tj. ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, lze tedy zatížení území z hlediska výchozí hlukové situace považovat za únosné.

Na základě výše uvedeného lze proto shrnout, že 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.

## ČÁST D dokumentace

### KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

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, použitých technologií a látek, emisí znečišťujících látek a nakládání s odpady, kumulace záměru s jinými stávajícími nebo povolenými záměry se zohledněním požadavků jiných právních předpisů na ochranu životního prostředí:

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

Pro vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, které je přílohou 3 dokumentace.

Hlavní faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou či provozem záměru a které tedy mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší.

##### *Imisní zátěž*

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> 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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> budou změny v míře zdravotního rizika vyjádřené jako kojenecká úmrtnost (imisní zátěž PM<sub>10</sub>) 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 tisíciny 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.



### *Akustická zátěž*

Vlivem provozu záměru byl 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.

### *Socioekonomické vlivy*

Po dokončení celé trasy se 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.

### *Vlivy na nehodovost*

Jednoznačně pozitivní a z hlediska zdraví a obyvatelstva nejvýznamnější vliv bude mít výstavba dálnice na nehodovost a na faktory pohody a kvality života pro obyvatele v obcích, jimiž prochází stávající silnice I/6.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

Vzhledem k údajům soustředěným v dokumentaci (zejména údajům o znečištění ovzduší v rozptylové studii a údajům o hlukové zátěži v akustické studii) lze s provedeným hodnocením zdravotních rizik v zásadě souhlasit. Hodnocení zdravotních rizik odpovídá vlivům záměru na znečištění ovzduší (viz dále uvedený komentář k části dokumentace D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima) a vlivům záměru na hlukovou situaci (viz dále uvedený komentář k části dokumentace D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky).

Z hlediska zpřesnění se k vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví uvádí, že v případě vlivu na kardiovaskulární systém je na str. 22 tohoto vyhodnocení uváděn již neaktuální údaj, tj. mezní hodnota 60 dB pro ischemickou chorobu srdeční, neboť nové studie ukazují na mírné zvýšení rizika již mezi 55 – 60 dB. V roce 2014 byla publikována nová meta-analýza 14 studií, kterou bylo pro ischenmickou chorobu srdeční (ICHS) a 10 dB nárůst hluku ze silniční dopravy v rozmezí cca 52 – 77 dB  $L_{dn}$  odvozeno OR 1,08 (95% CI = 1,04 – 1,13). Dříve předpokládaná prahová hladina 60 dB  $L_{day, 16 h}$  pro riziko ICHS se tím snížila na 55 dB  $L_{dn}$  [Babisch,W.: Updated exposure-response relationship between road traffic noise and coronary heart diseases: A meta-analysis, Noise Health 2014, 16:1-9]. Toto upřesnění však ve vztahu k posuzovanému záměru není zásadní, neboť ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví byl pro výpočet kardiovaskulárního rizika použit výpočet nárůstu počtu případů infarktu myokardu.

Z metodického hlediska je třeba dále poukázat na nepatřičný přístup při hodnocení hlukové zátěže na veřejné zdraví použitý v provedeném vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, ve kterém bylo k vyhodnocení vlivů hlukové zátěže proveden součet ekvivalentních hladin akustického tlaku ze silniční dopravy a železniční dopravy. Jak vyplývá z posledních vědeckých zpráv (Noise in Europe conference, duben 2017,

Brusel), nebyla dosud nalezena metoda a kritéria, jak tzv. souběžné (synergické, kumulativní) působení hluku na člověka z hlediska dlouhodobých zdravotních účinků hodnotit. V současné době je proto za optimální přístup považováno hodnocení působení a vlivu každé kategorie zdrojů hluku samostatně (viz European Network on Noise and Health ENNAH). Proto má i každá kategorie hluku (stacionární zdroje hluku, hluk z dopravy na silnicích, hluk z dopravy na železnicích a letecký hluk) v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb., stanoven svůj hygienický limit samostatně a není stanoven limit pro tzv. souběžné (synergické, kumulativní) působení hluku těchto různých kategorií hluku. V daném případě, kdy pro účely kvantitativního vyhodnocení zdravotních rizik byly hodnoty z obou zdrojů hluku energeticky sečteny, však lze konstatovat, že tento přístup a použití vztahů pro silniční dopravu je na straně bezpečnosti, neboť hluk ze silniční dopravy je při stejné akustické hladině spojen s většími vlivy než hluk ze železniční dopravy.

**Při respektování opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze celkově shrnout, že vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví budou přijatelné. Relevantní opatření týkající se ochrany veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

#### D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

##### *Vlivy na kvalitu ovzduší*

Pro vyhodnocení vlivů na ovzduší byla zpracována rozptylová studie, která je přílohou 1 dokumentace.

Vlivy v období výstavby

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

Vlivy v období provozu

Vlivem provozu posuzovaného záměru 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.

##### *Vlivy na klima*

Pro vyhodnocení vlivů na klima byla zpracována studie vlivů záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám, která je přílohou 9 dokumentace.

V řešené oblasti dojde celkově k nárůstu emisí skleníkových plynů ( $\text{CO}_2$  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.

### Posouzení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru a údaje soustředěné v rozptylové studii a studii vlivů záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky.

Z rozptylové studie vyplývá, že podél dálnice D6 dojde sice k nárůstu imisních koncentrací znečišťujících látek, ale že tyto vypočtené nárůsty (příspěvky) jsou nízké a že i s ohledem na vcelku příznivé imisní pozadí v žádném případě nemohou významným způsobem ovlivnit kvalitu ovzduší v zájmovém území. V daném případě se navíc jedná o situaci, kdy produkce emisí ze stávajícího liniového zdroje znečišťování ovzduší (silnice I/6) bude z části převedena na dálnici D6 a kdy podél silnice I/6 dojde většinou ke snížení imisních koncentrací znečišťujících látek.

Pokud jde o etapu výstavby, jak již bylo výše uvedeno, je ve vztahu k charakteru záměru zásadním aspektem (přesto, že jde o časově omezenou etapu) znečišťování ovzduší tuhými znečišťujícími látkami, resp. částicemi frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, v rámci povrchové prašnosti. K problematice prašnosti je však 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 tuhých znečišťujících látek, resp. částic frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí a tím i imisní situace může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha), čištěním vozidel a popřípadě komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení prašnosti.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o vlivy na klima, vzhledem k charakteru záměru lze ovlivnění teploty reálně předpokládat pouze v bezprostředním okolí komunikace - na úrovni mikroklimatu, které nemůže mít vliv na mezoklima ani makroklima.

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

#### *Vlivy na hlukovou situaci*

Pro vyhodnocení vlivů na hlukovou situaci byla zpracována akustická studie, která je přílohou 2 dokumentace.

#### *Výstavba*

Z hlediska vlivů na akustickou situaci lze jako nejvýznamnější činnost označit zemní práce, v průběhu kterých bude použito největší množství těžké strojní techniky a současně dojde

k přepravě největšího objemu zeminy. Hodnocení je tak možné považovat za nejhorší možný stav, vlivy v ostatních etapách stavby včetně demoličních prací budou nižší.

V průběhu výstavby nedojde k překročení hygienického limitu hluku. Nejvyšší hodnoty lze 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.

Provoz

V akustické studii byly vyhodnoceny jak vlivy nové dálnice na hladiny hluku v jejím okolí, tak změny akustické zátěže podél stávající silnice I/6.

Vlivem poklesu hladin hluku bude po výstavbě dálnice D6 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.

*Vlivy na 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.

Dálnice D6 nebude zdrojem biologických agens.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

S hodnocením vlivů na hlukovou situaci lze s ohledem na výsledky akustické studie souhlasit. Akustická studie v zásadě prokazuje, že realizací záměru budou bezpečně dodrženy příslušné hygienické limity hluku podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb., tj. 60 dB ve dne a 50 dB v noci.

Pokud jde o případy, kdy dochází k velkému zvýšení hladin hluku v lokalitě Bílenec, i když při bezpečném dodržení příslušných hygienických limitů hluku (viz údaje v tab. 6 akustické studie), lze uvést, že tyto limity představují odborně politický konsenzus, který legalizuje celospolečensky větší toleranci k aktivitám přinášejícím do prostředí zvýšenou hlučnost (tyto limity byly přijaty demokratickou cestou a proto je třeba je respektovat jako vyjádření rovnováhy v udržitelném rozvoji společnosti). Protihlukové stěny se navrhuje ke splnění hygienických limitů hluku. Přesto se i vzhledem k vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje k dokumentaci (ve kterém se doporučuje navrhnout taková technická opatření, která povedou k omezení skokového nárůstu hlučnosti u nejbližší obytné zástavby v obci Bílenec) doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru (popřípadě i na základě zpřesněných údajů) byla předmětná problematika ze strany oznamovatele záměru projednána s Krajskou hygienickou stanicí Ústeckého kraje.

Z formálního hlediska se k akustické studii uvádí, že údaje soustředěné v tab. č. 13 na str. 24 akustické studie jsou bezpředmětné, neboť podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb., se zdroje hluku ze silniční dopravy a železniční dopravy posuzují samostatně. Jak již bylo výše uvedeno (v posouzení zpracovatele posudku části

**D.I.1. dokumentace), každá kategorie hluku (stacionární zdroje hluku, hluk z dopravy na silnicích, hluk z dopravy na železnicích a letecký hluk) má v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb., stanoven svůj hygienický limit samostatně a není stanoven limit pro tzv. souběžné (synergické, kumulativní) působení hluku těchto různých kategorií hluku.**

**Doporučuje se, aby po uvedení dálnice D6 do provozu bylo zajištěno autorizované kontrolní měření hluku z dopravy, jehož rozsah a podmínky budou dohodnuty s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví s tím, že výsledky měření budou poskytnuty rovněž příslušným obcím a jejich prostřednictvím i veřejnosti.**

**Při respektování opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze považovat vlivy záměru na hlukovou situaci za přijatelné. Relevantní opatření týkající se hlukové zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

**Pokud se jedná o záležitosti týkající se vibrací, ionizujícího a neionizujícího záření a biologických faktorů, nejsou k této části dokumentace vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci připomínky.**

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

Pro vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody bylo zpracováno posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody, které je přílohou 10 dokumentace.

Vlivy na podzemní vody

Posuzovanou trasou dálnice D6 nebudou dotčeny chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje ani jejich ochranná pásma.

Domovní ani obecní studny nebudou 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. Změny v hladině podzemních vod budou monitorovány ve dvou HG vrtech umístěných v těsné blízkosti dálnice. Před zahájením stavby, během stavby a po určitou dobu po zahájení provozu bude nutné monitorovat množství a kvalitu vody v současných zdrojích.

Trasa dálnice D6 leží ve zranitelné oblasti podle § 33 zákona 254/2001 Sb. (území, kde se vyskytují povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu  $50 \text{ mg.l}^{-1}$  nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody). 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.

Vlivy 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. Voda bude svedena do vodotečí.

Posuzovaná dálnice D6 bude přetínat několik vodních toků a jejich nivy. V místech střetů budou vybudovány přeložky toků, které budou vedeny pod mostními objekty. Jedná se

o Bílenský, Podvinecký a Ležecký potok a dále několik bezejmenných toků. Pro zmírnění vlivů záměru na povrchové vody byla navržena opatření.

Posuzovanou trasou dálnice D6 není dotčena žádná vodní plocha. Střet s plánovanou vodní nádrží Kryry na Podvineckém potoce je vzhledem k předpokládanému časovému horizontu realizace nepravděpodobný.

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. I po výstavbě bude určující kapacita propustku na silnici I/6, takže nad ní se bude voda z povodně zadržovat a dále bude protékat rychlostí odpovídající kapacitě propustku, případně překoná silnici přes korunu náspu a bude pak dále pokračovat zvýšenými průtoky. Most na dálnici D6 má výrazně větší průtočný profil než propustek na silnici I/6, do doby překonání náspu nebude tento most působit jako překážka odtoku vody, která bude pokračovat do Podvineckého potoka tekoucího pod mostem a dále ve směru jeho koryta. Po přetečení náspu I/6 bude záviset na intenzitě povodně, pokud by množství vody bylo větší než průtočná kapacita mostu, dojde k nadržení vody nad dálnicí a zaplavení území jižně od dálnice. Vzhledem k tomu, že jsou zde situována pouze pole a lesy, nejedná se o závažný vliv, naopak, zadržování povodně v místě, kde nedojde k výraznějším škodám je možné hodnotit spíše pozitivně.

Ke kontaminaci povrchových vod dochází odtékající srážkovou vodou ze zpevněného povrchu silnice. Za nejdůležitější znečišťující látky je možné označit chloridy a sodné ionty ze zimního posypu, ropné látky z úkapů z vozidel, dále pak v menší míře stopové příměsi posypové soli, těžké kovy, složitější organické molekuly apod. Vodoteče, které jsou silnicí křížovány, nejsou vodárenskými toky. Pro předčištění vody z komunikací je vhodné vybudovat gravitační odlučovače ropných látek a usazovací nádrže. Jejich instalace je žádoucí zejména před velmi malými toky, kde odtok z komunikace může tvořit významnou část jejich průtoku.

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 (v současném stavu taková technická opatření v okolí silnice I/6 neexistují a riziko havarijního úniku do vodotečí je výrazně vyšší).

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<sup>-1</sup>. Obsah Cl<sup>-</sup> v lososových vodách (Podvinecký potok) je limitován hodnotou ročního průměru 150 mg.l<sup>-1</sup>. V Podvineckém potoku dojde k nárůstu ročních koncentrací Cl<sup>-</sup> na 40 – 42 mg.l<sup>-1</sup>. Vzhledem k limitní hodnotě 150 mg.l<sup>-1</sup> se jedná o hodnotu přijatelnou. Výraznější vliv je nutné očekávat u menších potoků (Bílenský, Ležecký), kde však obsah Cl<sup>-</sup> 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. Z hlediska nákladů na provoz a začlenění do prostředí lze jednoznačně doporučit využití biologické degradace. Přesná kapacita, umístění a technické provedení retenčních nádrží a návrh případných dalších technických zařízení na snížení vlivu na

povrchovou vodu bude upřesněn v dalším stupni projektové přípravy po geodetickém zaměření výškového vedení komunikace.

Vliv na vodní toky se předpokládá trvalý. Vhodnými technickými opatřeními však bude možné snížit tento vliv na únosnou míru.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou vzhledem k dané fázi přípravy záměru a jeho charakteru a s ohledem na údaje soustředěné v dokumentaci, resp. v posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody a na navržená opatření k ochraně vod, zásadní připomínky.**

**Pokud jde o ovlivnění jakosti vodních zdrojů a vodních toků, jak již bylo výše uvedeno, v rámci další přípravy záměru je třeba podrobně řešit nakládání s vodami ze srážek z komunikace, a to zejména s ohledem na eliminaci potenciálního znečištění vodních zdrojů a vodních toků a respektovat příslušná opatření formulovaná v Posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody, které je přílohou 10 dokumentace.**

**Relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

#### **D.I.5. Vlivy na půdu**

Pro vyhodnocení vlivů na půdu byla zpracována studie vlivů záměru na půdu, která je přílohou 12 dokumentace.

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 ZPF (necelých 70 % záboru ZPF). Nejcennější půda, zařazena do I. třídy ochrany, tvoří necelou čtvrtinu (23,5 %) záboru ZPF.

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

Po výstavbě dálnice bude skrytá ornice použita pro ohumusování příslušných částí tělesa dálnice a rekultivaci ploch dočasného záboru, přebytek půdy bude nabídnut k dalšímu využití na jiných plochách.

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.

Nejohroženější půdy z hlediska možného utužení se lokálně vyskytují po celém území plánované trasy. Půdy budou ohroženy zejména v průběhu výstavby komunikace, kdy se v území bude vyskytovat větší množství těžké techniky.

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. Některé druhy dřevin (např. olše, javor mlč, javor babyka) vytvářejí podmínky pro biodegradaci organických znečišťujících látek v půdní vrstvě. Významná je také schopnost dřevin zachycovat prachové částice, neboť podstatná část kontaminantů (včetně posypových solí) se rozptýluje do blízkého okolí ve formě prachu zvířeného pohyby automobilů a větrem.

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 přerušovaných 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, a 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 přerušovaných sběrných drénů. Dotčení melioračních zařízení je technicky řešitelné, uvedený střet nepředstavuje významný negativní vliv na životní prostředí.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a údajům ve studii vlivů záměru na půdu a navrženým opatřením k ochraně půdy zásadní připomínky.**

**Relevantní opatření týkající se ochrany zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

#### **D.I.6. Vlivy na přírodní zdroje**

Pro vyhodnocení vlivů na přírodní zdroje bylo zpracováno posouzení vlivu stavby na horninové prostředí a přírodní zdroje, které je přílohou 11 dokumentace.

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.



## Hodnocení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci zásadní připomínky.

**Pokud se jedná o uvedená místa potenciálního znečištění horninového prostředí, navržené rozbory zemin, tj. stanovení míry znečištění horninového prostředí umožní vyhodnotit z toho vyplývající rizika a poté ev. přijmout řešení, která jsou technickou záležitostí.**

**Relevantní opatření týkající se potenciálního znečištění horninového prostředí je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

### D.I.7. Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy)

#### *Vlivy na faunu*

Pro vyhodnocení vlivů na faunu bylo zpracováno vyhodnocení vlivu záměru na flóru, faunu a ekosystémy, které je přílohou 5 dokumentace.

Vlivy záměru na zvláště chráněné druhy živočichů jsou hodnoceny jako mírné. Hlavním důvodem pro toto hodnocení je možnost minimalizace negativních vlivů a relativně maloplošný zásah do biotopů druhů.

Opatření zmírňující vliv záměru na druhy živočichů byla navržena v rámci biologického hodnocení, které je přílohou 6 dokumentace.

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 netopýrů. Vlivy na toto území jsou značné, lze je však zmírnit navrženými opatřeními.

#### *Vlivy na migraci živočichů*

Pro vyhodnocení vlivů na migraci živočichů byla zpracována migrační studie, která je přílohou 7 dokumentace.

Posuzovaná trasa dálnice D6 zasahuje do migračně významného území (MVÚ) východně od obce Bílenec a v oblasti Malměřického lesa u obce Lubenec. Migračně významným územím u Bílence prochází i migrační dálkový koridor (MDK). Součástí MVÚ a MDK jsou prvky ÚSES, a to nadregionální biokoridor Střela, Rabštejn – Pochvalovská stráň a regionální biocentrum Vlčí hora. Průchodnost pro zvěř je dostatečně řešena migračním objektem – mostem výšky 33 m a délky 635 m.

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.

### *Vlivy na flóru*

Pro vyhodnocení vlivů na flóru bylo zpracováno vyhodnocení vlivu záměru na flóru, faunu a ekosystémy, které je přílohou 5 dokumentace.

Vlivy záměru na zvláště chráněné druhy rostlin zaznamenané v jeho dosahu byly vzhledem k lokalizaci výskytu (niva Bílenceckého potoka pod plánovaným kapacitním přemostěním) a možné minimalizaci nepříznivých dopadů hodnoceny jako mírně negativní.

Dále bylo v rámci dendrologického průzkumu, který je přílohou 4 dokumentace, na trase posuzované dálnice D6 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 trasa 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.

### *Vlivy na lesy*

Realizací záměru dojde 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 Bílenceckého 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 dočteného 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 spojnicí 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.

### *Vlivy na biologickou rozmanitost a ekosystémy*

Záměr nebude mít 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, které je přílohou 6 dokumentace, byla navržena opatření pro zvýšení biodiverzity nejbližšího okolí dálnice (sadové úpravy, vytvoření různých typů prostředí na náspech, ponechání odkrytých hornin v zářezích apod.).

### Hodnocení zpracovatele posudku

**K hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) nejsou s ohledem na údaje soustředěné v dokumentaci, resp. její přílohové části, zásadní připomínky.**

**Z provedeného hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) je zřejmé, že navrhovaná opatření k ochraně přírody patří k zásadním. Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

#### D.I.8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Pro vyhodnocení vlivů na krajinu bylo zpracováno vyhodnocení vlivu na krajinný ráz, které je přílohou 8 dokumentace.

##### *Vlivy na krajinu a krajinný ráz*

Celkově je možné konstatovat, že měřítko stavby významně nenaruší měřítko krajiny. Trasa D6 je navržena v koridoru stávající I/6. Dále územím prochází jednokolejná železniční trať. Tyto liniové prvky jsou doplněny sítí silnic nižších tříd. Trasa silnice tedy představuje prvek, který není v krajině zcela nový, jeho měřítko je však pro krajinu mírně větší, než je v současné krajině běžné. Vzhledem ke struktuře krajiny a velikosti půdních bloků je posuzovaná trasa i přes své poměrně významné měřítko akceptovatelná, její zapojení do krajiny je třeba podpořit ozeleněním svahů násypů.

V oblasti tedy není nová silnice zcela mimo asociaci s krajinou. Výskyt dopravních tahů je v krajině již historický, mění se jejich typ a velikost. Silnice navrženého šířkového uspořádání bude novým prvkem, kontrast v asociaci však nedosáhne kritického rozsahu a postupem času se nový dopravní tah začlení do krajiny.

Ohniska pohledu nebudou po výstavbě dálnice v oblasti změněny. V území zůstanou ohnisky stávající prvky – geomorfologické dominanty jako vrch Kapucín, další vrchy v okolí pokryté lesy, ostatní drobnější útvary, zástavba obcí. Dálnice nebude viditelná v celém rozsahu, přechází z násypů do zářezů, při pohledu z jednoho místa bude částečně kryta terénními nerovnostmi nebo drobnou rozptýlenou zelení. Místy se může stát novým ohniskem pohledu, avšak vystřídá zde ohnisko stávající – silnici I/6. Tato změna tedy nebude nepřijatelná, ohnisko se však stane dominantnějším. Pohledově dominantními se mohou stát také velké mosty a mimoúrovňové křižovatky, jejich technické řešení opět musí zohlednit zasazení do současného rázu krajiny.

Celkově je možné shrnout, že dálnice D6 je vedena v tradičním dopravním koridoru v těsné blízkosti stávající I/6. Trasa vede zvlněnou zemědělskou krajinou, v níž se střídají plochy polí, menších lesů a malých sídel. Na začátku a na konci posuzovaného úseku jsou dva větší lesní porosty. 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.

#### *Vlivy na chráněná území přírody*

Posuzovaná trasa dálnice D6 nezasahuje do žádného zvláště chráněného území, do registrovaných významných krajinných prvků ani do přírodních parků.

Vliv na území soustavy Natura 2000 byl vyloučen orgánem ochrany přírody.

#### *Vlivy na ÚSES*

Posuzovaná trasa dálnice D6 prochází několika prvky územního systému ekologické stability. 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 ÚSES jsou hodnoceny jako mírné vzhledem k malému podílu zasažené plochy a převažujícímu způsobu překonání pomocí mostů. Mosty mají dostatečné parametry na to, aby prvky ÚSES 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.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou s ohledem na charakter záměru a jeho lokalizaci zásadní připomínky. Ve vztahu k ochraně krajinného rázu se v rámci další přípravy záměru doporučuje věnovat náležitou pozornost vegetačním úpravám zaměřeným na pohledově exponované úseky dálnice a rovněž architektonickému řešení mostních objektů přes vodní toky a nivy ke snížení jejich technicistního projevu.**

**Relevantní opatření týkající se ochrany krajinného rázu jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.**

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

Pro vyhodnocení vlivů na hmotný majetek a kulturní památky včetně architektonických a archeologických aspektů byla zpracována studie vlivů záměru na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické lokality, která je přílohou 13 dokumentace.

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. Před výstavbou je tedy nutné provést záchranný archeologický průzkum a během stavby umožnit v případě archeologického nálezu jeho odborný průzkum. Vliv na archeologické památky bude trvalý. Památky budou prozkoumány a nálezy budou přemístěny do muzeí nebo depozitářů.

### **Hodnocení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky (problematika majetkoprávních vypořádání je řešena mimo posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. v rámci další přípravy záměru v souladu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy).**

### **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 období výstavby je třeba eliminovat riziko havárie v důsledku případného sesuvu půdy při provádění výkopových prací. Během výstavby dále existuje riziko úniku ropných látek ze stavebních mechanismů a nákladních automobilů. Riziko úniku ropných látek do prostředí bude minimalizováno obvyklými postupy, které budou obsaženy v zásadách organizace výstavby. Dalším rizikem havárie během výstavby s možností negativního ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví je požár na staveništi. Toto riziko bude minimalizováno dodržováním standardních požárních předpisů.

Po zprovoznění dálnice D6 dojde k významnému snížení nehodovosti v porovnání se současným stavem. Případné riziko může vzniknout únikem pohonných hmot a olejů nebo jiných škodlivých látek z motorových vozidel. Oproti současnému stavu bude komunikace odkanalizována s vedením vody přes retenční a usazovací nádrže, případně přes havarijní uzávěry pro zajištění ochrany podzemních vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniových staveb při případné havárii.

V případě krátkodobé neprůjezdnosti dálnice D6 způsobené např. nehodou nebo živelní pohromou budou opatření srovnatelná se stavem na jiné dálnici v ČR.

### **Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho lokalizaci zásadní připomínky.**

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

Výstavba a provoz dálnice D6 ovlivní svými negativními vlivy pouze prostor ve svém blízkém okolí. Vliv na dopravní obslužnost území lze předpokládat i ve větší vzdálenosti, neboť dálnice D6 bude po svém dokončení významnějším dopravním tahem oproti stávající I/6, a to díky většímu komfortu dopravy.

Posuzovaný záměr je součástí celé D6, úsek mezi Petrohradem a Lubencem je možné realizovat samostatně s napojením na stávající I/6. Ovlivněné území lze odhadnout v rozmezí několika desítek čtverečních kilometrů. Celkově se záměr dotkne 5 obcí, v nichž žije necelých 7 tis. obyvatel. V částech obcí přiléhajících k navržené trase dálnice je to ještě méně. Pro převážnou část obyvatel bude mít nová komunikace pozitivní dopad, neboť odvede tranzitní dopravu ze současné silnice, která prochází intravilánem obcí. Rozsah zásahů do krajiny a biotopů živé přírody není příliš významný, neboť trasa komunikace je (po optimalizacích v předchozích letech) navržena v prostoru tvořeném převážně zemědělskými plochami, mimo nejcennější části území.

Rozsah a umístění záměru vylučuje možnost vlivů přesahující státní hranice.

**Posouzení zpracovatele posudku**

**K této části dokumentace nejsou s ohledem na hodnocení provedená v částech D.I. a D. II. dokumentace zásadní připomínky.**

**Vzhledem k charakteru posuzovaného záměru, údajům o stavu životního prostředí v dotčeném území a opatřením k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojeným se záměrem a rovněž i opatřením rezultujícími z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze konstatovat následující.**

**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 rezultujícími 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 rezultujícími z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. budou vlivy záměru na životní prostředí a obyvatelstvo, resp. veřejné zdraví celkově přijatelné.**

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

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

V této části dokumentace jsou uvedena opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z hodnocení provedeného v dokumentaci.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

K této části dokumentace se nejprve uvádí, že v rámci zpracování posudku byla opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví posuzována (v souladu s Metodickým sdělením Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence pro držitele autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. - č.j.: 18130/ENV/15 ze dne 6. 3. 2015) zejména podle toho, zda se jedná o opatření, která jsou součástí záměru a která se proto do návrhu závazného stanoviska neuvádějí, nebo o opatření, která vyplynula až z hodnocení vlivů provedených v dokumentaci a která se do návrhu závazného stanoviska uvádějí.

Navržená opatření v dokumentaci jsou proto na základě posouzení v rámci přípravy posudku a s ohledem na obdržená vyjádření k dokumentaci upravena (doplněna a event. zpřesněna) s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována, stejně jako opatření, která jsou již součástí záměru předloženého pro zpracování dokumentace.

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

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

V této části dokumentace je uveden přehled použitých modelů týkajících se hodnocení vlivů na ovzduší a hlukovou situaci.

#### **Posouzení zpracovatele posudku**

K této části dokumentace se nejprve uvádí, že i přes uvedení pouze tří modelů nejsou s ohledem na celkový obsah dokumentace, tj. zejména příslušných příloh dokumentace, zásadní připomínky. Vzhledem k celkovému obsahu dokumentace lze shrnout, že přístupy při zpracování dokumentace odpovídají charakteru posuzovaného záměru, stejně jako použité metody prognózování a výchozí předpoklady při hodnocení vlivů.

Predikce vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je v dokumentaci řešena s využitím standardních modelů a metodik. Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy předloženého záměru věnována zejména znečištění ovzduší a hlukové

situaci a z toho vyplývajícím vlivům na veřejné zdraví a dále pak vlivům na vody, půdu, přírodu a krajinu (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici podklady: rozptylová studie a akustická studie, které vycházejí z prognózy intenzit dopravy a které byly základním podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, a dále pak posouzení vlivu stavby na povrchové a podzemní vody, vlivy záměru na půdu, dendrologický průzkum, vyhodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy, biologické hodnocení záměru, migrační studie a vyhodnocení vlivu na krajinný ráz). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům vlivů záměru na životní prostředí (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici podklady: vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost projektu vůči klimatickým změnám, posouzení vlivu stavby na horninové prostředí a přírodní zdroje a vlivy záměru na hmotný majetek a kulturní památky a archeologické lokality).

#### D.VI. Charakteristika všech obtíží, které se vyskytly při zpracování dokumentace, a hlavních nejistot z nich plynoucích

Při zpracování dokumentace byly k dispozici všechny závažné údaje k identifikaci předpokládaných vlivů stavby na životní prostředí.

Jako neurčitosti nebo nedostatky ve znalostech je možné zmínit: není známa přesná skladba a množství potřebného stavebního materiálu a nároky na spotřebu elektrické energie; není provedeno podrobné zaměření trasy, umístění stavebních dvorů, technologie výstavby; není známa organizace a technologie výstavby včetně specifikace doby trvání, použité techniky a počtu pracovníků; není přesně stanoven termín realizace silnice.

Jako další neurčitosti, které se vyskytly při hodnocení jednotlivých složek životního prostředí, lze uvést: prognóza intenzit dopravy stanovená dopravním modelem; byly použity stávající informace o imisním pozadí dle podkladů ČHMÚ, ve výhledovém stavu se nicméně nepředpokládá výrazná změna hodnot koncentrací; hodnoty koncentrací pro stávající stav byly v hodnocení rizik použity pro odhad imisního pozadí v roce 2029; hodnoty nárůstu koncentrací chloridových iontů ve vodních tocích byly stanoveny orientačně na základě dostupných podkladů o dlouhodobých průměrných hodnotách vstupních veličin; vypočtené hodnoty koncentrací znečišťujících látek a hladin hluku z dopravy jsou platné v rámci zadaných vstupních údajů; užití expozičního scénáře pro obyvatelstvo žijící v okolí, pohyb obyvatel mimo bydliště a jejich výskyt ve vnějším prostředí.

Uvedené nepřesnosti a neznalosti nebyly překážkou pro dostatečně přesnou identifikaci vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

#### Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky. Dokumentace se soustřeďuje na rozhodující aspekty spojené s posuzovaným záměrem a odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Při zpracování dokumentace se nevyskytly žádné zásadní nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by mohly nepříznivě ovlivnit výsledky hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci. V rámci dokumentace byly soustředěny relevantní dostupné údaje týkající se dotčeného území a posuzovaného záměru, které umožňují uzavřít posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Precizace řešení záměru (včetně záležitostí týkajících se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) bude standardně předmětem další přípravy záměru,



a to i na základě požadavků, resp. podmínek vyplývajících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

#### ČÁST E dokumentace

##### POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předkládaný záměr je z hlediska vedení trasy navrhován v jedné variantě. Při hodnocení vlivů byl stav s provozem dálnice D6 porovnáván s variantou zachování současného stavu, který představuje stav bez realizace této komunikace.

##### *Posouzení zpracovatele posudku*

Porovnání variant řešení záměru je v daném případě bezpředmětné, neboť záměr byl z hlediska umístění i technického řešení předložen v dokumentaci 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 č. 100/2001 Sb.).

Protože podle zákona č. 100/2001 Sb. není zpracování variant řešení záměru obligatorní, předložené řešení záměru v dokumentaci je možno považovat s ohledem na charakter záměru (a jeho předchozí vývoj, resp. optimalizace v předchozích letech) za dostačující k uzavření posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

#### ČÁST F dokumentace

##### ZÁVĚR

Záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí přijatelný, nezpůsobí nepřijatelné zhoršení životního prostředí, v některých aspektech (vlivy na zdraví, vlivy na hlukovou situaci) převládají vlivy pozitivní.

V rámci dokumentace byla navržena opatření pro minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů záměru do takové míry, že při jejich dodržení a zapracování do dalších stupňů přípravy projektu bude realizace záměru akceptovatelná.

##### *Posouzení zpracovatele posudku*

Závěr odpovídá zjištěním uvedeným v předchozích částech dokumentace. Za předpokladu respektování opatření spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze v návaznosti na komentář v rámci hodnocení části D.III. dokumentace konstatovat, že vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví budou celkově přijatelné.

#### ČÁST G dokumentace

##### VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Je uvedeno shrnutí základních údajů o záměru a jeho vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví.

### Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou připomínky (všeobecné shrnutí odpovídá zjištěním v rámci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci) s tím, že k jednotlivým záležitostem tohoto shrnutí jsou relevantní příslušná výše uvedená posouzení zpracovatele posudku.

### **3. Pořadí variant 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 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 č. 100/2001 Sb.).**

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

**Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru v na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.**

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

Technické řešení záměru je v dokumentaci 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 rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. 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 požadavků vyplývajících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou v rámci návrhu závazného stanoviska formulovány pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

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

Navržená opatření v dokumentaci jsou na základě posouzení v rámci zpracování posudku a s ohledem na obdržená vyjádření k dokumentaci doplněna a event. zpřesněna s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována, stejně jako opatření, která jsou již součástí záměru předloženého v dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se prevence, vyloučení, snížení a kompenzace potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

## **V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI**

Zpracovateli tohoto posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu - Ministerstva životního prostředí předána následující vyjádření obdržená k dokumentaci podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb.

### **1. Vyjádření obce Petrohrad**

(č.j.: OUPE-921/2018 ze dne 24. 8. 2018)

#### **Podstata vyjádření**

Obec bere dokumentaci na vědomí s tím, že v průběhu realizace stavby je třeba zajistit opatření, která v co největší možné míře zajistí snížení negativních vlivů stavby na obyvatele obcí Petrohrad, Černčice a Bílenec, např. opatření proti zvýšené hladině hluku, prachu, otřesů apod.

#### **Vypořádání vyjádření**

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření týkající se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

### **2. Vyjádření města Krvvry**

(ze dne 8. 8. 2018)

#### **Podstata vyjádření**

S dokumentací se souhlasí bez připomínek.

#### **Vypořádání vyjádření**

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

### **3. Vyjádření města Vroutek**

(č.j.: 749/2017/VR-2 ze dne 8. 8. 2018)

#### **Podstata vyjádření**

S dokumentací se souhlasí za předpokladu, že u přípravy případných objížďek v průběhu stavby přes správní území Města Vroutek bude vždy vyžádán souhlas Města Vroutek s danou objížďkou.

#### **Vypořádání vyjádření**

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření týkající se opatření pro etapu výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### **4. Vyjádření Ústeckého kraje**

(zn.: JID 123344/2018/KUUK ze dne 23. 8. 2018)

##### Podstata vyjádření

Rada Ústeckého kraje souhlasí s dokumentací a žádá zpracovatele posudku, aby v návrhu stanoviska zohlednil všechny připomínky dotčených samosprávných územních celků a správních úřadů obdržených k dokumentaci.

##### Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že vyjádření obdržená k dokumentaci jsou vypořádána v posudku s tím, že relevantní připomínky jsou zohledněny v rámci návrhu závazného stanoviska, resp. podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

#### **5. Vyjádření Městského úřadu Podbořany, odboru životního prostředí**

(č.j.: ŽP/14220/2018/SlA ze dne 23. 8. 2018)

##### Podstata vyjádření

a) Z hlediska odpadového hospodářství má orgán v oblasti odpadového hospodářství příslušný podle § 71 písm. k) zákona č. 185/2001 Sb. k posuzovanému záměru připomínku:

Vzhledem k předpokládanému způsobu nakládání s odpadem (odstranění odpadu) katalogového čísla 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 využitím k terénním úpravám, by mělo souběžně probíhat posuzování záměru výstavby terénních úprav také podle výše uvedeného zákona (studie o možnostech a způsobech odstranění tohoto odpadu). Upozorňujeme, že podle našeho názoru je výstavba terénních úprav z výše uvedeného odpadu zařazena dle Přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. v Kategorii II jako záměr vyžadující zjišťovací řízení uvedený v bodě 56 – „Zařízení k odstraňování nebo využívání ostatních odpadů s kapacitou od stanoveného limitu“ a dále jako záměr uvedený v bodě 93 – „Restrukturalizace pozemků v krajině a záměry využití neobdělávané půdy...“. Z uvedeného důvodu je nutné odstranění odpadu katalogového čísla 17 05 04 využitím k terénním úpravám (vybudováním další nové stavby nebo zařízení) řešit v předstihu. Ponechat řešení odstranění tohoto odpadu na prováděcí firmě jako původci odpadu (na firmě, která bude komunikaci budovat) je nedostatečné. Prováděcí firma přichází s návrhem řešení výstavby terénních úprav z výše uvedeného odpadu na OŽP a SÚ pozdě, v době kdy již odpad potřebuje odstraňovat.

b) Z hlediska ochrany ovzduší nejsou k dokumentaci připomínky.

c) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou k dokumentaci připomínky.

d) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu se uvádí, že v dokumentaci je napsáno, že přebytek orničních vrstev bude nabídnut vlastníkům zemědělsky obhospodařovaných pozemků v zájmovém území, případně okolním obcím. Toto je pouze obecné vyjádření.

Požadujeme dopředu stanovit kdo a kolik m<sup>3</sup> je ochoten si vzít. Nelze obecně napsat, že o přebytečné ornici rozhodne MěÚ Podbořany, jako to bylo v jiném úseku stavby D6.

- e) Z hlediska ochrany vod se upozorňuje na probíhající řízení v lokalitě Ležky. Jedná se o vliv prameniště na kvalitu vody v Ležeckém potoce, jeho přítocích a následně v obou vodních nádržích v obci Ležky, kde došlo v minulých letech k úhynu ryb. Svedení drénovaných podzemních vod do Ležeckého potoka, tak jak je navrženo, není vhodné. Uvedená lokalita prameniště se nachází pod areálem bývalé továrny na výrobu porcelánu, která mohla mít vliv na kvalitu okolních podzemních vod.
- f) Z hlediska ochrany lesa nejsou k dokumentaci připomínky.

### Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že posuzovaný záměr představuje výstavbu příslušného úseku dálnice D6 a že v rámci daného posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou řešeny všechny vlivy související se záměrem, tj. i vlivy související s výstavbou násypů a zářezů příslušného úseku dálnice D6, resp. vlivy související s nakládáním s výkopovou zemínou v rámci této výstavby.

Uplatněné vyjádření lze tedy vztahovat na případ nakládání s přebytkem výkopové zeminy, který nebude využit v rámci výstavby posuzovaného úseku dálnice D6.

Z bilance výkopové zeminy přemísťované v rámci stavebních prací uvedené v tab. B.17. na str. 30 dokumentace je zřejmé, že výstavba dálnice D6 si vyžádá dovoz dalšího materiálu. Zemina z výkopů bude přednostně, pokud to dovolí její vlastnosti, použita při výstavbě posuzovaného úseku dálnice D6. Předpokládá se proto, že pouze malé množství výkopové zeminy nevhodné k použití při výstavbě bude odstraněno jako odpad katalogového čísla 17 05 04 uložením na skládku nebo popřípadě nabídnuto k využití v jiné lokalitě, resp. jak je uvedeno na str. 30 dokumentace: „*Přebytečný výkopový materiál nevhodný do násypů bude odvezen na skládku a skládkován (skládku bude určena zhotovitelem stavby), případně odvezen na použití při rekultivacích či terénních úpravách.*“

Vzhledem k tomu, že s případným nakládáním odpadu katalogového čísla 17 05 04 (malého množství přebytku výkopové zeminy) dojde cca za 10 let od doby zpracování dokumentace, nebylo možné již v dokumentaci stanovit konkrétní nakládání s tímto odpadem. Předmětná záležitost proto musí být řešena v rámci další přípravy záměru. Přitom je zřejmé, že při nakládání s tímto odpadem musí být respektovány všechny příslušné právní předpisy.

Relevantní opatření týkající se řešení přebytku výkopové zeminy je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

ad d) Vzhledem k tomu, že ke skrývce ornice v souvislosti s výstavbou posuzovaného úseku dálnice dojde cca za 10 let od doby zpracování dokumentace, nebylo možné již v dokumentaci stanovit konkrétní odběratele přebytků orničních vrstev. Předmětná záležitost proto musí být řešena v rámci další přípravy záměru.

Relevantní opatření týkající se řešení přebytku orničních vrstev je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad e) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že stávající systém propustků zůstane zachován, tj. nedojde ke změně.

Kvalita a množství vody obou rybníků v obci Ležky je s největší pravděpodobností závislá na bezejmenné vodoteči (levostranný přítok Ležeckého potoka) a nesouvisí s prameništěm v km 72,0 až 73,0. Oblast prameniště v km 72,0 – 73,0 je dnes protkaná sítí meliorací; navržené oddrénování násypového tělesa dálnice D6 bude mít obdobný efekt – nedojde k výrazné změně oproti současnému stavu.

V oblasti rašeliniště v km okolo 74,5 je trasa dálnice D6 vedena prakticky po povrchu dnešního terénu a na straně odlehlé od směru toku povrchových vod z rašeliniště do obce Ležky. Navržené drenážní opatření zde umožní komunikaci povrchových a mělkých podzemních vod v obdobném rozsahu jako je dáno dnes samotným rašeliništěm (propustné sedimenty). Již dnes jsou vody z prameniště svedeny do potoka ústícího do rybníků v obci Ležky propustkami skrz stávající silnici.

Ve vztahu k předmětné problematice bylo navrženo v předstihu ověřovat kvalitu vody v Ležeckém potoce a podzemní vodu v prameništi na konci úseku dálnice s tím, že o svedení drénovaných podzemních vod do Ležeckého potoka bude rozhodnuto podle výsledků chemických rozborů vody. Relevantní opatření týkající se této problematiky je zahrnuto do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

## 6. Vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství

(č.j.: 2859/ZPZ/2018 ze dne 20. 8. 2018)

### Podstata vyjádření

a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu se uvádí, že Krajský úřad Ústeckého kraje není příslušným k vydání stanoviska k dokumentaci, příslušné je Ministerstvo životního prostředí.

b) Z hlediska ochrany lesa se uvádí, že v případě dotčené pozemků určených k plnění funkcí lesa je nutné postupovat dle zákona č. 289/1995 Sb., především dle ustanovení § 14 odst. 2 a § 16 cit. zákona.

c) Z hlediska ochrany ovzduší nejsou k dokumentaci připomínky.



- d) Z hlediska ochrany přírody a krajiny se upozorňuje, že případné povolení výjimek ze zákazů u zvláště chráněných druhů by mělo být projednáno před vydáním územního rozhodnutí. K záměru nejsou další připomínky.

### Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).
- ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad d) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

### 7. Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Ústí nad Labem

(zn.: ČIŽP/44/2018/6777 ze dne 14. 8. 2018)

### Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany lesa se uvádí že v případě, že dojde k realizaci záměru, je nutné postupovat podle ustanovení § 13 odst. 1 a § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. ČIŽP není dotčeným orgánem státní správy v rámci tohoto řízení.
- b) Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí následující.
1. Nezbytné kácení dřevin je nutné provádět v mimohnízdním období, tj. v době vegetačního klidu. Ke kácení dřevin rostoucích mimo les je třeba požádat o vydání povolení. Požaduje se zachování co největšího množství stávajících dřevin.
  2. K umístování a povolování staveb, které by mohly změnit krajinný ráz, je nezbytné stanovisko orgánu ochrany přírody. Toto stanovisko není součástí dokumentace.
  3. Vzhledem k výskytu zvláště chráněných živočichů v místech realizace záměru je nutné požádat o vydání výjimky ze zákazů zvláště chráněných živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Upozorňuje se, že dle judikátu Nejvyššího správního soudu je nezbytné, aby rozhodnutí podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. bylo jedním z podkladů pro vydání rozhodnutí podle zvláštních předpisů.
  4. Upozorňuje se, že je třeba požádat o vydání stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků.
- c) Z hlediska ochrany vod se požaduje splnění veškerých navržených opatření uvedených v části D.IV. dokumentace a dále, aby byl v dalším stupni projektové dokumentace

zpracován projekt monitorovacích prací v okolí potenciálních zdrojů kontaminace horninového prostředí a podzemních vod látkami závadnými vodám. Dle tohoto projektu by následně měly být provedeny laboratorní analýzy zemin, případně podzemních vod.

### Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se k příslušným záležitostem souhrnně uvádí, že se jedná o upozornění vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel záměru respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu závazného stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad c) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření týkající se ochrany vod jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

### **8. Vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje** (č.j. : KHSUL 395407/2018 ze dne 21. 8. 2018)

#### Podstata vyjádření

Dokumentaci lze doporučit ke kladnému projednání. V dalším stupni řízení doporučujeme navrhnout taková technická opatření, která povedou k omezení skokového nárůstu hlučnosti u nejbližší obytné zástavby v obci Bílenec (k překročení stanovených hygienických limitů hluku dle modelových výpočtů nedojde, avšak navýšení hlukové zátěže je velmi významné v denní i noční době - např. u výpočtového bodu č. 2 v denní době o 22,7 dB, v noční době o 22,3 dB).

#### Vypořádání vyjádření

Pokud jde o případy, kdy dochází k velkému zvýšení hladin hluku, i když při bezpečném dodržení příslušných hygienických limitů hluku, lze uvést, že tyto limity představují odborně politický konsenzus, který legalizuje celospolečensky větší toleranci k aktivitám přinášejícím do prostředí zvýšenou hlučnost (tyto limity byly přijaty demokratickou cestou a proto je třeba je respektovat jako vyjádření rovnováhy v udržitelném rozvoji společnosti). Protihlukové stěny se navrhuje ke splnění hygienických limitů hluku.

Přesto se i vzhledem k vyjádření Krajské hygienické stanice Ústeckého kraje k dokumentaci doporučuje, aby v rámci další přípravy záměru (popřípadě i na základě

zpřesněných údajů) byla předmětná problematika ze strany oznamovatele záměru projednána s Krajskou hygienickou stanicí Ústeckého kraje.

Relevantní opatření týkající se hlukové zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

## **9. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší** (ze dne 8. 8. 2018)

### Podstata vyjádření

- a) Upozorňujeme, že při povolování nových komunikací je nutné 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. To se týká především příslušných oblastí s nejvyššími vypočtenými příspěvky k ročním koncentracím PM<sub>10</sub>. V těchto místech navrhuje realizovat např. izolační stěny/ozeleněné valy, případně výsadbu soustavného pásu zeleně, plnící funkci izolační bariéry.
- b) Do části D.IV. dokumentace požadujeme mezi opatření k omezování prašnosti vlivem výstavby zařadit tato další opatření:
1. Používat nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO IV.
  2. 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.
  3. Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejdříve půdokryvná.
  4. Určit osobu, která bude odpovědná za dohled nad prováděním opatření k omezování prašnosti.

### Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření („... je nutné 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.“) se nejprve uvádí, že v případě hodnocení stavu znečištění ovzduší v dotčeném území (tj. výchozí úroveň imisních koncentrací znečišťujících látek v ovzduší) se ve vztahu k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, resp. vyhlášce č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečištění a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vychází z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, které jsou zveřejňovány ČHMÚ a obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let (tyto údaje jsou pro hodnocení úrovně znečištění ovzduší rozhodující). Z hodnot klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za období let 2012 - 2016, které jsou uvedeny v tab. C.4. na str. 57-58 dokumentace, resp. v rozptylové studii, vyplývá, že v dotčeném území jsou s rezervou dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Z formálního hlediska, tj. ve vztahu k zákonu č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších

předpisů, lze tedy zatížení území z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší považovat za únosné. Z tohoto pohledu (na základě zhodnocení výchozího stavu znečištění ovzduší v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení) lze považovat záměr ve vztahu k ochraně ovzduší zdraví za přijatelný, i když jeho realizace bude samozřejmě znamenat zvýšení imisní zátěže v dotčeném území. Z rozptylové studie vyplývá, že podél dálnice D6 dojde sice k nárůstu imisních koncentrací znečišťujících látek, ale že tyto vypočtené nárůsty (příspěvky) jsou nízké a že i s ohledem na vcelku příznivé imisní pozadí v žádném případě nemohou významným způsobem ovlivnit kvalitu ovzduší v zájmovém území. V daném případě se navíc jedná o situaci, kdy produkce emisí ze stávajícího liniového zdroje znečišťování ovzduší (silnice I/6) bude z části převedena na dálnici D6 a kdy podél silnice I/6 dojde většinou ke snížení imisních koncentrací znečišťujících látek.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

**10. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany vod**  
(ze dne 23. 8. 2018)

*Podstata vyjádření*

V tomto stupni projektové přípravy nemáme k záměru žádné podstatné připomínky.

*Vypořádání vyjádření*

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

**11. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru obecné ochrany přírody a krajiny**  
(ze dne 20. 8. 2018)

*Podstata vyjádření*

K dokumentaci nejsou připomínky.

*Vypořádání vyjádření*

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

## **12. Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků** (ze dne 21. 8. 2018)

### **Podstata vyjádření**

K dokumentaci máme tyto připomínky:

1. V rámci migrační studie (příloha č. 8 dokumentace) jsou na str. 34 navrhována opatření, na něž je odkazováno do dokumentu „Revizní biologický průzkum stavebních úseků „R6, Nové Strašecí - křižovatka I/27“ a „R6, křižovatka I/27 Olšová Vrata“, který však není součástí tohoto dokumentu, ani nejsou blíže daná opatření specifikována.
2. V biologickém hodnocení chybí na str. 19 úplná legenda k obrázku 4 „Rozložení typů přírodních stanovišť v posuzovaném úseku“ (pod obrázkem je pouze neúplný popis ploch a koridorů, které se na něm nacházejí).

Výše uvedené nedostatky považujeme za formální chyby, přesto je doporučujeme doplnit jako podklad pro vydání závazného stanoviska, aby bylo zřejmé, z jakých podkladů bylo vycházeno. Opatření, která jsou uvedena v dokumentaci na str. 108 – 116 považujeme z hlediska námi chráněných zájmů za vhodná a požadujeme je zohlednit do závazného stanoviska.

### **Vypořádání vyjádření**

Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že všechna opatření uvedená ve zmiňovaných revizních biologických průzkumech byla implementována do navrhovaných opatření v části D.IV. dokumentace.

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu závazného stanoviska pro příslušný úřad – Ministerstvo životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o obrázek 4 „Rozložení typů přírodních stanovišť v posuzovaném úseku“ uvedený v Biologickém hodnocení, jedná se o ilustrativní podklad, jehož zdrojem je Portál Informační systém ochrany přírody <http://portal.nature.cz> (mapy.nature.cz). Konkrétní údaje týkající se bioty jsou uvedeny v příslušných podčástech části 4 Biologického hodnocení a rovněž i ve Vyhodnocení vlivu záměru na flóru, faunu a ekosystémy, které je přílohou 5 dokumentace. V této souvislosti se dále uvádí, že dokumentace, včetně jejích příloh, je v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. již prakticky uzavřeným dokumentem.

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

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  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  v průběhu stavebních prací nedojde. V případě denních koncentrací částic  $\text{PM}_{10}$  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 ( $\text{CO}_2$  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 lze 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 vyšší 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<sup>-1</sup>. Obsah Cl<sup>-</sup> v lososových vodách (Podvinecký potok) je limitován hodnotou ročního průměru 150 mg.l<sup>-1</sup>. V Podvineckém potoku dojde k nárůstu ročních koncentrací Cl<sup>-</sup> na 40 – 42 mg.l<sup>-1</sup>. Vzhledem k limitní hodnotě 150 mg.l<sup>-1</sup> se jedná o hodnotu přijatelnou. Výraznější vliv je nutné očekávat u menších potoků (Bílenecký, Ležecký), kde však obsah Cl<sup>-</sup> 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 deponice 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 přerušovaných 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, a 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 přerušovaných 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 rozbory 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 netopýrů. 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 trasa 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 dočteného 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 stráž, 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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> 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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> budou změny v míře zdravotního rizika vyjádřené jako kojenecká úmrtnost (imisní zátěž PM<sub>10</sub>) 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 tisíciny 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 znečištění. 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 tisíců 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.

## VII. NÁVRH STANOVISKA

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**  
100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Chomutově dne ..... 2018

Č.j.: .....

Vyřizuje: .....

Tel: .....

### 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“)

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

#### **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

„D6 – Ústecký kraj“

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

## **I. POVINNÉ ÚDAJE**

### **1. Název záměru**

D6 – Ústecký kraj

### **2. Kapacita (rozsah) záměru**

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

Staničení	Komunikace	Délka
km 62,594	přeložka silnice I/6 (ve výhledu II/606)	1 218 m
km 63,000	nápojení 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 nápojení 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:

Staničení	Mostní objekt	Délka
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

### 3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu

Kategorie I

bod 47

Dálnice I. a II. třídy.

#### 4. Umístění záměru

kraj: Ústecký

obec: Petrohrad (k.ú. Bílenec, Černčice u Petrohradu, Petrohrad)

Vroutek (k.ú. Mukoděly)

Kryry (k.ú. Stebno u Petrohradu)

Blatno (k.ú. Malměřice)

Lubenec (k.ú. Ležky)

#### 5. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

#### 6. IČ oznamovatele

659 93 390

#### 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. Orientovat se na zachování co největšího množství stávajících dřevin.
2. Upravit projekt vegetačních úprav tak, aby výsadba dřevin na svazích zářezů a násypů byla nepravidelná, spíše skupinová s cílovou pokryvností cca do 30 % povrchu.
3. V úseku v lesním komplexu východně od Bílence (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 nejbliže 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 živočichové 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 orníčních 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 PM<sub>10</sub> navrhnout realizaci např. izolačních stěn/ozeleněných valů, případně výsadbu soustavného pásu zeleně plnící funkci izolační bariéry.

## B. Podmínky pro fázi realizace (výstavby)

1. Skrývku půdy a zemní práce provádět postupně v rozsahu nezbytně nutném, tzn. dodržovat pravidlo ponechání po co nejdéle 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 trávajícího 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<sup>-1</sup> 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 zábory půdy omezit na nejnutnější minimum.
13. Využití přebytku skrytých orníčních vrstev provést podle návrhu konkrétního využití těchto přebytků odsouhlaseného příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu.
14. 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.
15. Při průchodu lesními porosty minimalizovat zásahy mimo trasu komunikace a veškerá zázemí stavby (především dočasná) zřizovat mimo lesy.
16. Zásahy do keřové a stromové vegetace provést mimo hlavní vegetační sezónu tj. od října do 15. března.
17. 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).
18. 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.
19. Při výstavbě mostních pilířů přemostění Bílenceckého potoka minimalizovat zásah do lužního porostu s výskytem zvláště chráněné měsíčnice vytrvalé, úpolínu nejvyššího a prstnatce májového.
20. 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 %.

21. Vlastní výsadby realizovat formu solitérů nebo menších skupinek o maximální rozloze cca 30 m<sup>2</sup>. Lze přitom využít i ovocné dřeviny. Minimalizovat použití jehličnatých dřevin při výsadbách, zcela nežádoucí je vysazování nepůvodních druhů.
22. Výchozy hornin z podloží, popř. stabilní formace větších kamenů, nepřevrstvovat orníci.
23. Náspy lokálně doplnit o navážku různě velkých kamenů místní provenience. Na vhodných místech (s ohledem na bezpečnostní normy) lze i přímo v náspech či zářezech budovat suché skládané zídky.
24. Osévat plochy náspů 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.
25. Minimalizovat překrývání svahů náspů či zářezů různými typy textilií. Pokud je šířka valu a sklon příliš velký, je možné pro zabránění eroze vytvořit drobné stupně.
26. 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.
27. Zajistit pokosení a vyřezání náletových dřevin na opuštěné louce západně od obce Ležky, což povede k podpoře biotopu vlhkých pcháčovských luk.
28. Nenarušit vodní režim Bílenceckého potoka, staveniště oddělit od okolí, aby došlo k co nejmenšímu zásahu do nivy potoka. Dbát na zamezení kontaminace vody.
29. Provést výsadbu dřevin ve vhodné vzdálenosti podél silničního tělesa tak, aby byly minimalizovány vlivy extrémních nárůstů teploty v letním období.
30. 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 zářezech 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 případně 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.

## **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**

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 ovzorkovat 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 rozborů 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

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 (viz následující bod II.2. tohoto závazného stanoviska).

Podmínky 8.A.1., 8.A.2., 8.A.3., 8.A.4., 8.A.5., 8.A.6., 8.A.7., 8.A.8., 8.A.9., 8.A.10., 8.A.11., 8.A.12., 8.A.13., 8.B.16., 8.B.17., 8.B.18., 8.B.19., 8.B.20., 8.B.21., 8.B.22., 8.B.23., 8.B.24., 8.B.25., 8.B.26., 8.B.27., 8.C.2., 8.C.3., 8.C.4., 8.C.5. 9.1., 9.2. a 9.3. jsou stanoveny v zájmu ochrany přírody a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření k dokumentaci.

Podmínky 8.A.14., 8.A.15., 8.A.16., 8.A.17., 8.A.18., 8.A.19., 8.B.28., 8.C.6., 8.C.7., 9.4., 9.5., a 9.6. jsou stanoveny k ochraně vod a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření.

Podmínky 8.A.20., 8.A.21., 8.A.22., 8.B.29. a 8.B.30. jsou stanoveny ke zmírnění dopadů změny klimatu a vyplývají z dokumentace.

Podmínky 8.A.23., 8.A.24. a 8.A.25. jsou stanoveny v zájmu ochrany krajinného rázu a vyplývají z dokumentace.

Podmínky 8.A.26., 9.8. a 9.9. jsou stanoveny v zájmu ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vyplývají z dokumentace a posudku.

Podmínka 8.A.27. je stanovena k zajištění nakládání s přebytky výkopové zeminy a vyplývá z obdržených vyjádření k dokumentaci.

Podmínky 8.A.28., 8.B.11., 8.B.12., 8.B.13., 8.B.14. a 9.7. jsou stanoveny k ochraně půdy a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření.

Podmínky 8.A.29., 8.A.30., 8.B.1., 8.B.2., 8.B.3., 8.B.4., 8.B.5., 8.B.6., 8.B.7., 8.B.8., 8.B.9., 8.B.10. a 8.C.1. jsou stanoveny k ochraně ovzduší a obyvatelstva a vyplývají z dokumentace, posudku a obdržených vyjádření.

Podmínka 8. B.15. je stanovena k ochraně les a vyplývá z dokumentace.

## **2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví 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  $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  v průběhu stavebních prací nedojde. V případě denních koncentrací částic  $\text{PM}_{10}$  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 ( $\text{CO}_2$  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 lze 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 křížovány, 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<sup>-1</sup>. Obsah Cl<sup>-</sup> v lososových vodách (Podvinecký potok) je limitován hodnotou ročního průměru 150 mg.l<sup>-1</sup>. V Podvineckém potoku dojde k nárůstu ročních koncentrací Cl<sup>-</sup> na 40 – 42 mg.l<sup>-1</sup>. Vzhledem k limitní hodnotě 150 mg.l<sup>-1</sup> se jedná o hodnotu přijatelnou. Výraznější vliv je nutné očekávat u menších potoků (Bílenecký, Ležecký), kde však obsah Cl<sup>-</sup> 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, zařazena 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 násypu 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 přerušovaných 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, a 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 přerušovaných 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 rozbory 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 netopýrů. 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 vytypováno 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 spojnicí 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 přerušované 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 zářezech 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 stráž, který silnice přetíná a ovlivňuje jeho migrační propustnost. Ve srovnání se stávajícím stavem však lze vliv záměru hodnotit jako mírné zlepšení propustnosti, protože v místě křížení je navržen více než 600 m dlouhý estakádový most, který je pro všechny organismy lépe propustný 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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> 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 PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> budou změny v míře zdravotního rizika vyjádřené jako kojenecká úmrtnost (imisní zátěž PM<sub>10</sub>) 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 tisíciny 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 nejméně 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).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána v posudku o vlivech záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí - úplný text vypořádání vyjádření obdržených k dokumentaci vlivů záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí provedený zpracovatelem tohoto posudku je zveřejněn v Informačním systému EIA ( [www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia) ) pod kódem záměru OV4180. Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto závazného stanoviska.

## 6. Okruh dotčených územních samosprávných celků

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

kraje: Ústecký kraj

obce: Petrohrad, Vroutek, Kryry, Blatno, Lubenec

### Poučení

Toto závazné stanovisko je vydáno podle § 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 záměru opakovaně prodloužena o 5 let 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, 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.

**Ing. Miroslav Libecajt**  
ředitel odboru  
výkonu státní správy IV

## PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU

Dokumentace vlivů záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí  
(Mgr. Radek Jareš, červen 2018)

Vyjádření obdržená k dokumentaci vlivů záměru „D6 – Ústecký kraj“ na životní prostředí

Poznatky z konzultací se zástupci oznamovatele a vyžádané podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku

Související právní předpisy a literatura