


Doplňující údaje:

0	08/2007	1.vydání	RNDr.Bc.Bosák v.r.	RNDr Grúz v.r.	RNDr Bosák v.r.	PhDr Bosáková v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel:				Souprava:		
KRAJSKÝ ÚŘAD PLZEŇSKÉHO KRAJE Škroupova 18, 306 13 Plzeň						
Zhotovitel:						
<i>ECOLOGICAL CONSULTING a.s.</i> Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc tel: 585 203 166, fax: 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz						
Projekt: „Silnice I/27 v úseku Třemošná-hranice kraje“				Číslo projektu:	002/7048	
				VP (HIP):	RNDr Grúz	
				Stupeň:		
KÚ:	OÚ, MÚ:	Datum:	08/2007			
Obsah: POSUDEK EIA zpracovaný dle přílohy č.5 zákona č. 100/2001 Sb.				Archiv:		
				Formát:		
				Měřítko:		
				Část:	Příloha:	
				-	-	

Objednatel: Obchodní firma: PLZEŇSKÝ KRAJ
adresa: Škroupova 18, 306 13 Plzeň
IČ: 708 903 66
DIČ: CZ 70890366

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.,
RNDr. Bc. Jaroslav Bosák
číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97 resp.
630/3373/04- NATURA 2000)
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222
e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Srpen 2007

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák

Prvotní dokumentace je uložena v archivu objednatele.

Rozdělovník:

1.- 18. výtisk, 2. digitální verze: PLZEŇSKÝ KRAJ
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

0. výtisk: 0 digitální verze: Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48,
779 00 Olomouc

Řešitelský kolektiv:

RNDr. Bc. Jaroslav BOSÁK – vedoucí autorského kolektivu

oprávněná osoba k posuzování vlivů na životní prostředí
(osvědčení Ministerstva životního prostředí č.j. 14563/1610/OPVŽP/97 ze dne 28.4.1998)

autorizovaná osoba k provádění posouzení podle §45i zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění
(rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j.630/3373/04 ze dne 8.3.2005)

autorizovaná osoba ke zpracování biologických hodnocení dle §67 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění
(rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č.j. OEKL/1441/05 ze dne 17.5.2005)

odborně způsobilá osoba k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 127/1994 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (číslo zápisu v seznamu odborně způsobilých osob 440/2007-OPV)

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

RNDr Jiří Grúz – technické složky životního prostředí

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Ing. Jaromír CÁPAL – problematika hluku

Ecological Consulting a.s., Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 585 203 166

Obsah

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	9
I.1. NÁZEV ZÁMĚRU.....	9
I.2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU.....	9
I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU.....	10
I.4. OBCHODNÍ FIRMA OZNAMOVATELE.....	11
I.5. IČ OZNAMOVATELE.....	11
I.6. SÍDLO OZNAMOVATELE.....	11
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE.....	11
II.1. ÚPLNOST DOKUMENTACE.....	11
II.2. SPRÁVNOST ÚDAJŮ UVEDENÝCH V DOKUMENTACI VČETNĚ POUŽITÝCH METOD HODNOCENÍ.....	18
II.3. POŘADÍ VARIANT Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	30
II.4. HODNOCENÍ VÝZNAMNÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNI HRANICE.....	35
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	36
III.1. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ.....	36
III.2. VLIVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	37
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	42
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI.....	44
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	48
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	51
VIII. PŘÍLOHY.....	72

Úvod

Předkládaný Posudek byl vypracován v souladu se zákonem č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Důvodem pro vypracování tohoto posudku je skutečnost, že záměr „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ představuje zčásti novostavbu a zčásti rekonstrukci stávající komunikace I/27 v úseku křižovatka Třemošná – hranice Plzeňského kraje. V celé trase je přeložka navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy kategorie S 11,5. V některých úsecích bude postavena silnice v nové trase, v některých úsecích bude rekonstruována stávající silnice.

Celková délka trasy řešené části silnice I/27 činí podle zvolené varianty cca 32 km.

Silnice I/27 umožňuje spojení města Plzeň s průmyslovou severní částí republiky (prochází městy Žatec, Most, Litvínov a zprostředkovaně umožňuje spojení s městy Kadaň, Louny, Chomutov, Teplice, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín). Dále silnice I/27 kříží významné dopravní tahy z Prahy do SRN (silnici I/6 Praha – Karlovy Vary – Františkovy Lázně – Schirnding, silnici I/7 Praha – Chomutov – Hora Sv. Šebestiána - Reitzenhain a silnici I/8 Praha – Teplice – Cínovec – Altenberg).

Začátek posuzovaného úseku (km 0,0) je na severním okraji obce Třemošná, konec úseku je na hranici Středočeského a Plzeňského kraje mezi obcemi Žďár (Středočeský kraj) a Vysoká Libyně (Plzeňský kraj).

Podle uvedeného naplňuje jmenovaný záměr kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze I., kategorii II, bodu 9.1 „*Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*“.

Dle této přílohy bylo k danému záměru provedeno zjišťovací řízení ve smyslu ustanovení §7 citovaného pávního předpisu. Příslušným orgánem státní správy je v tomto konkrétním případě Krajský úřad Plzeňského kraje. Tento vydal na základě předloženého oznámení (zpracovaného dle přílohy 3 zák.č. 100/2001 Sb.) dle téhož ustanovení citovaného zákona dne 6.1.2005 závěr zjišťovacího řízení, který obsahoval podmínku dalšího posuzování zmíněného záměru. Současně zde bylo uvedeno, že je k předloženému záměru nutno zpracovat dokumentaci ve smyslu ustanovení §8 posledně citovaného zákona a byly uvedeny požadavky na její obsah.

Dokumentace byla pro daný záměr zpracována v říjnu 2006. Zpracována byla autorizovanou osobou ve smyslu ustanovení §19 citované právní normy, RNDr Vojtěchem Vyhnálkem CSc.

K uvedené dokumentaci došlo celkem 12 vyjádření správních orgánů, samosprávných celků a veřejnosti.

Posouzení vlivů daného záměru tak bude provedeno v průběhu celého procesu „EIA“, tj. včetně nutnosti zpracování předkládaného posudku. Na závěr celého procesu vydá potom uvedený příslušný úřad stanovisko ve smyslu ustanovení §10 citovaného právního předpisu, které je neopomenutelným odborným podkladem pro navazující správní řízení, tj. vydání rozhodnutí, případně opatření podle zvláštních právních předpisů. Platnost takto vydaného stanoviska je dva roky od jeho vydání a může být na žádost oznamovatele prodloužena.

Předkládaný posudek odpovídá svým členěním příloze č.5 zákona č.100/2001 Sb. Rozsah zpracování jednotlivých kapitol je dán významem, který pro tu kterou posuzovanou složku životního prostředí stavba má.

V průběhu let 2004- 2006 byla pro danou přeložku zpracována celá řada variant, které jsou v hodnocené dokumentaci popsány. V jižní části komunikace (km 0,0 až 14,0) tak byly navrženy celkem tři varianty (červená, hnědá, fialová) vedení této komunikace, přičemž jejich trasa se nijak podstatně neliší.

V severní části přeložky (km 14,0 až cca 32,0) byly navrženy celkem čtyři varianty (červená, fialová,zelená, modrá) vedení této komunikace. Jejich průběh se liší zásadním způsobem v oblasti města Kralovic, kde byl navržen jak jejich východní (varianta modrá, fialová, červená) tak západní (varianta zelená) obchvat.

V rámci zelené varianty (západní obchvat Kralovic) jsou posuzovány dva přivaděče na stávající silnici I/27, severní a jižní, které vyřeší napojení města Kralovice na novou trasu silnice I/27 v případě, že bude realizována zelená varianta.

Co se týče chronologie vzniku popsaných variant, situace se vyvíjele následovně:

V červenci 2004 bylo zpracováno oznámení záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná - hranice kraje“ (zpracovatel EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice). V oznámení záměru byla vyhodnocena jediná varianta trasy silnice I/27 převzatá z územního plánu VÚC Plzeňská aglomerace, který byl schválen v roce 2004. Město Kralovice obchází tato trasa východně. Tato trasa je v hodnocené dokumentaci označena jako „fialová“.

Posléze byla (11/2004) zpracována studie technického řešení „Silnice I/27 v úseku Třemošná – hranice Plzeňského kraje“, zpracovatel Ing. Karel Nedvěd, D PROJEKT PLZEŇ. V této studii byla mimo zmíněnou „fialovou“ variantu, označenou zde jako „trasa VÚC“ navržena ještě varianta, označená zde jako „trasa A“, zahrnující rovněž východní obchvat Kralovic. Tato trasa je v hodnocené dokumentaci označena jako „červená“.

V červenci 2005 byla zpracována studie technického řešení pro variantu západního obchvatu Kralovic „*Silnice I/27 v úseku Třemošná – hranice Plzeňského kraje, varianta v úseku Hadačka – Vysoká Libyně*“, zpracovatel Ing. Karel Nedvěd, D PROJEKT PLZEŇ. Varianta západního obchvatu Kralovic je nazvána jako *Trasa A – varianta*. Součástí západního obchvatu Kralovic jsou dvě varianty přivaděče – severní a jižní. Tato trasa je v hodnocené dokumentaci označena jako „*zelená*“.

Nedlouho nato (11/2005) byla navržena úprava vedení v jižní části silnice I/27 a to v oblasti Kaznějova (vedení blíže k městu). Jednalo se o studii technického řešení „*Silnice I/27 v úseku Třemošná – hranice Plzeňského kraje, varianta v úseku přeložky Kaznějov*“, Ing. Karel Nedvěd, D PROJEKT PLZEŇ. Varianta je v uvedeném materiálu nazvána jako *Trasa A – varianta Kaznějov*. Tato trasa je v hodnocené dokumentaci označena jako „*hnědá*“.

V únoru 2006 byla zpracována studie technického řešení pro variantu východního obchvatu Kralovic dle územního plánu města Kralovice „*Silnice I/27 v úseku Třemošná – hranice Plzeňského kraje, varianta východního obchvatu v úseku přeložka Plasy – Hadačka - Kralovice*“, Ing. Karel Nedvěd, D PROJEKT PLZEŇ. Varianta je v uvedeném materiálu nazvána jako *Trasa F*. Tato trasa je v hodnocené dokumentaci označena jako „*modrá*“.

V posuzované dokumentaci EIA jsou přitom uvedeny a vyhodnoceny všechny výše uvedené varianty navržené v jednotlivých technických studiích.

Jako přílohy dokumentace je v textové části uvedeno celkem devět příloh a to:

Příloha č. 1

Mapa širších vztahů, 1 : 500 000

Příloha č. 2

Základní mapa, 1 : 65 000

Příloha č. 3

Vodohospodářská mapa, 1:65 000

Příloha č. 4

Fotodokumentace

Příloha č. 5

Vyhodnocení lesních porostů

Příloha č. 6

Kulturní památky a archeologické lokality

Příloha č. 7

Zjišťovací řízení

Příloha č. 8

Charakteristiky povrchových vod

Příloha č. 9

Doklady

Vlastní dokumentace EIA byla zpracovaná dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

Tato textová část dokumentace je netypicky označena jako část „A“. Odborné studie, které sloužily jako podklad pro zpracování dokumentace EIA, jsou uvedeny jako samostatné části C. - F., studie menšího rozsahu jsou obsaženy v části B. *Přílohy*. Grafické vyjádření skutečností prezentovaných v textové části a v odborných studiích obsahuje část G. *Mapové listy*. Přehledně lze tedy situaci popsat následovně:

- Část A- Textová část (tj. vlastní dokumentace).
- Část B- Přílohy. Jedná se o výše uvedené přílohy, citované v závěru textové části (tj. v části „A“)
- Část C- Rozptylová studie „Vyhodnocení vlivu provozu silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje na kvalitu ovzduší“. Píša V., 10/2006
- Část D- Akustická studie „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice Plzeňského kraje“. Mužík R., 10/2006
- Část E- Hydrogeologický posudek „Silnice I/27-v úseku Třemošná- hranice Středočeského kraje“. Homolka M., 10/2006
- Část F- Biologický průzkum „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice Plzeňského kraje“. Vyhnálek V., nedatováno

➤ Část G- Mapové listy

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

I.1. Název záměru

Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje

I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem posuzovaného záměru je zčásti novostavba a zčásti rekonstrukce stávající komunikace I/27 v úseku křižovatka Třemošná – hranice Plzeňského kraje. V celé trase je přeložka navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy kategorie S 11,5. Vedení silnice je navrženo celkem v pěti variantách.

Všechny posuzované varianty silnice I/27 jsou v souladu s kategorizací silniční a dálniční sítě do roku 2030 navrženy v celém úseku v kategorii S 11,5/70. Jedná se tedy o dvoupruhovou silnici I. třídy, jejíž základní šířka je 11,5 m a návrhová rychlost činí 70 km/hod. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vodícího proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m, a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Celková délka trasy řešené části silnice I/27 činí podle zvolené varianty 27,9 až 32,4 km. V některých úsecích bude postavena silnice v nové trase, v některých úsecích bude rekonstruována stávající silnice.

Silnice I/27 umožňuje spojení města Plzeň s průmyslovou severní částí republiky (prochází městy Žatec, Most, Litvínov a zprostředkovaně umožňuje spojení s městy Kadaň, Louny, Chomutov, Teplice, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín). Dále silnice I/27 kříží významné dopravní tahy z Prahy do SRN (silnici I/6 Praha – Karlovy Vary – Františkovy Lázně – Schirnding, silnici I/7 Praha – Chomutov – Hora Sv. Šebestiána - Reitzenhain a silnici I/8 Praha – Teplice – Cínovec – Altenberg).

Začátek posuzovaného úseku (km 0,0) je na severním okraji obce Třemošná, konec úseku je na hranici Středočeského a Plzeňského kraje mezi obcemi Žďár (Středočeský kraj) a Vysoká Libyně (Plzeňský kraj).

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Údaje o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na silnici I/27 vychází z celostátního sčítání dopravy

v roce 2005 a stanovených výhledových koeficientů. Zjištěné hodnoty dopravních intenzit v příslušných úsecích jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1- Přehled dopravních intenzit na silnici I/27

úsek	popis	Počty vozidel za 24 hodin					
		Rok 2005			Rok 2020		
		Náklad- ní	Osobní	Moto	Náklad- ní	Osobní	Moto
3-0580	Třemošná - Kaznějov	2861	5554	37	3040	7170	37
3-0570	Kaznějov – Plasy	1927	4916	25	2050	6340	25
3-0560	Plasy – Kralovice	1738	4174	30	1850	5390	30
3-0550	Kralovice – Žďár	1246	2650	24	1330	3430	24

Dokladovou část záměru (část „B“, příloha 9) představuje m.j. vyjádření příslušného stavebního úřadu z hlediska územně plánovací dokumentace (soulad s územním plánem).

Dalším, zde uvedeným dokladem je sdělení orgánu ochrany přírody (Krajský úřad Plzeňského kraje) o vyloučení významného vlivu záměru na území soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti).

I.3. Umístění záměru

Kraj: Plzeňský

Obec: Třemošná, Hromnice, Horní Bříza, Kaznějov, Rybnice, Plasy, Kralovice, Výrov, Vysoká Libyně, Sedlec, Bílov

Katastrální území: Třemošná, Hromnice, Horní Bříza, Kaznějov, Rybnice u Kaznějova, Plasy, Nebřeziny, Babina, Kralovice u Rakovníka, Trojany u Mladotic, Hradecko, Výrov u Kralovic, Vysoká Libyně, Sedlec u Kralovic, Bílov v Čechách

I.4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I.5. IČ oznamovatele

659 933 90

I.6. Sídlo oznamovatele

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4. Pracoviště Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Ing. Vladimír Vorel,
ředitel výstavby ŘSD ČR

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

II.1. Úplnost dokumentace

Záměr, popsáný v hodnocené dokumentaci představuje výstavbu komunikace I/27, vedoucí severním směrem od Plzně k severní hranici Plzeňského kraje. Konkrétně tato stavba začíná v úseku křižovatky Třemošná a končí v km 27,9 až 32,4 (podle zvolené varianty) na hranici Plzeňského a Středočeského kraje.

Jedná se zčásti o novostavbu a zčásti o rekonstrukci silnice stávající. V celé trase je přeložka navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy kategorie S 11,5. Vedení silnice je navrženo celkem v pěti variantách.

Všechny posuzované varianty silnice I/27 jsou v souladu s kategorizací silniční a dálniční sítě do roku 2030 navrženy v celém úseku v kategorii S 11,5/70. Jedná se tedy o silnici I. třídy, jejíž základní šířka je 11,5 m a návrhová rychlost činí 70 km/hod. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vodícího proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m, a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Celková délka trasy řešené části silnice I/27 činí podle zvolené varianty 27,9 až 32,4 km. V některých úsecích bude postavena silnice v nové trase, v některých úsecích bude rekonstruována stávající silnice.

Silnice I/27 umožňuje spojení města Plzeň s průmyslovou severní částí republiky (prochází městy Žatec, Most, Litvínov a zprostředkovaně umožňuje spojení s městy Kadaň, Louny, Chomutov, Teplice, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín). Dále silnice I/27 kříží významné dopravní tahy z Prahy do SRN (silnici I/6 Praha – Karlovy Vary – Františkovy Lázně – Schirnding, silnici I/7 Praha – Chomutov – Hora Sv. Šebestiána - Reitzenhain a silnici I/8 Praha – Teplice – Cínovec – Altenberg).

Začátek posuzovaného úseku (km 0,0) je na severním okraji obce Třemošná, konec úseku je na hranici Středočeského a Plzeňského kraje mezi obcemi Žďár (Středočeský kraj) a Vysoká Libyně (Plzeňský kraj).

Záměr lze rozdělit na část jižní (km 0,0- 14,0), se třemi variantami vedení komunikace (červená, fialová, hnědá) a na část severní (km 14,0- hranice kraje) s celkem čtyřmi navrženými variantami (červená, fialová, modrá, zelená). V této severní části jsou jako součást zelené varianty hodnoceny rovněž severní a jižní přívaděč Kralovic.

Červená varianta začíná podle údajů posuzované dokumentace na stávající silnici I/27, kterou cca v délce 1300 metrů kopíruje. Na tento přímý úsek navazuje levostranný kruhový oblouk, kterým trasa přechází na jihozápadní okraj obce Kaznějov. V km 5,107 se od červené varianty odklání hnědá varianta (viz níže). Se stávající silnicí I/27 se červená varianta mimoúrovňově kříží v km 11,375. V dalším průběhu lesem trasa prochází v souběhu se stávající silnicí I/27 až do prostoru navržené křižovatky napojující Plasy. Trasa dále pokračuje mostním objektem přes údolí řeky Střely až k mimoúrovňovému křížení se silnicí III/23111 u obce Nebřeziny (km 14,0).

V severní části hodnoceného záměru je v prostoru osady Sokolka u této varianty cca v km 16,87 navržena styková křižovatka pro napojení města Plasy ze severu. V prostoru Sv. Jana se trasa mimoúrovňově kříží se stávající trasou I/27, s trasou Sv. Jan - Sechutický dvůr a se stávající III/20137.

V dalším průběhu tvoří tato varianta východní obchvat Kralovic, s mimoúrovňovým křížením se stávající silnicí I/27 a navrženou křižovatkou pro jižní připojení Kralovic v km 22,350. Dále trasa pokračuje k mimoúrovňovému křížení se stávající silnicí III/20135 ve směru na Lednici v km 23,538 a vykřížení se stávající silnicí II/201 ve směru na Chříč v km 23,950. V km 25,576 tras mimoúrovňově podchází železniční trať Kralovice – Rakovník a v km 25,856 silnici III/2292 ve směru Hrádecko. Pro napojení silnicie II/229 ve směru na Kožlany a Rakovník resp. pro připojení Kralovic z východu je navržena úrovňová průsečná křižovatka v km 24,760.

V km 28,150 je navržena průsečná křižovatka se silnicí III/2291 pro napojení na stávající silnici I/27, respektive severní části Kralovic a obce Hrádecko. V prostoru Vysoké Libyně jsou pro napojení obce, lokality u Hrádeckého potoka a Rybníku u Hráze navržena tři mimoúrovňová křižení. Severně od obce Vysoká Libyně cca v km 31,050 je navržena styková křižovatka pro propojení stávající trasy I/27 a napojení Vysoké Libyně. Celková délka trasy činí 32,100 km.

Hnědá varianta má shodné směrové řešení s variantou červenou až do km 5,107. Od tohoto kilometru až do kilometru 9,538 dle červené varianty, respektive kilometru 9,311 dle hnědé varianty, je hnědá varianta navržena v původním prostoru s odlišným směrovým vedením, a to blíže Kaznějovu. Od tohoto staničení až do konce úprav je pak opět trasa shodná s variantou červenou.

V uvedeném úseku se trasa přibližuje k železniční trati na vzdálenost cca 400 metrů. V dalším průběhu v prostoru přemostění údolí, resp. bezprostředně za tímto přemostěním trasa kopíruje zhruba původní přeložku. Hnědá varianta je tak v daném úseku ve srovnání s červenou variantou kratší o 228 metrů

Fialová varianta odpovídá návrhu dle ÚP VÚC Pzeňské aglomerace. Až do km 3,777 kopíruje tato varianta stávající silnici I/27. Se stávající silnicí I/27 se fialová varianta mimoúrovňově kříží v km 11,646. Dále prochází tato trasa ve stávající stopě I/27 až do prostoru navržené stykové křižovatky napojující Plasy. Trasa dále pokračuje mostním objektem přes údolí řeky Střely až k mimoúrovňovému křížení se silnicí III/23111 u obce Nebřeziny (km 14,0).

V severní části záměru dochází dále k mimoúrovňovému křížení se silnicí III/23010. V km 17,10 je navržena styková křižovatka pro napojení města Plasy ze severu a v km 19,145 křižovatka pro napojení na stávající silnici I/27 a obce Hadačka. Od km 21,2 do km 22,44 jde tato varianta ve stávající stopě I/27. U obchvatu Kralovic dochází k mimoúrovňovému vykřížení se stávající silnicí III/20135 ve směru na Lednici v km 23,3 a vykřížení se stávající silnicí II/201 ve směru na Chříč v km 23,72. V km 24,59 je navržena úrovňová průsečná křižovatka se silnicí II/229. V km 25,41 trasa mimoúrovňově podchází železniční trať Kralovice – Rakovník a v km 25,71 silnici III/2292 ve směru Hrádecko. V km 26,66 je navržena styková křižovatka pro napojení Kralovic od severu. V navazujícím úseku vede fialová varianta v koridoru stávající silnice I/27. V km 29,7 a dále 30,95 je navržena styková křižovatka napojující Vysokou Libyni. Celková délka trasy činí 32,41 km.

Modrá varianta je v km 14,0 – 17,455 (dle staničení červené varianty) směrově i výškově totožná s variantou červenou, v dalším průběhu až do km 24,365 (24,335 dle staničení červené varianty) prochází modrá varianta v nové stopě. Od tohoto staničení až do konce úprav je pak opět trasa shodná s červenou variantou.

Modrá varianta je oproti červené variantě o cca 20 metrů kratší.

Zelená varianta je v km 14,0 – 18,77 (dle staničení červené varianty) směrově i výškově totožná s variantou červenou, v dalším průběhu až do staničení km 27,9 (32,10 dle staničení červené varianty) prochází zelená varianta v nové stopě, jako západní obchvat Kralovic. Kříží zde železniční trať a silnici II/201 Mariánský Týnec – Mladotice. Dále vede trasa západně od obce Vysoká Libyně, a následuje souběh se stávající silnicí I/27 v lesním komplexu severně od této obce. Poslední úsek je totožný s červenou variantou. Celková délka trasy činí 27,9 km tj je o 4,2 km kratší než varianta červená.

V případě realizace této (zelené) varianty bude město Kralovice napojeno na novou komunikaci přivaděčem. Navrženy jsou dvě varianty přivaděčů, a to severní a jižní. **Severní přivaděč** vychází z průsečné křižovatky zelené varianty a silnice II/201, pokračuje severovýchodním směrem a dále je navržen sjezd na původní silnici II/201 a na Mariánský Týnec. V další části dochází k napojení přivaděče na stávající silnici I/27. Celková délka severního obchvatu je cca 3,0 km.

Jižní přivaděč rovněž vychází z průsečné křižovatky zelené varianty a silnice II/201, pokračuje ovšem jihovýchodním směrem, překonává železniční trať a levostranným obloukem se na jihozápadním okraji Kralovic napojuje na stávající silnici I/27. Celková délka jižního obchvatu je cca 2,5 km.

Dokumentace uvedeného záměru s názvem „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ byla zpracovaná autorizovanou osobou, kterou je RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. Zpracována byla v říjnu 2006.

Celý hodnocený materiál je poněkud netypicky členěn do sedmi částí, označených „A“ až „G“. Vlastní dokumentaci přitom tvoří textová část „A“. V ní je uvedeno celkem devět příloh, které jsou ale zařazeny do druhé části, označené „B“. Do této části jsou rovněž poměrně chaoticky řazeny některé studie menšího rozsahu (Vyhodnocení lesních porostů, Kulturní památky a archeologické lokality a jiné).

Další odborné studie, které sloužily jako podklad pro zpracování dokumentace EIA a tvoří tedy rovněž jakési přílohy dokumentace jsou ale uvedeny jako samostatné části „C“ – „F“.

Grafické vyjádření skutečností prezentovaných v textové části a v odborných studiích obsahuje část „G“ -Mapové listy.

Hodnocená dokumentace zahrnuje na jedné straně popis záměru a na straně druhé hodnocení jeho předpokládaných vlivů na okolní prostředí.

Úplnost dokumentace je hodnocena z hlediska souladu s přílohou č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a ve znění pozdějších předpisů a ve vztahu k charakteru záměru a potřebným přílohám.

Na základě předloženého lze konstatovat, že autor dokumentace věcným, a až na malé výjimky a nepřesnosti, obsahově správným způsobem popsal a vyhodnotil hlavní

problémy související s výstavbou a následným provozem posuzovaného záměru. Hodnoceny jsou jak předpokládané vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, tak na veřejné zdraví.

Mimo možných negativních vlivů realizace záměru na obyvatelstvo je v předložené dokumentaci věnována zvláštní pozornost impaktům na životní prostředí. Popsány jsou zejména následující možné negativní vlivy na tyto složky životního prostředí:

- Ovzduší a klima
- Hlukové poměry
- Povrchové a podzemní vody
- Půdní fond (ZPF, PUPFL)
- Horninové prostředí a přírodní zdroje
- Fauna, flóra a ekosystémy
- Krajina
- Hmotný majetek a kulturní památky

V dalších oddílech dokumentace jsou posouzeny ostatní relevantní vlivy záměru, jako surovinové a energetické zdroje, odpady, vibrace, vliv na krajinný ráz aj.

Zmíněno je i hlukové zatížení v období výstavby záměru.

Opomenuto není ani hodnocení na zvláště chráněná území (zák.č. 114/1992 Sb.), včetně území soustavy NATURA 2000. V daném případě se jedná o tři maloplošná ZCHÚ a jednu EVL (Kaňon Střely). Jmenovaná území jsou od trasy I/27 relativně (většinou kilometry) vzdáleny.

Odpovídající pozornost byla věnována rovněž vlivům na existující systémy ÚSES a VKP v okolí navrhovaného záměru.

Silnice I/27 prochází významnými krajinnými prvky ze zákona, a to lesními porosty a nivami toků. Přesný počet střetů je těžké vyčíslit, neboť VKP spolu sousedí a prolínají se (např. potoky v lese). Hodnocená dokumentace uvádí celkem 17 VKP „*ex lege*“ s tím, že v trase komunikace se nenachází žádný „registrovaný“ významný krajinný prvek.

Z prvků ÚSES se záměru dotýká pouze jediný nadregionální prvek a to NRBK- řeka Střela. Ochranné pásmo tohoto biokoridoru zasahuje do záměru komunikace v km 12,0 až 17,0.

Ke střetům dochází nicméně s celou řadou lokálních prvků systému ekologické stability. Hodnocená dokumentace zde uvádí celkem 42 střetů s LBK, resp. LBC a současně uvádí technický způsob řešení střetu.

V potaz byla v posuzované dokumentaci vzata současná imisní situace ovzduší, resp. odhad této situace v roce 2010 a 2020.

Ze zpracované rozptylové studie (část „C“ materiálu) pro rok 2010 vyplývá, že v okolí stávající komunikace se budou průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého pohybovat nejvýše na úrovni 50 % imisního limitu a maximální hodinové koncentrace NO₂ také na úrovni 50 % imisního limitu (pouze v Kaznějově byly vlivem stacionárního zdroje lokálně vypočteny nadlimitní koncentrace). Průměrné roční koncentrace benzenu byly vypočteny na úrovni 16 % imisního limitu a průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀ pak lokálně překročí 50 % imisního limitu.

Celkově je v hodnoceném materiálu konstatováno, že provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže ve všech větších a ve většině malých sídlech. Naproti tomu se v zájmovém území objeví nové imisní zatížení, které se však téměř výhradně projeví v oblastech bez obytné zástavby. Pouze ve velmi malé míře se nárůst hodnot projeví v okrajových částech některých malých sídel.

Popsán je i stav v ochraně ZPF a kvality vod, vlivy na horninového prostředí a přírodní zdroje, na existující faunu, flóru a ekosystémy v lokalitě a další faktory.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly hodnoceny vlivy na obyvatelstvo v okolí záměru, včetně sociálně ekonomických vlivů.

Z důvodů kvantifikace některých zásadních jevů byly jako „přílohy“ dokumentace zpracovány některé samostatné části materiálu, zejména samostatná rozptylová studie, akustická studie hydrogeologický posudek a biologický průzkum.

Předložená dokumentace, zpracovaná podle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb. o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí byla zpracovatelem posudku podrobně prostudována a porovnána s uvedenou přílohou posledně citovaného zákona, kde jsou stanoveny náležitosti dokumentace o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

Drobné nepřesnosti, které se v dokumentaci sporadicky objevují, budou ještě dále upřesněny. Již na tomto místě lze nicméně konstatovat:

- a) Dokumentace, tak jak byla s náležitostmi dle přílohy č. 4 hodnotiteli předložena, je v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Je zpracována přehledně, pořadí jednotlivých kapitol je v podstatě dodrženo v souladu s přílohou č. 4 výše citovaného zákona. Věcná náplň jednotlivých kapitol je v souladu se zákonnými požadavky.
- b) Co se týče rozsahu předložené dokumentace, tento odpovídá všeobecným požadavkům na uvedený typ hodnotících materiálů, týkajících se rekonstrukcí, modernizací či novostaveb objektů. Dostatečná pozornost je věnována vazbě na

održování stávající legislativy (*de lege lata*) pro jednotlivé složky životního prostředí.

- c) Vlastní zpracování dokumentace vykazuje dobrou úroveň a z předložené dokumentace je patrné, že její zpracovatel je podrobně seznámen s požadavky i vzniklými problémy týkajícími se silničních staveb, včetně dalších navazujících objektů. Drobné nepřesnosti, objevující se v hodnocené dokumentaci, nemají zásadní vliv na její celkově dobrou kvalitu. Z těchto nepřesností lze uvést zejména:
- Na újmu přehlednosti je neuvedení některých částí či podkapitol (A.1. až A.4., B.I.1. až B.I.9., část H apod.), požadovaných přílohou č.4 zákona č. 100/2001 Sb., v obsahu dokumentace
 - Některé kapitoly v dokumentaci mají odlišný název od požadavku zákona, jsou jinak číslovány, jsou vsunuty navíc či naopak úplně chybí (B.III.4., B.III.5., D.I.7., D.I.8., D.I.9., D.I.10., část G apod.).
 - Jako nedostatek lze rovněž vidět, že jednotlivé části předkládaného materiálu (část „B“ až „G“) nejsou jasně specifikovány jako součást vlastní dokumentace, resp. jako její přílohy, což zhoršuje přehlednost materiálu, nehledě na to, že některé studie a přehledy jsou naopak mezi devět, v dokumentaci citovaných příloh řazeny
 - Mapy akustické situace se týkají dílčích úseků stavby a nedávají kompletní a přehledný obraz o celkové hlukové situaci v řešené části silnice I/27 v úseku Třemošná-hranice kraje, resp. o dodržení limitů hlukové zátěže, předepsaných nař.vl.č. 148/2006 Sb.
 - Jako nesystematické lze spatřovat, že v dokumentaci uváděné tabulky nejsou číslovány a tím je znemožněna jejich jednoznačná citace v dalším textu. Problematická je rovněž i citace dalších podkladů, uváděných v textu dokumentace, jelikož přehled použité literatury není v závěru dokumentace (jak bývá obvyklé) uveden
 - Některé části dokumentace jsou vzhledem k rozsahu záměru až neúměrně stručné (např. B.1.9.-Výčet navazujících rozhodnutí)

Celkově je možné konstatovat, že přiměřená pozornost byla v dokumentaci věnována jak popisu technického a technologického řešení (zde jsem postrádal pro větší názornost zpracování části POV do dokumentace, aby byly zřejmé budoucí lokality zařízení stavenišť a použité přístupové komunikace), tak hodnocení vlivů tohoto provozu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Vlastní hodnotící části, týkající se zejména údajů o vstupech a výstupech a popisu pravděpodobně ovlivněného životního prostředí a veřejného zdraví jsou zpracovány přehledně a na dobré odborné úrovni. Nehledě na výše uvedené drobné nedostatky lze závěrem uvést:

Posuzovaná dokumentace z hlediska kompletnosti a potřebného obsahu a rozsahu odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. Předložená dokumentace v podstatě odpovídá příloze č. 4 citované právní normy a splňuje tak požadavky na její obsah. V dokumentaci nechybí žádné zásadní části hodnocení a je ji tedy možno považovat za úplnou.

II.2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

Při zpracování hodnocené dokumentace vlivů na životní prostředí byly použity na jedné straně podklady technického charakteru (publikace v časopisech, souhrnná pojednání, učebnice) a na druhé straně normativní právní akty platné pro ČR a členské státy EU.

Výchozí předpoklady pro toto hodnocení tak byly získány zejména:

- ze zpracované přípravné dokumentace záměru
- z relevantních územních plánů obcí, případně VÚC
- studiem dostupné literatury
- jednáním s investorem
- jednáním s dotčenými orgány státní správy a dalšími právními subjekty
- použitím výpočtového programu hlukové zátěže HLUK+ ver. 7.16 Profi.,
- využitím modelu ATEM pro výpočet krátkodobých a průměrných ročních koncentrací látek znečišťujících ovzduší
- z dostupných informací na webových stránkách

Na základě předchozí přípravy přeložky silnice I/27 v posuzovaném úseku, ze vstupní analýzy problému (tzv. fáze scopingu) a ze zjišťovacího řízení současně vyplynuly nejvýznamnější očekávané střety silnice I/27 s prvky životního prostředí. Jsou jimi

- průchod přeložky v blízkosti sídel, ovlivnění obyvatel hlukem a emisemi do ovzduší z dopravy na přeložce, možné ovlivnění obyvatel
- křížení biokoridorů a možných migračních tras zvířete, možné ovlivnění funkčnosti prvků ÚSES a migračních tras,

- ovlivnění cenných biotopů s výskytem zvláště chráněných druhů dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, případně pozoruhodných nebo krajově vzácných druhů a cenných společenstev,
- ovlivnění krajinného rázu,
- ovlivnění vydatnosti či kvality zdrojů podzemní vody,
- ovlivnění povrchových vod (většinou málo vodných toků).

Těmto problémům je v předkládané dokumentaci EIA věnována maximální pozornost. Ovšem i ostatní vlivy na životní prostředí, kterým úvodní scoping přisoudil nižší význam, jsou v dokumentaci EIA vyhodnoceny standardním postupem dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb.

Určité nedostatky v metodice hodnocení sebou vždy nese modelové zpracování (např. u rozptylové studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchyly od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě.

Autorem dokumentace tak byly za tím účelem využity i náročnější výpočtové programy. Vstupní údaje, získané zpracovatelem dokumentace z literatury, výše citované zadávací a technické dokumentace, map a vlastním měřením/pozorováním, byly běžným způsobem zpracovány a porovnány s údaji a ukazateli z platných legislativních a správních předpisů.

Použité metody hodnocení lze charakterizovat jako standardní a z nich vyplývající správnost údajů jako vyhovující dané problematice. Další zpřesňování hodnot některých veličin nebylo možné provést z hlediska nedostatků statistických údajů, nebo nebylo účelné s přihlédnutím k možným chybám stanovení či výpočtů. Z hlediska úplnosti vstupních údajů lze předloženou dokumentaci hodnotit jako zcela vyhovující. Dokumentace podává souhrnný přehled o zasaženém území včetně předpokládaných vlivů na životní prostředí.

Dále uvedené připomínky jsou spíše formálního charakteru a nesnižují kvalitu zpracované dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí.

K části A i B lze souhrnně konstatovat, že je na újmu přehlednosti zejména to, že v obsahu nejsou uvedeny podkapitoly, které v textu naopak, tak jak vyžaduje příloha č.4 zákona č. 100/2001 Sb., jsou

V bodě B.I.9 je výčet navazujících rozhodnutí správních orgánů velmi stručný. Rada potřebných povolení či souhlasů zde není uvedena vůbec (zákon č. 254/2001 Sb., zákon č. 114/1992 Sb., zákon č. 334/1992 Sb. a další).

V uvedených částech autor mohl jen obtížně využít citací a odkazů, jelikož vlastní dokumentace prakticky neuvádí použité podklady a předkládané tabulky nejsou číslovány.

Po stránce věcné úplnosti a odbornosti zpracování je však nutno přiznat, že zamýšlený záměr, včetně případně navazujících investic je v dokumentaci zpracován kvalitně. Vlastní záměr, včetně jeho vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví je dostatečně popsán. Detailně je rovněž popsáno všech pět variant vedení komunikace I/27, včetně údajů o jejich kladech či záporech.

Z hlediska komplexnosti hodnocení je zde rovněž chronologicky popsán vývoj návrhů územních variant vedení trasy I/27 v předchozích letech.

K části B2 – údaje o vstupech:

Za zásadní je třeba považovat, že veškeré uvedené varianty jsou situovány s ohledem na existující územní plány obcí, resp. územní plán VÚC Plzeňské aglomerace. Plánovaná stavba bezprostředně navazuje na stávající objekty, event. inženýrské sítě (rozvody vody, plynu, elektro).

Plánovaná výstavba záměru bude prováděna i na pozemcích, které jsou součástí **zemědělského půdního fondu (ZPF)** event. pozemků, určených k plnění funkcí lesa (**PUPFL**).

Pro zemědělskou praxi byla provedena bonitace zemědělského půdního fondu (ZPF). Za základní mapovací a oceňovací jednotku byla stanovena bonitovaná půdně ekologická jednotka (BPEJ). Konkrétní vlastnosti BPEJ jsou vyjádřeny pětimístným číselným kódem. Význam jednotlivých čísel je následující:

1. číslo klimatický region
2. a 3. číslo hlavní půdní jednotka
4. číslo sklonitost a expozice
5. číslo skeletovitost a hloubka půdy.

Na základě metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu, jsou BPEJ řazeny do 5 tříd ochrany zemědělské půdy. Nejvyšší ochrany užívá půda, která je řazena do kategorie I, nejnižší pak půda zařazená v kategorii V.

Dle hodnocené dokumentace bude předpokládána velikost odnětí pozemků pro jednotlivé varianty vedení silnice, jak je uvedeno v tabulce 2.

Tabulka 2- Velikosti odnětí pozemků pro jednotlivé varianty, ha

Druh pozemku	Červená var.	Hnědá var.	Fialová var.	Modrá var. ^a	Zelená var. ^a
ZPF	63,8	64,6	60,1	51,1	41,9
PUPFL	45,6	45,0	36,9	13,9	8,5
Ostatní	0,8	0,8	0,7	0,4	0,6
Celkem	110,2	110,4	97,7	65,4	51,0

a.....jen v severní části I/27 (km 14,0- hranice kraje)

Převážná část půdy, odnímané ze ZPF náleží ke III. třídě ochrany.

Z hlediska velikosti odnímané půdy se v jižní části silnice (0-14 km) jeví jako nejvhodnější varianta fialová (která je ale z jiných hledisek-viz dále- problematická).

Varianty červená a hnědá jsou srovnatelné. Fialová varianta také nejvíce využívá tělesa stávající silnice I/27. Významnost kritéria záboru půdy však není v jižním úseku příliš významná, neboť rozdíly mezi variantami jsou relativně malé (do 8%) a nebudou dotčeny půdy v I. a II. třídě ochrany.

V severním úseku (km 14 – hranice kraje) je variantou s nejmenšími nároky na celkový zábor půdy varianta zelená, následuje varianta fialová a největší nárok na zábor půdy mají varianty červená a modrá. Fialová varianta opět nejvíce využívá těleso stávající silnice I/27.

Pokud hodnotíme zábor půdy v I. a II. třídě ochrany ZPF, je nejvhodnější varianta fialová (cca 140 tis. m²), následuje zelená (cca 160 tis. m²), dále varianta červená (cca 175 tis. m²) a největší zábor vykazuje varianta modrá (cca 206 tis. m²). Jako nejvhodnější lze tedy z tohoto (jednoho) hlediska hodnotit variantu zelenou a fialovou.

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

Vzhledem k uvedenému lze konstatovat, že vliv realizace záměru na ochranu zemědělského půdního fondu (resp. PUPFL) bude nesporně významný.

Dopady tohoto vlivu jsou však navrženým projektovým řešením, včetně naznačených

variant sníženy na únosnou míru.

Jako nedostatek této části dokumentace je nutno uvést absenci alespoň orientačního přehledu o vlastnictví záměrem dotčených pozemků a event. možnostech užití titulů ve smyslu ustanovení §170 stavebního zákona (vyvlastnění). Rovněž zde postrádáme zmínku o zařazení záměru (resp. některých jeho variant) do závazné části územních plánů v dané oblasti, což může být z pohledu realizace záměru rozhodující. Zmíněn není v této souvislosti ani průchod zelené varianty ochranným pásmem kostela Zvěstování Panny Marie v městské části Mariánská Týnice (město Kralovice). Samotný kostel s ambitem a bývalým proboštvím v části města Maránská Týnice je sice od navržené trasy vzdálen 1,2 až 1,3 km, trasa nicméně prochází okrajem vnějšího ochranného pásma („Režim B“).

Dostatečná pozornost nebyla v dokumentaci věnována ani některým dalším ochranným režimům, vycházejícím zejména z územních plánů obcí (návrh poutní cesty v km 18-19, případně krajinná památková zóna Plassko, vyhlášená zákonem č. 208/1996 Sb.).

Co se týče vodního hospodářství záměru, je toto v kapitole B.II.2 popsáno jen velmi zběžně. Spotřeby vody nejsou specifikovány ani pro období výstavby ani pro provoz záměru.

I když v této kapitole chybí zmínka o ochranných pásmech vodních zdrojů (OP), resp. vodních děl, stanovených *ex lege* (srovnej §23 zák. č. 274/2001 Sb.) v okolí záměru, nepokládáme toto za nedostatek, neboť tyto poměry jsou popsány v jiných, souvisejících kapitolách hodnocené dokumentace.

V této kapitole není proveden ani odhad dostatečnosti kapacity vodovodů/kanalizací pro veřejnou potřebu v hodnoceném území.

Domníváme se, že by v této kapitole měla být rovněž zmíněna potřeba legálního nakládání se závadnými látkami ve smyslu ustanovení §39 vodního zákona.

Při respektování ustanovení vodního zákona (zákon č. 254/2001 Sb.) a podle něho vydaných individuálních správních aktů a při realizaci navržených opatření nicméně nepředpokládáme negativní vliv záměru na kvalitu podzemních či povrchových vod ani na vydatnosti vodních zdrojů v nejbližším okolí a lze tak akceptovat postoj zpracovatele dokumentace (resp. přiloženého hydrogeologického posudku). Pro event. ohrožené zdroje (např. DB-10, Kaznějov) je nutno zpracovat program monitorování (viz dále). Při zjištění negativních důsledků realizace záměru je nutno postupovat v souladu s ustanovením §29 odst.2 vodního zákona.

U ostatních surovinových a energetických zdrojů je sice orientačně provedena kvantifikace potřeby surovin, podle názoru zpracovatele posudku však mají presentované hodnoty jen malou vypovídací schopnost. Údaje jsou sice vypočteny pro jednotlivé varianty vedení komunikace, jsou však uvedeny pouze sumárně, jakožto objemové množství v m³. Rozdělení potřeby surovin na jednotlivé složky (štěrk, makadam, kamenivo, asphalt, živičné

směsi) chybí. I zde je však z tohoto pohledu nutno preferovat variantu zelenou (západní obchvat Kralovic).

Tato pasáž je tak v dokumentaci zpracována poměrně obecně s tím, že spotřeby budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace.

V kapitole „Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu“ je věcně správně diskutována zejména otázka přepravy materiálů během výstavby. Jednat se bude o relativně intenzivní přepravu stavebních materiálů, ornice a výkopového materiálu. Stavební materiál bude dopravován odjinud na staveniště, ornice a výkopový materiál budou převáženy na plochách staveniště. Správně je upozorněno na nutnost, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích (především po silnici I/27) a po ploše trvalého záboru pro výstavbu nových úseků silnice I/27. Co nejvíce je třeba minimalizovat využívání polních cest, pojezdy nákladních automobilů ve volné krajině je třeba vyloučit. Dopravu materiálů na staveniště bude nutné vyřešit v plánu organizace výstavby jednotlivých etap výstavby silnice.

K části B3 – Údaje o výstupech

Ovzduší

Posouzení vlivů posuzované stavby na ovzduší bylo správně provedeno dle platné legislativy na tomto úseku.

Emise do ovzduší pro období výstavby záměru nebyly kvantifikovány ani jinak blíže odhadnuty.

Pro období provozu záměru byly emise hodnoceny v rozptylové studii Ing Píši z října 2006 (část „C“ materiálu).

Zde je v souladu s názorem autora dokumentace nezbytné upozornit, že v době výstavby bude plošným zdrojem znečištění ovzduší prašností staveniště sledovaného záměru. Proto bude třeba provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek. K těmto opatřením patří především dodržování pracovní doby od 7 – 16 hod, vyloučení výstavby o víkendech a státních svátcích, pravidelné kropení ploch staveniště, překrývání deponií prašných materiálů (výkopových zemin, stavebních materiálů apod.).

Vliv záměru na ovzduší v období výstavby tak lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) musí být minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

Pro období provozu záměru byly hodnoceny v rozptylové studii emise z dopravy k roku 2020. Pro daný případ se v rozptylové studii použité imisní limity podle dříve platné legislativy a dle nař.vl. 597/2006 Sb. shodují a činí:

Limity imisních koncentrací škodlivin dle nař.vl.č. 597/2006 Sb.:

- oxid dusičitý (NO₂) – maximální hodinové koncentrace 200 µg /m³
- oxid dusičitý (NO₂) – průměrné roční koncentrace 40 µg /m³
- oxid uhelnatý (CO) – maximální osmihodinové koncentrace 10 000 µg /m³
- benzen – průměrné roční koncentrace 5 µg /m³
- benzo(a)pyren – průměrné roční koncentrace 1 ng/m³
- suspendované látky, PM₁₀, průměrné roční koncentrace 40 µg /m³
- suspendované látky, PM₁₀, průměrné denní koncentrace 50 µg /m³

Dle zpracované rozptylové studie pro hodnocený záměr lze konstatovat, že provozem silniční dopravy nebude okolí silnice I/20 nadměrně znečištěno NO₂, PM₁₀ ani benzenem. Po realizaci záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy.

Celkově je možno konstatovat, že provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže ve všech větších a ve většině malých sídel. Naproti tomu se v zájmovém území objeví nové imisní zatížení, které se však téměř výhradně projeví v oblastech bez obytné zástavby. Pouze ve velmi malé míře se nárůst hodnot projeví v okrajových částech některých malých sídel.

Ve všech variantách budou celkové změny v imisní zátěži dosahovat zhruba stejných hodnot, lišit se budou především prostorovým rozmístěním. Změny v průměrných ročních koncentracích oxidu dusičitého budou v zájmovém území dosahovat nejvýše 1,5 µg.m⁻³, u maximálních hodinových koncentrací pak 12 µg.m⁻³. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu to bude nejvýše 0,025 µg.m⁻³ a u suspendovaných částic frakce PM₁₀ pak 7 µg.m⁻³.

Z hlediska vhodnosti jednotlivých variant se jako nejpříznivější ukazuje červená varianta v jižní části zájmového území a zelená varianta v severní části.

Výpočty a hodnocení, jak jsou v rozptylové studii uvedeny, jsou zpracovány v přiměřeném rozsahu s dobrou vypovídací schopností. Při realizaci navržených opatření k snížení nepříznivých vlivů záměru ve shodě se závěry hodnocené dokumentace nepředpokládáme významně negativní vliv na kvalitu ovzduší v dané lokalitě. Pro období výstavby je nutno respektovat navržená opatření, směřující zejména k snížení prašnosti.

Odpadní vody

Zařazení popisu nakládání s dešťovými vodami není v této kapitole příliš vhodné, jelikož dešťové vody jsou vody povrchové. Dělení těchto vod na „čisté“ a ostatní je

nesystémové.

Formulace, že event. kontaminované dešťové vody by měly být odvedeny přes „dešťové usazovací nádrže“ resp. „biodegradační nádrže“ vyvolává spíše dojem nezávazného přání.

Odvedení těchto vod z komunikace v období provozu záměru do vodních toků, jak je v dokumentaci uvedeno, je třeba ve smyslu vyhl.č. 501/2006 Sb. spíše minimalizovat.

Nakládání s odpadními vodami, vznikajícími v rámci realizace a provozu je popsáno poněkud stručně. Není uvedeno jejich množství ani složení. Recipienty v okolí nejsou charakterizovány z hlediska vyhl.č. 470/2001 Sb. ani nař.vl. č. 71/2003 Sb. Přitom např. Střela v této oblasti je řazena mezi lososové vody.

Jako nedostatek hodnocené dokumentace je rovněž možno vidět, že v této kapitole (ani souvisejících kapitolách) nejsou specifikovány čistotářsky významné, tzv. „zranitelné“ oblasti ve smyslu nař.vl.č. 103/2003 Sb. V hodnoceném území se přitom tyto oblasti nachází v několika místech jižní části stavby I/27.

V hodnocené dokumentaci jsou podle názoru zpracovatele posudku rovněž zcela nedostatečně vymezena *de facto* existující, resp. vodoprávními úřady stanovená záplavová území. Vliv na stabilitu, resp. provozní poměry silnice I/27 při průtoku např. Q 100 tak není v dokumentaci hodnocen. Přitom v severní části přeložky jsou tyto poměry (Kralovický potok) aktuální.

V podstatě však lze souhlasit se zpracovatelem oznámení v tom, že změny v odtokových poměrech, resp. v kvalitě povrchových a podzemních vod vlivem realizace a provozu záměru nebudou významné .

Odpady

Produkce odpadů, jak je v dokumentaci popsána, bude zejména při realizaci stavby, event. i při jejím provozu. Budou vznikat odpady různých skupin a druhů, které lze řadit do kategorie „odpady ostatní“ (O), resp. i kategorie „nebezpečný odpad“ (N).

Vlastní dokumentace zpracovává přehledně druhy odpadů, jejich zařazení a katalogová čísla. Zabývá se jak odpady, vznikajícími z výstavby záměru, tak z jeho provozu. V tabulkách, kde je uveden jejich přehled je současně odhad jejich pravděpodobného množství.

V hodnocené dokumentaci je podle názoru zpracovatele posudku nedostatečně rozvedena část povinností původce odpadů a způsoby nakládání s jednotlivými druhy odpadů.

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 185/2001 Sb. povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti a přednostně zajistit jejich využití před jejich odstraněním. Při nakládání

s odpady, respektive při jejich odstraňování, je třeba volit vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odpovědnost za řádný průběh jakékoliv činnosti s odpadem související nese původce, respektive oprávněná osoba, která odpad při dodržení podmínek stanovených zákonem a prováděcími předpisy převzala.

Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby. Do té doby musí být ze strany dodavatele stavby zajištěno:

- *třídění odpadů podle jednotlivých druhů a kategorií (zabránit míšení)*
- *řádné uložení odpadů, jejich zabezpečení před znehodnocením (např. deštěm), únikem (vylití, rozsypání) či odcizením.*

V dokumentaci není dostatečně rozvedeno, že s legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu.

Na nakládání s nebezpečnými odpady se dále přiměřeně vztahuje i zákon č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích.

V hodnocené dokumentaci mělo být rovněž zdůrazněno, že pokud by při realizaci záměru vznikly nebezpečné odpady (N), dodavatel stavby s nimi může nakládat pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu. Jejich balení a označování se řídí přiměřeně zvláštními právními předpisy (např. zákon č. 356/2003 Sb.). Dodavatelé stavby jsou povinni zajistit, aby nebezpečné odpady byly označeny grafickým symbolem dle zákona o chemických látkách (pokud vykazují nebezpečné vlastnosti uvedené v příloze č. 2 zákona o odpadech pod čísly H1 až H3, H6, H8, H9, H14) nebo aby byly označeny nápisem „nebezpečný odpad“ pokud se jedná o jiné nebezpečné odpady. Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list, který bude připevněn buď na nádobu s tímto odpadem nebo jím bude vybaveno místo nakládání s nebezpečným odpadem.

V dokumentaci je rovněž nedostatečně popsáno možné odstraňování odpadů formou ukládání na skládky. Chybí zde alespoň zmínka o skupinách skládek a možnostech ukládání odpadů na ně, jak jsou uvedeny ve vyhl.č. 294/2005 Sb.

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci a v předchozím textu tohoto posudku lze nicméně považovat dopady vznikajícího množství a charakteru odpadů na životní prostředí za minimální.

Text této kapitoly a popis odpadů, jak jsou v dokumentaci uvedeny lze považovat pro

tuto fázi přípravy záměru nicméně za dostatečné a v souladu s platnou legislativou i předpokládanými skutečnostmi.

Ostatní výstupy

V této kapitole (B.III.4.) je na rozdíl od požadavků přílohy 4 zákona č. 100/2001 Sb. hodnoceno výhradně generování hluku a vibrací z provozu záměru. Chybí zde alespoň zmínka o riziku havárií, o způsobech nakládání se závadnými látkami či elektromagnetickém záření. Zmíněno není ani event. radonové riziko a to navzdory skutečnosti, že převážná část záměru je situována do území se středním radonovým rizikem (některé oblasti v severní části dokonce s vysokým radonovým rizikem).

Kapitola B.III.5. (Doplňující údaje) chybí v dokumentaci úplně.

Ve vypracované **hlukové studii** (Akustická studie, Mgr Mužík, 10/2006) jsou kvantifikovány zejména poměry pro období provozu záměru. Pro posouzení hlukové situace v souvislosti s provozem posuzovaného úseku silnice I/27 byl použit program pro výpočet hluku HLUK+ ver. 7.16 Profi., ve kterém je již implementována „*Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004*“ (publikováno v časopise MŽP ČR „Planeta 2/2005“). Uvedená metodika zahrnuje mimo jiné koeficient zohledňující předpoklad obměny současného vozového parku za vozidla s nižší hlukovou emisí.

V dokumentaci chybí alespoň orientační informace k předpokládaným hladinám hluku v období výstavby.

Jako výpočtový rok pro porovnání hlučnosti jednotlivých variant byl zvolen rok 2020. Vzhledem k tomu, že v roce 2005 byly ŘSD publikovány nové výsledky intenzit dopravy, došlo k některým nesrovnalostem mezi údaji dokumentace (str. 30) a údaji akustické studie (str.7). Podle závěru akustické studie přinese realizace silnice I/27 v kterékoliv z posuzovaných variant snížení hlukových imisí v intravilánu obcí pod hygienický limit. Současně ovšem dojde k přesunu emisí hluku z intravilánu obcí do volného prostoru.

Z hlediska nutnosti budování protihlukových stěn (PHS) je nutno jako nejhorší variantu hodnotit variantu fialovou (celkem tři PHS v severní části silnice), přičemž tato varianta nezaručuje ani po výstavbě PHS dodržení limitů hluku dle nař.vl.č.148/2006 Sb.. U varianty červené a modré se bude jednat vždy o jednu PHS v oblasti Kralovic. U varianty zelené (a hnědé) nebude stavba PHS nutná.

Přehled potřeby protihlukových opatření je tak následující:

Varianta fialová.....	3 PHS
Varianta červená.....	1 PHS
Varianta modrá.....	1 PHS

Varianta zelená.....	0 PHS
Varianta hnědá	
(km 4,0 až 8,0)	0 PHS

Podle uvedeného lze tedy předpokládat, že parametry požadované platným nařízením vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací č. 148/2006 Sb. nebudou v případě realizace protihlukových stěn, případně dalších opatření překročeny. Spornou zůstává z tohoto hlediska varianta fialová.

Otázky, spojené s ochranou před vibracemi nejnověji upravuje zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Vibrace se mohou projevit především v časově omezeném období výstavby. Zde mohou být generovány použitými, těžkými, mechanismy v období výstavby. Dopad na širší okolí však nebude významný.

Vliv vibrací v období provozu záměru je v hodnocené dokumentaci diskutován pouze kvalitativně. Správně je zmíněno, že zásadní vliv vibrací bude na event. poškozování u starých budov nebo sakrálních staveb bez železobetonového věnce.

Tento nepříznivý vliv lze teoreticky očekávat jak v jižní části (Kamenice, km 2,4 fialová varianta) záměru, tak v části severní (Rouda, km 17,4 fialová varianta, resp. Kralovice, km 24,0 červená a modrá varianta). Dle autora dokumentace by však objekty, které se zde nachází ve vzdálenosti do 50 m od silnice I/27 neměly být vibracemi poškozovány.

V případě Kamenice a Roudy je fialová varianta vedena po stávající silnici I/27, ovlivnění přilehlých objektů vibracemi tak lze považovat za minimální, jejich životnost nebude oproti současnému stavu snížena.

V případě Kralovic jsou obě varianty (červená a modrá) vedeny v estakádě, ovlivnění objektů vibracemi lze rovněž prakticky vyloučit.

Souhlasit lze v této souvislosti nicméně se závěrem autora dokumentace, že odvedením stávající tranzitní dopravy z center obcí dojde ke snížení ovlivnění staveb vibracemi s následným pozitivním dopadem na životnost přilehlých objektů.

Co se týče rizik havárií, tato otázka v hodnocené kapitole chybí. Skutečností ale je, že rámcově je tato problematika zmíněna v jiných částech hodnocené dokumentace (D.III.). Vzhledem k charakteru záměru však nepředpokládáme skladování a manipulaci s nebezpečnými látkami v množství dosahujícím limity podle tabulek uvedených v příloze č. 1 zákona č. 59/2006 Sb. O prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky (zákon o prevenci závažných havárií). Provozovatel záměru tedy nebude povinnou osobou podle § 3 výše uvedeného zákona, se všemi navazujícími povinnostmi dle této právní normy.

Obdobně by v hodnocené dokumentaci měla být podle našeho názoru blíže rozebrána skutečnost, že při výstavbě záměru bude nakládáno se **závadnými látkami** (srv. §39 vodního zákona) „ve větším množství“. Z toho důvodu bude pro daný případ nezbytné zpracovat havarijní plán (resp. i povodňový plán) pro období výstavby, budou-li stanovené limity jejich množství překročeny. Tyto činí i u nejnižší kategorie „závadných látek“ 500 l kapalné látky, event. 1000 kg pevné látky, jak uvádí vyhl.č. 450/2005 Sb.

V hodnocené dokumentaci není rovněž naznačena problematika eventuelních trvalých zdrojů **ionizujícího, radioaktivního či elektromagnetického záření** ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon). V souladu s přístupem autora dokumentace však lze tuto problematiku pro daný záměr považovat za irrelevantní.

Z hlediska hodnocení použitých metod použil autor dokumentace při identifikaci vlivů výstavby a provozu záměru na životní prostředí metodiku EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., dále různé doplňující pokyny, metodiky a doporučení, které jsou odpovídající současnému stavu poznání v daném oboru. Dále autor použil, tak jak je obvyklé, literárních údajů, norem a dalších metodik a pramenů, které jsou v dokumentaci orientačně citovány.

Výchozí předpoklady pro toto hodnocení tak byly získány z výše uvedených pramenů (Dopravní studie, územní plány, literatura, jednání se zainteresovanými subjekty, webové stránky apod.).

Určité nedostatky v metodice hodnocení sebou vždy nese modelové zpracování (např. u rozptylové studie). Tyto nedostatky jsou dány přesností vstupních údajů, zatížením výpočtů chybou spojenou s vlastní výpočtovou metodou, atd. Odchyly od provedeného hodnocení jednotlivých vlivů mohou také následně vzniknout v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace v důsledku precizace vstupních dat.

V případě interpretace informací z mapových podkladů, které byly převážně středních měřítek, dochází vždy k určitému zobecnění a jisté míře nepřesnosti ve vztahu k dané lokalitě. Pokud to však bylo v našich možnostech, snažili jsme se o uvedení informací vztahujících se konkrétně k námi posuzované lokalitě.

Použité metody hodnocení lze charakterizovat jako standardní a z nich vyplývající správnost údajů jako vyhovující dané problematice. Další zpřesňování hodnot některých veličin nebylo možné provést z hlediska nedostatků statistických údajů, nebo nebylo účelné s přihlédnutím k možným chybám stanovení či výpočtů.

Z hlediska úplnosti a správnosti údajů a vstupních informací uvedených v dokumentaci a jejích přílohách lze konstatovat, že tyto materiály obsahují podklady a informace s akceptovatelnou vypovídající schopností pro pokračování procesu posuzování vlivů na životní prostředí a zpracování posudku s návrhem stanoviska příslušného úřadu vč.

specifikace doporučení pro realizaci záměru a podmínek pro příslušná následná správní řízení.

Dokumentace včetně příloh je vyhovujícím materiálem pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí s některými připomínkami, doplňky a doporučeními, které jsou uvedeny a komentovány v tomto posudku.

II.3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Jak již bylo řečeno, je v hodnocené dokumentaci navrženo celkem pět územních variant vedení komunikace I/27. Záměr lze přitom rozdělit na část jižní (km 0,0- 14,0), se třemi variantami vedení komunikace (červená, fialová, hnědá) a na část severní (km 14,0- hranice kraje) s celkem čtyřmi navrženými variantami (červená, fialová, modrá, zelená). V této severní části jsou jako součást zelené varianty hodnoceny rovněž severní a jižní přivaděč Kralovic.

Základní popis uvedených variant je tento:

Červená varianta ve své jižní části začíná na stávající silnici I/27, kterou cca v délce 1300 metrů kopíruje a přechází na jihozápadní okraj obce Kaznějov. V km 5,107 se od červené varianty odklání hnědá varianta (viz níže). Se stávající silnicí I/27 se červená varianta mimoúrovňově kříží v km 11,375. V dalším průběhu lesem trasa prochází v souběhu se stávající silnicí I/27 až do prostoru navržené křižovatky napojující Plasy. Trasa dále pokračuje mostním objektem přes údolí řeky Střely až k mimoúrovňovému křížení se silnicí III/23111 u obce Nebřeziny (km 14,0).

V severní části hodnoceného záměru je v prostoru osady Sokolka u této varianty cca v km 16,87 navržena styková křižovatka pro napojení města Plasy ze severu. V prostoru Sv. Jana se trasa mimoúrovňově kříží se stávající trasou I/27, s trasou Sv. Jan - Sechutický dvůr a se stávající III/20137.

V dalším průběhu tvoří tato varianta východní obchvat Kralovic a je zde vedena na estakádě. Dochází tak k mimoúrovňovému křížení se stávající silnicí I/27 a navrženou křižovatkou pro jižní připojení Kralovic v km 22,350. Dále trasa pokračuje k mimoúrovňovému křížení se stávající silnicí III/20135 ve směru na Lednici v km 23,538 a vykřížení se stávající silnicí II/201 ve směru na Chříč v km 23,950. V oblasti Kralovic je navržena realizace (km 23,9-24,1) protihlukové stěny. V km 25,576 tras mimoúrovňově podchází železniční trať Kralovice – Rakovník a v km 25,856 silnici III/2292 ve směru Hrádecko. Pro napojení silnicie II/229 ve směru na Kožlany a Rakovník resp. pro připojení Kralovic z východu je navržena úrovňová průsečná křižovatka v km 24,760.

V km 28,150 je navržena průsečná křižovatka se silnicí III/2291 pro napojení na stávající silnici I/27, respektive severní části Kralovic a obce Hrádecko. V prostoru Vysoké Libyně jsou pro napojení obce, lokality u Hrádeckého potoka a Rybníku u Hráze navržena tři mimoúrovňová křižení. Severně od obce Vysoká Libyně cca v km 31,050 je navržena styková křižovatka pro propojení stávající trasy I/27 a napojení Vysoké Libyně. Celková délka trasy činí 32,100 km.

Hnědá varianta má shodné směrové řešení s variantou červenou až do km 5,107. Od tohoto kilometru až do kilometru 9,538 dle červené varianty, respektive kilometru 9,311 dle hnědé varianty, je hnědá varianta navržena v původním prostoru s odlišným směrovým vedením, a to blíže Kaznějovu. Od tohoto staničení až do konce úprav je pak opět trasa shodná s variantou červenou.

V uvedeném úseku se trasa přibližuje k železniční trati na vzdálenost cca 400 metrů. V dalším průběhu v prostoru přemostění údolí, resp. bezprostředně za tímto přemostěním trasa kopíruje zhruba původní přeložku. Hnědá varianta je tak v daném úseku ve srovnání s červenou variantou kratší o 228 metrů

Fialová varianta odpovídá návrhu dle ÚP VÚC Pzeňské aglomerace. Až do km 3,777 kopíruje tato varianta stávající silnici I/27. Se stávající silnicí I/27 se fialová varianta mimoúrovňově kříží v km 11,646. Dále prochází tato trasa ve stávající stopě I/27 až do prostoru navržené stykové křižovatky napojující Plasy. Trasa dále pokračuje mostním objektem přes údolí řeky Střely až k mimoúrovňovému křižení se silnicí III/23111 u obce Nebřeziny (km 14,0).

V severní části záměru dochází dále k mimoúrovňovému křižení se silnicí III/23010. V km 17,10 je navržena styková křižovatka pro napojení města Plasy ze severu a v km 19,145 křižovatka pro napojení na stávající silnici I/27 a obce Hadačka. Od km 21,2 do km 22,44 jde tato varianta ve stávající stopě I/27. U obchvatu Kralovic dochází k mimoúrovňovému vykřížení se stávající silnicí III/20135 ve směru na Lednici v km 23,3 a vykřížení se stávající silnicí II/201 ve směru na Chříč v km 23,72. V km 24,59 je navržena úrovňová průsečná křižovatka se silnicí II/229. V km 25,41 trasa mimoúrovňově podchází železniční trať Kralovice – Rakovník a v km 25,71 silnici III/2292 ve směru Hrádecko. V km 26,66 je navržena styková křižovatka pro napojení Kralovic od severu. V navazujícím úseku vede fialová varianta v koridoru stávající silnice I/27. V km 29,7 a dále 30,95 je navržena styková křižovatka napojující Vysokou Libyni. Pro fialovou variantu jsou navrženy celkem tři protihlukové stěny (1 v jižní části, 2 v části severní). I tak však dodržení limitů hluku, daných nař.vl.č. 148/2006 Sb. není jednoznačné. Celková délka trasy činí 32,41 km.

Modrá varianta je v km 14,0 – 17,455 (dle staničení červené varianty) směrově i výškově totožná s variantou červenou, v dalším průběhu až do km 24,365 (24,335 dle

staničení červené varianty) prochází modrá varianta v nové stopě. Od tohoto staničení až do konce úprav je pak opět trasa shodná s červenou variantou. V oblasti Kralovic je silnice vedena na estakádě. Současně je zde navržena výstavba (km 23,9-24,2) protihlukové stěny. Modrá varianta je oproti červené variantě o cca 20 metrů kratší.

Zelená varianta je v km 14,0 – 18,77 (dle staničení červené varianty) směrově i výškově totožná s variantou červenou, v dalším průběhu až do staničení km 27,9 (32,10 dle staničení červené varianty) prochází zelená varianta v nové stopě, jako západní obchvat Kralovic. Kříží zde železniční trať a silnici II/201 Mariánský Týnec – Mladotice. Dále vede trasa západně od obce Vysoká Libyně, a následuje souběh se stávající silnicí I/27 v lesním komplexu severně od této obce. Poslední úsek je totožný s červenou variantou. Varianta nevyžaduje budování protihlukové stěny. Celková délka trasy činí 27,9 km tj je o 4,2 km kratší než varianta červená.

V případě realizace této (zelené) varianty bude město Kralovice napojeno na novou komunikaci přivaděčem. Navrženy jsou dvě varianty přivaděčů, a to severní a jižní.

Severní přivaděč vychází z průsečné křižovatky zelené varianty a silnice II/201, pokračuje severovýchodním směrem a dále je navržen sjezd na původní silnici II/201 a na Mariánský Týnec. V další části dochází k napojení přivaděče na stávající silnici I/27. Celková délka severního obchvatu je cca 3,0 km.

Jižní přivaděč rovněž vychází z průsečné křižovatky zelené varianty a silnice II/201, pokračuje ovšem jihovýchodním směrem, překonává železniční trať a levostranným obloukem se na jihozápadním okraji Kralovic napojuje na stávající silnici I/27. Celková délka jižního obchvatu je cca 2,5 km.

Přehled uvedených variant, tak jak byly v hodnocené dokumentaci předloženy je uveden v tabulce 3.

V *hodnocené dokumentaci* jsou všechny uvedené varianty porovnány spíše z kvalitativních hledisek vzhledem k tomu, že za současného stavu přípravy záměru nebylo možné (až na výjimky) veškeré očekávané vlivy přesněji kvantifikovat. Ve zjednodušené multikriteriální analýze tak byly jednotlivým variantám přiděleny počty bodů, charakterizující negativní vliv varianty na životní prostředí a veřejné zdraví. S některými dílčími výsledky této multikriteriální analýzy se autor posudku ztotožňuje.

Přidělené počty bodů jsou zřejmé z tabulky 4 (nejnižší číslo= nejméně výhodná varianta) .

V jižním úseku navrhované přeložky (od km 0,0 do km 14,0) lze považovat za akceptovatelné prakticky všechny navržené varianty, a to variantu červenou v červené podvariantě, variantu červenou v hnědé podvariantě i (výjimečně) variantu fialovou.

Tabulka 3- Přehled posuzovaných variant silnice I/27

Označení varianty	Kilometráž	Poznámka
Fialová, č.1	0,0-hranice kraje (32,4)	Dle ÚP VÚC Plzeňská aglomerace
Červená, č.2 (v oblasti Kaznějova 2a)	0,0-hranice kraje (32,1)	Trasa „A“
Hnědá, č.2b	5,0-9,5	Trasa „A“-varianta Kaznějov, přiblížení ke Kaznějovu
Zelená, č.3	18,8-hranice kraje (27,9)	Trasa „A“-varianta. Západní obchvat Kralovic, vč. sever. a jižního přivaděče
Modrá, č.4	14,0-27,0	Trasa „F“ východní obchvat Kralovic, dle ÚPn Kralovic. Je o 20m kratší než červená

Tabulka 4- Přidělené počty bodů pro jednotlivé varianty silnice I/27

Označení varianty	Jižní část I/27	Severní část I/27	Přivaděče
Červená	35,5	45,5	
Červená + hnědá	32	45,5	
Fialová	28,5	41	
Modrá		46,5	
Zelená		25	
Severní přivaděč			27
Jižní přivaděč			21

V severním úseku přeložky (od km 14,0 po hranici Plzeňského kraje) je z hlediska vlivu stavby na životní prostředí přesvědčivě nejvhodnější zelená varianta s napojením Kralovic jižním přivaděčem.

Přednosti této zelené varianty (v severní části) oproti zbývajícím variantám byly shledány zejména v těchto oblastech:

- Hluková zátěž- prakticky ve všech sledovaných bodech byla hluková zátěž k roku 2020 nejnižší ze všech variant. Tato varianta nevyžaduje budování protihlukových stěn a přinese tedy v budoucnu nejnižší náklady na protihluková opatření.
- Dle výsledků rozptylové studie je nejvýhodnější variantou v jižní části varianta červená a v části severní právě varianta zelená
- Z hydrogeologického hlediska je zelená varianta nejvhodnější. Důvodem je výrazně menší rozsah zemních prací a citlivější vedení vzhledem k jímacím územím v oblasti Kralovic
- Vlivy na faunu, flóru (obratlovci), migraci živočichů lze dle provedeného biologického průzkumu pro zelenou variantu opět vyhodnotit jako nejpříznivější
- Odnětí pozemků ze ZPF a PUPFL- vzhledem k způsobu vedení v oblasti Kralovic má zelená varianta nejnižší požadavky na odnětí pozemků (51,0 ha) oproti ostatním variantám, které v této části představují odnětí 55-65 ha půdy..

U fialové varianty je zásadním handicapem v obou částech trasy jednoznačně nejhorší vliv na hlukové poměry a imisní situaci ovzduší, což nebylo možno na základě kritérií, zvolených v dokumentaci dostatečně výrazně negativně ohodnotit. Přestože z jiných hledisek je tato varianta výhodná (vliv na PUPFL, ochranu krajiny apod.), není možné ji, podle názoru zpracovatele posudku výrazněji preferovat.

I přesto, že hodnocení zjednodušené SWOT analýzy vychází spíše z kvalitativních, výše uvedených údajů, lze v souladu se závěry hodnocené dokumentace doporučit následující pořadí výhodnosti variant:

	1. místo	2. místo
Jižní část (km 0,0-14,0)	varianty červená a hnědá jsou rovnocenné	fialová
Severní část (km 14,0-hranice kraje)	zelená + jižní přivaděč	červená nebo modrá

V jižním úseku navrhované přeložky (od km 0,0 do km 14,0) tak lze považovat za akceptovatelné zejména navržené varianty červenou v červené podvariantě a variantu červenou v hnědé podvariantě. Každá z nich má své negativní stránky, nicméně žádná z nich nevykazuje tak závažné a neřešitelné negativní důsledky pro životní prostředí, aby musela být z další přípravy záměru vyloučena.

V severním úseku přeložky (od km 14,0 po hranici Plzeňského kraje) je z hlediska vlivu stavby na životní prostředí přesvědčivě nejvhodnější zelená varianta s napojením Kralovic jižním přivaděčem. Tato varianta, předkládaná oznamovatelem a vyhodnocená v dokumentaci jako nejlepší, účelově a vyváženě řeší vlastní záměr a to jak pro období výstavby, tak jeho provozu.

Jako druhou nejvýhodnější variantu v tomto úseku stavby (nicméně s velkým bodovým rozdílem oproti zelené variantě) je třeba uvést dvě rovnocenné varianty a to variantu červenou nebo modrou.

Nulová varianta je v dokumentaci hodnocena jen výjimečně (např. v rozptylové studii a akustické studii), vzhledem k předpokladu zjevně pozitivního přínosu záměru realizace přeložky silnice I/27 k řešení dopravy ve směru severně od Plzně.

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

Lokalita realizace záměru se nachází v dostatečné vzdálenosti od státních hranic a potenciální vlivy přesahující státní hranice tak nejsou v předložené dokumentaci předpokládány. Vliv záměru na území sousedních států nelze očekávat v žádné z relevantních složek životního prostředí ani v žádné z předložených územních variant.

Vlivy z výstavby a provozu záměru budou omezené prakticky pouze na nejbližší okolí komunikace.

Na základě výše uvedeného lze tedy v tomto směru akceptovat závěry dokumentace.

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

III.1. Technické a technologické řešení

Hodnocený záměr „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ zasahuje celkem na území 11 obcí v Plzeňském kraji. Jedná se o vedení silnice ve směru severně od Plzně, přičemž záměrem je zčásti novostavba a zčásti rekonstrukce stávající komunikace I/27.

V hodnocené dokumentaci je posuzován úsek od křižovatky v severní části obce Třemošná po hranici mezi Plzeňským a Středočeským krajem, nacházející se mezi obcemi Vysoká Libyně a Žďár. V této části je přeložka navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy kategorie S 11,5. V některých úsecích bude postavena silnice v nové trase, v některých úsecích bude rekonstruována stávající silnice.

Celková délka trasy řešené části silnice I/27 činí podle zvolené varianty cca 32 km.

Silnice I/27 umožňuje spojení města Plzeň s průmyslovou severní částí republiky (prochází městy Žatec, Most, Litvínov a zprostředkovaně umožňuje spojení s městy Kadaň, Louny, Chomutov, Teplice, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín). Dále silnice I/27 kříží významné dopravní tahy z Prahy do SRN (silnici I/6 Praha – Karlovy Vary – Františkovy Lázně – Schirnding, silnici I/7 Praha – Chomutov – Hora Sv. Šebestiána - Reitzenhain a silnici I/8 Praha – Teplice – Cínovec – Altenberg).

Záměr lze rozdělit na část jižní (km 0,0- 14,0), se třemi variantami vedení komunikace (červená, fialová, hnědá) a na část severní (km 14,0- hranice kraje) s celkem čtyřmi navrženými variantami (červená, fialová, modrá, zelená). V této severní části jsou jako součást zelené varianty hodnoceny rovněž severní a jižní přivaděč Kralovic.

Červená varianta ve své jižní části prochází západně od Kaznějova. Zde se od ní odklání hnědá varianta (viz níže). Trasa prochází východně od obce Plasy, překračuje údolí řeky Střely a tvoří v severní části východní obchvat Kralovic, navržený jako estakáda.

V oblasti Kralovic je navržena realizace (km 23,9-24,1) protihlukové stěny. Celková délka trasy činí 32,100 km.

Hnědá varianta má shodné směrové řešení s variantou červenou až do km 5,107. Od tohoto kilometru až do kilometru 9,538 dle červené varianty, respektive kilometru 9,311 dle hnědé varianty, je hnědá varianta navržena v původním prostoru s odlišným směrovým

vedením, a to blíže Kaznějovu. Od tohoto staničení až do konce úprav je pak opět trasa shodná s variantou červenou. Hnědá varianta je v daném úseku ve srovnání s červenou variantou kratší o 228 metrů.

Fialová varianta se v jižní části zásadně neodlišuje od ostatních navržených variant. Se stávající silnicí I/27 se fialová varianta mimoúrovňově kříží v km 11,646. Dále prochází tato trasa ve stávající stopě I/27 až do prostoru navržené křižovatky napojující Plasy. Trasa dále pokračuje přes údolí řeky Střely do severní části záměru. Zde tvoří tato varianta východní obchvat Kralovic, kde v km 25,41 mimoúrovňově podchází železniční trať Kralovice – Rakovník. Pro fialovou variantu jsou navrženy celkem tři protihlukové stěny (1 v jižní části, 2 v části severní). Dosažení předepsaných hlukových limitů není v této variantě zaručeno. Celková délka trasy činí 32,41 km.

Modrá varianta je v km 14,0 – 17,455 (dle staničení červené varianty) směrově i výškově totožná s variantou červenou, v dalším průběhu až do km 24,365 (24,335 dle staničení červené varianty) prochází modrá varianta v nové stopě. V oblasti Kralovic je silnice vedena na estakádě. Současně je zde navržena výstavba (km 23,9-24,2) protihlukové stěny. Modrá varianta je oproti červené variantě o cca 20 metrů kratší.

Zelená varianta je v km 14,0 – 18,77 (dle staničení červené varianty) směrově i výškově totožná s variantou červenou, v dalším průběhu až do staničení km 27,9 (32,10 dle staničení červené varianty) prochází zelená varianta v nové stopě, jako jediný navržený západní obchvat Kralovic.

Varianta nevyžaduje budování protihlukové stěny. Celková délka trasy činí 27,9 km tj je o 4,2 km kratší než varianta červená. V případě realizace této (zelené) varianty bude město Kralovice napojeno na novou komunikaci přivaděčem. Navrženy jsou dvě varianty přivaděčů, a to severní a jižní.

Severní přivaděč vychází z průsečné křižovatky zelené varianty a silnice II/201, pokračuje severovýchodním směrem a dále je navržen sjezd na původní silnici II/201 a na Mariánský Týnec. V další části dochází k napojení přivaděče na stávající silnici I/27. Celková délka severního obchvatu je cca 3,0 km.

Jižní přivaděč rovněž vychází z průsečné křižovatky zelené varianty a silnice II/201, pokračuje ovšem jihovýchodním směrem, překonává železniční trať a levostranným obloukem se na jihozápadním okraji Kralovic napojuje na stávající silnici I/27. Celková délka jižního obchvatu je cca 2,5 km.

III.2. Vlivy na životní prostředí

Je neoddiskutovatelné, že hodnocený záměr bude zejména při výstavbě způsobovat

v dané lokalitě oproti nulové variantě některé, spíše nežádoucí změny. Technickým řešením, tak jak je se zřetelem na současný stav techniky navrženo, by však mělo dojít k minimalizaci negativních vlivů, včetně vlivů provozu záměru. Využity jsou k tomu účelu moderní technologie jak na úseku provozu záměru po jeho realizaci, tak na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, vč. minimalizace hlukové zátěže z vlastního provozu.

Vezmeme-li v potaz popsanou velikost záměru a jeho vliv na veřejné zdraví, lze jej hodnotit jako záměr středního rozsahu. Vzhledem ke skutečnosti, že posuzovaný záměr představuje výstavbu přeložky stávající silnice, která zde desetiletí funguje, je velikost a významnost vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a zdraví obyvatel poměrně nízká.

Ve srovnání se současným stavem (nulovou variantou) však dojde k významným změnám v úsecích, kde je přeložka vedena v nové trase ve značné vzdálenosti od stávající silnice. Dojde zde k nezbytnému odnětí pozemků ze ZPF a PUPFL, zničení vegetace na ploše trvalého záboru, k negativním vlivům na faunu a ekosystémy, případně na další složky životního prostředí. Zanedbatelný není ani negativní vliv na krajinný ráz a kulturní hodnotu území (Krajinná památková zóna Plassko, ochranné pásmo kostela Zvěstování Panny Marie v Mariánské Týnici apod.). Minimalizaci uvedených negativních vlivů je třeba mít na paměti již ve fázi přípravy záměru a respektovat podmínky stanoviska, tak jak jsou pro tuto fázi uvedeny dále. Popsané negativní vlivy však lze při dodržování těchto podmínek a legislativních požadavků považovat ve shodě s posuzovanou dokumentací za akceptovatelné.

V jednotlivých obcích lze naproti tomu v souladu s hodnocenou dokumentací předpokládat spíše pozitivní vliv vyvedení tranzitní dopravy z obytné zástavby.

V době výstavby bude plošným zdrojem znečištění ovzduší prašností staveniště sledovaného záměru. Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek.

Pro posouzení vlivu provozu záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ na ovzduší byla za účelem ochrany zdraví lidí a ekosystémů zpracována samostatná Rozptylová studie (Píša, 10/2006).

Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že provozem záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy. Nejhorší vliv na obyvatelstvo lze konstatovat u varianty fialové.

Celkově je možno konstatovat, že provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže ve všech větších a ve většině malých sídel. Záměr tak lze z tohoto hlediska hodnotit pozitivně.

Z hlediska vodního hospodářství bude dle předložené dokumentace odběr vody především ve fázi výstavby.

Vznikající technologické a splaškové vody budou likvidovány v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. Při respektování ustanovení vodního zákona a podle něho vydaných individuálních správních aktů a při realizaci navržených opatření nepředpokládáme ve shodě s předloženou dokumentací negativní vliv záměru na kvalitu podzemních či povrchových vod ani na vydatnosti vodních zdrojů v nejbližším okolí.

Hluková zátěž bude v okolí hodnocené lokality zásadní zejména v období provozu. Dle vypracované hlukové studie (Akustická studie, Mgr Mužík, 10/2006) byl pro porovnání hlučnosti jednotlivých variant zvolen jako výpočtový rok 2020. Podle této studie přinese realizace silnice I/27 v kterékoliv z posuzovaných variant snížení hlukových imisí v intravilánu obcí pod hygienický limit.

Z hlediska nutnosti budování protihlukových stěn (PHS) je nutno jako nejhorší variantu hodnotit variantu fialovou (celkem tři PHS v severní části silnice). U varianty červené a modré se bude jednat vždy o jednu PHS v oblasti Kralovic. U varianty zelené (a hnědé) nebude stavba PHS nutná.

Realizací uvedených opatření se předpokládá (vyjma fialové varianty) dodržení hladin akustického tlaku, předepsaných nař.vl.č. 148/2006 Sb. Tuto skutečnost bude nicméně nutno po realizaci záměru ověřit následným měřením.

Dle předložené dokumentace byla kvalitativně hodnocena rovněž otázka **vibrací**. Tyto otázky nejnověji upravuje zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Vibrace se mohou projevit především v časově omezeném období výstavby. Zde mohou být generovány použitými, těžkými, mechanismy v období výstavby. Dopad na širší okolí však podle našeho názoru nebude významný.

Produkce **odpadů**, jak je v dokumentaci popsána, bude zejména při realizaci stavby. Budou vznikat odpady různých skupin a druhů, které lze řadit do kategorie „odpady ostatní“ (O), resp. i kategorie „nebezpečný odpad“ (N).

Za podmínky dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci a v předchozím textu tohoto posudku lze považovat dopady vznikajícího množství a charakteru odpadů na životní prostředí za minimální.

Vlivy realizace záměru na **ochranu přírody a krajiny** jsou v dokumentaci hodnoceny jako relativně nevýznamné. Hodnoceny jsou jak vlivy na ZCHÚ a území soustavy NATURA 2000, tak na zvláště chráněné rostliny a živočichy. V daném případě se jedná o tři maloplošná ZCHÚ a jednu EVL (Kaňon Střely). Jmenovaná území jsou od trasy I/27 relativně (většinou kilometry) vzdáleny a výběr variant je tudíž z tohoto hlediska bezpředmětný.

Odpovídající pozornost byla věnována rovněž vlivům na existující systémy ÚSES a VKP v okolí navrhovaného záměru. Silnice I/27 prochází významnými krajinnými prvky ze

zákonu, a to lesními porosty a nivami toků. Přesný počet střetů je těžké vyčíslit, neboť VKP spolu sousedí a prolínají se (např. potoky v lese). Hodnocená dokumentace uvádí celkem 17 VKP „*ex lege*“ s tím, že v trase komunikace se nenachází žádný „registrovaný“ významný krajinný prvek.

Z prvků ÚSES se záměru dotýká pouze jediný nadregionální prvek a to NRBK- Řeka Střela. Ochranné pásmo tohoto biokoridoru zasahuje do záměru komunikace v km 12,0 až 17,0.

Ke střetům dochází nicméně s celou řadou lokálních prvků systému ekologické stability. Hodnocená dokumentace zde uvádí celkem 42 střetů s LBK, resp. LBC a současně uvádí technický způsob řešení střetu.

Zásadní zásah do přírodního prostředí bude představovat zejména přemostění kaňonu řeky Střely (evropsky významná lokalita). Krajinářsky cenné jsou zde zejména skalnaté svahy levého břehu, nicméně ani zde nebyly nalezeny zvláště chráněné druhy rostlin ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. Kaňon bude přemostěn mostním objektem délky cca 200 m a výšky cca 60 m (fialová varianta) nebo cca 70 m (červená varianta). Zde se jeví jako nezbytné upravit (červená varianta) směrové vedení silnice I/27 v úseku křížení kaňonu Střely (km cca 13,3) tak, aby nebyly dotčeny nejcennější skalní útvary (posunout trasu silnice cca 150 m jihovýchodním směrem).

Jak v červené, tak ve fialové variantě se přitom počítá i s negativním ovlivněním svahů kaňonu. Na levém břehu bude ukotven pilíř mostu, přičemž dojde k zničení 20 – 35 metrů nejcennějšího skalnatého biotopu hrany kaňonu. Za zvážení z tohoto hlediska stojí zejména další varianta trasy, uvedená ve vyjádření zástupců obcí Nebřeziny a Babina, vedená západněji od diskutovaných stop.

Podle názoru zpracovatele posudku je vliv na soustavu ÚSES a VKP v hodnocené dokumentaci dostatečně popsán.

Souhlasit lze i s dalším konstatováním v dokumentaci, že totiž vlivy na flóru představují hlavně kácení a mýcení dřevin, skryvky a terénní úpravy v místech trvalého záboru půdy a zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby.

V souvislosti se stavbou nebudou dotčeny žádné ohrožené a vzácné druhy rostlin.

Co se týče fauny, bylo v trase přeložky zaznamenáno sedm zvláště chráněných druhů obratlovců dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů: ledňáček říční, skokan zelený, ropucha obecná, krkavec velký, rorýs obecný, ťuhák obecný, vlaštovka obecná. Životní podmínky těchto druhů a jejich další existence v zájmovém území by však neměly být realizací a provozem přeložky silnice I/27 ohroženy.

Před zahájením stavebních prací je však nutno provést detailní terénní průzkum budoucího staveniště a na základě výsledků průzkumu navrhnout odpovídající opatření pro ochranu rostlin a živočichů, případně jejich biotopů.

Nesporně prokazatelný vliv bude mít realizace záměru na ochranu **půdního fondu**.

V severním úseku (km 14 – hranice kraje) je variantou s nejmenšími nároky na celkový zábor půdy varianta zelená, následuje varianta fialová a největší nárok na zábor půdy mají varianty červená a modrá. I když fialová varianta nejvíce využívá těleso stávající silnice I/27, jejím zásadním nedostatkem je výrazný negativní vliv na obyvatelstvo a některé složky životního prostředí (hluk, imise).

Pokud hodnotíme zábor půdy v I. a II. třídě ochrany ZPF, je nejvhodnější varianta fialová (cca 140 tis. m²), následuje zelená (cca 160 tis. m²), dále varianta červená (cca 175 tis. m²) a největší zábor vykazuje varianta modrá (cca 206 tis. m²). Jako nejvhodnější lze tedy z tohoto (poměrně úzkého) hlediska hodnotit variantu zelenou a fialovou.

V důsledku realizace záměru se při dodržení předepsaných opatření nepředpokládá zásadní znečištění půdy z výstavby ani provozu záměru.

Vzhledem k uvedenému lze konstatovat, že vliv realizace záměru na ochranu zemědělského půdního fondu (resp. PUPFL) bude nesporně významný.

Dopady tohoto vlivu jsou však navrženým projektovým řešením, včetně naznačených variant sníženy na únosnou míru.

Dle předložených materiálů bude minimálně při realizaci záměru nepochybně nakládáno se **závadnými látkami** (srv. §39 vodního zákona) „ve větším množství“. Tato skutečnost tedy vyvolá nutnost zpracovat havarijní plán (resp. i povodňový plán) pro období výstavby, budou-li stanovené limity množství závadných látek překročeny. Tyto činí i u nejnižší kategorie „závadných látek“ 500 l kapalné látky, event. 1000 kg pevné látky, jak uvádí vyhl.č. 450/2005 Sb.

Co se týče **radonového rizika** u hodnocených staveb, toto je v podstatě irrelevantní a nebylo zásadněji v hodnocené dokumentaci diskutováno. Území, na němž má být záměr realizován je nicméně řazeno převážně do kategorie se středním, případně vysokým (Kralovice) radonovým rizikem. Zvýšené koncentrace radonu mohou mít vliv především na plicní onemocnění. U horníků v uranových dolech, kteří pracovali v prostředí s vysokými koncentracemi radonu, byl zjištěn vyšší výskyt rakoviny plic. Bylo prokázáno, že příčinou toho bylo ozáření dýchacích cest produkty přeměny radonu. Stejná situace je i v domech s vysokou koncentrací radonu.

Radon se dostává do budov nejčastěji ze země (podloží) pod budovou, kde mohou být vysoké koncentrace radonu. Protože ve vytápěné budově vzniká u podlah sklepa a přízemí mírný podtlak, je radon "nasáván" z podloží různými prasklinami a netěsnostmi Radonovému

riziku lze předcházet. Vychází z přímého změření radonového rizika pozemku, což provádí komerčně specializované firmy, které k této činnosti musí mít povolení SÚJB. Podle skutečně zjištěného radonového rizika stavebního pozemku by měla být provedena přiměřená protiradonová opatření (dle ČSN 73 0601). Projektanti navrhující protiradonová opatření by měli být s touto problematikou seznámeni. Před kolaudací je vhodné účinnost provedených preventivních opatření zkontrolovat tím, že se změří koncentrace radonu v dokončené stavbě.

Závěrem této kapitoly lze uvést, že navržené technické řešení staví na zkušenostech se současným provozem komunikační sítě v dané lokalitě a bylo vybráno po zvážení řady připomínek ze strany orgánů státní správy, samospráv i veřejnosti. Řešení je vyzkoušené v obdobných provozech u nás i v zahraničí. Hodnocený záměr tak splňuje evropskou úroveň obdobných zařízení.

Souhrnně lze konstatovat, že navržená koncepce technického řešení záměru a jeho technologie má za dodržení určitých podmínek zohledněných v dokumentaci a v následných doporučeních tohoto posudku předpoklady pro zajištění takových výstupů, které nebudou nepřijatelným způsobem ovlivňovat životní prostředí.

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

Pro vyloučení, resp. minimalizaci nepříznivých vlivů stavby a provozu hodnoceného záměru byla v předložené dokumentaci navržena opatření směřující proti nepříznivým vlivům záměru. Navržené počty těchto opatření jsou v kapitole D.IV. následující:

Opatření ve fázi přípravy.....	celkem 22 opatření
Opatření ve fázi realizace.....	celkem 19 opatření
Opatření ve fázi provozu.....	celkem 5 opatření

Zdůrazněna byla zejména opatření, směřující k ochraně vod, přírody a ovzduší. Co se týče ochrany před hlukem, byl již v hodnocené dokumentaci vysloven požadavek na provedení kontrolního měření hluku po uvedení záměru do provozu. Na základě něj by měla být vyhodnocena účinnost navržených protihlukových opatření. V případě potřeby (dle výsledků měření hlukové zátěže) požaduje dokumentace „... navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření.....“

V hodnocené dokumentaci byla zmírňující opatření navržena hlavně na období přípravy a výstavby silnice I/27, neboť jak přípravná fáze, tak stavební činnost a s ní další související činnosti (stavební doprava, recyklace materiálů, odvoz odpadů apod.) budou mít zásadní vliv na úspěšnou realizaci a následný provoz komunikace.

V hodnocené dokumentaci tak byla navržena opatření k prevenci a vyloučení negativních vlivů se snahou o zabezpečení co nejlepšího průběhu navržené stavby bez střetů se životním prostředím. Jak již bylo řečeno, byla tato opatření specifikována pro období přípravy, vlastní realizace stavby a pro období provozu záměru a zaměřena zejména na složky životního prostředí, u nichž lze předpokládat možné negativní vlivy.

Podle hodnocené dokumentace a zkušeností s obdobnými stavbami nepředpokládá zpracovatel posudku v souvislosti s prevencí nepříznivých vlivů záměru skladování a manipulaci s nebezpečnými látkami v množství dosahujícím limity podle tabulek uvedených v příloze č. 1 zákona č. 59/2006 Sb. O prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami a chemickými přípravky (zákon o prevenci závažných havárií). Podle následné projektové dokumentace je nicméně vhodné zvážit povinnosti, v tomto předpise uvedené, zejména povinnost zpracovat bezpečnostní program (§8, skupina „A“), event. bezpečnostní zprávu (§10, skupina „B“) podle uvedeného zákona.

S používanými přípravky, surovinami, produkty výroby a odpady musí být nakládáno v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách a dle zákona č. 185/2001 a jeho prováděcích předpisů. Provoz záměru musí být zabezpečen tak, aby se riziko nestandardního stavu či havárií minimalizovalo.

Co se týče závadných látek ve smyslu vodního zákona, jeví se jako potřebné zpracování, schválení a striktní dodržování havarijního plánu pro závadné látky dle vyhl. č. 450/2005 Sb., jak je v hodnocené dokumentaci naznačeno.

Pokud bude nakládáno s chemickými látkami, musí se toto řídit dle požadavků zákona č. 356/2003 Sb., o chemických látkách a přípravcích ve znění pozdějších předpisů.

V hodnocené dokumentaci uvedená, výše zmíněná opatření by měla vesměs zajistit, aby vliv realizace a provozu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byl minimalizován. U některých navržených opatření je však třeba uvést, že tato jsou spíše formálního charakteru. Jedná se zejména o ta opatření, která vyplývají z platných normativních právních aktů a jejich uvádění v hodnocené dokumentaci tedy shledáváme jako spíše informativní či nadbytečné (např. plnění povinností vyplývajících ze zákona o odpadech, zákona o vodách apod.).

Některá další, v dokumentaci navrhovaná opatření se překrývají, resp. je uváděna vícenásobně (opatření, zmírňující dopad záměru na kaňon Střely). Jiná, podle názoru zpracovatele důležitá opatření zde naopak uvedena nejsou (respektování Krajinné památkové

zóny Plassko, ochranné pásmo kostela Zvěstování Panny Marie, poutní cesta dle územních plánů Plas a Kralovic apod.).

Formulaci některých opatření považujeme za příliš abstraktní či zavádějící (např. povinnost zařadit „odpady vznikající na přeložce“ do odpadového hospodářství oznamovatele, dále „zajistit odpovídající odtok povrchových vod z pozemků“ apod.).

Z uvedených důvodů a na základě zvážení popsané problematiky pokládáme za nezbytné upravit/doplnit opatření, navržená v dokumentaci záměru, tak jak je to uvedeno v kapitole VII.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

K předložené dokumentaci bylo zasláno celkem 12 vyjádření. Všechna vyjádření (až na jedno) byla příslušnému orgánu zaslána v zákonné lhůtě 30 dnů od zveřejnění informace o dokumentaci, jak je požadováno dikcí ustanovení §8 odst. 3 zák.č. 100/2001 Sb.

Jednalo se o následující vyjádření (viz příloha 1):

Vyjádření Rady Plzeňského kraje ze dne 21.3.2007

Připomínky:

Bez připomínek

Vypořádání:

Není třeba.

Vyjádření Městského úřadu Kaznějov ze dne 6.4.2007

Připomínky:

V oblasti Kaznějova je doporučena červená nebo fialová varianta vedení komunikace.

Vypořádání:

Červená varianta je uváděna na prvním místě vhodnosti. Volba event. hnědé varianty (bližší ke Kaznějovu) bude předmětem dalších správních řízení, v nichž Obec Kaznějov bude mít posici parciálního účastníka řízení.

Vyjádření Městského úřadu Kralovice ze dne 12.4.2007

Připomínky:

Ze zásadních připomínek lze uvést:

1. Zelená varianta neodvede dopravu mimo město, 677 nákl.vozidel/den pojede přes město, doporučují modrou variantu
2. Zelená trasa zasahuje do ochranného pásma památkového areálu kostela Zvěstování Panny Marie v části města Mariánská Týnice
3. Při mimoúrovňovém křížení zelené trasy se stávajícími komunikacemi uvažovat i se souběžným vedením cyklostezek
4. V úseku „U sv. Jána“ (km 18-19) navrhnout mimoúrovňové křížení trasy I/27 s územními plány měst Kralovice a Plasy navrhovanou poutní cestou mezi kláštery v Mariánské Týnici a Plasích.

Vypořádání:

Ad 1. Při komplexním pohledu má podle názoru zpracovatele posudku zelená varianta výraznější přednosti proti variantě modré. Modrá varianta je proto řazena až na druhé místo. Údaj o 677 nákladních vozidlech/den vychází ze sčítání dopravy ŘSD v roce 2000. Nověji (viz akustická studie) se předpokládá pouze 520 nákladních vozidel/den. Rovněž tato hodnota může být výhledově, v souvislosti s dobudováním silnice I/27 a R 6 (Praha- K. Vary) dále snížena.

Ad 2. Uváděná kolize je skutečností. Samotný kostel je však od silnice vzdálen 1,2-1,3 km. Silnice prochází okrajem vnějšího ochranného pásma, s režimem „B“. Tento režim je třeba v maximální míře respektovat, což je zpracováno do návrhu stanoviska příslušného orgánu.

Ad 3. Požadavek na realizaci cyklostezek jde nad rámec hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Lze jej nicméně uplatnit v rámci následných správních řízení.

Ad 4. Připomínka je akceptována. Požadavek je vložen do návrhu stanoviska příslušného orgánu.

Vyjádření Městského úřadu Horní Bříza ze dne 27.4.2007

Připomínky:

Bez připomínek

Vypořádání:

Není třeba.

Vyjádření Města Plasy ze dne 12.4.2007

Připomínky:

Ze zásadních připomínek lze uvést:

1. Požadavek napojit v km cca 15,0 silnici I/27 na silnici III/23110 Plasy- Babina
2. Respektovat omezení z průchodu Krajinou památkovou zónou Plassko
3. Zvážit novou trasu v km 13-16, západně od současného návrhu, jak vyplynulo z veřejného projednání za účasti městských částí Babina a Nebřeziny

Vypořádání:

Všechny uvedené požadavky jsou akceptovány a doporučeny do návrhu stanoviska příslušného úřadu.

Vyjádření Obce Rybnice ze dne 10.4.2007

Připomínky:

Bez připomínek

Vypořádání:

Není třeba.

Vyjádření Města Třemošná ze dne 28.3.2007

Připomínky:

Bez připomínek

Vypořádání:

Není třeba.

Vyjádření Obecního úřadu Sedlec ze dne 6.4.2007

Připomínky:

Ze zásadních připomínek lze uvést nesouhlas s vedením zelené varianty. Je namítáno zvýšení hlukové zátěže v území, rozdělení pozemků, kategorie křižovatky I/27 se spojkou Kralovice- Manětín

Vypořádání:

Podle provedené akustické studie nebude zelená varianta nadlimitně zatěžovat chráněné venkovní prostory staveb v obci Sedlec. Další uvedené připomínky jsou z hlediska vlivů záměru na životní prostředí irrelevantní a je nutno je řešit v následných správních řízeních, případně v občansko-právních řízeních.

Vyjádření KHS Plzeňského kraje se sídlem v Plzni ze dne 26.1.2007

Připomínky:

Ze zásadních připomínek lze uvést, že hlukové poměry jsou v akustické studii (část D) vyhodnoceny nepřehledně. V případě fialové varianty je třeba konstatovat, že tato ani po realizaci protihlukových opatření nevyhoví požadavkům nař.vl.č. 148/2006 Sb. Přesto je tato varianta uváděna (str. 117 dokumentace) jako vyhovující.

Vypořádání:

Zpracovatel posudku se v podstatě shoduje se závěry orgánu ochrany veřejného zdraví. Fialová varianta není v doporučených trasách podle tohoto posudku preferována.

Vyjádření ČIŽP, OI Plzeň ze dne 29.1.2007

Připomínky:

Ze zásadních připomínek lze uvést, že v případě výstavby předčisticích zařízení pro vodu, odtékající z navržené komunikace toto podléhá povolení vodoprávního úřadu ve smyslu ustanovení vodního zákona. Povolení je třeba jak pro vlastní stavbu (vodní dílo), tak pro odpovídající nakládání s vodami (§8 vodního zákona). Vyžaduje se zpracování provozního řádu pro navržená vodní díla.

Nakládání s látkami závadnými vodám musí být v souladu s ustanovením §39 vodního zákona.

Vypořádání:

Připomínky vycházejí z legislativních povinností a je nutno je respektovat. Povinnost zpracování provozního řádu není v daném případě daná *ex lege* a v případě potřeby je nutno

ji individuálním správním aktem vodoprávního úřadu založit.

Vyjádření společnosti OMGD, s.r.o., provozovna Kaznějov ze dne 18.4.2007

Připomínky:

Ze zásadních připomínek lze uvést, že v blízkosti mostu v km 6,45 je situován 155 m hluboký vrt DB-10 jako hlavní zdroj kvalitní pitné vody pro provoz v uvedené společnosti. Je nutno věnovat zvýšenou pozornost možnosti ovlivnění kvality této vody. V případě narušení kvality vody je požadováno vybudování náhradního zdroje, včetně připojení na stávající vodovodní řad.

Vypořádání:

Připomínka je akceptována a zapracována do návrhu stanoviska příslušného úřadu. Řešení postupu při snížení vydatnosti či zhoršení jakosti vody vlivem záměru je obsahem ustanovení §29 odst.2 vodního zákona.

Vyjádření občanů městské části obce Plasy- Nebřeziny ze dne 18.4.2007

Připomínky:

Připomínky jsou obdobné s připomínkou č.3 , uvedenou u vyjádření města Plasy. V km 13-16 je doporučena nová, západněji položená trasa, která podle občanů bude vyžadovat menší zábor ZPF a ušetří potřebu přemostění komunikace III/23111 (Plasy- Nebřeziny).

Vypořádání:

V následných podmínkách stanoviska je doporučeno výhodnost navržené trasy zvážit z více hledisek.

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

Hodnocení vlivu na životní prostředí je posuzovanou dokumentací řešeno na základě řady podkladů zpracovaných v průběhu dlouhodobé přípravy záměru. I když souhrn těchto podkladů není explicitně v dokumentaci presentován, je zřejmý z textu hodnocené dokumentace či z některých částí předkládaného materiálu (Rozptylová studie, Biologický průzkum).

Z hlediska postupů realizace záměru, vč. provádění stavebních prací, dodávek a montáží technologických zařízení a z hlediska následného provozování záměru jsou zmíněné vlivy posuzovanou dokumentací řešeny ve vyhovující informační podobě a to na základě prezentovaných studií, hodnocení a podkladů z dosud zpracované projektové dokumentace.

Následnou projektovou dokumentací a dalšími technickými projekty budou uvedené postupy výstavby a provozu záměru detailně rozpracovány při respektování příslušných předpisů, technických norem i navrhovaných studií, doporučení a opatření uvedených v hodnocené dokumentaci a zejména v předkládaném posudku.

Realizací záměru nevznikne nový stacionární zdroj znečištění ovzduší. Silnice I/27 bude představovat liniový zdroj emisí z dopravy.

Z hlediska emisí je všech pět variant téměř rovnocenných. Přihlédneme-li však k vlivům na imisní situaci v jednotlivých sídlech, je nejhorší varianta fialová. Z tohoto hlediska je nutno doporučit v jižní části přeložky variantu červenou, v severní části potom variantu zelenou.

Pro posouzení vlivu provozu záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ na ovzduší byla za účelem ochrany zdraví lidí a ekosystémů zpracována samostatná Rozptylová studie (Píša, 10/2006).

Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že provozem záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny. Platné předpisy o ochraně ovzduší, kterými je v současné době mimo zákon o ovzduší zejména nař. vl. č. 597/2006 Sb. tak budou dodrženy.

Celkově je možno konstatovat, že provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže ve všech větších a ve většině malých sídel. Záměr tak lze z tohoto hlediska hodnotit pozitivně.

Co se týče problematiky hluku, tato byla zpracována v samostatné akustické studii pro výpočtový rok 2020. Podle této studie přinese realizace silnice I/27 v kterékoliv z posuzovaných variant (až na variantu fialovou) snížení hlukových imisí v intravilánu obcí pod hygienický limit. Přitom se ovšem předpokládá, že u většiny variant bude nutno budovat protihlukové stěny (zejména v místech východního obchvatu Kralovic). Z tohoto hlediska je nutno vidět jako nejhorší variantu fialovou (celkem tři PHS v severní části silnice), kde dosažení požadovaných limitů je sporné. U varianty zelené (a hnědé) nebude stavba PHS nutná.

Realizací uvedených opatření se předpokládá (až na variantu fialovou) dodržení ekvivalentních hladin akustického tlaku, předepsaných nař.vl.č. 148/2006 Sb. Tuto skutečnost bude nicméně nutno po realizaci záměru ověřit následným měřením.

Jak vlastní akustickou studii, tak navazující návrhy protihlukových opatření však bude nezbytné v další části projektové dokumentace precisovat, jak je dále požadováno.

Otázka vibrací byla v hodnocené dokumentaci posouzena spíše kvalitativně. Vibrace se mohou projevit především v časově omezeném období výstavby. Zde mohou být generovány použitými, těžkými, mechanismy v období výstavby. Dopad na širší okolí však nebude významný.

V rámci výstavby a provozu záměru budou vznikat odpadní vody. Nakládání s nimi musí být v souladu s ustanovením §38 vodního zákona, tj. odpadní vody musí být před vypouštěním do recipientu čištěny na hodnoty, předepsané vodoprávními úřady.

Při nakládání s odpady budou dodržena ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou v souladu s ustanovením §12 zákona o odpadech.

Pokud budou produkovány odpady v období provozu záměru, je s nimi nutno zacházet podle výše uvedených zásad. Za nakládání s odpady po zahájení provozu odpovídá jejich původce (což nemusí být nutně správce komunikace).

Z hlediska zájmů hájených ochranou přírody a krajiny můžeme konstatovat že vlivy záměru jsou v dokumentaci hodnoceny jako relativně nevýznamné. Hodnoceny jsou jak vlivy na ZCHÚ a území soustavy NATURA 2000, tak na zvláště chráněné rostliny a živočichy, systémy ÚSES a prvky VKP.

Poblíž trasy I/27 (cca kilometry) se nachází tři maloplošná ZCHÚ a jedna EVL (Kaňon Střely). Kaňon řeky Střely (který tvoří současně NRBK) musí být nicméně v prostoru jihovýchodně od obce Plasy navrženou trasou silnice překonán. Navrhované přemostění bude představovat mostní objekt o délce cca 200 m a výšce 60-70 m. V této souvislosti bude na levém břehu ukotven pilíř mostu, přičemž dojde k zničení 20 – 35 metrů nejcennějšího skalnatého biotopu hrany kaňonu.

Zde se jeví jako nezbytné upravit (červená varianta) směrové vedení silnice I/27 v úseku křížení kaňonu Střely (km cca 13,3) tak, aby nebyly dotčeny nejcennější skalní útvary (posunout trasu silnice cca 150 m jihovýchodním směrem).

Negativní vlivy záměru na flóru budou podle názoru zpracovatele posudku představovat zejména kácení a mýcení dřevin, skrývky a terénní úpravy v místech trvalého záboru půdy a zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby.

Co se týče fauny, bylo v trase přeložky zaznamenáno sedm zvláště chráněných druhů obratlovců dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů: ledňáček říční, skokan zelený, ropucha obecná, krkavec velký, rorýs obecný, ťuhák obecný, vlaštovka obecná. Životní podmínky těchto druhů a jejich další existence v zájmovém území by však neměly být realizací a provozem přeložky silnice I/27 ohroženy.

Před zahájením stavebních prací je však nutno provést detailní terénní průzkum budoucího staveniště a na základě výsledků průzkumu navrhnout odpovídající opatření pro ochranu rostlin a živočichů, případně jejich biotopů.

Podle názoru zpracovatele posudku je vliv záměru na ochranu přírody a krajiny v hodnocené dokumentaci dostatečně popsán.

Závěrem můžeme konstatovat že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky i v rámci Evropské unie. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity. Eventuelní negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou sníženy projektovanými a dalšími dodatekovými organizačními a technickými opatřeními ve smyslu doporučení dokumentace, hlukové a rozptylové studie, posudku a podmínek vydaného stanoviska.

Na základě provedených komplexních rozborů a posouzení předloženého řešení a hodnocení záměru lze tento z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za akceptovatelný při respektování v dokumentaci a v posudku uvedených stanovisek, připomínek, upozornění a doporučení, a při zohlednění dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu uvedených podmínek souhlasu s realizací záměru.

VII. NÁVRH STANOVISKA

Na základě výše uvedeného doporučujeme, aby k předloženému záměru vydal příslušný úřad (Krajský úřad Plzeňského kraje) dále uvedené stanovisko. Stanovisko bude vydáno ve smyslu ustanovení §10 zák.č. 100/2001 Sb. a jeho náležitosti budou v souladu s přílohou č.6 citovaného zákona.

STANOVISKO KRAJSKÉHO ÚŘADU PLZEŇSKÉHO KRAJE

**k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí**

(dále jen „zákon“) zpracované podle přílohy č. 6 zákona

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. Název záměru:

Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Posuzovaný záměr představuje zčásti novostavbu a zčásti rekonstrukci komunikace I/27, vedoucí severně od Plzně. Začátek posuzovaného úseku (km 0,0) je na severním okraji obce Třemošná, konec úseku je na hranici Středočeského a Plzeňského kraje mezi obcemi Žďár (Středočeský kraj) a Vysoká Libyně (Plzeňský kraj).

V celé trase je přeložka navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy kategorie S 11,5. Vedení silnice je navrženo celkem v pěti variantách. Celková délka trasy řešené části silnice I/27 činí podle zvolené varianty 27,9 až 32,4 km.

Všechny posuzované varianty silnice I/27 jsou v souladu s kategorizací silniční a dálniční sítě do roku 2030 navrženy v celém úseku v kategorii S 11,5/70. Jedná se tedy o dvoupruhovou silnici I. třídy, jejíž základní šířka je 11,5 m a návrhová rychlost činí 70 km/hod.

Údaje o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na silnici I/27 vychází z celostátního sčítání dopravy v roce 2005 a stanovených výhledových koeficientů. Předpokládané hodnoty dopravních intenzit v roce 2020 se budou pohybovat (podle příslušného úseku silnice) v rozmezí 4784 až 10 247 vozidel/den.

3. Umístění záměru

Kraj:	Plzeňský
Obec:	Třemošná, Hromnice, Horní Bříza, Kaznějov, Rybnice, Plasy, Kralovice, Výrov, Vysoká Libyně, Sedlec, Bílov
Katastrální území:	Třemošná, Hromnice, Horní Bříza, Kaznějov, Rybnice u Kaznějova, Plasy, Nebřeziny, Babina, Kralovice u Rakovníka, Trojany u Mladotic, Hradecko, Výrov u Kralovic, Vysoká Libyně, Sedlec u Kralovic, Bílov v Čechách

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele

659 933 90

6. Sídlo oznamovatele

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4. Pracoviště Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

Oprávněný zástupce oznamovatele:

Ing. Vladimír Vorel,
ředitel výstavby ŘSD ČR

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení

Zpracovatel: RNDr Vojtěch Vyhnálek CSc
odpovědný řešitel a oprávněná osoba ve smyslu § 19 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení o odborné způsobilosti dle vyhlášky MŽP ČR č. 499/1992 Sb., č.j. 2721/4692/OEP/92/93), a autorský kolektiv

Datum předložení: 19.11.2004

2. Dokumentace

Zpracovatel: RNDr Vojtěch Vyhnálek CSc
odpovědný řešitel a oprávněná osoba ve smyslu § 19 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. (osvědčení o odborné způsobilosti dle vyhlášky MŽP ČR č. 499/1992 Sb., č.j. 2721/4692/OEP/92/93), a autorský kolektiv

Datum předložení: 21.3.2007

3. Posudek

Zpracovatel: Ecological Consulting a.s.,
RNDr. Bc. Jaroslav Bosák
číslo osvědčení odborné způsobilosti 14563/1610/OPVŽP/97 resp.
630/3373/04- NATURA 2000) a autorský kolektiv
Na Střelnici 48, 779 00 Olomouc, tel. 603 584 222
e-mail: ecological@ecological.cz ; www.ecological.cz

Datum předložení:

4. Veřejné projednání

Datum veřejného projednání:

Místo veřejného projednání:

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Závěry hodnocení:

Záměr „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ představuje zčásti novostavbu a zčásti rekonstrukci stávající komunikace I/27 v úseku křižovatka Třemošná – hranice Plzeňského kraje. Celková délka trasy řešené části silnice I/27 činí podle zvolené varianty cca 32 km.

Zamýšlená stavba tak naplňuje kritérium stanovené v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí, příloze I., kategorii II, bodu 9.1 „*Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*“.

Z toho důvodu bylo zpracováno Oznámení záměru a to v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Ve zjišťovacím řízení došlo příslušnému orgánu v zákonné lhůtě celkem 6 vyjádření.

Podle Závěru zjišťovacího řízení vydaného Krajským úřadem Plzeňského kraje dne 6.1.2005 pod č.j. ŽP/10335/04 dospěl příslušný úřad k závěru, že předmětný záměr má významný vliv na životní prostředí a bude posuzován podle zákona č. 100 /2001 Sb.

Proto byla zpracována hodnocená dokumentace záměru a dne 21.3.2007 příslušným úřadem (Krajský úřad Plzeňského kraje) zveřejněna.

Co se týče zpracované dokumentace pro uvedený záměr, lze konstatovat, že požadavky, dané přílohou č. 4 zákona a jeho příslušnými ustanoveními byly splněny. Z hlediska úplnosti a správnosti údajů a vstupních informací uvedených v dokumentaci lze konstatovat, že dokumentace obsahuje podklady a informace s akceptovatelnou vypovídací schopností pro vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí, s doplňky a některými připomínkami, které jsou uvedeny a komentovány v posudku dokumentace a v podmínkách tohoto stanoviska. Hodnocení vlivu na životní prostředí je dokumentací EIA řešeno na základě řady podkladů zpracovaných v průběhu dlouhodobé přípravy záměru. Tyto podklady jsou prezentovány v dokumentaci a doplněny a komentovány v posudku.

Posudek, hodnotící uvedenou dokumentaci, byl zpracován v souladu s přílohou č. 5 zákona č. 100/2001 Sb. a zahrnuje vypořádání připomínek dotčených správních úřadů, územních samosprávných celků a ostatních účastníků procesu EIA k dokumentaci. Na základě posudku lze považovat předloženou dokumentaci o posuzování vlivů předmětného záměru na životní prostředí za akceptovatelnou. Při zohlednění doložených údajů o vlivech záměru na životní prostředí, technického řešení záměru a na základě podmínek realizace záměru uvedených v návrhu tohoto stanoviska lze učinit závěr, že negativní vlivy záměru na životní prostředí nebudou (při realizaci doporučených variant) přesahovat míru stanovenou příslušnými složkovými zákony a dalšími dotčenými předpisy.

Závěry veřejného projednání:

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

1. Rada Plzeňského kraje
2. Městský úřad Kaznějov
3. Městský úřad Kralovice
4. Městský úřad Horní Bříza

5. Město Plasy
6. Obec Rybnice
7. Město Třemošná
8. Obecní úřad Sedlec
9. Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje
10. Česká inspekce životního prostředí
Oblastní inspektorát Plzeň
11. Společnost OMGD, s.r.o., provozovna Kaznějov
12. Občané městské části Plasy- Nebřeziny

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

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

V posuzované dokumentaci je na základě řady podkladů provedeno hodnocení vlivu záměru- stavby/rekonstrukce silnice I/27 na životní prostředí. Z hlediska postupů realizace záměru, vč. provádění stavebních prací, dodávek a montáží technologických zařízení a z hlediska následného provozování záměru jsou zmíněné vlivy posuzovanou dokumentací řešeny ve vyhovující informační podobě.

Následnou projektovou dokumentací a dalšími technickými projekty budou uvedené postupy výstavby a provozu záměru detailně rozpracovány při respektování příslušných předpisů, technických norem i navrhovaných studií, doporučení a opatření uvedených v hodnocené dokumentaci a zejména v předkládaném posudku.

Vlastní komunikaci I/27 lze rozdělit na část jižní se třemi variantami vedení komunikace a část severní s celkem čtyřmi variantami.

Silnice I/27 bude představovat liniový zdroj znečišťování ovzduší emisemi z dopravy.

Pro posouzení vlivu provozu záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ na ovzduší byla za účelem ochrany zdraví lidí a ekosystémů zpracována samostatná

Rozptylová studie (Píša, 10/2006). Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že provozem záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny.

Celkově je možno konstatovat, že provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže ve všech větších a ve většině malých sídel. Záměr tak lze z tohoto hlediska hodnotit pozitivně.

Co se týče problematiky **hluku**, tato byla zpracována v samostatné akustické studii pro výpočtový rok 2020. Podle této studie přinese realizace silnice I/27 v kterékoliv z posuzovaných variant (mimo varianty fialové) snížení hlukových imisí v intravilánu obcí pod hygienický limit. Přitom se ovšem předpokládá, že u většiny variant bude nutno budovat protihlukové stěny (zejména v místech východního obchvatu Kralovic).

Za předpokladu realizace uvedených opatření se předpokládá (mimo variantu fialovou) dodržení ekvivalentních hladin akustického tlaku, předepsaných nař.vl.č. 148/2006 Sb. Tuto skutečnost bude nicméně nutno po realizaci záměru ověřit následným měřením a event. návrhy protihlukových opatření precizovat.

Otázka **vibrací** byla v hodnocené dokumentaci posouzena spíše kvalitativně. Vibrace se mohou projevit především v časově omezeném období výstavby. Zde mohou být generovány použitými, těžkými, mechanismy v období výstavby. Dopad na širší okolí však nebude významný.

V rámci výstavby a provozu záměru budou vznikat **odpadní vody**. Nakládání s nimi musí být v souladu s ustanovením §38 vodního zákona, tj. odpadní vody musí být před vypouštěním do recipientu čištěny na hodnoty, předepsané vodoprávními úřady.

Při nakládání s **odpady** budou dodržena ustanovení legislativních předpisů platných v oblasti nakládání s odpady. Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, budou odváženy a likvidovány dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou v souladu s ustanovením §12 zákona o odpadech.

Pokud budou produkovány odpady v období provozu záměru, je s nimi nutno zacházet podle výše uvedených zásad. Za nakládání s odpady po zahájení provozu odpovídá jejich původce (což nemusí být nutně správce komunikace).

Z hlediska zájmů hájených **ochranou přírody a krajiny** můžeme konstatovat že vlivy záměru budou (až na výjimky) relativně nevýznamné. Silnice neprochází žádným ZCHÚ či územím soustavy NATURA 2000. Kříží však VKP- kaňon řeky Střely, kde je nutno mostní konstrukci navrhnout mimořádně citlivě. Respektovat je nutno i další exponovaná území (Krajinná památková zóna Plassko, ochranné pásmo kostela Zvěstování Panny Marie v Mariánské Týnici apod.).

Negativní vlivy záměru na flóru budou představovat zejména kácení a mýcení dřevin, skrývky a terénní úpravy v místech trvalého záboru půdy a zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby.

Co se týče fauny, životní podmínky zvláště chráněných druhů v trase silnice ani jejich další existence v zájmovém území by neměly být realizací a provozem přeložky silnice I/27 ohroženy.

Před zahájením stavebních prací je však nutno provést detailní terénní průzkum budoucího staveniště a na základě výsledků průzkumu navrhnout odpovídající opatření pro ochranu rostlin a živočichů, případně jejich biotopů.

Závěrem můžeme konstatovat že úroveň a koncepce navrženého řešení záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ koresponduje s úrovní, která je obvyklá u obdobných staveb realizovaných v rámci České republiky i v rámci Evropské unie. Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr svými parametry nepřekračuje povolené limity. Eventuelní negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou sníženy projektovanými a dalšími dodatkovými organizačními a technickými opatřeními ve smyslu doporučení dokumentace, hlukové a rozptylové studie, posudku a podmínek vydaného stanoviska.

Na základě provedených komplexních rozborů a posouzení předloženého řešení a hodnocení záměru lze tento z hlediska vlivů na životní prostředí považovat za akceptovatelný při respektování v dokumentaci a v posudku uvedených stanovisek, připomínek, upozornění a doporučení, a při zohlednění dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu uvedených podmínek souhlasu s realizací záměru.

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

Hodnocený záměr lze vzhledem k jeho významnosti a vlivu na veřejné zdraví hodnotit jako záměr středního rozsahu. Stavbu komunikace I/27 lze rozdělit na část jižní se třemi variantami vedení komunikace a část severní s celkem čtyřmi variantami. Přitom je zřejmé, že realizace komunikace I/27, zvláště v úsecích, kde bude tato procházet novou stopou, způsobí v dané lokalitě oproti nulové variantě některé, spíše nežádoucí změny. Dojde zde k nezbytnému odnětí pozemků ze ZPF a PUPFL, zničení vegetace na ploše trvalého záboru, k negativním vlivům na faunu a ekosystémy, případně na další složky životního prostředí.

Technickým řešením, tak jak je se zřetelem na současný stav techniky navrženo, by však mělo dojít k minimalizaci negativních vlivů, včetně vlivů provozu záměru. Využity jsou k tomu účelu moderní technologie jak na úseku provozu záměru po jeho realizaci, tak na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, vč. minimalizace hlukové zátěže z vlastního provozu.

V jednotlivých obcích lze naproti tomu v souladu s hodnocenou dokumentací předpokládat spíše pozitivní vliv vyvedení tranzitní dopravy z obytné zástavby.

V době výstavby bude plošným zdrojem znečištění ovzduší prašností staveniště sledovaného záměru. Zde je nezbytné provést především technická a organizační opatření k minimalizaci emisí tuhých látek.

Dle zpracované rozptylové studie lze konstatovat, že provozem záměru nebudou předepsané limity imisních koncentrací ovzduší překročeny.

Celkově je možno konstatovat, že provoz na přeložce přinese v zástavbě podél stávající komunikace výrazné snížení imisní zátěže ve všech větších a ve většině malých sídel. Záměr tak lze z tohoto hlediska hodnotit pozitivně.

Rovněž z hlediska vodního hospodářství nelze při realizaci navržených opatření předpokládat jednoznačně negativní vliv záměru na kvalitu podzemních či povrchových vod ani na vydatnosti vodních zdrojů v nejbližším okolí.

Potřeba vody bude prakticky pouze ve fázi výstavby záměru.

Hluková zátěž bude v okolí hodnocené lokality zásadní zejména v období provozu. Dle vypracované hlukové studie byl pro porovnání hlučnosti jednotlivých variant zvolen jako výpočtový rok 2020. Při realizaci zde navržených protihlukových opatření se ani na tomto úseku nepředpokládá (vyjma fialové varianty) překračování přípustných ekvivalentních hladin akustického tlaku.

Obdobnou situaci lze konstatovat i na úseku vibrací.

Produkce odpadů z vlastního provozu záměru je nepodstatná a při dodržení všech stávajících legislativních norem a doporučení, která jsou uvedena v hodnocené dokumentaci a v předchozím textu tohoto posudku lze považovat dopady vznikajícího množství a charakteru odpadů na životní prostředí za minimální.

Významnější vliv lze předpokládat na ochranu přírody a krajiny. Zásadní zásah zde bude představovat výstavba silnice v nové stopě, zahrnující kácení a mýcení dřevin, skrývky a terénní úpravy v místech trvalého záboru půdy a zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby. Součástí stavby bude i přemostění kaňonu řeky Střely, kde jsou nezbytná některá, dále specifikovaná technická opatření k minimalizaci vlivů tohoto vedení.

Podle výsledků Biologického průzkumu by nemělo dojít k dotčení žádných ohrožených a vzácných druhů rostlin, případně živočichů.

Nesporně prokazatelný vliv bude mít realizace záměru na ochranu půdního fondu a to jak ZPF tak PUPFL. V severním úseku (km 14 – hranice kraje) je variantou s nejmenšími nároky na celkový zábor půdy varianta zelená, za ní následuje varianta fialová. Dopady tohoto vlivu jsou však navrženým projektovým řešením, včetně naznačených variant sníženy na únosnou míru.

Dle předložených materiálů bude minimálně při realizaci záměru nepochybně nakládáno se závadnými látkami (srv. §39 vodního zákona) „ve větším množství“. Tato skutečnost tedy vyvolá nutnost zpracovat havarijní plán (resp. i povodňový plán) pro období výstavby, budou-li stanovené limity množství závadných látek překročeny. Tyto činí i u nejnižší kategorie „závadných látek“ 500 l kapalné látky, event. 1000 kg pevné látky, jak uvádí vyhl.č. 450/2005 Sb.

Závěrem této kapitoly lze uvést, že navržené technické řešení staví na zkušenostech se současným provozem komunikační sítě v dané lokalitě a bylo vybráno po zvážení řady připomínek ze strany orgánů státní správy, samospráv i veřejnosti. Řešení je vyzkoušené v obdobných provozech u nás i v zahraničí. Hodnocený záměr tak splňuje evropskou úroveň obdobných zařízení.

Souhrnně lze konstatovat, že navržená koncepce technického řešení záměru a jeho technologie má za dodržení určitých podmínek zohledněných v dokumentaci a v následných doporučeních posudku předpoklady pro zajištění takových výstupů, které nebudou nepřijatelným způsobem ovlivňovat životní prostředí.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Příslušná opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, rezultující z procesu posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru. Uvedeny jsou přehledně v kapitole III.6. tohoto stanoviska.

Základní opatření v tomto smyslu jsou dána vlastním technickým řešením záměru a podmínkami tohoto stanoviska, zajišťujícími z hlediska bezpečnosti přijatelný způsob výstavby a provozu záměru i přijatelnou úroveň všech emisí výstupů ze záměru, které budou v souladu s limity stanovenými příslušnými správními úřady, příslušnými složkovými zákony a jejich prováděcími předpisy, resp. příslušnými technickými normami.

Dalším významným faktorem zajišťujícím dostatečnou úroveň sledování a hodnocení vlivů záměru na životní prostředí v průběhu jeho realizace a provozování je potřebný monitoring, zahrnující kontrolu dostatečné účinnosti a bezpečnosti provozu technologií záměru a sledování vlivu záměru na všechny dotčené složky životního prostředí.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Variantní řešení pro danou stavbu existuje v obou jejích částech. Jedná se celkem o pět územních variant a to v části jižní tři varianty (červená, fialová, hnědá) a v části severní čtyři varianty (červená, fialová, modrá a zelená). V této severní části jsou jako součást zelené varianty hodnoceny rovněž severní a jižní přivaděč Kralovic.

V jižním úseku navrhované přeložky (od km 0,0 do km 14,0) lze považovat za akceptovatelné prakticky všechny navržené varianty, přednostně však variantu červenou v červené podvariantě a variantu červenou v hnědé podvariantě.

V severním úseku přeložky (od km 14,0 po hranici Plzeňského kraje) je z hlediska vlivu stavby na životní prostředí přesvědčivě nejvhodnější zelená varianta s napojením Kralovic jižním přivaděčem.

Na základě zvážení všech kladů a záporů, včetně provedení zjednodušené multikriteriální analýzy lze pořadí vhodnosti variant doporučit následující :

	1. místo	2. místo
Jižní část (km 0,0-14,0)	varianty červená a hnědá jsou rovnocenné	fialová
Severní část (km 14,0-hranice kraje)	zelená + jižní přivaděč	červená nebo modrá

5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku.

Vyjádření všech dotčených subjektů k dokumentaci byla přehledně a úplně vypořádána v posudku v souladu s § 8 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Vyjádření všech dotčených subjektů k posudku byla přehledně a úplně vypořádána v dokumentaci vypořádání připomínek k posudku v souladu s § 9 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Souhrnně lze považovat veškerá vyjádření a připomínky jak k dokumentaci tak k posudku za vypořádané způsobem, který umožňuje dokončení procesu posuzování vlivů, vydání souhlasného stanoviska příslušného úřadu a pokračování dalšího postupu přípravy realizace záměru v následných správních řízeních.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru

Na základě dokumentace vlivů záměru na životní prostředí, vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti a ostatních účastníků procesu EIA, a dále na základě doplňujících informací, zpracovaného posudku, výsledků veřejného projednání a vypořádání připomínek k posudku

vydává

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako příslušný úřad podle § 22 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivu na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) v platném znění v souladu s ustanovením §10 odst.1 téhož zákona, z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o

k posouzení vlivů záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“ na životní prostředí s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Doporučená varianta:

Ve vztahu k charakteru záměru a jeho vlivům na životní prostředí a ochranu veřejného zdraví se doporučuje řešit v severní části komunikace (km 14,0- hranice kraje) záměr ve

variantě zelené, s jižním přivaděčem Kralovic. Na druhém místě lze uvést variantu modrou či červenou, které jsou zde rovnocenné.

V jižní části komunikace (km 0,0- 14,0) lze volit variantu červenou s podvariantou červenou či hnědou, které se zde jeví jeví jako rovnocenné. Na druhém místě lze v tomto úseku akceptovat variantu fialovou.

I. Podmínky pro fázi přípravy

1. Zpracovat harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na jednotlivé složky životního prostředí.
2. U zelené varianty přizpůsobit výškové a směrové vedení silnice s cílem minimalizace jejího vlivu na podmínky ochranného pásma památkového areálu kostela Zvěstování Panny Marie v Mariánské Týnici
3. V km 18-19 doplnit přemostění silnice I/27 pro územními plány měst Kralovice a Plasy navrhovanou poutní cestu mezi kláštery v Mariánské Týnici a Plasích
4. V dalších stupních projektové dokumentace záměru respektovat podmínky průchodu silnice I/27 Krajinou památkovou zónou Plassko (km 11,0 až 18,0). V této oblasti zvážit úpravu trasy podle návrhu, uvedeného v připomínkách občanů městské části Plasy- Nebřeziny ze dne 18.4.2007 (západněji posunutá trasa)
5. V km cca 15 řešit propojení silnice I/27 s komunikací III/23110 Plasy- Babina
6. Zpracovat plán odpadového hospodářství pro období realizace stavby, se specifikací druhů odpadů a způsobů jejich využití či odstranění.
7. Zpracovat, nechat vodoprávním úřadem schválit a dodržovat havarijní plán pro látky závadné vodám, ve smyslu vodního zákona č.254/2001 Sb. a jeho prováděcí vyhl.č. 450/2005 Sb.
8. U územních samosprávných celků iniciovat převzetí trasy vybrané varianty přeložky silnice I/27 do závazné části nově zpracovávané či aktualizované územně plánovací dokumentace (ZÚR kraje a územní plány obcí).
9. V případě realizace červené varianty upravit směrové vedení silnice I/27 v úseku křížení kaňonu Střely (km cca 13,3) tak, aby nebyly dotčeny nejcennější skalní útvary (posunout trasu silnice cca 150 m jihovýchodním směrem).
10. Zpracovat bilanci zemních prací. Podélný profil přeložky navrhnout pokud možno tak, aby bilance zemních prací byla vyrovnaná. Současně zpracovat bilanci svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro úpravy svahů zářezů a násypů přeložky, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.

11. Upřesnit rozsah trvalého a dočasného odnětí půdy. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
12. Po konzultaci s vodoprávním úřadem sestavit program monitorování podzemních vod vodních zdrojů v okolí záměru, zahrnující i vrt DB-10 u Kaznějova
13. Zpracovat hydrogeologický průzkum v koridoru vybrané varianty přeložky s návrhem opatření pro minimalizaci vlivů výstavby na podzemní vody. Dokumentovat stav vody ve vybraných studních (ve smyslu hydrogeologického posudku, zpracovaného k dokumentaci EIA) a posoudit možnost jejich ovlivnění. S monitorováním (dle zpracovaného programu) vybraných studní započít cca 1 rok před zahájením stavebních prací.
14. Zpracovat báňsko – historické posouzení v oblasti historické těžby černého uhlí v prostoru mezi Třemošnou a Rybnicí.
15. Zvážit technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky, s případným mechanickým předčištěním, event. i ve formě přirozených rybníčních nádrží. V případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů.
16. U křížení s vodními toky minimalizovat zásahy do toků i v případech, kdy se nejedná o ÚSES (např. Mladotický a Týřovský potok). Technické řešení mostních objektů doložit hydrotechnickým výpočtem, zohlednit zkušenosti z povodně v r. 2002.
17. Minimalizovat střety se stávajícími melioracemi zemědělských pozemků. Přerušené drenážní svody podchytit a převést novými melioračními hlavníky, vedenými v souběhu s dotčenými úseky silnice do míst vhodných k vyústění do recipientů.
18. Navrhnout optimální technické řešení křížení přeložky s prvky systému ÚSES a identifikovanými migračními koridory a to:
 - a) Km cca 0,8 - navržený lokální biokoridor vedený po pravostranném přítoku Bílého potoka, potok na okraji lesa. Provéřit možnost realizace jednopólového mostního objektu nebo alespoň osazení rámečkem minimálních rozměrů 1 x 1 metr.
 - b) Km cca 1,5 - navržený lokální biokoridor vedený po Bílém potoce v lesním porostu (červená varianta v obou podvariantách). Provéřit možnost úpravy nivelety a osazení rámečkem minimálních rozměrů 1 x 1 metr.
 - c) Km cca 2,0 - navržený lokální biokoridor vedený po Bílém potoce v lesním porostu (fialová varianta). Osazení rámečkem minimálních rozměrů 1 x 1 metr.
 - d) Km cca 3,0 – 5,0 migrační koridor. Provéřit možnosti realizace podchodu v km 4,6 – 5,0 parametrů 30 x 4 m (šířka x výška) nebo ekoduktu v km 3,7 – 4,5 o šířce 45 m (varianty červená v červené i hnědé podvariantě), prověřit možnost realizace ekoduktu v km 3,2 – 3,5 (varianta fialová).

- e) Km cca 6,0 - funkční lokální biokoridor vedený uvnitř rozsáhlých lesních celků. Vyřešit zprůchodnění buď realizací podchodu nebo změnu vymezení biokoridoru.
 - f) Km cca 6,5 – 7,4 - souběh s funkčním lokálním biokoridorem vedeným uvnitř rozsáhlých lesních celků (varianta fialová a červená v červené podvariantě). Nově vymezit vedení tohoto biokoridoru lesními porosty.
 - g) Km cca 7,4 – 7,7 - funkční lokální biocentrum na Kaznějovském potoce, zrušené rybníky, okolo lesní porost. Vymezení biocentra na potoku mírně posunout, minimalizovat zásah do biocentra.
 - h) Km cca 12,1 migrační koridor. Provéřít možnost realizace podchodu v km cca 12,1 parametrů 20 x 6 m (šířka x výška)
 - i) Km cca 13,3 – 13,5 - přiléhající funkční lokální biocentrum na svahu kaňonu na levém břehu Střely (varianta fialová). Upravit hranice biocentra, minimalizovat zásah do biocentra.
 - j) Km cca 15,2 - funkční lokální biokoridor vedený po remízích a polních cestách. Provéřít možnost realizace biomostu (ekoduktu).
 - k) Km cca 17,7 - navržený lokální biokoridor na orné půdě. Nově vymezit tento biokoridor.
 - l) Km cca 18,1 - funkční lokální biokoridor lesní. Provéřít možnost úpravy nivelety silnice (zhloubení) a realizace ekoduktu (nadchodu).
 - m) Km cca 20,9 - navržený lokální biokoridor podél železniční trati. Provéřít možnost ekoduktu vybudovaného podél železniční trati.
 - n) Km cca 22,1 - navržený lokální biokoridor podél přítoku Kralovického potoka. Propustek rámový alespoň rozměrů 2x2 metry.
 - o) Km cca 24,4 – 24,7 - navržené lokální biocentrum na orné půdě mezi cestou a Sedleckým potokem. Nově vymezit hranice biocentra východním směrem mimo trasu přeložky.
 - p) Km cca 26,1 – 26,3 - navržený lokální biokoridor na orné půdě. Úprava směrového vedení biokoridoru za účelem jeho zprůchodnění. V km cca 25,8 nebo cca 26,8 prověřit možnost realizace ekoduktu.
 - q) Km cca 27,7 - funkční lokální biokoridor vedený uvnitř rozsáhlých lesních celků. Upravit směrové vedení biokoridoru a umožnit jeho zprůchodnění pod silnicí v km 27,4 podél Mladotického potoka podchodem o rozměrech min. 20 x 6 metrů (šířka x výška).
19. Pokud možno zaměnit navrhované použití trubních propustků za objekty rámové velikosti 1 x 1 metr (km cca 4,7; 4,9; 9,6; 23,7; 27,8)

20. Stanovit rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les a nezbytného smýcení lesních porostů. Kácení/smýcení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
21. Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru. Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek, pro výsadby dřevin použít přednostně domácí druhy, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště. Plochy zeleně přeložky navázat dle místních podmínek na stávající plochy zeleně nebo na plochy zeleně navržené územními plány.
22. Dopracovat a zpřehlednit akustickou studii z října 2006 podle připomínek KHS Plzeň ze dne 3.4.2007, aby pro jednotlivé varianty byl zřejmý vztah k limitům hlukové zátěže dle nař.vl.č.148/2006 Sb. Výpočet aktualizovat pro vybranou variantu a podle potřeby navrhnout stavební řešení protihlukových opatření s cílem dodržení limitů ekvivalentních hladin akustického tlaku.
23. Zajistit provedení průzkumných archeologických prací v trase vybrané varianty a zpracování detailnějšího terénního archeologického průzkumu nedestruktivními metodami v místě zaniklé středověké osady Újezd u Kaznějova. V případě potvrzení nálezů archeologických památek zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu a podle možností upravit směrové vedení silnice tak, aby bylo dotčení archeologických památek co nejmenší.
24. Zpracovat plán organizace výstavby (POV). Do POV zahrnout řešení následujících problémů:
 - a) Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
 - b) Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu, nezasahovaly do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit, do lesních porostů a do ochranných pásem vodních zdrojů.
 - c) Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu přeložky. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
 - d) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie. Přednostně využívat plochu staveniště přeložky, minimalizovat zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, zejména v obytné zástavbě, vyloučit pojiždění nákladních

automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť.

- e) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
- f) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby. Návrh bude obsahovat zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště. Umístění sedimentačních jímek konzultovat s vodohospodářským orgánem a s orgánem ochrany přírody.

- 25. Při projektování stavebních a technických prvků v exponovaných místech stavby je nutno dbát na odpovídající design, barvu a ozelenění okolí lokality.
- 26. Zajistit v předstihu projednání záměru s širší veřejností v okolí stavby a upozornit veřejnost na etapy výstavby a jejich rozsah, včetně dopravních omezení a výsadeb, tak aby byly omezeny negativní ohlasy na vlastní stavební činnost.
- 27. Před započítím stavby provést závěrečný biologický průzkum výskytu chráněných živočichů v lokalitách výstavby. Na průzkum podle potřeby navázat odborně provedený a schválený transfer vybraných druhů chráněných živočichů do jiné, vhodné lokality podle doporučení a stanovisek orgánů ochrany přírody. Nakládání s živočichy vhodně načasovat (letní období- nejlépe červenec).

II. Podmínky pro fázi realizace

- 1. Stavebně a montážně realizovat veškeré stavby a zařízení na ochranu zdraví a životního prostředí, jejichž funkce byla zohledněna při posuzování účinků na zdraví a na životní prostředí.
- 2. Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích, a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu budou uskutečňovány v obytné zástavbě v denní době.
- 3. Při výstavbě postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků a průchodu

- lesními porosty. Dočasné zábory půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru).
4. Zvláštní pozornost věnovat realizaci přeložky v úsecích s nadprůměrnou hodnotou dotčených ploch, případně ploch chráněných zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a uvnitř ochranných pásem vodních zdrojů, jmenovitě:
 - a) Vodní zdroje JZ Kaznějova. Všechny variantní trasy (fialová v úseku 5,28 – 8,23, červená 5,32 – 8,28 a hnědá 5,32 – 8,0) prochází vnější částí ochranného pásma 2. stupně zdrojů vody OGMD s.r.o. západně od Kaznějova, varianty fialová a červená s nájездem do průmyslové zóny Kaznějova v km 6,5 zasahují i do jihozápadního okraje jeho vnitřní části a varianta hnědá vnitřní částí OP prochází v km 6,4 – 6,5.
 - b) Křížení řeky Střely v km cca 13,5. Minimalizovat zásah do skalnatých hran kaňonu, minimalizovat vliv stavebních prací na nivu i svahy. V případě realizace červené varianty posunout směrové vedení varianty v místě křížení s řekou jihovýchodním směrem za nejcennější skalní útvary (po proudu).
 5. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem. Případný přebytek výkopového materiálu přednostně nabídnout k využití na jiných stavbách.
 6. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Automobily budou před výjezdem ze staveniště na komunikaci řádně očištěny. Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku a do přírodních ploch. Přesuny stavební techniky, vytiženost nákladních automobilů a dopravní trasy musí být navzájem koordinovány/optimalizovány.
 7. Zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů, pracujících na stavbách z hlediska jejich ekologické nezávadnosti.
 8. Stojící stavební mechanismy budou opatřeny záchytnými vanami proti úkapům. Plochy zařízení staveniště budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou okamžitou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a zneškodněna podle platných předpisů.
 9. V době výstavby bude minimalizován pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a provoz hlučných stacionárních zařízení bude stíněn mobilními protihlukovými zástěnami. Po dobu výstavby bude dbáno na dodržení limitů hluku vč. limitů, daných nař.vl.č. 9/2002 Sb. pro jednotlivé výrobky. Nepoužívané technologie důsledně vypínat.

10. Parkovací a čerpací plochy, sklady PHM a zařízení stavenišť neumísťovat v nivách vodních toků a jiných exponovaných územích. Při nakládání se závadnými látkami během výstavby a provozu záměru respektovat schválený havarijný plán.
11. Na plochách zařízení stavenišť neskladovat pohonné hmoty. Údržba a opravy stavebních mechanismů budou prováděny mimo plochy zařízení stavenišť. Na plochách zařízení stavenišť v blízkosti toků neskladovat sypké a plovoucí materiály. Instalovat zde chemická WC pro příslušný počet pracovníků.
12. V ochranných pásmech vodních zdrojů nesmí být prováděna jakákoliv manipulace s ropnými látkami, ani jejich skladování. Nesmí zde být opravovány žádné mechanismy, vozidla a mechanismy zde nesmí parkovat. Pokud bude při zemních pracech odkryta hladina podzemní vody, nelze v jejím okolí nakládat se závadnými látkami.
13. Při pracích, které mají za následek víření prachu, provádět kropení ploch. Po ukončení stavby podle potřeby exponovaná místa „omýt vodou“- zejména zeleň v biokoridorech apod.
14. Zajistit monitorování podzemních vod před zahájením výstavby a v průběhu výstavby přeložky dle schváleného programu monitorování. Na základě získaných výsledků v případě potřeby navrhnout a realizovat odpovídající opatření na ochranu podzemních vod.
15. V předstihu oznámit příslušnému orgánu památkové péče termín zahájení zemních prací, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče. V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického průzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
16. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období (duben – červenec). Kácení dřevin mimo ochranné pásmo komunikace bude provedeno na základě dendrologického průzkumu, zpracované žádosti a v souladu s rozhodnutím místně příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny.
17. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
18. Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.

19. Pokud při realizaci záměru vzniknou odpady s obsahem asbestu, je nutno je vložit do utěsněných obalů, opatřených nápisem, upozorňujícím na obsah asbestu. Odstranění je možné pouze na skládce skupiny S-NO.
20. Po ukončení stavby budou plochy v okolí stavby rekultivovány a terén neodkladně upraven v travnatých plochách dle normy ČSN DIN 18 917 (zakládání trávníků). Zbývající plochy budou uvedeny do původního stavu.

III. Podmínky pro fázi provozu

1. Po realizaci stavby je nutno provést kontrolní měření hluku nejbližších obytných objektů a vyhodnotit účinnost navržených komplexních protihlukových opatření. V případě potřeby (dle výsledků měření hluku) popřípadě navrhnout a realizovat doplňující protihluková opatření.
2. Po ukončení stavby bude proveden jednorázový biomonitoring ponechaných nebo transferovaných živočichů a okolních biotopů.
3. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové sole s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
4. Zajistit monitorování podzemních vod v okolí přeložky dle programu monitorování. Na základě získaných výsledků v případě potřeby navrhnout a realizovat odpovídající opatření na ochranu podzemních vod.
5. Po ukončení stavby snižovat jakýmkoliv způsobem možné synergické působení negativních vlivů na ŽP a odstranit všechna zařízení stavenišť i jiná navazující zařízení (přístupové komunikace)
6. Zajistit kvalitní a důslednou revitalizaci porostů v okolí vodních toků a střetových míst stavby s VKP a ÚSES všech úrovní
7. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci
8. Zajistit pravidelnou údržbu ploch navržené i stávající zeleně na pozemcích stavby (svahy náspů a zářezů) ihned po ukončení stavby, tak aby byla omezena invaze neofyt nebo šíření další nevhodných druhů do volné krajiny

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zák.č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je dva roky ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanoveními §4 odst.1 písm. d)

a § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Datum vydání stanoviska:

Jméno, příjmení a podpis
pověřeného zástupce příslušného úřadu

VIII. PŘÍLOHY

Příloha 1 Vyjádření , zaslaná k dokumentaci

Seznam zkratek

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
ČS	čerpací stanice
D-O-L	(průplav) Dunaj-Odra-Labe
DP	dobývací prostor
EO,e.o.	ekvivalentní obyvatel
EVL	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IDS	integrovaný dopravní systém
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
LČR	Lesy České republiky
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NEL	nepolární extrahovatelné látky
NKP	národní kulturní památka
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NRBC	nadregionální biocentrum
NRBK	nadregionální biokoridor
OP	ochranné pásmo vodního zdroje
PO	ptačí oblast
POH	plán odpadového hospodářství
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace

pSCI	území soustavy NATURA 2000
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	politika územního rozvoje
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
SÚJB	Státní úřad pro jadernou bezpečnost
ÚPn	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
VaK	vodovody a kanalizace
VKP	významný krajinný prvek
VOC	těkavé organické látky
VPS	veřejně prospěšné stavby
VÚSC	vyšší územně správní celek
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

Použité podklady

Projektová dokumentace, studie, ...

- Dokumentace záměru „Silnice I/27 v úseku Třemošná- hranice kraje“, RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc, 10/2006
- Obdržená vyjádření orgánů státní správy, právnických a fyzických osob k dokumentaci záměru

Zákony a jiné právní normy, metodické pokyny

- Zákon č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.185/2001 Sb., o odpadech (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- Zákon č.20/1987 Sb., o státní památkové péči (ve znění pozdějších změn a doplňků).

- Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Zákon č.274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších změn a doplňků).
- Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 352/2002 Sb., kterou se stanovují emisní limity a další podmínky provozování stacionárních zdrojů znečišťování a ochrany ovzduší.
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsoby sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.
- Vyhláška č.381/2001 Sb., katalog odpadů.
- Vyhláška č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- Vyhláška č.450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami

Mapové podklady

- Česká republika - obecně zeměpisná mapa. 1:1000 000, Kartografie Praha, 1993
- Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. 1:500 000. Geografický ústav ČSAV, Brno
- Soubor geologických a účelových map ČR, Hydrogeologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ 1997
- Soubor geologických a účelových map ČR, Geologická mapa, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1995
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa inženýrsko-geologického rajónování, 1: 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Soubor geologických a účelových map ČR, Mapa nerostných surovin, 1 : 50 000. ČGÚ, Kutná Hora, 1996
- Syntetická půdní mapa ČR, 1 : 20 000. MŽP a MZe, Praha, 1991
- Odvozená mapa radonového rizika ČR, 1:200 000, ČGÚ Praha,
- Mapa seizmického rajónování ČSSR, Geofyzikální ústav ČAV, 1987

Publikace

- CULEK M. a kol. 1996: Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha, 347 pp.
- DEMEK, J. a kol. 1992: Neživá příroda. Vlastivědná společnost, Brno, 243 pp.
- DEMEK, J. 1987: Hory a nížiny. ČSAV, Praha, 584 pp.
- FACEK – ADAMEC 1990: Kategorizace půd podle odolnosti vůči antropogennímu znečištění

- NEUHÄUSLOVÁ Z. a kol. 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha, 341 pp.