



Česká zemědělská univerzita v Praze

**Fakulta životního  
prostředí**

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta životního prostředí**

**Katedra geoenvironmentálních věd**

**Posuzování vlivu plánované stavby R6 na životní  
prostředí z hlediska ochrany vod**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

Vedoucí práce: Mgr. Lukáš Trakal, Ph.D

Diplomant: Bc. Milan Holý

**2017**

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Milan Holý

Regionální environmentální správa

Název práce

**Posuzování vlivu plánované stavby R6 na životní prostředí z hlediska ochrany vod**

Název anglicky

**Environment impact assesment of R6 with respect to water protection**

---

### Cíle práce

Cílem diplomové práce je zhodnotit nové požadavky zákona č. 100/2001 Sb. na vypracování dokumentace EIA k plánované stavbě rychlostní silnice R6, se zaměřením na ochranu vod.

### Metodika

K plánované stavbě R6 byla dokumentace EIA vypracována dle zákona č. 244/1992 Sb. V současné době však bude třeba dokumentaci přizpůsobit požadavkům aktuálně platného zákona č. 100/2001 Sb. Cílem DP je zhodnotit jaké údaje a v jakém rozsahu bude třeba ke splnění těchto požadavků upravit či nově vypracovat. Vzhledem k rozsahu dokumentace se DP zaměří na části týkající se ochrany vod plánovou stavbou. Součástí DP bude i zhodnocení množství dopadajících srážek na rychlostní silnici v porovnání s obdobnými stavbami v ČR a způsob likvidace dešťových vod s ohledem na současnou legislativu.

## **Doporučený rozsah práce**

40-50 stran

## **Klíčová slova**

EIA, stavba R6, ochrana vod, srážkové vody

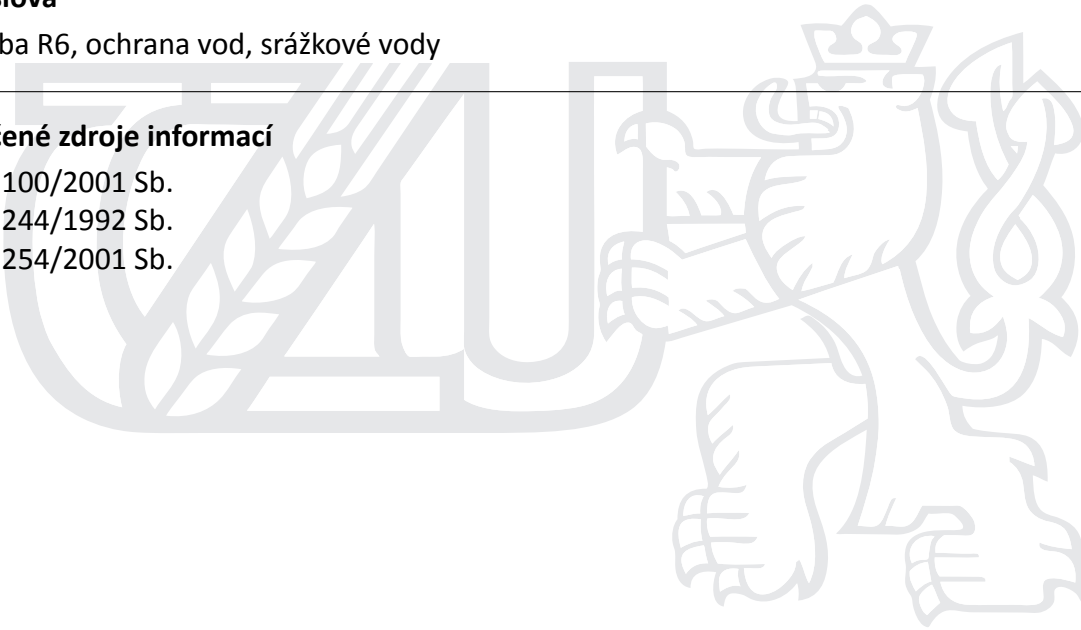
---

## **Doporučené zdroje informací**

Zákon č. 100/2001 Sb.

Zákon č. 244/1992 Sb.

Zákon č. 254/2001 Sb.



---

## **Předběžný termín obhajoby**

2016/17 LS – FŽP

## **Vedoucí práce**

Mgr. Lukáš Trakal, Ph.D.

## **Garantující pracoviště**

Katedra geoenvironmentálních věd

## **Konzultant**

Mgr. Emílie Trakalová

Elektronicky schváleno dne 28. 3. 2017

**prof. RNDr. Michael Komárek, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 28. 3. 2017

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 04. 04. 2017

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Posuzování vlivu plánované stavby R6 na životní prostředí z hlediska ochrany vod" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Dalovicích dne 18.4.2017

---

### **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval Mgr. Emílii Trakalové a Mgr. Lukáši Trakalovi Ph.D. za vedení při práci a za odbornou pomoc. \_\_\_\_\_

# Posuzování vlivu plánované stavby R6 na životní prostředí z hlediska ochrany vod

## **Abstrakt**

Realizace dopravních staveb a rozšiřování dopravní infrastruktury patří nejen v ČR, ale také ve všech vyspělých státech ke klíčovým aspektům zajišťujícím sociální, ekonomický i hospodářský růst. Vzhledem k rozsahu takových staveb, a to jak z hlediska technického a ekonomického se v posledních desetiletích přidává i otázka jejich vlivu na životní prostředí. Hodnocení vlivu záměrů na životní prostředí má v ČR základ již od roku 1992 kdy byl přijat zákon 244/1992 Sb., následně s ohledem na přijetí evropských norem nahrazen zákonem 100/2001 Sb. Tato diplomová práce analyzuje změny požadavků dostavby D6 z hlediska hodnocení jejího vlivu na životní prostředí (EIA), způsob jejich vypořádání a dynamické změny řešení v čase až do současnosti. Jednotlivé úseky plánované D6 byly podrobeny analýze jejich přírodních charakteristik, navržených technických opatření i stavu projednávání záměru ve vazbě na administrativně legislativní procesy. Diplomová práce rovněž shrnuje způsob vypořádání požadavků evropských předpisů do legislativních předpisů ČR. Diplomová práce poskytuje ucelený přehled administrativně technických požadavků jedné z klíčových dopravních staveb v ČR D6. Výstupy diplomové práce mohou sloužit nejen zadavateli těchto staveb tzn. ŘSD, ale také příslušným orgánům státní správy, které se v procesu přípravy stavby aktivně participují.

**Klíčová slova:** EIA, stavba D6, ochrana vod, srážkové vody

# Environment impact assessment of R6 with respect to water protection

## **Summary**

Widespread and sufficient road infrastructure creates essential part of social economic development in all developed countries including Czech Republic. Concerning its technical and economic characteristics and demands the impact on environment has to be taken into account. Since 1992 the legal obligation for Environmental impact assessment (EIA) have taken place in Czech law, however new obligations have appeared due to new European legislation. The main aim of this theses is to analyse changing requirements given to Road building D6 with respect to EIA. The theses evaluates each part of D6 motorway reflecting its natural characteristics, technical measures and the administration state of art. The legal requirements at EU and national level are taken into account. The outcomes of the theses creates valuable input for policy decision makers at different level (e.g. Road and Motorway Directorate)

**Keywords:** EIA, construction D6, water protection, rainwater

## Obsah

1. Úvod.....	10
2. Cíle práce.....	11
3. Metodika.....	11
4. Literární rešerše.....	12
4.1 Legislativní a technické předpisy ČR.....	12
4.2 Fáze přípravy stavby a požadavky na dokumentaci .....	14
4.3 Vodohospodářská zařízení při odvodňování komunikací .....	17
5. Popis zájmového území.....	20
5.1 Karlovy Vary – Olšová Vrata.....	24
5.2 Křižovatka s I/27 - Olšová Vrata.....	25
5.2.1 D6, Olšová Vrata – Žalmanov.....	27
5.2.2 D6, Žalmanov – Knínice.....	28
5.2.3 D6, Knínice – Bošov.....	29
5.2.4 D6, Lubenec – Bošov.....	30
5.2.5 D6, Lubenec – obchvat I. etapa.....	31
5.2.6 D6, Petrohrad – Lubenec.....	32
5.3 Nové Strašecí – Křižovatka s I/27.....	33
5.3.1 D6, Hořovičky obchvat.....	34
5.3.2 D6, Hořesedly přeložka.....	35
5.3.3 D6, Krupá přeložka.....	36
5.3.4 D6, Řevničov obchvat.....	37
5.3.5 D6, Nové Strašecí – Řevničov.....	38
6. Požadavky dokumentace EIA.....	38



6.1 Požadavky na dokumentaci EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. a zákona č.100/2001 Sb. z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod .....	40
6.2 Hodnocení EIA v dotčených úsecích plánované D6.....	41
6.2.1 Podmínky souhlasných stanovisek.....	41
6.2.2 Vypořádání podmínek u prioritních záměrů.....	47
7. Diskuse.....	51
8. Závěr.....	56
9. Seznam použitých zdrojů.....	59

## 1. Úvod

Čisté životní prostředí je základem dobře fungující společnosti. Jedním z nejpodstatnějších znečišťovatelů významné složky životního prostředí – povrchových a podzemních vod je silniční doprava. Dobře fungující dopravní systém je kritickou součástí společnosti (KALANTARI 2014).

S rostoucím množstvím motorových vozidel jsou kladeny stále větší nároky na rozsah dopravních komunikací. Stávající komunikace se rozšiřují a budují se nové s větší kapacitou dopravního zatížení. Tento jev sebou přináší nárůst záborů půdy, čímž snižuje rozlohu ploch pro přirozené vsakování dešťových vod. Značné riziko znečištění povrchových a podzemních vod vyskytujících se v okolí dopravních komunikací přináší kromě silničního provozu také vlastní realizace dopravní stavby, a to především skrze úniky provozních kapalin z těžké mechanizace. Po uvedení staveb do provozu obsahují dešťové splachy z těchto ploch nejen ropné produkty, ale i drobné částice z otěru pneumatik a brzdového obložení a v zimním období posypové látky chemické i mechanické povahy. Riziko znečištění vod sebou přinášejí i čerpací stanice a odpočívky pro nákladní automobily. Samostatnou kapitolou je znečištění vod zimní údržbou ačkoliv inertní posypové materiály sebou nepřinášejí tak vysoká rizika znečištění jako materiály na bázi chloridů.

Na řadu dosud nerealizovaných dopravních staveb byla dokumentace EIA vypracována podle zákona č. 244/1992 Sb. posuzování vlivů na životní prostředí. S účinností od 1. 1. 2002 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen zákon o posuzování vlivů na životní prostředí byla zrušena celá část zákona č. 244/1992 Sb. upravující posuzování záměrů — tzv. projektová EIA a ke dni 1. 5. 2004 byl zákon č. 244/1992 Sb. zrušen celý. V roce 2016 zařadila vláda ČR mezi prioritní dopravní záměry mimo další i tři stavební úseky dálnice D6, a tím umožnila v souladu s platnou legislativou pokračovat v přípravě a následně přejít k realizaci těchto staveb. Jedná se o tři stavební úseky, které jsou součástí globální sítě TEN-T (propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS2).

Tato diplomová práce se zabývá legislativními požadavky ČR v oblasti ochrany vod v souvislosti s výstavbou a provozem dopravních staveb, konkrétně všech plánovaných úseků D6. Práce se přitom úzce zaměřuje na podmínky vydaných souhlasných stanovisek ke stavbám D6 včetně jejich vypořádání v projektových dokumentacích. Práce porovnává a

shrnuje požadavky dokumentace EIA podle zákona č. 244/1992 Sb. a zákona č. 100/2001 Sb. .U tří prioritních dopravních záměrů se práce zaměřuje na postup dle ustanovení § 23a a § 9a odst. 4 zákona č.100/2001 Sb. vedoucí k získání souhlasného stanoviska umožňujícího pokračování přípravy staveb a jejich vlastní realizaci.

## **2. Cíle práce**

Cílem diplomové práce je zhodnotit a porovnat požadavky zákona č. 244/1992 Sb. o hodnocení vlivu na životní prostředí s požadavky nahrazujícího zákona č.100/2001 Sb. na vypracování dokumentace EIA k plánované stavbě rychlostní silnice D6 resp. R6. Specifickým cílem je zaměření na technické a legislativní požadavky ochrany povrchových a podzemních vod, především na nakládání se srážkovými vodami dopadajícími na vozovku.

## **3. Metodika**

Předkládaná diplomová práce se zabývá legislativními požadavky ochrany povrchových a podzemních vod a nakládání s nimi v souvislosti s výstavbou a provozem dopravních staveb, konkrétně dostavbou dálnice D6 – původně R6. K plánované stavbě byla vypracována dle tehdy platného zákona č. 244/1992 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí dokumentace EIA. V současné době však bude třeba dokumentaci přizpůsobit požadavkům aktuálně platného zákona č.100/2001 Sb.

Úvodní část diplomové práce se zaměřuje na literární rešerši v oblasti legislativních požadavků ochrany vod v ČR, zejména potom na ustanovení zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Samostatnou kapitolu diplomové práce tvoří literární rešerše požadavků zákona č. 244/1992 Sb. a zákona č. 100/2001Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí. Analytická část diplomové práce je zaměřena na zhodnocení jednotlivých úseků dálnice D6, včetně popisu zájmového území, stavu legislativního a vládního projednání záměru, stavu vypracování a vypořádání stanoviska EIA. Součástí DP je i zhodnocení množství dopadajících srážek na rychlostní silnici v porovnání s obdobnými stavbami v ČR a způsob likvidace dešťových vod s ohledem na současnou legislativu

#### 4. Literární rešerše

Následující kapitoly DP se zaměří na rešerši platných legislativních a normativních předpisů ČR vztahujících se k problematice nakládání se srážkovými vodami a ochrany povrchových a podzemních vod.

##### 4.1 Legislativní a technické předpisy ČR

V problematice staveb dopravních komunikací je zásadní zachování kvality i vydatnosti vodních zdrojů a vypořádání se s dopadajícími dešťovými vodami. Nakládání s vodami v ČR řeší především zákon č.254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“). Účelem tohoto zákona je chránit povrchové a podzemní vody, stanovit podmínky pro hospodárné využívání vodních zdrojů a pro zachování a zlepšení jakosti povrchových a podzemních vod, vytvořit podmínky pro snižování nepříznivých účinků povodní a sucha a zajistit bezpečnost vodních děl v souladu s právem Evropských společenství. Dle vodního zákona se v momentě kdy se srážková voda dotkne povrchu, stává vodou povrchovou. Pokud se změní její jakost znečištěním z povrchu, stává se vodou odpadní. Pokud srážková voda dále zasáhne pod zemský povrch, stane se vodou podzemní (vodní zákon).

Mezi další dotčené právní předpisy patří:

- **Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích**, který vymezuje povrchové vody vzniklé ze srážek v urbanizovaném prostředí.
- Nakládání s dešťovými vodami dopadajícími na komunikace řeší odstavec 3. **Zákona č. 13/2015 Sb.** o pozemních komunikacích kde §12 definuje součásti a příslušenství silnice
- **Nařízení vlády č. 401/2015 Sb.** o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech určuje mimo jiné emisní standardy ukazatelů přípustného znečištění odpadních vod.
- **Vyhláška č. 432/2001 Sb.** o dokladech žádosti o rozhodnutí nebo vyjádření a o náležitostech povolení, souhlasů a vyjádření vodoprávního souhlasu stanoví v souvislosti ke stavbě komunikace doklady potřebné k udělení souhlasu k § 17 vodního

zákona, doklady pro vydání kolaudačního souhlasu k užívání vodních děl a doklady pro schválení manipulačního řádu.

- **Vyhláška č. 428/2001 Sb.** kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích mmj. ve své příloze č. 16 uvádí vzorec pro výpočet množství srážkových vod odváděných do kanalizace. Tento vzorec jsem použil při výpočtu nárůstu průměrného ročního odtoku srážkových vod z komunikace.

Kromě právně závazných předpisů upravuje problematiku týkající se dešťových vod a dopravních komunikací řada právně nezávazných norem, mezi které patří:

- **ČSN EN 1085 (75 01 60)** čištění odpadních vod uvádí, že srážkové vody jsou vody z atmosférických srážek, které dosud neobsahují látky z povrchu.
- **ČSN 75 61 01** Stokové sítě a kanalizační přípojky - norma pro navrhování, posuzování a výstavbu. Používá se i při dimenzování a technickém provedení odvodnění komunikací ale i složením a výpočtem odpadních vod.
- **ČSN 75 90 10** Vsakovací zařízení srážkových vod. Tato norma přináší základní přehled zařízení používaných povrchových a podzemních vsakovacích zařízení. Norma uvádí postup a příklady výpočtů retenčních objemů vsakovacích zařízení. Součástí normy jsou aktualizované tabulky návrhových úhrnů srážek v České republice.
- **ČSN 73 61 01** Projektování silnic a dálnic. Norma pro projektování silnic a dálnic ve volné krajině, a to pro novostavby, přeložky a rekonstrukce spojené s přestavbou zemního tělesa. Součástí této normy jsou zásady návrhu odvodňovacích zařízení.
- **ČSN 73 61 10** Projektování místních komunikací. Zásady pro projektování místních komunikací.
- **ČSN 75 65 51** Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek. Norma pro odkanalizování vod s obsahem ropných látek a pro čištění odpadních vod s obsahem ropných látek.

- **TNV 75 90 11** Hospodaření se srážkovými vodami. Tato oborová norma uvádí typické znečišťující látky, míru znečištění srážkové vody a způsob předčištění vhodný pro způsob vypouštění či znovuvyužití srážkových vod.
- **TKP-D 5** Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb - Odvodnění pozemních komunikací.
- **Technické podmínky 83** Odvodnění pozemních komunikací. Tyto technické podmínky obsahují zásady pro návrh odvedení srážkové vody z pozemních komunikací a případné úpravy kvality.

#### **4.2 Fáze přípravy stavby a požadavky na dokumentaci**

Při novostavbě pozemní komunikace a jejím pozdějším provozu nesmí odváděná povrchová voda nepříznivě ovlivňovat kvalitu povrchových a podzemních vod (TP83). Již v prvotních návrzích stavby komunikace – ve studii, dokumentaci EIA, případně v dokumentaci pro územní rozhodnutí, je nezbytné zmapovat významné vodní zdroje či jiné z hlediska jejich negativního ovlivnění plánovanou stavbou. Dokumentaci stavby je vždy třeba projednat s příslušným vodoprávním úřadem a se správcem recipientů. Přívalové deště a deště s velkou intenzitou mohou vzhledem k rozsáhlým zpevněným plochám komunikací způsobit nárazový přítok povrchové vody z komunikace do vodního recipientu. Je proto nezbytné tyto vody zadržet, nebo zajistit jejich vsak do vhodných ploch. Pro případ havárie se projektují dešťové usazovací nádrže (DUN) s odlučovačem ropných látek (ORL) s kapacitou dimenzovanou pro zachycení obsahu cisterny tedy 30 m<sup>3</sup>.

Plánování odvodnění komunikace a navrhování odvodňovacích zařízení se provádí s ohledem na místní podmínky stavby. Základním předpokladem pro zjištění místních podmínek jsou průzkumy původu, množství a druhu vody. Důležitým podkladem jsou údaje o průměrných měsíčních teplotách a denních srážkových úhrnech pro danou oblast z dlouholetých pozorování Českého hydrometeorologického ústavu. Dalším z důležitých

podkladů jsou topografické mapy, včetně map vodohospodářských, poskytující celkový přehled krajiny a rozvodí.

Pro navrhování odvodňování pozemních komunikací vydalo ministerstvo dopravy Technické podmínky TP 83. V tomto dokumentu jsou uvedeny zásady pro návrh odvedení srážkové vody z pozemních komunikací a případné úpravy kvality před jejím vsakováním či odváděním do povrchových vod či jiného recipientu a pro případné další nakládání s těmito vodami. TP obsahují soubor požadavků na způsob navrhování, posuzování a provádění objektů odvodnění pozemních komunikací. TP jsou určeny zejména projektantům, zadavatelům staveb a správcům pozemních komunikací.

Součástí jednotlivých stupňů dokumentací (studie stavby, DÚR, DSP, ZDS) je „Celkové vodohospodářské řešení stavby“. V těchto projektových dokumentacích se projektant musí vypořádat s podmínkami stanovisek EIA, vodoprávního úřadu, odborů životního prostředí příslušných úřadů, správci povodí a toků. Odvodňovací zařízení komunikace musí být navrženy v souladu se všemi platnými ČSN a TP s ohledem na výsledky HG průzkumu a monitoringu. V projektové dokumentaci pozemní komunikace musí být uvedeno v jakém povodí se stavba nachází, k jakým hygienickým ochranným pásmům vodních zdrojů se plánovaná stavba přibližuje, případně jaké kříží vodní toky. Projektant stavby musí popsat odtokové poměry přilehlých povodí, provést výpočet odtokového množství srážkové vody z komunikace a všechna odvodňovací zařízení na základě výpočtů dostatečně dimenzovat. Pokud stavba zasahuje do pozemků odvodněných melioracemi, je třeba stávající odvodňovací zařízení zdokumentovat a napojit na hlavní budované odvodňovací zařízení tak, aby byla zachována funkčnost zařízení. Meliorace v minulosti spravovala Zemědělská vodohospodářská správa. V současnosti meliorace a hlavní odvodňovací zařízení spravuje vlastník pozemku – nejčastěji Státní pozemkový úřad prostřednictvím svého odboru Oddělení správy vodohospodářských zařízení, Lesy ČR a příslušný státní podnik Povodí. Tyto instituce jsou při územních i stavebních řízeních vždy dotčeným orgánem vydávající stanoviska případně vyjádření a platnost souhlasu z jejich strany je podmíněn splněním podmínek ve stanovisku (vyjádření) uvedených.

## **Hydrogeologický průzkum**

Před zahájením prací na projektových dokumentacích stavby se provádí hydrogeologický průzkum, který slouží jako podklad pro hydrogeologický monitoring. Hydrogeologický průzkum (dále jen „HG průzkum“) upřesní informace o režimu podzemních vod ve stavu neovlivněném stavbou, tj. za kvazi – přirozených podmínek, korelace režimu podzemních vod a režimu srážek. HG průzkum se obvykle provádí před zahájením prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí a případně se pro upřesnění provede doplňující průzkum před zahájením prací na dokumentaci pro stavební povolení. Zásady pro provedení HG průzkumu jsou uvedeny v Technických podmínkách TP 76. Součástí HG průzkumu je posouzení vlivu stavby na vodní zdroje. V této studii jsou zmapovány všechny vodní zdroje v oblasti dotčené stavbou, a je navržen rozsah hydrogeologického monitoringu (dále jen „HG monitoring“).

## **Hydrogeologický monitoring**

HG monitoring bývá obvykle zahájen rok před započítáním stavebních prací, trvá celou dobu výstavby a pokračuje 3 roky po uvedení stavby do provozu. Monitorovací období i rozsah HG monitoringu stanovuje orgán ochrany přírody ve své stanovisku k dokumentaci EIA. Podstatou HG monitoringu je měření hladin podzemní vody v hydrogeologických objektech – HG vrtech a studních a laboratorní rozborů podzemní vody. Sledují se rozdíly v údajích před, během a rok po vlastní realizaci stavby. Monitorování – sledování hladiny podzemní vody v HG sondách je třeba provádět pravidelně, jelikož hladina podzemní vody obvykle kolísá podle ročních období, ale i v delších časových intervalech (TP83). Průběh naměřených hladin v čase lze porovnat se záznamy vodohospodářských či geologických institucí. Výsledky HG monitoringu po dokončení stavby ověří vhodnost a funkčnost navržených vodohospodářských řešení stavby.

Pro hydrogeologický režim oblasti dotčené stavbou jsou zásadní zářezy, ve kterých je komunikace vedena a to především v lokalitách, kde se přibližují k hladině podzemní vody. Další negativní vliv na HG režim mají mosty, a to především z důvodu jejich hloubkového založení. Přeměnou nezpevněné – propustné plochy na zpevněnou a tedy nepropustnou je nutné vodu, která se před realizací stavby mohla vsáknout, odvést po vyčištění do vhodného



recipientu. Nárůstem zpevněných ploch a předpokládaným množstvím nově odváděné srážkové vody do toků se bude zabývat samostatná kapitola.

Současně s pracemi na projektových dokumentacích staveb D6 probíhají práce na pozemkových úpravách některých jednotlivých katastrálních územích dotčených stavbou D6. Součástí projektů pozemkových úprav jsou i studie vlivu stavby na odtokové poměry dotčeného území a plány společných zařízení. Realizace společných zařízení by měla proběhnout současně se stavbou D6.

### **4.3 Vodohospodářská zařízení při odvodňování komunikací**

Při navrhování komunikací se projektant musí vypořádat s problematikou odvádění dešťových vod dopadajících na komunikaci a podzemních vod v případě že je stavba umístěna pod jejich hladinou. Všechny součásti odvodňovacích zařízení komunikací se navrhují a dimenzují na základě předpokládaného množství srážek v dané oblasti, přičemž se v intravilánu i extravilánu počítá s periodicitou návrhového deště. Vychází se při tom z údajů Českého hydrometeorologického ústavu, který provádí kontinuální měření množství dešťových srážek. Projektová dokumentace musí být také v souladu s ČSN, TKP a TP. V pásmech ochrany vodních zdrojů se znečištěná dešťová voda, případně havarijní únik ropných látek, zachytí v nepropustných odvodňovacích zařízeních a vyčistí v čistících zařízeních (ČSN 736101).

Základní zařízení používaná a projektovaná při přípravě a výstavbě dopravních komunikací uvádí tabulka 1.

<b>Odvodňovací zařízení</b>	<b>Otevřená</b>	<b>Krytá</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ příkopy</li> <li>▪ rigoly</li> <li>▪ odvodňovací proužky</li> <li>▪ otevřené žlaby, odvodňovací žlábký a šterbinové žlaby</li> <li>▪ skluzy, kaskády, stupně, prahy a vývary</li> <li>▪ vsakovací jámy a vsakovací prostory</li> <li>uliční vpustě a horské vpustě</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• odvodňovací potrubí, kryté žlaby a stoky</li> <li>• drenáže ( trativody )</li> <li>• nebo jejich kombinace</li> </ul>
<b>Záchytná zařízení</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retenční nádrže</li> <li>• Sedimentační nádrže – DUN</li> <li>• Odlučovače ropných látek - ORL</li> <li>• Norné stěny</li> </ul>	

Tab. 1. Zařízení na likvidaci dešťových vod

Po dopadu na zpevněnou plochu komunikace je srážková voda odvedena silničními vpustěmi do středové kanalizace silnice. Je to zajištěno navržením správné nivelety a příčného sklonu komunikace. Dimenzování kanalizace se řídí ČSN 73 61 01.

Dalším objektem je dešťová usazovací nádrž DUN. DUN je navržena na návrhový průtok dešťovou kanalizací, a navrhuje se v souladu s ČSN 73 61 01. Objem DUN musí splnit podmínku zachycení objemu cisterny 30m<sup>3</sup> v případě havárie na komunikaci. Konstrukčně je DUN řešena jako podzemní prefabrikovaná nádrž. Zařízení je vybaveno dostatečně velkou sedimentační částí, kde dochází k usazování kalových částic a částí s koalescenčním filtrem pro odloučení ropných látek. Minimální objem lapáku kalu musí odpovídat ČSN EN 858-2. Pro případ ropné havárie je odtok z kalojemu kryt nornou stěnou, která umožňuje zachycení ropných látek již na hladině kalojemu. Pro provoz těchto zařízení musí být vyhotoven manipulační a provozní řád.

Legislativně je dle vodního zákona kanalizace vodním dílem, což bylo v minulosti zdrojem střetů se silničním zákonem. Stanoviskem Ministerstva zemědělství ze dne 18. 9. 2013 bylo potvrzeno, že v případě kanalizace odvádějící vody z pozemních komunikací není tato vodním dílem a platí ustanovení zákona o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů: kanalizace včetně úprav k odvádění vody, lapolů a sedimentačních nádrží, součástí dálnice, silnice nebo místní komunikace jen tehdy, slouží-li výlučně k odvádění povrchových vod z této komunikace (§ 12 odst. 3 Zákon č. 13/1997 Sb.). V tomto případě se nejedná o vodní dílo.

V souvislosti s problematikou dešťových vod dochází ke střetu mezi „vodním“ a „silničním“ zákonem, kdy vlastní dešťová kanalizace včetně dešťových usazovacích nádrží je řešena v režimu silničního zákona, jejíž schvalování je speciálním stavebním (silničním) úřadem. Ke střetu dochází v případě vyústění této kanalizace do vodního toku, kde správce vodního toku požaduje výstavbu retenční nádrže pro usměrňování odtokového režimu do vlastního vodního recipientu většinou vodního toku. Retenční nádrže slouží k zadržování špičkových odtoků v případě vysokých srážek a tím zmírňují dopady na vodní recipienty. Navrhují se jako suché poldry bez stálého nadržení. Součástí je zařízení na vypouštění plynulého odtoku, jehož maximum stanoví správce toku a dále bezpečností přeliv s odpadním korytem. Retenční nádrž je již v tomto případě vodním dílem (viz §55 odst. 1 vodního zákona) a spadá do kompetence speciálního stavebního (vodoprávního) úřadu, kdy je nutné vydat kromě stavebního povolení také povolení k nakládání s vodami (§ 2 odst. 9 vodního zákona). Vlastní střet spočívá v právním názoru ŘSD ČR, že vodní dílo není součástí komunikace a správce této komunikace tak nemá oprávnění toto dílo provozovat. Totéž se týká přeložek vodních toků nutných při výstavbě komunikací, což jsou vodohospodářské úpravy podle §55 odst. 2. vodního zákona.

Možnost vsakování odváděných srážkových vod musí být v souladu s § 9 odst. 1 zákona o vodách posouzena osobou odborně způsobilou v oboru hydrogeologie (dle zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a Českém geologickém úřadu v platném znění) a Samostatné vsakovací zařízení musí být navrženo osobou zodpovědnou k navrhování vodohospodářských objektů v souladu se závěry posudku hydrogeologa, které vychází z výsledku vsakovací zkoušky. Na připravovaných úsecích D6 toto zařízení není navrhováno.

ČSN 858-1 a 2 uvádí zásady pro navrhování, provádění ORL. Ty se umísťují na všech vyústěních systému sběru a odvodu srážkových vod do povrchových toků. Navrhování těchto zařízení je uvedeno v podmínkách stanovisek EIA pro fázi přípravy. V případě vydaného stanoviska pro úsek Křižovatka s I/27 – Olšová Vrata vydalo MŽP podmínku vybudování DUN s instalovanou nornou stěnou. DUN musí mít dostatečnou kapacitu pro případné zachycení obsahu cisterny.

## **5. Popis zájmového území**

Jednou z prioritních staveb v ČR, určeno vládním usnesením je dostavba dálnice D6 – původně R6. Základním dokumentem pro výstavbu D6 je „Dopravní strategie, 2 fáze“ vydaným Ministerstvem dopravy ČR (dále MD) a následně doporučená 8E Technicko-ekonomické studie proveditelnosti R6.

- Jedná se o variantu kombinované výstavby komunikace v šířkovém uspořádání komunikace R 25,5/100 a R 21,5/100 (S 22,5/80 ) u Karlových Varů).
- Soubor staveb začíná napojením na stávající R6 v KM 32,00 u obce Nové Strašecí a v kategorii R 25,5/100 je ukončena za obcí Bošov, dále pak pokračuje v uspořádání R 21,5/100 až po Olšová Vrata, odtud je pak silnice plánována v kategorii S 22,5/80.
- U této varianty je uvažováno s rychlejší výstavbou – plánována výstavba dvanácti staveb, dokončení celého tahu R6 do roku 2029 (s uvedením do provozu v roce 2030).

Posuzované varianty byly vybrány tak, aby zohledňovaly možný stav vývoje výstavby celého tahu. Při výběru variant byla zohledněna převážně finanční stránka projektu, výsledky ekonomických hodnocení z předešlých variant, připravenost jednotlivých staveb a zohlednění technického stavu stávající I/6. Tahová studie pod názvem: „R6, Bošov – Karlovy Vary, revize šířkového uspořádání“ byla předložena Ministerstvu dopravy k projednání. Po projednání předmětné tahové studie Centrální komise dne 22. 11. 2013 schvaluje variantu 8E s realizací po etapách s tím, že ŘSD ČR bude pokračovat v projektové a majetkoprávní přípravě pouze v úseku Nové Strašecí – Bošov. ŘSD ČR prověří aspekty spojené s variantou kategorie R 21,5/100 v úseku Bošov – Karlovy Vary s ohledem na dosud zpracované projektové dokumentace a navrhne další optimální postup. Podle usnesení Centrální komise ŘSD ČR zpracovalo studii s názvem „R6 Bošov – Karlovy Vary, revize

šířkového uspořádání komunikace“. Zpracovaná studie prověřila možnosti realizace uspořádání R 21,5 ve třech variantách:

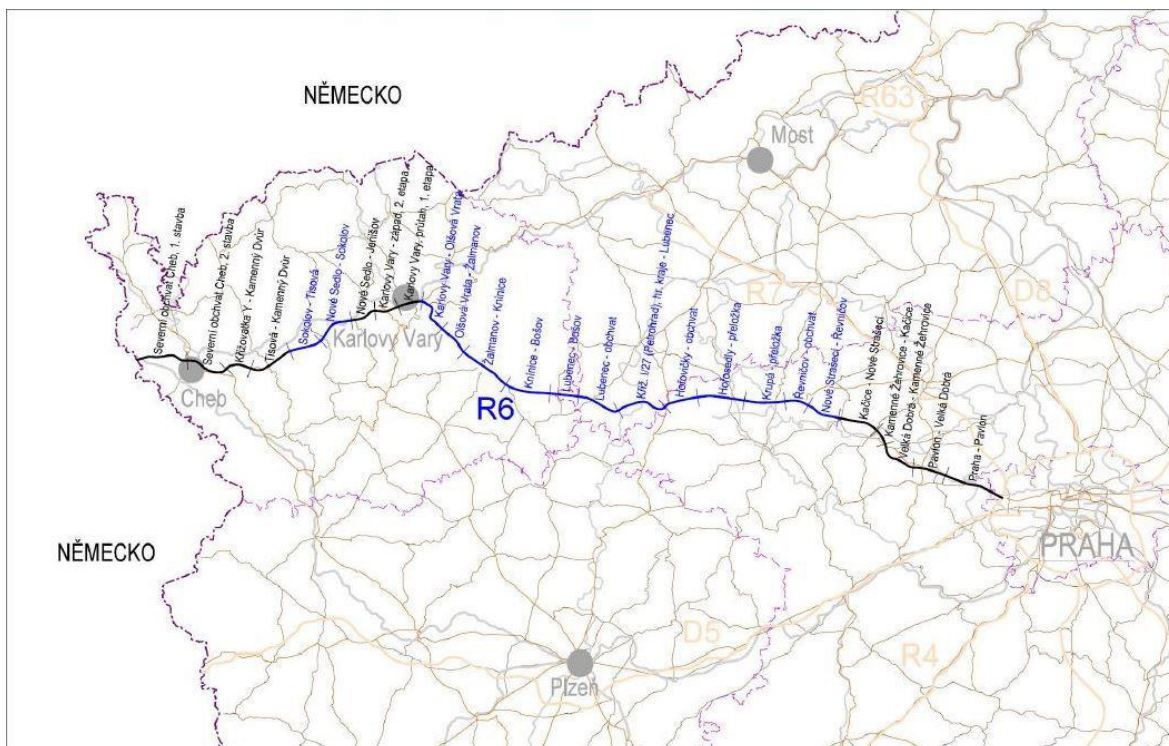
- Varianta 1 respektující výškové a směrové řešení dle zpracovaných dokumentací
- Varianta 2 respektující směrové řešení dle zpracovaných dokumentací s optimalizací výškového řešení ( přizpůsobení se terénu za cenu zvětšení podélného sklonu, které umožňuje pro tuto kategorii ČSN 73 61 01 )
- Varianta 3 využívající v maximální možné míře trasu stávající silnice I/6 bez ohledu na zpracované dokumentace

(Mapa variant v příloze č.1)

„Po projednání předložené studie dne 29. 6. 2015 Centrální komise konstatovala, že ŘSD ČR v souladu s úkolem z jednání dne 22.11.2013 ověřilo variantu výstavby R6 v úseku Bošov – Karlovy Vary v návrhové kategorii R 21,5/100, která nevybočuje ze záboru, na nějž stavba získala územní rozhodnutí. Další postup přípravy bude řešen v souladu s variantou 2 předloženého materiálu“.

Stávající silnice I/6 s částečně vybudovaným úsekem D6 Praha – Nové Strašecí spojuje hlavní město Prahu s lázeňskou aglomerací Karlovy Vary, Jáchymov a Františkovy Lázně. Po silnici I/6 je vedena doprava na hraniční přechody Pomezí, s odbočkami po I/20 a I/64 na Vojtanov a Aš, jedná se tedy o významný dopravní tah. Narůstající dopravní intenzity sebou přinášejí potřebu zkapacitnit silnici I/6 a to rozšířením na kategorii R 25,5/100 do úseku Bošov a dále směrem do Karlových Varů v kategorii 21,5/100. Celková délka dokončení D6 je 82,08km.

Plánovaná dostavba D6 byla pro rozhodovací proces EIA rozdělena na 3 samostatné úseky. Tyto úseky se dále dělí na úseky stavební. V této kapitole se pokusím popsat území podle jednotlivých stavebních úseků. Mapa č.1 znázorňuje celou trasu plánované dostavby včetně všech samostatných úseků a tabulka č. 2 uvádí základní charakteristiky jednotlivých úseků.



Mapa.č. 1. Stavební úseky D6 s výhledem do roku 2030 (KRENKOVÁ 2013).

<i>Kraj</i>	<i>Název úseku</i>	<i>Kategorie</i>	<i>Počet mostů</i>	<i>Délka</i>	<i>Počet MÚK</i>	<i>Předpokládané stavební náklady</i>
<b>Karlovarský kraj</b>	<b>D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata</b>	S22,5/80 a R21,5/100	16	8,02 km	3	2.549.405 tis. Kč (dle DSP, cenová úroveň 2009)
	<b>D6 Žalmanov – Knínice</b>	R21,5/100	9	6,75 km	1	1.504.029 tis. Kč (dle DÚR, cenová úroveň 2005)
	<b>D6 Knínice – Bošov</b>	R21,5/100	9	8,12 km	1	2.816.821 tis. Kč (dle DÚR, cenová úroveň 2007)
<b>Ústecký kraj</b>	<b>R6 Lubenec – Bošov - stavba dokončena</b>	R25,5/100	3	4,12 km	1	K 31. 08. 2015 celkem prostavěno 1.262,525 mil. Kč bez DPH.
		<p>Zhotovitel stavby – “Sdružení Lubenec – Bošov“.</p> <p>Původní lhůta výstavby: 05/2010 – 04/2013 (délka výstavby 35 měsíců). Realizace stavby byla 16. 08. 2010 pozastavena. 12. 09. 2013 – podepsán Dodatek č. 2 k SSD – pokračování stavby, úspory, zkrácení termínu uvedení stavby do provozu 13. 09. 2013 – ŘSD ČR » pokyn zhotoviteli k pokračování prací.</p> <p>Termín uvedení stavby do provozu: 10. 11. 2015</p> <p>Termín dokončení stavby: 5. 05. 2016</p>				
	<b>D6 Lubenec, obchvat</b>	R25,5/100	7	4,86 km	1	1.865 790 tis. Kč (dle aktualizace ZP)
	<b>D6 Petrohrad – Lubenec</b>	R25,5/100	13	12,11 km	1	5 382 402 tis. (dle aktualizace ZP)

Středočeský kraj	<b>D6 Hořovičky – obchvat</b>	R25,5/100	9	5,20 km	1	1.173.205 tis. Kč (dle DÚR, cenová úroveň 2003)
	<b>D6 Hořesedly, přeložka</b>	R25,5/	13	9,20 km	1	2 342 524 tis. Kč.(dle DSP, cenová úroveň 2015)
	<b>D6 Krupá, přeložka</b>	R25,5/100	5	6,45 km	1	2 523 370 tis. Kč (dle aktualizace ZP)
	<b>D6 Řevničov – obchvat</b>	R25,5/10	7	4,20 km	1	2 055 002 tis. Kč (dle aktualizace ZP)
	<b>D6 Nové Strašecí – Řevničov</b>	R25,5/100	5	5,55 km	0	1.452 tis. Kč (dle akt. ZP)

Tab.č.2 Základní charakteristiky jednotlivých úseků plánované stavby D6 resp. R6

Pro získání stanoviska EIA na záměr dálnice D6 byly z rozhodnutí investora vyhotoveny dokumentace ve třech samostatných dokumentacích. Následující kapitoly 5.1 až 5.3 popisují stavební úseky D6 podle jednotlivých vypracovaných dokumentací EIA a jejich charakteristiky z hlediska hodnocení EIA. Další řízení, tedy územní i stavební se již vedou samostatně dle stavebních úseků.

### 5.1 Karlovy Vary – Olšová Vrata

Prvním stavebním úsekem plánované stavby D6 je ve směru Karlovy Vary – Praha stavba spojující město Karlovy Vary a Olšová Vrata o délce 8,0 km. Od počátku úseku do km 5,49 je vzhledem k místním podmínkám navržen v šířce 22,5 a následně v šíři 25,5m. Na tento samostatný úsek byla v roce 1997 vypracována firmou TEIA dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. Podle zásad pro vypracování dokumentace záměru byly navrženy 3 varianty. Posudek na tento úsek vypracoval RNDr. Vladimír Ludvík v roce 2000 podle zákona č. 244/1992 Sb. MŽP ve svém stanovisku ze dne 27. 7. 2000 podle zákona č. 244/1992 Sb. doporučilo variantu č. 3, popsanou v dokumentaci a posudku a určilo podmínky souhlasného stanoviska.



## Geografické a hydrologické charakteristiky úseku

Vzhledem k místním podmínkám plánovaná komunikace do značné míry kopíruje stávající trasu silnice I/6 a je rozšířena o levý jízdní pás. Především z důvodu podélného sklonu stávající I/6 nejde záměr provést v kategorii D (dálnice) jako ostatní plánované stavební úseky, ale pouze v kategorii S. Svým chemicko-fyzikálním složením se splachové vody z navrhovaných zkapacitňujících pruhů nebudou lišit od splachů ze stávající komunikace. V důsledku zvýšení plochy vozovek ze stávajících cca 70.000m<sup>2</sup> na cca 196.000m<sup>2</sup> se však v ročním časovém intervalu výrazně zvýší odtokové množství dešťových vod z 63 000 m<sup>3</sup> na 176 940 m<sup>3</sup>. Český hydrometeorologický ústav udává pro tuto oblast dlouhodobou roční srážku 800-1000 mm.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	70 000	63 000	900	56 700
D6	188 050	169 245	900	152 320
Součet D6 a I/6	258 050	232 245	900	209 020

Tab.č.3. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek z komunikací před a po realizaci stavby D6, Karlovy Vary – Olšová Vrata. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.2. Křižovatka s I/27 - Olšová Vrata

Druhý hodnocený úsek z hlediska EIA zahrnuje 6 stavebních úseků plánované dálnice D6. Jedná se o lokalitu mezi obcemi Olšová Vrata a křižovatkou silnice I/6 se silnicí I/27. Na všechny níže uvedené stavební úseky bylo vydáno v rámci jednotného řízení podle zákona č. 244/1992 Sb. v roce 2000 MŽP souhlasné stanovisko EIA. Tento úsek D6 je rozdělen na stavby:

- „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“ vyhotovena DÚR, není vydáno územní rozhodnutí. Stavba projde znovu procesem EIA.
- „D6 Žalmanov - Knínice“ Vyhotovena DÚR, vydáno pravomocné územní rozhodnutí. Stavba projde znovu procesem EIA
- „D6 Knínice – Bošov“. Vyhotovena DÚR, vydáno pravomocné územní rozhodnutí. Stavba projde znovu procesem EIA
- „D6 Lubenec – Bošov“ – stavba byla v roce 2016 dokončena
- „D6 Lubenec – obchvat I. etapa“ – vydáno pravomocné územní rozhodnutí. Stavba je zařazena do seznamu prioritních dopravních staveb ČR. Podle zákona č. 39/2015 Sb. bylo požádáno o vydání závazného stanoviska EIA.
- „D6 Petrohrad – Lubenec“ - Vyhotovena DÚR, vydáno pravomocné územní rozhodnutí. Stavba projde znovu procesem EIA.

Na tento úsek dálnice D6 byla dokumentace o hodnocení vlivů vypracována podle zákon č. 244/1992 Sb. v roce 1998 RNDr. Liborem Krajíčkem. Navrženy byly 4 varianty s jednou podvariantou. Posudek k dokumentaci vlivu na životní vypracoval v roce 2002 RNDr. Vladimír Ludvík. MŽP vydalo v roce 2002 souhlasné stanovisko s doporučenou variantou trasy a s podmínkami souhlasu k záměru. V roce 2013 vypracovala spol. Pragoprojekt a.s. pro tento úsek aktualizaci dokumentace EIA ve spolupráci s orgány státní správy a dotčených obcí. Z této aktualizace vyplynuly nedostatky dokumentace původní, především v absenci části zabývající se údaji o odběrech a spotřebě vody a fakt, že pro posouzení odtékající odpadní vody z komunikace a ovlivnění toků byly použity pouze odvozené údaje a jednorázové rozborů. Závěry této studie byly vypořádány v dalších stupních dokumentací projektovaných stavebních úsecích. V tomto případě se to týká stavby: „D6 Lubenec obchvat“, kdy se závěry aktualizace EIA zapracovaly do stupně dokumentace pro stavební povolení, ke které jsou v současnosti podány žádosti o stanoviska všech dotčených orgánů státní správy (DOSS).

### **Geografické a hydrologické charakteristiky úseku**

Trasa je vedena převážně po zemědělských pozemcích a realizací stavby dojde k trvalému i dočasném odnětí ze ZPF i PUPFL.

Území je odvodňováno v severní a západní části do řeky Ohře, zčásti přes řeku Teplá a jižní část je odvodňována do Berounky převážně řekou Sřela. V okolí Olšových Vrat prochází trasa pásmem hygienické ochrany přírodních léčivých zdrojů I. II. a III. stupně. V zájmové oblasti se nachází několik cenných území – CHKO, Přírodní park, ÚSES VKP.

### 5.2.1 D6, Olšová Vrata – Žalmanov

Tento 7,34 km dlouhý stavební úsek byl navržen v kategorii R6 v šíři 24,5m. Tato kategorie byla zrušena a místo ní se nově navrhuje kategorie D 25,5. Tento úsek je však v současnosti navržen v kategorii D6 21,5/100 tj. šířky 21,5m.

V současnosti je vyhotovena pouze dokumentace pro územní řízení. Jelikož není stavba zařazena do seznamu prioritních staveb, bude na ní znovu vypracována dokumentace EIA podle současné legislativy.

#### Geografické a hydrologické charakteristiky úseku

Trasa plánovaného stavebního úseku stavby D6 v převážné míře kopíruje trasu stávající komunikace I/6. Na počátku úseku prochází komunikace souvislým lesním masivem. Koncipování trasy D6 vycházelo ze snahy minimalizovat zábory ZPF i PUPFL. Z geologického hlediska okrajově prochází úpatím Doupovských hor, Tepelskou vrchovinou a Slavkovským lesem. Trasa je vedena převážně po zemědělských pozemcích a realizací stavby dojde k trvalému i dočasném odnětí ze ZPF i PUPFL. Podle členění klimatických poměrů České republiky náleží tato lokalita do mírně teplé oblasti. Průměrné roční srážky jsou 800-1000 mm. V důsledku zvýšení plochy vozovek ze stávajících cca 94 000m<sup>2</sup> na cca 180.000m<sup>2</sup> se však v ročním časovém intervalu výrazně zvýší odtokové množství dešťových vod z 93 595 m<sup>3</sup> na 179 830 m<sup>3</sup>.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení	Roční průměrné	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )

		Odtokového součinitele 0,9	srážky (mm)	
Současný stav I/6	93 595	84 235,6	900	75 812
D6	157 810	142 029	900	127 826
Součet D6 a I/6	251 405	226 264	900	203 638

Tab.č.4.. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Olšová Vrata – Žalmanov. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.2.2 D6, Žalmanov – Knínice

Tento stavební úsek je 6,95 km dlouhý a je navržen v šíři 21,5m. Je na něj vyhotovena dokumentace pro územní řízení. Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí (dále „ÚR“). Po vydání ÚR byla na oblast Doupovských hory vyhlášena NATURA 2000. Trasa D6 kopíruje hranici chráněného území a v jednom místě tuto oblast také protíná. V souladu s §45písm. i) zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny bylo v říjnu 2008 vydáno stanovisko, že záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významnou lokalitu (dále jen „EVL“) ani ptačí oblasti.

### Geografické a hydrologické charakteristiky úseku

Zájmové území se nachází asi 15 km jihovýchodně od Karlových Varů. Silnice je vedena mírně zvlněnou krajinou mezi Doupovskými horami na severu Slavkovským lesem na jihu. Území v okolí stavby patří k severovýchodnímu okraji Hornoslavkovského bioregionu. Bioregion je tvořen centrální plošinou horského charakteru a okrajovými strmými svahy. Svahy jsou rozčleněny hlubokými údolími vodních toků, které stékají z náhorní plošiny. SV část bioregionu v okolí Bochova je plošší. Průměrné roční srážky činí 800-100 mm.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	88 682	79 813,8	900	71 832,42
D6	149 430	134 490	900	121 050
Součet D6 a I/6	238 112	214 300	900	192 870

Tab.č.5.. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Žalmanov – Knínice. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.2.3 D6, Knínice – Bošov

Tento stavební úsek je 7,9 km dlouhý a je navržen v šíři 21,5 m. Je vyhotovena dokumentace pro územní řízení. Na stavbu je vydáno pravomocné ÚR. V rámci Karlovarského kraje je připravován obchvat obce Veselov – přeložka silnice II/205 s napojením na plánovanou D6, Knínice – Bošov. Přípravu obou staveb bude nutné dále koordinovat.

#### Geografické a hydrologické charakteristiky úseku

Zájmové území se nachází v Karlovarském kraji mezi obcemi Bošov a Knínice. Zájmové území náleží do povodí Berounky. Trasa komunikace není v kontaktu s ochrannými pásmy vodních zdrojů a nevztahují se na ni žádné ochranné režimy. Stávající využití území má převážně zemědělský charakter. Průměrné roční srážky jsou 800-1000mm.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	100 804	90 723,6	900	81 651
D6	169 850	152 870	900	137 590
Součet D6 a I/6	270 654	243 588	900	219 230

Tab.č. 6. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Knínice – Bošov. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

#### 5.2.4 D6, Lubenec – Bošov

Stavební úsek je 4,12 km dlouhý, šířkové parametry jsou 25,5 m. Stavba byla zahájena v roce 2010. Ve stejném roce byla stavba z rozhodnutí tehdejšího ministra dopravy pozastavena. V Roce 2013 byla stavba opětovně zahájena a v roce 2016 dokončena a uvedena do provozu.

V dubnu 2013 zahájila Evropská komise (dále „EK“) vůči České republice řízení pro porušení povinnosti souladu se směrnicí EIA. Na základě jednání mezi ČR a EK se ČR zavázala k zavedení odpovídajícího režimu tak, aby se přechodná ustanovení aplikovala i na projekty s již ukončenými povoleními procesy předkládané k spolufinancování ze strany EU. V případě této stavby byla přijata nápravná nařízení a stavba byla na základě Usnesení vlády ČR č. 1078 ze dne 15. 12. 2014 podrobena v roce 2015 procesu Rescreeningu. Společností Ekola s.r.o. byla vypracována dokumentace shrnující změny vzniklé v období mezi projednáním dokumentace EIA a vydáním stavebního povolení, resp. změn vzniklých v průběhu výstavby. Rescreening prokázal, že žádná ze změn stavby nemá významný vliv na životní prostředí.

## Geografické a hydrologické charakteristiky úseku

Tento stavební úsek prochází pahorkovitým územím. Stávající využití území má zemědělský charakter. Zájmové území lze charakterizovat jako mírně teplé. Průměrné roční srážky jsou 612 mm

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	52 571	47 314	612	28956,11
D6	105 060	94 554	612	57 867
Součet D6 a I/6	157 631	141 868	612	86 823

Tab.č.7. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Lubenec – Bošov. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.2.5 D6, Lubenec – obchvat I. etapa

Tato stavba je uvedena v příloze č. 1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb., o stanovení prioritních dopravních záměrů. ČR. Délka této stavby je 4,9km a je navržena v šířce 25,5m. Stavba je situována ve zvlněném až pahorkovitém území v rozsahu nadmořských výšek 350 -420 m n. m. Na stavbu je vydáno územní rozhodnutí a souhlasné závazné stanovisko k vlivům prioritního dopravního záměru na životní prostředí dle přílohy č.1 k nařízení vlády č. 283/2016 Sb.. 3. března 2017 vydalo MŽP sdělení podle §9a odst.4 zákona č.100/2001 Sb., že nebude k záměru vydávat nesouhlasné stanovisko

## Geografické a hydrologické charakteristiky úseku

Zájmová oblast je charakterizována jako mírně teplá. Větší část území je zemědělsky obdělávána, malá část je zalesněna. Jedná se o oblast klimaticky mírně teplou. Průměrný roční úhrn srážek je 612mm. V některých místech stavby budou ovlivněny podzemní vody. Byl proveden podrobný hydrogeologický průzkum a v souladu s podmínkou stanoviska EIA kontinuálně probíhá hydrogeologický monitoring.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	62 524	56 272	612	34 438
D6	124 950	112 460		68 826
Součet D6 a I/6	187 474	168 727		103 261

Tab.č.8. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Lubenec obchvat I.etapa. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.2.6 D6, Petrohrad – Lubenec

Tento stavební úsek má celkovou délku 12,11 km a je navržen v šířce 25,5m. Původní délka - 7,91 km se zvýšila spojením se stavebním úsekem D6, Lubenec-obchvat II.etapa, který se v dokumentaci pro provedení stavby spojí a bude stavět zároveň se stavbou D6, Petrohrad – Lubenec. Na tuto stavba je vypracována dokumentace pro územní rozhodnutí.

### *Geografické a hydrologické charakteristiky úseku*

Trasa silnice prochází Rakovnickou pahorkatinou a oblast náleží do klimatické oblasti mírně teplé a suché. Roční průměrné srážky činní 612 mm. Krajina je převážně zemědělská s minimálním zalesněním. Stavba si vyžádá vynětí ze zemědělského půdního fondu (dále jen



„ZPF“) i pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“). Zájmové území náleží do mírně teplé oblasti se suchou zimou. Byl proveden podrobný hydrogeologický průzkum trasy a v souladu s podmínkou stanoviska EIA kontinuálně probíhá hydrogeologický monitoring.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	100 932	90 838	612	55593
D6	308 810	277 929		170 093
Součet D6 a I/6	409 742	368 767		225 686

Tab.č.9. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Petrohrad – Lubenec. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.3 Nové Strašecí – Křižovatka s I/27

Třetím hodnoceným úsekem z hlediska EIA je trasa spojující křižovatku silnice I/6 se silnicí I/27 a stávající dálnici D6 u města Nové Strašecí. Na tento úsek byla dokumentace hodnocení vlivu na životní prostředí vypracována podle zákona č. 244/1992 Sb. v roce 1999 společností ENVISYSTEM v pěti variantních řešeních. Souhlasné stanovisko vydalo MŽP v roce 2001. Tato stavba je rozdělena na pět stavebních úseků.

- D6 Hořovičky obchvat - vyhotovena DSP, je vydáno územní rozhodnutí. Stavba projde znovu procesem EIA
- D6 Hořesedly přeložka - vyhotovena DSP, je vydáno územní rozhodnutí. Stavba projde znovu procesem EIA
- D6 Krupá přeložka - vyhotovena DSP, je vydáno územní rozhodnutí. Stavba projde znovu procesem EIA

- D6 Řevničov obchvat - vyhotovena DSP, stavba je uvedena v seznamu prioritních dopravních staveb a na MŽP je podána žádost o vydání závazného stanoviska.
- D6 Nové Strašecí – Řevničov - vyhotovena DSP, stavba je uvedena v seznamu prioritních dopravních staveb a na MŽP je podána žádost o vydání závazného stanoviska.

### ***Geografické a hydrologické charakteristiky úseku***

Území lze charakterizovat jako pahorkovité a značně členité. Řešené území náleží do Řevničovské a Rakovnické vrchoviny. Trasa plánované dálnice neleží v žádném chráněném území, ani nezasahuje do vodohospodářských ochranných pásem. Dotčená oblast náleží do regionu mírně teplého s průměrnými ročními srážkami cca 300 mm. Území se nachází v povodí řeky Ohře a částečně řeky Vltavy.

#### **5.3.1 D6 Hořovičky obchvat**

Tento stavební úsek je dlouhý 5,194 km a je navržen v šířce 25,5m. Na stavbu je vyhotovena dokumentace pro stavební povolení. Trasa plánované stavby vede převážně zemědělsky využívaným územím oblastí Rakovnické pahorkatiny. Stavba si vyžádá zábor ZPF a částečně i PUPFL.

### ***Geografické a hydrologické charakteristiky úseku***

Zájmové území náleží do klimatické oblasti mírně teplé a mírně vlhké. Průměrné roční srážky v této oblasti jsou 612 mm a tato oblast náleží do povodí řeky Ohře. Byl proveden podrobný hydrogeologický průzkum trasy a v soulady s podmínkou stanoviska EIA kontinuálně probíhá hydrogeologický monitoring.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	66 275	59 647	612	36 504
D6	132 350	119 115		72 898
Součet D6 a I/6	198 622	178 760		109 401

Tab.č.10. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Hořovičky obchvat. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.3.2 D6, Hořesedly přeložka

Tento stavební úsek je dlouhý 9,2 km a je navržen v šířce 25,5 m. Na stavbu je vyhotovena dokumentace pro stavební povolení. Trasa plánované stavby vede převážně zemědělsky využívaným územím oblastí Rakovnické pahorkatiny. Stavba si vyžádá zábor ZPF a částečně i PUPFL.

#### ***Geografické a hydrologické charakteristiky úseku***

Zájmové území náleží do klimatické oblasti mírně teplé a mírně vlhké. Průměrné roční srážky v této oblasti jsou 475 mm a tato oblast náleží do povodí řeky Ohře. Byl proveden podrobný hydrogeologický průzkum trasy a v soulady s podmínkou stanoviska EIA kontinuálně probíhá hydrogeologický monitoring.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	117 392	105 652	475	50 185
D6	234 600	211 140		100 300
Součet D6 a I/6	351 992	316 793		150 477

Tab.č.11. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Hořesedly přeložka. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.3.3 D6, Krupá přeložka

Tento stavební úsek je dlouhý 6,45 km a je navržen v šířce 25,5 m. Na stavbu je vyhotovena dokumentace pro stavební povolení. Trasa plánované stavby vede převážně zemědělsky využívaným územím oblastí Rakovnické pahorkatiny. Stavba si vyžádá zábor ZPF a částečně i PUPFL.

***Geografické a hydrologické charakteristiky tohoto úseku jsou shodné s úseky D6, Řevničov obchvat a D6 Nové Strašecí –Řevničov***

Zájmové území náleží do klimatické oblasti mírně teplé a mírně suché. Průměrné roční srážky v této oblasti jsou 475 mm a tato oblast náleží do povodí řeky Ohře. Byl proveden podrobný hydrogeologický průzkum trasy a v soulady s podmínkou stanoviska EIA kontinuálně probíhá hydrogeologický monitoring. Průměrné roční srážky v této oblasti jsou 475 mm a tato oblast náleží do povodí řeky Berounky.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	82 302	74 072	475	35 184
D6	164 480	148 040		70 320
Součet D6 a I/6	246 782	222 104		105 499

Tab.č. 12. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Krupá – přeložka. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

#### 5.3.4 D6, Řevničov obchvat

Tento stavební úsek je dlouhý 5,55 km a je navržen v šířce 25.5 m. Na stavbu je vyhotovena dokumentace pro stavební povolení. Trasa plánované stavby vede převážně zemědělsky využívaným územím oblastí Rakovnické pahorkatiny. Stavba si vyžádá zábor ZPF a částečně i PUPFL.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	53 592	48 233	375	18 087
D6	141 530	127 380		44 768
Součet D6 a I/6	195 122	175 610		65 854

Tab.č. 13. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Řevničov obchvat. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

### 5.3.5 D6, Nové Strašecí - Řevničov

Tento stavební úsek je dlouhý 4,2 km a je navržen v šířce 25.5 m. Na stavbu je vyhotovena dokumentace pro stavební povolení. Trasa plánované stavby vede převážně zemědělsky využívaným územím oblastí Rakovnické pahorkatiny. Stavba si vyžádá zábor ZPF a částečně i PUPFL.

	Plošný rozsah zpevněných ploch (m <sup>2</sup> )	Plošný rozsah po započtení Odtokového součinitele 0,9	Roční průměrné srážky (mm)	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Současný stav I/6	53 592	48 233	375	18 087
D6	107 100	96 390		36 146
Součet D6 a I/6	160 692	144 623		54 234

Tab.č. 14. Změna ročního průměrného odtoku dešťových srážek před a po realizaci stavby D6, Nové Strašecí –Řevničov. Výpočet proveden podle vzorce daného vyhláškou č. 428/2001 Sb.

## 6. Požadavky dokumentace EIA

Jak bylo již výše uvedeno, vláda svým nařízením č. 283/2016 Sb. zařadila tři stavební úseky plánované dálnice D6 do seznamu prioritních staveb. Jedná se o úseky: „D6, Nové Strašecí – Řevničov“, „D6, Řevničov – obchvat“ a „D6, Lubenec – obchvat“. Na tyto stavební úseky požádalo Ředitelství silnic a dálnic ČR v roce 2015 Ministerstvo životního prostředí o vydání závazného stanoviska. Závazné stanovisko bylo 26. ledna 2017 podle

ustanovení §23a zákona č.100/2001 Sb. vydáno a stanovuje opatření k prevenci, vyloučení, snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro navazující řízení.

Pro oblast ochrany vod je shodně (stejně jak v původním stanovisku EIA podle zákona č.244/1992 Sb.) pro všechny tři stavební úseky D6 nařízen monitoring podzemních vod před zahájením výstavby, během výstavby a 3 roky po uvedení do provozu.

Ke splnění požadavků implementované Směrnice č. 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky si Ministerstvo životního prostředí v roce 2016 vyžádalo studie vlivu záměrů na vodní zdroje u všech tří prioritních staveb. Posudek vypracovala společnost GeoTec-GS a.s. a jedná se o souhrnné hodnocení vlivů stavby D6 na režim podzemních a povrchových vod podle přílohy č. II Směrnice 2000/60/ES. Formou rešerše jsou zpracovány veškeré dosavadní studie a měření hydrologických podmínek, geomorfologické poměry, hydrogeologické poměry atd. zájmového území. Hydrologický monitoring v celé trase plánované i realizované D6 probíhá kontinuálně již několik let a to prostřednictvím monitorovacích vrtů i všech studní v zájmovém území. Studie v závěru doporučuje doplnění monitorovací sítě o další monitorovací vrty, provádět chemické rozbory povrchových vod ve vybraných lokalitách, zvýšit četnost monitoringu hladiny podzemní vody na 1x měsíčně a provádět hydrochemický monitoring podzemních vod 1 x za 3 měsíce namísto 1x ročně.

Zákon č. 100/2001 Sb. zavádí nový pojem – *navazující řízení*. Navazujícím řízením je takové řízení, ve kterém se vydává rozhodnutí podle zvláštních předpisů, které povoluje umístění nebo provedení záměru posuzovaného podle zákona (ZÁKON č.100/2001 Sb.) Bez vydaného stanoviska podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze vydat rozhodnutí, nebo opatření nutná k provedení záměru. V případě stavebních úseků stavby D6 se jedná o územní rozhodnutí a stavebních povolení. Pokud v průběhu výstavby nastanou změny stavby, bude navazujícím řízením i změna stavby před dokončením. Pro investora (oznamovatele) to znamená získat *závazné stanovisko k ověření souladu ke stanovisku vydaném podle zákona č. 244/1992 Sb. s požadavky právních předpisů, které zpracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/ EU.*

## **6.1 Požadavky na dokumentaci EIA dle zákona č. 244/1992 Sb. a zákona č.100/2001 Sb. z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod**

V této kapitole budou popsány rozdílné požadavky na zpracování EIA z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod. Požadavky na náležitosti dokumentace podle zákona č. 244/1992 Sb. a zákona č. 100/2001 Sb. se zásadně neliší.

**Náležitosti dokumentace EIA podle zákona č. 244/1992 Sb.** určovala příloha č. 3 **Část B** - Údaje o přímých vlivech na životní prostředí. Z hlediska přímého vlivu na vodu příloha povinně obsahovala:

V části údaje o vstupech **bod 2. voda**

- Informace o odběru vody celkem  $\text{m}^3/\text{hod}$ ,  $\text{m}^3/\text{rok}$
- Z toho provozní účely
- Spotřeba vody celkem  $\text{m}^3/\text{hod}$ ,  $\text{m}^3/\text{rok}$
- Zdroj vody (veřejný vodovod, povrchový zdroj, jiný)

V části údaje o výstupech bod 2. odpadní vody

- Celkové množství vypouštěných odpadních vod  $\text{m}^3/\text{rok}$  (z toho přímo do recipientu, do čistírny odpadních vod)
- Technologický proces, při kterém odpadní vody vznikají
- Typ, projektovaná kapacita a účinnost odpadních vod v rozhodujících ukazatelích znečištění
- Charakter v recipientu (vodárenský tok, třída znečištění)
- Množství vypouštěného znečištění  $\text{t}/\text{rok}$ ,  $\text{mg}/\text{l}$ , průměrné maximální hodnoty (zejména BSK<sub>5</sub>, CHSKCr, fosfor, dusík, a další charakteristické chemické, biologické a mikrobiologické ukazatele radioaktivity, teplota vody)

**Část C** Komplexní popis a zhodnocení vlivů na životní prostředí **II. A. bod 2.:**

- Voda (podzemní vody, vodní toky, pramenné oblasti, vydatnost, průtoky, odběr vody, jakost vody)

V bodu 2. vlivy na vodu

- Vliv na charakter odvodnění oblasti



- Změny hydrologických charakteristik (hladiny podzemních vod, průtoky, vydatnost vodních zdrojů)
- Vliv na jakost vod

#### **Náležitosti dokumentace EIA podle zákona č.100/2001 Sb. určuje příloha č.4**

##### **Část B Údaje o záměru II. údaje o vstupech bod 2**

- Voda (například zdroj vody, spotřeba)

##### **Část B Údaje o záměru III. údaje o výstupech bod 2**

- Odpadní vody (například přehled zdrojů odpadních vod, množství odpadních vod a místo vypouštění, vypouštěné znečištění, čistící zařízení a jejich účinnost)

##### **Část C Údaje o stavu životního prostředí bod 2**

- Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

##### **Část D Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí I. bod 4**

- Vlivy na povrchové a podzemní vody

Nově je povinnou součástí předkládané dokumentace část D: *KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. Tato část dokumentace musí být zpracována osobou, která je držitelem zvláštního osvědčení oborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví udělovaném Ministerstvem zdravotnictví.*

## **6.2 Hodnocení EIA v dotčených úsecích plánované D6**

### **6.2.1 Podmínky souhlasných stanovisek**

V následujících kapitolách budou podrobněji rozvedeny podmínky stanovisek MŽP k hodnocení vlivů na životní prostředí. Současně bude rozebrán stav vypořádání těchto připomínek. Z rozhodnutí investora byl pro proces EIA záměr plánované stavby D6 rozdělen na tři části. Na první část Karlovy Vary - Olšová Vrata je dokumentace EIA samostatná

(pouze pro tento jeden stavební úsek). Druhá část řeší úsek od obce Olšová Vrata až k hranici se středočeským krajem. Třetí část se zabývá záměrem na území středočeského kraje.

### **Karlovy Vary – Olšová Vrata**

Souhlasné stanovisko MŽP (STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ 2000) bylo k tomuto záměru vydáno 27. července 2000, doporučilo nejvhodnější variantu a stanovilo podmínky k ochraně vod:

Pro fázi přípravy:

- V projektové dokumentaci zpracovat hydrotechnickou studii týkající se odtokového množství, objemů a počtu dešťových zdrží, předčištění splachových vod apod.
- V ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů řešit odvedení srážkových vod z komunikace dlážděnými příkopy, řešit záchyt ropných látek z běžného provozu např. realizací průtočných jímek na principu zemního filtru s možností odtěžení a dekontaminace
- V místech zaústění příkopů do vyrovnávacích nádrží a do vodotečí zřídit záchytné jímky s hradítky, která umožní zabránit kontaminaci vod při přípravné havárii vozidel na komunikaci.
- Zpracovat hydrogeologický průzkum a v dostatečném předstihu před zahájením prací vybudovat v okolí stavby účelový monitorovací systém, který by indikoval znečištění podzemních vod. Po dokončení výstavby bude tento monitorovací systém dále využíván ke sledování ovlivnění kvality vod provozem na komunikaci.

Pro fázi realizace:

- Během výstavby bude parkování stavebních strojů a nákladních automobilů v ochranném pásmu PLZ (přírodních léčivých zdrojů) omezeno na technicky možné minimum.
- Ke zmírnění vlivu stavby na vodu a vodní ekosystémy realizovat v rámci stavby nejlépe 3 sedimentační nádrže, které budou přírodního charakteru s pozvolným

břehem a doprovodnou vegetací. Prostřední nádrž bude oproti dokumentaci EIA posunuta o 50-80m výše proti proudu tak, aby nezasáhla do cenných partií Vratského potoka. Splachy z vozovky se nesmí dostat přímo do potoka, pouze přes kompenzační nádrže.

- Pro fázi provozu: nebyla stanovena žádná podmínka vzhledem k ochraně vod.

Všechny stanovené podmínky stanoviska byly zohledněny v dokumentaci pro stavební rozhodnutí. Vzhledem k tomu, že tento záměr není po dohodě s Evropskou komisí vládním nařízením zařazen na seznam prioritních dopravních záměrů, bude znovu podroben procesu EIA.

### **Křižovatka I/27 – Olšová Vrata**

Stanovisko MŽP (STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ 2002) bylo k tomuto záměru vydáno 19. srpna 2002, doporučilo nejvhodnější variantu a stanovilo podmínky k ochraně vod

Pro fázi přípravy:

- Požádat v rámci přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) o posudek ke stavbě Český inspektorát lázní a zříděl při ministerstvu zdravotnictví ČR. Tento posudek obsahuje závazné připomínky pro výstavbu i provoz komunikace.
- Zpracovat hydrogeologický průzkum a v dostatečném předstihu před zahájením prací vybudovat v okolí stavby účelový monitorovací systém, který by indikoval znečištění podzemních vod. Po dokončení výstavby bude tento monitorovací systém dále využíván ke sledování ovlivnění kvality vod provozem na komunikaci.

Pro fázi realizace:

- Pro parkování stavebních a dopravních mechanismů uvnitř PHO (pásmo hygienické ochrany) vodních zdrojů, CHOPAV (chráněné oblasti přirozené akumulace vod) či ochranných pásem zdrojů léčivých vod nebo v jejich blízkosti vybudovat nepropustné parkovací plochy s jímkami o dostatečném objemu, nebo zde tyto mechanismy

neparkovat. Pohonné hmoty a maziva zde neskladovat. Nutnou manipulaci s nimi v tomto prostoru omezit na minimum.

- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Místo maziv a paliv ropného původu je vhodné používat v úsecích se zvýšenou ochrannou vod (PHO a CHOPAV) snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.
- V úsecích se zvýšenou ochrannou vod (PHO, CHOPAV, ochranná pásma Karlovarské termy) provést zpevnění dna odvodňovacích zařízení (silničních příkopů a rigolů, popř. středního dělicího pruhu) a izolovat je proti průsaku do podzemních vod. Zachycené srážkové vody nevypouštět do toků přímo, ale prostřednictvím dešťových usazovacích nádrží (DUN). Nádrže vybudovat s nepropustnou úpravou dna i stěn. Voda se silniční kanalizace bude nejprve vstupovat do uklidňovacího prostoru, odděleného od sedimentačního prostoru nornou stěnou. V sedimentačním prostoru bude docházet k usazování splavenin a části plavenin. DUN budou vybaveny bezpečnostním přelivem. Norné stěny budou zasahovat pod hladinu stálého nadržení, aby umožnily zachycení plovoucích nečistot (ropných látek, atd.). Nádrže budou pravidelně kontrolovány, usazené kaly a zachycené nečistoty odstraňovány a filtry obměňovány (s četností dle potřeby a momentální situace). DUN budou mít dostatečnou volnou kapacitu pro zachycení havárie cisterny s obsahem látek nebezpečných vodám.

Pro fázi provozu:

- Množství chloridů ve splachových vodách snížit tím, že soli budou zčásti nahrazovány inertními posypovými materiály (např. pískem) nebo používáním vodného roztoku solí (skrápění).
- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby zvolit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizaci negativních vlivů v době výstavby a na celkovou délku trvání výstavby. Výběrové řízení je třeba vést s důrazem na používání moderních a progresivních postupů výstavby (méně hlučné a šetrné technologie, zařízení a stroje).

Všechny stanovené podmínky stanovisky byly vypořádány v následujících stupních dokumentací. Kromě stavebního úseku „D6, Lubenec – obchvat“ (který je uveden na seznamu prioritních dopravních záměrů) budou všechny ostatní stavební úseky podrobeny znovu procesu EIA. Vypořádáním výše uvedených podmínek včetně vypořádání podmínek ověřujícího závazného stanoviska pro stavební úsek „D6, Lubenec – obchvat“ se zabývá samostatná kapitola.

### **Nové Strašecí – Křižovatka s I/27**

Souhlasné stanovisko MŽP (STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ 2001) k tomuto záměru vneslo několik požadavků k ochraně vod.

Pro fázi přípravy:

- Doplnit podklady pro projekci a výstavbu o hydrologický průzkum oblastí potenciálně problematických z hlediska ochrany vod (průchody PHO, oblasti v okolí vodních toků, oblast v okolí Krušovic) a získat podklady pro pozdější vyhodnocení možných vlivů stavby na objekty odběru podzemní nebo povrchové vody jak co do vydatnosti, tak kvality zdrojů.
- Připravit plán dokumentace výchozího stavu znečištění vod a půdy v oblastech v budoucnosti potenciálně znečišťovaných výstavbou nové silnice a provozem na ní a realizovat potřebné práce na zjištění výchozích parametrů znečištění vody a půdy.
- Pro ochranu povrchových vod před běžným i havarijním znečištěním nebezpečnými látkami přepravovanými po nové silnici.
- navrhnout a vybudovat na všech vyústěních systému sběru a odvodu srážkových vod do povrchových toků záchytné sedimentační nádrže s odlučovací olejů s kapacitou postačující pro zadržení objemu cisternových vozů požívaných k přepravě nebezpečných látek
- pro ochranu před nepříznivými účinky přívalových vod vyprojektovat a vybudovat retenční nádrže Klíčava, Krušovický potok, Hájevský potok a Očihovecký potok v místech předběžně uvedených v dokumentaci

- v projektu upřesnit potřebu rozdělení nebo převedení zasolených odpadních vod do dostatečně kapacitních toků nebo jiným způsobem zabezpečit dodržení předpisů na ochranu čistoty vod v povrchových tocích

Pro fázi výstavby:

- Neprovádět na staveništi žádné opravy stavebních strojů, mechanismů nebo dopravní techniky, při kterých je zvýšené riziko úniku ropných látek nebo jiných nebezpečných provozních náplní
- Doplnovat palivo do strojů přímo na stanovišti pouze ve zdůvodněných mimořádných případech
- Zabezpečit, aby při manipulaci s nebezpečnými látkami na staveništi nemohly případné úkapy volně unikat do životního prostředí
- Postupovat podle zpracovaného havarijního plánu v případě dopravních nehod vozidel a cisteren, při nichž hrozí nebezpečí úniku nebezpečných látek
- Zamezit volnému odtoku splachů ze staveniště v místech se zvýšeným rizikem znečištění půdy nebezpečnými látkami nebo v místech situovaných ve vodárenských ochranných pásmech zřízením dočasných záchytných zemním jímek

Pro fázi provozu:

- Při zimní údržbě komunikací přísně dodržovat předpisy pro používání chemických prostředků pro proti námrazovou ochranu komunikací
- Důsledně odstraňovat následky všech potenciálních havárií na nové komunikaci, které by mohly vést k poškozování životního prostředí
- Nejméně dva roky po zahájení provozu provádět monitoring prostředí podél silnice a v případě zjištění škod přijmout dodatečná nápravná opatření.

Všechny stanovené podmínky stanoviska byly vypořádány v následujících stupních dokumentací. Kromě stavebních úseků „D6, Řevničov – obchvat“ a „D6 Nové Strašecí – Řevničov“ (které jsou uvedeny na seznamu prioritních dopravních záměrů) budou všechny ostatní stavební úseky podrobeny znovu procesu EIA. Vypořádáním výše uvedených podmínek včetně vypořádání podmínek ověřujícího závazného stanoviska pro stavební

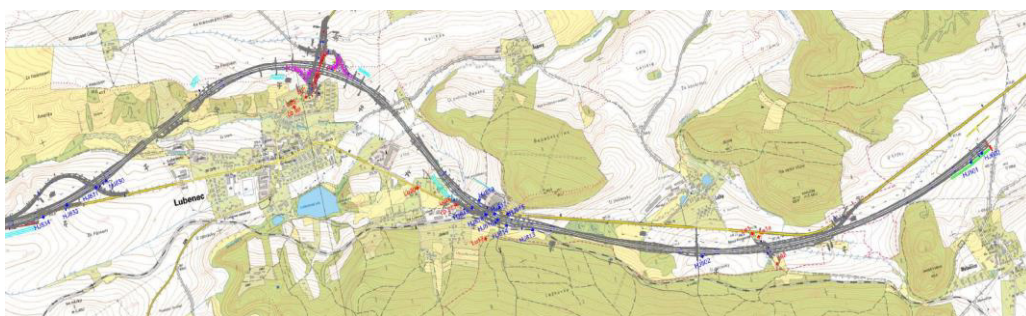
úseky „D6, Řevničov – obchvat“ a „D6 Nové Strašecí – Řevničov“ se zabývá samostatná kapitola.

## 6.2.2 Vypořádání podmínek u prioritních záměrů

### Lubenec – obchvat

V rámci přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí byl vypracován posudek Českého inspektorátu lázní a zřídél – tento posudek se týkal zájmového území v Olšová Vrata. *Stavební úsek D6 Lubenec – obchvat neprochází ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů a tato podmínka je pro tento stavební úsek bezpředmětná.*

*Hydrologický průzkum byl vypracován v roce 2009, 2014 a 2015. Kontinuálně probíhá hydrologický monitoring ve 23 hydrogeologických objektech situovaných v trase nebo v její blízkosti. Sleduje se hladina a chemizmus podzemní vody, úhrn srážek, teplota vzduchu.*



Obr.č.1. Situace umístění monitorovacích vrtů D6, Lubenec obchvat (GeoTec GS 2016).

Podmínky stanoviska EIA z roku 2002 pro fáze výstavby a provozu budou splněny zhotovitelem stavby a následným správcem komunikace. Podmínkou vydaného ověřujícího stanoviska EIA je pokračování hydrogeologického monitoringu. Případné další podmínky verifikačních stanovisek budou splněny.

Dne 26.1.2017 vydalo MŽP ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ podle ustanovení §23 zákona č.100/2001 Sb.. Jednou z podmínek, které toto stanovisko uvádí (stejně jako ve

stanovisku EIA podle zákona č. 244/1992 Sb.) je pokračování v monitoringu podzemních vod po dobu stavebních prací z důvodu nutnosti posouzení možnosti ovlivnění stávajících studní v okolí stavby.

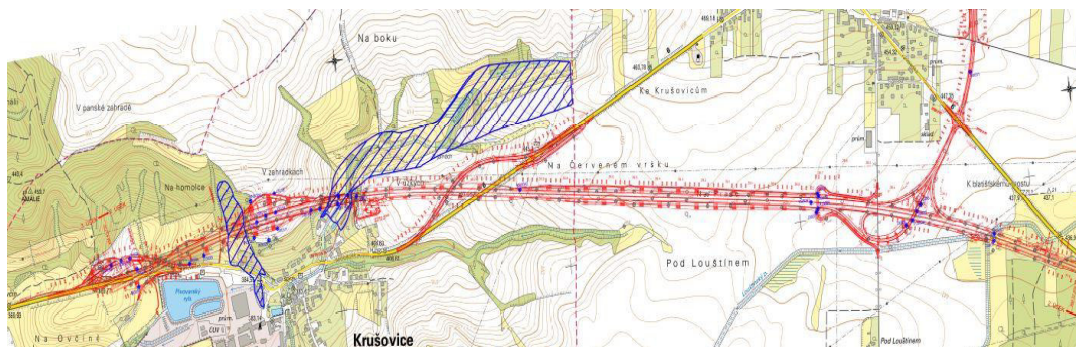
Nově vydané závazné stanovisko EIA podle zákona č.100/2001 Sb. je ve svých podmínkách ve vztahu k ochraně vod na stavebním úseku „D6, Lubenec – obchvat“ v podstatě totožné. Veškeré podmínky původního stanoviska EIA pro fázi přípravy byly splněny a do dalších stupňů dokumentací zapracovány. Podmínky pro fázi realizace budou uvedeny ve smlouvě se zhotovitelem a podmínky pro fázi provozu převezme následný správce komunikace.

1. března 2017 vydalo MŽP sdělení ve věci zahájení územního řízení pro tento prioritní záměr, kde uvádí v souladu s § 9a odst. 4 a 5 zákona č.100/2015 Sb. že nebude vydávat nesouhlasné stanovisko. Tím může být zahájeno územní řízení.

### **Řevničov – obchvat a Nové Strašecí – Řevničov**

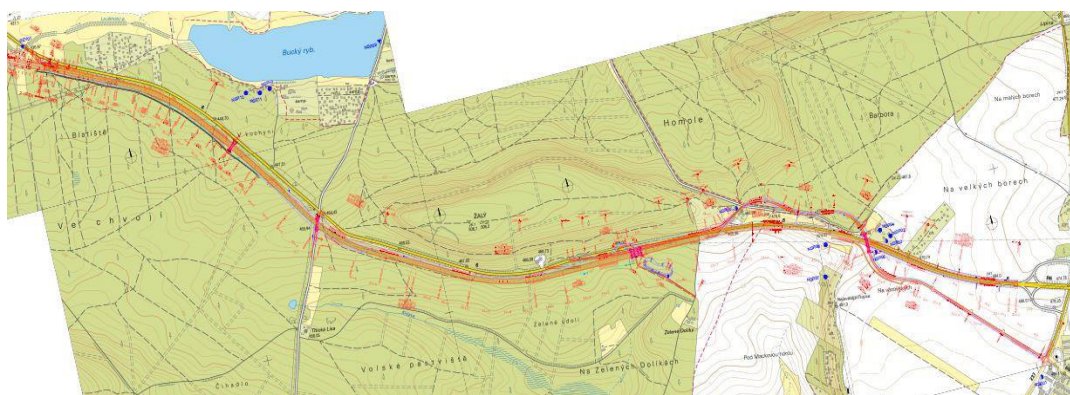
Pro tyto dva prioritní stavební úseky D6 bylo v roce 2001 vydáno společné stanovisko EIA a tyto podmínky:

Doplnit podklady pro projekci a výstavbu o hydrologický průzkum oblastí potenciálně problematických z hlediska ochrany vod (průchody PHO, oblasti v okolí vodních toků, oblast v okolí Krušovic) a získat podklady pro pozdější vyhodnocení možných vlivů stavby na objekty odběru podzemní nebo povrchové vody jak co do vydatnosti, tak kvality zdrojů. *Hydrologický průzkum byl proveden.*



Obr.č.2. Situace umístění monitorovacích vrtů D6, Řevničov - obchvat (GeoTec GS 2016).





Obr.č. 3. Situace umístění monitorovacích vrtů D6, Nové Strašecí - Řevničov (GeoTec GS 2016).

Přípravit plán dokumentace výchozího stavu znečištění vod a půdy v oblastech v budoucnosti potenciálně znečišťovaných výstavbou nové silnice a provozem na ní a realizovat potřebné práce na zjištění výchozích parametrů znečištění vody a půdy. *Plán dokumentace pro zjištění výchozích parametrů znečištění půdy a vody byl vyhotoven.*

Pro ochranu povrchových vod před běžným i havarijním znečištěním nebezpečnými látkami přepravovanými po nové silnici navrhnout a vybudovat na všech vyústěních systému sběru a odvodu srážkových vod do povrchových toků záchytné sedimentační nádrže s odlučovači olejů s kapacitou postačující pro zadržení objemu cisternových vozů požívaných k přepravě nebezpečných látek. *Sedimentační nádrže s ORL byly vyprojektovány s dostatečnou kapacitou pro případ havárie dle platných norem. Projektová dokumentace byla odsouhlasena Povodím Vltavy, správci vodních toků a odborem ochrany životního prostředí Krajského úřadu Středočeského kraje.*

Pro ochranu před nepříznivými účinky přívalových vod vyprojektovat a vybudovat retenční nádrže Klíčava, Krušovický potok, Hájevský potok a Očihovecký potok v místech předběžně uvedených v dokumentaci. *Retenční nádrže byly vyprojektovány podle platných norem a stejně jako sedimentační nádrže byla projektová dokumentace odsouhlasena DOSS.*

V projektu upřesnit potřebu rozdělení nebo převedení zasolených odpadních vod do dostatečně kapacitních toků nebo jiným způsobem zabezpečit dodržení předpisů na ochranu čistoty vod v povrchových tocích. *Dešťové vody z komunikace (stavby Nové Strašecí – Řevničov) budou odvedeny přes sedimentační nádrž (jejichž součástí je DUN) do levostranného přítoku Klíčavy. Dešťové vody z komunikace (stavby Řevničov – obchvat) budou odvedeny přes sedimentační nádrže (jejichž součástí je DUN), do navržené retenční nádrže a následně odvedeny do Louštínského potoka.*

Nově si MŽP pro fázi přípravy před vydáním závazného ověřovacího stanoviska vyžádalo aktualizaci posouzení vlivu stavby na vodní zdroje a jejich ochranu. *Studie byla vypracována v prosinci 2016 a shrnula výsledky všech předchozích hydrogeologických průzkumů včetně výsledků multispektrálního průzkum. Dále byla provedena revize veškerých vodních zdrojů v zájmové oblasti. Tato studie doporučila doplnění monitorovací sítě o další 2 monitorovací vrty, provádět chemické rozborů povrchových vod z potoku Klíčava, zvýšit četnost monitoringu hladiny podzemních vod na 1x měsíčně a zvýšit četnost hydrochemického monitoringu na 1x za 3 měsíce.*

Dne 26.1.2017 vydalo MŽP ZÁVAZNÉ STANOVISKO K VLIVŮM PRIORITYNÍHO DOPRAVNÍHO ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ podle ustanovení §23 zákona č.100/2001 Sb. Jednou z podmínek, které toto stanovisko uvádí (stejně jako ve stanovisku EIA podle zákona č. 244/1992 Sb.) je pokračování v monitoringu podzemních vod po dobu stavebních prací a po dobu nejméně 3 let po ukončení stavby.

Nově vydané závazné stanovisko EIA podle zákona č.100/2001 Sb. je ve svých podmínkách ve vztahu k ochraně vod na stavebním úseku „D6, Nové Strašecí – Řevničov“ a „D6, Řevničov – obchvat“ v podstatě totožné. Veškeré podmínky původního stanoviska EIA pro fázi přípravy byly splněny a do dalších stupňů dokumentací zapracovány. Podmínky pro fázi realizace budou uvedeny ve smlouvě se zhotovitelem a podmínky pro fázi provozu převezme následný správce komunikace.

1. března 2017 vydalo MŽP sdělení ve věci zahájení územního řízení pro tento prioritní záměr, kde uvádí v souladu s § 9a odst. 4 a 5 zákona č.100/2015 Sb. že nebude vydávat nesouhlasné stanovisko. Tím může být zahájeno navazující - územní řízení. Sdělení bylo MŽP vydáno, jelikož nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé a z důvodu, že

navazujícím řízením není stavební řízení. V případě, kdy je navazujícím řízením řízení stavební, nebo jedná-li se o řízení o změně stavby před dokončením, vydá orgán ochrany ŽP stanovisko kladné nebo záporné.

## 7. Diskuse

Rešeršní analýzy provedené v této diplomové práci lze rozdělit na analýzu vývoje technických požadavků na stavbu D6 resp. R6 a analýzu požadavků legislativních.

Z hlediska vývoje technických požadavků se stav během příprav stavby významně nezměnil. Obecně lze konstatovat, že s realizací stavebních úseků D6 velmi výrazně vzroste množství srážek dopadajících na zpevněnou plochu v zájmovém území. Stávající komunikace I/6 se po realizaci D6 nebude rekultivovat, ale bude sloužit jako doprovodná komunikace a proto je vzhledem k HG režimu v zájmové oblasti nezbytné uvažovat i s vodami odváděnými z této komunikace. Dálnice D6 byla původně navržena v kategorii 24,5/120 o šířce 24,5m. Tato kategorie byla v průběhu přípravy zrušena a stavební úseky mezi obcemi Olšová Vrata - Bošov (tedy v území s nejvyšším úhrnem srážek z celé trasy D6) nahrazena kategorií 21.5/100 o šíři 21,5m z důvodu nařízených úspor. Stavební úsek Karlovy Vary- Olšová Vrata je vzhledem ke složitosti terénu navržen v kategorii S 22,5/80 o šíři 22,5m. Ostatní stavební úseky jsou nově navrženy v kategorii 25,5/120. Všechny stavební úseky D6 i všechny ostatní plánované dálniční stavby jsou navrženy v souladu s aktuální ČSN 73 6101.

Nárůst dopadající srážkové vody je vzhledem k nárůstu zpevněných ploch obrovský. Roční průměrný odtok srážek dopadajících na komunikace I/6 a D6 po dokončení všech stavebních úseků D6 mezi obcemi Nové Strašecí a Karlovy Vary uvádí následující tabulka.

Komunikace	Roční průměrný odtok (m <sup>3</sup> )
Celkem I/6	563 030
Celkem D6	1 160 004
Součet D6 a I/6	1 725 993

Tab.č. 15 Celkový průměrný roční odtok dešťových srážek dopadajících na komunikace po započtení odtokového součinitele daného Vyhláškou č.428/2001 Sb.

Ani v jednom z plánovaných stavebních úseků není bohužel navrženo vsakovací zařízení a s odváděnou srážkovou vodou se projektová dokumentace vypořádala v souladu s platnými předpisy. Tedy vody odvádět přes ORL a DUN do retenčních nádrží a dále do recipientů. Toto opatření znamená, že uvedená nádrž, či jiné podobné opatření na vodním toku jsou z vodohospodářského hlediska vodním dílem a jako takové podléhá vodoprávnímu řízení, podle místní příslušnosti speciálního stavebního úřadu, což budoucí provozovatel D6 odmítá převzít, s tím, že ŘSD ČR nepřísluší vlastnit a spravovat vodní dílo, ač toto slouží pouze pro účely uvedeného úseku komunikace. Po složitých jednáních s představiteli Ministerstva zemědělství nebylo dosaženo výsledku a budoucí správci vodních toků odmítají převzít uvedená technická opatření do svého majetku. Je nutné však poznamenat, že nebyl splněn jejich požadavek zahrnout do státního rozpočtu finanční příspěvek na správu a údržbu tohoto nově nabytého majetku.

Ve všech úsecích středočeského a ústeckého kraje byl na základě připomínek v průběhu příprav navržen HG monitoring v širším kontextu a ve větší frekvenci, než tomu bylo v původně navrhované projektové dokumentaci. V technickém kontextu lze konstatovat, že k významným změnám a požadavkům, popř. opatřením v průběhu přípravy nedošlo.

Z pohledu přípravy stavby D6 se v průběhu let jako významnější ukázaly změny v požadavcích legislativních. Tyto změny se týkají přijímání nových legislativních předpisů ČR, často s oporou v předpisech EU. V návaznosti na řízení Evropské komise vůči ČR pro porušení povinnosti ve věci nesplnění souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU ze dne 16. dubna 2014 vydalo v listopadu 2016 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR metodiku k navazujícím řízením ve smyslu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V této metodice jsou definovány problémové okruhy transpozice Směrnice Rady EU 2011/92 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí. V první řadě se jedná o nedostatečnou závaznost výstupů z procesu EIA a možné změny záměru během navazujících povolovacích řízení. S aktualizací zákona EIA ze dne 1. 4 2015 o posuzování vlivu stavby na životní prostředí tak přicházejí některé změny. Především je to *právní závaznost* vydaného stanoviska EIA ve smyslu §149 správního řádu. Stanovisko EIA jakožto objektivní odborný podklad je po novele zákona závazný pro výrokovou část rozhodnutí a správní orgán příslušný k vedení navazujícího řízení jej musí

v plném rozsahu zohlednit (DVOŘÁK 2016). Stanovisko orgánu ochrany ŽP vydané podle Zákona č. 244/1992 Sb. mělo pouze doporučující charakter. V praxi to znamenalo, že přesto, že bylo vydáno nesouhlasné stanovisko, správní orgán příslušný k vedení řízení mohl vydat souhlasné stanovisko k dalšímu (územnímu) řízení.

Další povinností žadatele je získat *verifikační závazné stanovisko (coherence stamp)* k ověření změn záměru dokumentace (DUR, DSP) oproti původní dokumentaci EIA vypracované podle zákona č. 244/1992 Sb. Tento postup se uplatňuje i v případě tří prioritních staveb D6 a to jak pro změnu ÚR (Lubenec a Nové Strašecí) tak pro DSP (všechny tři prioritní dopravní záměry D6). Součástí novely zákona č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 39/2015 Sb. je i změna právní normy závěru zjišťovacího řízení. Závěr bude mít nově formu rozhodnutí a oznamovatel i dotčená veřejnost jsou oprávněni podat proti tomuto rozhodnutí opravný prostředek. Plánované stavby D6, stejně jako všechny dálniční stavby podléhají vždy posouzení podle zákona o vlivu stavby na životní prostředí. Platnost stanoviska EIA je nově 5 let. Na základě žádosti oznamovatele může být prodloužena a to i opakovaně. V tomto případě je povinností oznamovatele písemně prokázat, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru atd. Nejméně 30 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení je oznamovatel povinen předložit dokumentaci pro příslušné řízení (DUR, DSP, RDS). Součástí dokumentace je i popis všech případných změn oproti záměru. Novela zákona zrušila *povinnost zveřejňování informací v dotčeném území obvyklým způsobem (rozhlas, tisk)* a přidala povinnost zveřejňovat informace na internetu.

Novým aspektem vstupujícím do procesu EIA je také zohlednění požadavků Směrnice 2000/60/ES o vodní politice (dále jen „Rámcová směrnice o vodách“). Na neúplnou implementaci příslušných ustanovení této směrnice byla ČR upozorněna v roce 2016. Z hlediska vlivu záměru na povrchové a podzemní vody hraje klíčovou roli také Rámcová směrnice o vodách (2000/60/ES), na jejíž neúplnou implementaci byla ČR upozorněna. V tomto kontextu by v květnu 2017 měla vzejít v platnost novela zákona č. 100/2001 Sb., (již třetí v průběhu dvou posledních let), ve které již rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky bude uspokojivě implementován.

Dopad plánované implementace směrnice 2000/60/ES na přípravu staveb komunikací s ohledem na dokumentaci EIA bude spočívat v povinně přikládaném vyhodnocení stavby na stav dotčených útvarů povrchových vod a podzemních vod. Jelikož plánované stavby D6

mají být spolufinancovány z evropského fondu, vyžádalo si MŽP doložení těchto studií (které jsou nad rámec náležitosti oznámení přílohy č. 3 zákona č.100/2001 Sb.) u prioritních dopravních záměrů před vydáním ověřujícího stanoviska. Oznamovatel nechal tyto studie zpracovat, doložil je společně se žádostmi o vydání ověřujícího stanoviska a projektovou dokumentací a tím splnil požadavky vyplývající z výše uvedené směrnice a MŽP tak mohlo souhlasné stanovisko podle §23a zákona č.100/ 2001Sb. vydat. Stanovisko obsahuje opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na ŽP, které jsou v oblasti ochrany vod totožné s podmínkami stanoviska vydaného podle zákona č.244/1992 Sb. Investor tedy prokázal, že podmínky z původního stanoviska EIA do projektových dokumentací zapracoval a příprava staveb D6 může pokračovat.

11. dubna 2016 vydalo Ministerstvo zemědělství ČR, sekce vodního hospodářství metodický pokyn k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávními úřady a správci povodí. Součástí této metodiky je i vzor stanoviska správce povodí.

Kromě čistě technických a legislativních požadavků se v průběhu let objevili také nové povinnosti, které lze řadit do obou výše uvedených kategorií. Takové požadavky se nejčastěji týkají změn územních a stavebních řízení vyžadujících do jisté míry úpravy podmínek technických. V rámci mezirezortního vypořádání připomínek plánované stavby bylo zřejmé, že předkladatelé připomínek (MMR a MŽP) neakceptovali návrh vypořádání ze strany Ministerstva dopravy, a to že územní a stavební řízení dostatečně řeší i ochranu životního prostředí, včetně zajištění dostatečné účasti veřejnosti v těchto řízeních, včetně a případné ochrany příslušníků dotčené veřejnosti. Vznesené připomínky vedly k požadavkům na změny v územním, případně stavebním řízení.

Změny územního, případně stavebního řízení jsou podle dosavadních zkušeností cca deseti až patnáctiletého průběhu přípravy na úsecích D6 způsobeny změnou technických norem a předpisů. Např. odvodnění, rozšíření záboru pro případné DUN, či retenční nádrže. Do stavebního řízení tj. stavební povolení a následné kolaudační rozhodnutí přibyla nutnost předkládat bezpečnostní audit, včetně hodnotícího listu vypořádání se s jeho závěry, které mohou znamenat doplňující technická opatření většinou směřující k rozšíření trvalého záboru. Totéž platí pro stanoviska dotčených orgánů, které se vyjadřují před vlastním kolaudačním rozhodnutím stavby. Mezi další požadavky patří zpřesňující výpočty, např.

vodohospodářské, kdy jsou zjištěny větší rychlosti odtékající srážkové vody a je nutno dodatečně řešit stavebně technická opatření, která většinou znamenají rozšíření trvalého záboru. Neméně důležité se objevili také hlukové charakteristiky zejména nemožnost ochránit dostatečně sousední objekty před hlukem, tj. následně zvětšit trvalý zábor, kterým je tyto objekty možno vykoupit. V neposlední řadě se jako objektivní připomínkou ukázaly administrativní problémy, kdy vlivem dlouhotrvající přípravy je nutné prodloužit platnost územní rozhodnutí nebo prodloužit dobu dokončení stavby.

V roce 2013 bylo rozhodnuto urychlit výstavbu, zejména tam, kde již byla vypracována dokumentace pro stavební povolení, což zahrnovalo tyto stavby: D6 Nové Strašecí – Řevničov, D6 Řevničov – obchvat a D6 Lubenec – obchvat. Všechny tři stavby mají vydaná územní rozhodnutí. Projekty jsou připraveny podle platné legislativy a zapracovávají v sobě nejenom vypořádané podmínky veřejnosti z procesu EIA a územního rozhodnutí, ale i věcné posouzení změn z důvodů aktualizace zákonů v ČR i v EU, stejně jako aktualizace technických norem. Vydáním územního rozhodnutí splnil investor veškeré zákonné podmínky platné do 04/2015, aby mohl zpracovat další stupeň dokumentace DSP, realizovat majetkoprávní vypořádání a následně dokumentaci projednat a požádat o vydání stavebního povolení. Od dubna 2015 investor čekal na ověření stanovisek EIA „244“, která žádným předpisem nebyl právně zrušena, ale která jsou nyní ze strany MŽP min. nevnímána, či spíše ignorována. Tento stav brzdí přípravu D6 a u těchto tří staveb bylo požádáno o vyjmutí uvedeného záměru těchto tří staveb z působnosti ustanovení „Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí“ v platném znění (tj. ve znění směrnice 2014/52/EU). 24. srpna 2016 Vláda ČR v příloze č.1 k Nařízení vlády č. 283/2016 Sb. zařadila 3 stavební úseky plánované D6 mezi prioritní dopravní záměry a tím je vyjmula z výše uvedeného ustanovení. Pro tyto prioritní dopravní záměry neplatí povinnost projít znovu celým procesem EIA podle aktualizovaného zákona č. 100/2015 Sb. ve znění pozdějších předpisů, ale bude postupováno podle zákona č. 256/2016 Sb.. Schválením tohoto zákona Parlament ČR umožnil investorovi ŘSD ČR pokračovat v přípravě prioritních dopravních staveb. Bohužel mezi podáním žádostí o ověřovací stanoviska podle §3 zákona č. 256/2016 Sb. a vydáním tohoto stanoviska uplynulo 15 měsíců. Investor stavby ŘSD ČR vzhledem ke stáří původní dokumentace pro stavební povolení nechal ještě před zařazením dálničních staveb mezi prioritní dopravní

záměry vypracovat aktualizace projektů ke změně územního rozhodnutí v části týkající se především zařazení retenčních nádrží a ORL do stavby. Tím byla projektová dokumentace stavby v souladu s požadavky orgánu ochrany přírody vzhledem k ochraně povrchových a podzemních vod ještě před implementací směrnice 2000/60/ES do zákona č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších aktualizací. Aktualizace dokumentací pro stavební povolení vycházejí s dokumentace pro územní rozhodnutí a navržená řešení byla předem projednána s orgány ochrany přírody (což je a vždy byl standardní postup) – vodoprávními úřady, správci toků (Povodí Vltavy závod Berounka, LČR, SPÚ). Vzhledem k tomu, že projektové dokumentace byly vyhotoveny v souladu s požadavky orgánů ochrany vod a s plánovanou implementací evropské směrnice přichází nově pouze doplnění žádosti (o stanovisko EIA) o studii vyhodnocení vlivu stavby na vodní zdroje, považuje investor stavby dobu mezi podáním žádosti a vydáním stanoviska za zbytečné zdržení stavby především proto, že orgány ochrany vod a další dotčené orgány vydávají ke všem navazujícím řízením stanoviska. Tím je případný negativní vliv stavby na vody eliminován.

## **8. Závěr**

V rámci této diplomové práce byla provedena analýza příprav plánované stavby D6 resp. R6 s ohledem na změny legislativních i technických požadavků, zejména potom s ohledem na hodnocení vlivu záměru na životní prostředí EIA.

V průběhu přípravy stavby došlo ke změnám technických norem, i v případě odvodnění dálnic, kdy muselo dojít k úpravám, které nevedou ke změně koncepce řešení, ale spíše naráží na problém příliš úzkého vymezení koridoru (stavby) v územních dokumentacích. Zde v případě odvodnění došlo k rozšíření požadavku na dopravní obslužnost v místě dešťových usazovacích nádrží, případně změnou, či doplněním stanoviska příslušného správce vodního toku, který nově požaduje před vypuštěním zřídit retenční nádrž, či jiné podobné opatření, zejména z důvodů plynulého a kontrolovaného vypuštění dešťových vod do toku.

Podstatnou část diplomové práce tvoří porovnání požadavků zákona č. 244/1992 Sb. (podle kterého mají všechny plánované stavby D6 EIA vypracovanou) a aktualizovaného zákona č.100/2001 Sb.. Nové požadavky zákona č.100/2001 Sb. respektive jeho aktualizace zákona č. 39/2015 Sb. spočívají v nápravě nedostatečné transpozice Směrnice Rady 2011/92/EU, resp. Směrnice Rady 2014/52 /EU do legislativy ČR. Závaznost výstupů



procesu EIA je zajištěna vydáním závazného rozhodnutí s možností odvolání všech zúčastněných stran včetně veřejnosti. Platnost stanoviska je stanovena zákonem č.39/2015 Sb. 5 let. Jednotlivá ustanovení směrnice EIA jsou aplikována nejen na proces EIA, ale i na navazující řízení. V tomto případě se jedná především o lhůtu a způsob zveřejňování závěrů řízení. Nedostatečná účast veřejnosti v navazujících řízeních je zajištěna prodloužením lhůty zveřejnění oznámení o zahájení navazujícího řízení a nařízením veřejného ústního jednání (vždy v případě záměru posuzovaného procesem EIA) v termínu minimálně 30 dní od zveřejnění oznámení o zahájení navazujícího řízení. Tím je účastníkům řízení a veřejnosti zajištěn dostatek času k vyjádření k probíhajícímu navazujícímu řízení. Nově je umožněno soudně přezkoumat závěr zjišťovacího řízení v případě, kdy orgán ochrany přírody v závěru zjišťovacího řízení rozhodl o neposuzování podle zákona č.100/2001 Sb. a soudy budou muset o případných podaných žalobách rozhodnout do 90 dnů ode dne doručení žaloby soudu. Zákon č. 256/2016 Sb. v §9 z 5. srpna 2016 výslovně stanoví, že správní orgán vedoucí navazující řízení do svého rozhodnutí zahrne opatření vedoucí k prevenci, vyloučení, snížení případně kompenzaci nepříznivých vlivů.

Z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod z analýz provedených diplomovou prací vyplývá, že požadavky na dokumentace vypracované podle obou zákonů nejsou vzhledem k ochraně vod v zásadě odlišné. Oznamovatel se musel v minulosti vypořádat se všemi vlivy záměru na vodu stejně jako v současnosti. Doposud nebyla do naší legislativy implementována Směrnice č. 2000/60/ES (článek 5 odst. 2), tedy povinnost přikládat k dokumentaci EIA zhodnocení dopadů lidské činnosti na stav povrchových a podzemních vod. V květnu 2017 by měla být příslušná ustanovení implementována skrze novelu zákona č.100/2001 Sb.

O tom, že dálniční stavby mají velmi významný negativní vliv na krajinu, ovzduší, vodu a celou přírodu není pochyb. Nelze si ale představit moderní, rychle se rozvíjející společnost bez komfortní dopravní infrastruktury. Nezbyvá, než nalézat kompromisní řešení a v tom hraje hlavní úlohu zákon o posuzování vlivu stavby na životní prostředí. Na orgánu ochrany přírody je po výběru nejvhodnější varianty ve stanovisku stanovit podmínky k realizaci záměru, které negativní vlivy na ŽP dostatečně kompenzují. Stejně jak před nabytím účinnosti zákona č.100/2001 Sb. ve znění pozdějších aktualizací mohl orgán ochrany ŽP

před vydáním stanoviska požadovat doplnění dokumentace EIA především o potřebné a podrobnější studie vlivu záměru na všechny záměrem dotčené složky ŽP. Správci povodí a vodních toků ve svých stanoviscích podmiňují souhlas konkrétními podmínkami tak, aby nebyly narušeny hydrologické režimy vodních toků a podzemní vody. V případě prioritních dopravních záměrů teprve s účinností zákona č.256/2016 Sb. přichází povinnost správního orgánu vedoucí navazující řízení zahrnout do svého rozhodnutí opatření k prevenci, vyloučení snížení popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměrů na ŽP. Tím je definitivně zajištěno splnění podmínek vydaného stanoviska EIA.

## 9. Seznam použitých zdrojů

**ČSN 858-1 a 2:** Odlučovače ropných látek

**ČSN EN 1085 (75 01 60):** Česká technická norma – Čištění odpadních vod

**ČSN 75 61 01:** Stokové sítě a kanalizační přípojky

**ČSN 73 62 01:** Navrhování a provádění staveb

**ČSN EN 858-2:** Odlučovače lehkých kapalin

**ČSN 73 61 01:** Projektování silnic a dálnic

**ČSN 73 61 10:** MMR 2006, Projektování místních komunikací

**ČSN 75 90 10:** Vsakovací zařízení srážkových vod

**ČSN 75 65 51:** Odvádění a čištění odpadních vod s obsahem ropných látek

**DVOŘÁK L.** 2016 Sb. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí – komentář

**GEOTEC GS 2016:** D6, Lubenec – Nové Strašecí, Hydrogeologický monitoring

**KALANTARI Z.** 2014: Road structures under climate and land use change

**KRENKOVÁ A.** 2013: R6 Nové Strašecí – Bošov – technicko ekonomická studie

**LUDVÍK 2000:** Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí, Silnice 1/6 Karlovy Vary – Olšová Vrata

**LUDVÍK 2002:** Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí, Silnice 1/6, úsek křižovatka I/27 – Olšová Vrata

**MD 2009:** TP 76 Technické podmínky - Geotechnický průzkum pozemní komunikace

**MD 2014:** TP 83 Technické podmínky - Odvodnění pozemních komunikací

**MMR 2016:** Metodická pomůcka odboru stavebního úřadu Ministerstva pro místní rozvoj ČR

**MZE 2016:** Metodický pokyn sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství ČR

**MŽP 2000:** Stanovisko o hodnocení vlivů, č.j. NM700/1668/1961/OPVŽP/00 e.o.

**MŽP 2002:** Stanovisko o hodnocení vlivů, č.j. NM700/1577/2578/OPVŽP/02 e.o.

**Nařízení vlády č.401/2015 Sb.** o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech

**Nařízení vlády č. 283/2016 Sb.** O stanovení prioritních dopravních záměrů

**PRAGOPROJEKT a.s. 2015:** R6 Bošov – Karlovy Vary revize šířkového uspořádání

**Směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/60/ES** - Směrnice o vodách

**Směrnice Evropského parlamentu a rady 2011/92/EU** - Směrnice o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí

**Směrnice Evropského parlamentu a rady 2014/52/EU** ze dne 16.dubna 2014, kterou se mění Směrnice Evropského parlamentu a rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí

**TEIA 1997:** Silnice I/6 Karlovy Vary – Olšová Vrata, Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle zákona č.244/1992 Sb. ,18 s.

**TKP-D 5:** Odvodnění pozemních komunikací

**TNV 75 90 11:** Hospodaření se srážkovými vodami

**Vyhláška 104/1997 Sb.** kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

**Vyhláška č. 428/2001 Sb.** kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích

**Vyhláška 432/2001 Sb.** o dokladech žádosti o rozhodnutí nebo vyjádření a o náležitostech povolení, souhlasů a vyjádření vodoprávního souhlasu

**Zákon č. 13/2015 Sb.** O pozemních komunikacích

**Zákon č. 39/2015 Sb.** kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb.

**Zákon č. 100/2001 Sb.** Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí

**Zákon č. 244/1992 Sb.** Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí

**Zákon č. 254/2001 Sb.** Zákon o vodách a změně některých zákonů

**Zákon č. 256/2016 Sb.** Zákon, kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb.

**Zákon č. 274/2001 Sb.** Zákon o vodovodech a kanalizacích

