



Dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí
podle zákona č.100/2001 Sb.

I/27 VELEMYŠLEVES - OBCHVAT



Odpovědný řešitel:

.....

RNDr. Petr Anděl, CSc.

Osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 7248/1155/OPV/93

Liberec, 2004

Odpovědný řešitel:

RNDr. Petr Anděl, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 7248/1155/OPV/93

Spoluřešitelé:

Ing. Ivana Gorčicová	- technická opatření
Ing. Petr Máška	- technická opatření
Ing. Markéta Kavková	- ekosystémy
Mgr. Radomír Smetana	- hluk, rozptyl
Ing. Čestmír Ondráček	- botanika
Ing. Pavel Vonička	- zoologie
PaeDr. Pavel Kocourek	- zoologie
Pavel Krásenský	- zoologie
RNDr. Antonín Kůrka	- zoologie
Pavel Moravec	- zoologie
Dr.Ing. Milan Sánka	- pedologie

Seznam samostatných příloh:

- Rozptylová studie
- Hluková studie
- Biologický průzkum

Kontaktní adresa na zpracovatele oznámení:

EVERNIA s.r.o.
Tř. 1. máje 97
460 01 Liberec
Tel. 485 228 272
Fax: 485 228 206
Email: evernial@evernia.cz

OBSAH

Úvod	6
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	8
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	10
B.I. Základní údaje	10
B.I.1. Název záměru	10
B.I.2. Rozsah záměru	10
B.I.3. Umístění záměru	10
B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	12
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant	12
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	13
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	17
B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	17
B.II. Údaje o vstupech	18
B.II.1. Záběr půdy	18
B.II.2. Odběr a spotřeba vody	18
B.II.3. Surovinové a energetické zdroje	18
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	19
B.III. Údaje o výstupech	20
B.III.1. Množství a druh emisí do ovzduší	20
B.III.2. Množství a druh odpadních vod	22
B.III.3. Produkce odpadů	23
B.III.4. Hluk, vibrace a záření	26
B.III.5. Významné terénní úpravy a zásahy do krajiny	28
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	30
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	30
C.I.1. Celkový přehled výčtu nejzávažnějších environmentálních charakteristik	30
C.I.2. Dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání	31
C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území	33
C.II.1. Obyvatelstvo	33
C.II.2. Ovzduší a klima	33
C.II.3. Hluk	35
C.II.4. Voda	35
C.II.5. Půda	36
C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje	41
C.II.7. Flóra, fauna a ekosystémy	43
C.II.8. Krajina	54
C.II.9. Kulturní památky a archeologická naleziště	56
C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	51
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	59
D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí	59
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo	61
D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima	65
D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci	67
D.I.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody	69
D.I.5. Vlivy na půdu	71
D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	72
D.I.7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	73
D.I.8. Vlivy na krajinu	83
D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	84
D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti	85
D.II.1. Celkový přehled vlivů	85
D.II.2. Možnost přeshraničních vlivů	85
D.II.3. Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí	86
D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech	87
D.III.1. Rizika havárií	87
D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	88
D.IV.1. Období přípravy	88

D.IV.2. Období výstavby	90
D.IV.3. Období provozu.....	91
D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů	93
D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace.....	95
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	97
F. ZÁVĚR	100
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU.....	102

Definice vybraných pojmů a odborné terminologie

biokoridor	území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť
biotop	soubor veškerých neživých a živých činitelů, které ve vzájemném působení vytvářejí životní prostředí určitého jedince, druhu, populace, společenstva
ekosystém	funkční soustava živých a neživých složek životního prostředí, jež jsou navzájem spojeny výměnou látek, tokem energie a předáváním informací, které se vzájemně ovlivňují a vyvíjejí v určitém čase a prostoru
hladina hluku	hladina akustického tlaku L_A , zjištěná, resp. měřená při použití váhového filtru a zvukoměru
ekvivalentní hladina hluku	hladina hluku L_{Aeq} určená z časového rozložení. Je to rozhodná veličina pro hygienické hodnocení
fluviální	říční
geomorfologie	nauka o tvarech zemského povrchu a jeho vývoji
inundační území	území, které je v období zvýšených průtoků vody pravidelně zaplavováno
nebezpečnost	je vlastnost látky způsobovat škodlivý účinek na zdraví člověka či na životní prostředí. Je to vlastnost „vrozená“ (danou látku jí neleze zbavit), projeví se však pouze tehdy, je-li člověk či jednotlivé ekosystémy životního prostředí jejímu vlivu vystaveny tj. exponovány
ruderální druhy	rumištní, zpravidla plevelné druhy rostlin, které spontánně osídlují stanoviště různých hospodářsky nevyužívaných nebo radikálně změněných ploch (ruderalizace)
termofytikum	rostliny teplomilné, mající těžiště rozšíření v teplejších vegetačních pásmech
údolní niva	rovina vytvořená usazováním materiálu, unášeného vodními toky v průběhu geologického vývoje
územní systém ekologické stability	vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodně blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. rozlišujeme místní, lokální, regionální a nadregionální
významný krajinný prvek	ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále i části krajiny, které orgán ochrany přírody zaregistruje jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé a přirozené skalní útvarů, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků

Použité zkratky

ČSN	česká státní norma
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
I _{Hd}	průměrná denní koncentrace znečišťující látky [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
I _{Hr}	průměrná roční koncentrace znečišťující látky [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
k.ú.	katastrální území
L_{Aeq}	Ekvivalentní hladina hluku A [dB(A)]
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NO _x	oxidy dusíku
NV	Nařízení vlády
OHS	okresní hygienická stanice
OPVZ	ochranné pásmo vodního zdroje
PHS	protihluková stěna
PM ₁₀	respirační frakce prašného aerosolu s aerodynamickým průměrem 50% částic menších než 10 μm
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
ÚP	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
VN	vysoké napětí
ŽP	životní prostředí

ÚVOD

Předkládaná zpráva je dokumentací podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „I/27 Velemyšleves obchvat“.

Záměrem je realizace východního obchvatu obce Velemyšleves na stávající silnici I/27, která představuje hlavní spojnicí měst Žatec a Most. Podstatou stavby je odstranění dopravně rizikového místa průjezdu stávající komunikace centrem obce při vysokém sklonu při klesání a stoupání v údolí Chomutovky, kde se obec nachází.

Záměr podle kategorie II, přílohy č.1 zákona č. 100/01 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a podle bodu 9.1 „Novostavby a rekonstrukce silnic o šíři větší než 10 m“ podléhal zjišťovacímu řízení podle §7 zákona ze strany krajského úřadu Ústeckého kraje. Z tohoto důvodu bylo v březnu 2003 firmou EVERNIA, s.r.o Liberec zpracováno oznámení podle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb., které bylo podrobena zjišťovacímu řízení. Ze závěru zjišťovacího řízení ze dne 7.5.2003 (Č.j. 2166/37808/ŽPZ/03-závěr) vyplynul požadavek na provedení hodnocení a vypracování dokumentace podle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb.

Technické podklady zpracoval SUDOP Praha a.s. v rámci přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí.

Zpracovatelem dokumentace je firma EVERNIA s.r.o. Liberec, oprávněnou osobou podle zákona č. 100/2001 Sb. je RNDr. Petr Anděl, CSc.

ČÁST A

Údaje o oznamovateli

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma: Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Chomutov
2. IČ: 659 93 390
3. Sídlo (bydliště): Kochova 3975, 430 01 Chomutov
4. Jméno, příjmení oprávněného zástupce oznamovatele: Ing. Václav Filip, ředitel správy Chomutov
5. Zplnomocněná osoba oznamovatele: Ing. Drahomíra Weilgunyová, náměstkyně úseku výstavby, tel. 474 624 234, email: drahomira.weilgunyova@rsd.cz

ČÁST B

Údaje o záměru

- I. Základní údaje**
- II. Údaje o vstupech**
- III. Údaje o výstupech**

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. NÁZEV ZÁMĚRU

I/27 Velemyšleves - obchvat

B.I.2. ROZSAH ZÁMĚRU

Přeložka je navržena v kategorii S 11,5/70, tj. s volnou šířkou komunikace mezi svodidly 11,5 m, se dvěma jízdními pruhy o základní šířce 3,5 m, vodícími proužky 0,25 m, zpevněnou částí krajnice 1,5 m a nezpevněnou 0,5 m, tzn. o celkové šířce 11,5 m.

Celková délka hlavní trasy je 2,7 km. Most leží v navrhovaném úseku přeložky I/27 variantně dle původního návrhu v km 0,968 - 1,438 (délka 470 m) nebo podle nového návrhu v km 0,843 - 1,463 (délka 620 m). Délka vedlejších komunikací je 0,32 km.

B.I.3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Záměr je umístěn v Ústeckém kraji, v k.ú. obce Velemyšleves. Navrhovaný záměr je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru obce Velemyšleves (viz část H). Obec Velemyšleves spadá do správního obvodu pověřené obce města Žatec a nachází se 17 km východně od Chomutova a 10 km severně od Žatce. Obcí protéká ve směru ze SZ na JV říčka Chomutovka, do které se přímo v obci vlévá levostranný přítok Velemyšlevského potoka. Chomutovka je levostranným přítokem Ohře. Vymezení zájmového koridoru je na následujícím obrázku.

obrázek 1: Vymezení zájmového koridoru



B.I.4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

V současné době je známa možnost kumulace se záměrem města Most, které chce vybudovat ve stejném koridoru mezi městy Žatec a Most i kolejové dopravní spojení. Tento záměr byl formulován v dopravní studii „Nové kolejové spojení měst Mostu a Žatce, MěÚ Most, 6/2003“.

Vzhledem k tomu, že tento záměr nebyl od počátku koordinován s již rozpracovaným záměrem silniční přeložky I/27, tak oba záměry nejsou kompatibilní zejména v úseku přemostění údolí Chomutovky, kde by v případě pokračování rozvoje samostatných záměrů byly vybudovány dva mosty, každý o jiné výšce, délce a s jiným počtem pilířů, což by nebylo jak z hlediska dvojí výstavby i krajinného rázu pro obec Velemyšleves příznivé.

Ve schváleném ÚP obce Velemyšleves je zahrnuta pouze silniční přeložka I/27 v trase, která je předmětem této dokumentace. Z tohoto důvodu je v rámci tohoto stupně přípravy záměru doporučeno úzce koordinovat oba záměry tak, aby jejich realizace probíhala v souběhu a nikoliv odděleně.

Uvažovaný záměr přeložky I/27 v kumulaci s kolejovou dopravou by zefektivnil současnou dopravní infrastrukturu v zájmovém regionu. Předpokládá se, že realizací záměru dojde ke zlepšení průjezdnosti na stávající I/27, čímž by se měly zmírnit stávající negativní vlivy v oblasti znečištění ovzduší (zvýšení plynulosti dopravy, lepší rozptyl škodlivin zvýšenou turbulencí při vyšších rychlostech) a hluku (realizací protihlukových stěn). Realizace tramvajového spojení by měla příznivý dopad na omezení individuální automobilové dopravy a další minimalizaci znečištění ovzduší. Nákladní železniční doprava by zase mohla omezit nákladní automobilovou dopravu a při elektrifikovaném provedení by rovněž vedla k omezení negativních vlivů na ovzduší v zájmové lokalitě.

B.I.5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ, VČETNĚ PŘEHLEDU ZVAŽOVANÝCH VARIANT

B.I.5.1. Zdůvodnění potřeby záměru

Záměr je v souladu s rozvojovými záměry obce, neboť velkou část dopravy v obci tvoří tranzitní doprava mezi městy Žatec a Most a právě silnice I. třídy č.27 je optimálním spojením těchto dvou sídelních oblastí. Cílem tohoto záměru ze strany obce je převést tuto tranzitní dopravu mimo vlastní centrum obce.

Navržený mostní objekt, který představuje hlavní podíl celkových investic, převádí komunikaci přes přírodně cennou nivu regionálního biokoridoru Chomutovky ve větším výškovém odstupu (cca 26-31,8 m), vyhýbá se obci Velemyšleves a eliminuje prudké klesání a stoupání, které představuje z hlediska dopravního rizikovou část celé trasy mezi městy Žatec a Most, zejména v zimním období. Ze strany Ředitelství silnic a dálnic ČR je hlavním cílem zlepšit dopravní spojení v tomto nevyhovujícím úseku.

B.I.5.2. Zvažované varianty záměru

Záměr je předkládán v jedné realizační variantě a je srovnáván s nulovou variantou (stávajícím stavem v případě nerealizace tohoto záměru).

B.I.6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

B.I.6.1. Stručný popis technologického řešení

Ze stávající silnice I/27 se zamýšlená trasa přeložky (obchvatu) ve směru na Most odchyluje pravostranným obloukem o poloměru 1000 m, podél hrany Velemyšlevské rokle (údolí Chomutovky), kde mimoúrovňově kříží místní komunikaci Velemyšleves – Truzenice. Dále pokračuje levostranným obloukem o poloměru 900 m přes údolí Chomutovky a pravostranným obloukem o poloměru 1 250 m se opět napojuje na stávající komunikaci I/27. Vjezd a výjezd z obce Velemyšleves je zajištěný pomocí dvou nově navržených úrovňových křižovatek, které se nacházejí v km 0,629 a 2,222. Celková délka trasy přeložky je 2,7 km.

Celková délka původně navržených vedlejších komunikací z roku 1993 představuje 0,73 km.

Oproti původnímu návrhu byly navrženy úpravy křížení přeložky se stávající komunikací z jiného místa, které umožňuje lepší napojení místní komunikace zlepšením podélných sklonů přípojných komunikací, která umožňuje napojení přeložky na obec Velemyšleves a přilehlých obcí ve směru od Žatce. Ve směru na Most bylo nově navrženo připojení na stávající místní komunikaci, které by mělo zabezpečit provoz po komunikaci v případě nehody nebo opravy na mostním objektu. Délka nově navržených vedlejších komunikací v roce 2003 je 0,32 km, tzn. celková délka vedlejších komunikací je 1,05 km.

Přeložku lze vybudovat bez omezení provozu po stávající komunikaci, s nutnými dopravními opatřeními pouze v místech napojení přeložky na stávající komunikaci I/27.

B.I.6.2. Stručný popis technického řešení

V následující části je popsáno předpokládané technické řešení záměru. Toto řešení bude upřesněno v návaznosti na předpokládané intenzity provozu v dokumentaci EIA.

Výškové řešení

Maximální podélný sklon přeložky je na základě výpočtu navrhován 4 % a 3,8 %. Tyto sklony a jejich navržené délky ještě nevyžadují zřízení pruhu pro pomalá vozidla.

Šířkové uspořádání

Přeložka je navržena v kategorii S 11,5/(70) 80, tj. s dvěma jízdními pruhy o základní šířce 3,5 m, vodíci pruhy 0,25 m, zpevněnou částí krajnice 1,5 m a nezpevněnou 0,5 m, tzn. volná šířka mezi svodidly je 11,5 m.

Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky byla zvolena podle předpokládaného zatížení ve skupině zatížení B2.

tabulka 1: Předpokládaná konstrukce vozovky

Položka	Označení	Rozměr v [mm]
Asfaltový beton	AB I	50
Asfaltový beton	AB II	70
Obalované kamenivo	OK I	80
Kamenivo zpevněné cementem	KZC I	150
Štěrkopísek	ŠP	300
CELKEM		650

Odvodnění

Odvodnění je navrženo jako kombinace podélného a příčného sklonu do přilehlých příkopů. Pro odvodnění zářezu v blízkosti svahového sesuvu bude celý zářez vyložen vodotěsnou geotextilií a voda z ní bude svedena do Chomutovky. Tím bude zabráněno drénování vody do tělesa komunikace. Vzhledem k podélným sklonům 3,8-4 % bude potřeba dna přilehlých příkopů zpevnit. Protože se přeložka v celé trase svažuje z obou stran k údolí Chomutovky, bude třeba v dalších stupních projektové dokumentace věnovat zvýšenou pozornost technickému zabezpečení odtékajících dešťových vod po dohodě s příslušným orgánem ochrany životního prostředí, kde je možné realizovat několik způsobů odvodnění od stávajících navrhovaných příkopů po dešťovou kanalizaci. Délka příkopů v celé délce přeložky je 2 x 1 390 m, z toho 2 x 690 m tvoří příkopy s nezpevněným dnem a 2 x 700 m se zpevněným dnem.

Technické řešení mostu

Výškové řešení

V původním návrhu z roku 1993 byly s ohledem na regionální biokoridor Chomutovky navrženy tři výškové oblouky – dva vypuklé o shodném poloměru 15 000 m a jeden vydutý o poloměru 7 500 m. Výškově je most navržen v údolnicovém oblouku, do kterého trasa klesá sklonem 3,8 % ve směru od Žatce do km 0,837 a následně stoupá se sklonem 4 % ve směru na Most od 1,422. Nejnižší bod trasy je v km 1,130.

Prostorové uspořádání

Na mostě je komunikace vedena ve 2 jízdnicích pružích o šířce 3,5 m s oboustrannými odstavnými pruhy o šířce 1,5 m. Volná šířka mezi svodidly je 11,5 m, tzn. ve shodné šířce s přeložkou. Z důvodu hlukového odstínění je na mostě navržena směrem k obci protihluková stěna s obslužným chodníkem. Délka protihlukové stěny je 690 m.

Dispoziční řešení

V rámci přemostění údolí bylo zvažováno několik variant konstrukčních typů:

- varianta nízké mostovky s obloukem ve středním poli – tato varianta byla vyloučena pro nevhodné geologické podmínky,
- varianta zavěšené konstrukce – tato varianta byla vyloučena z důvodu nevhodné konfigurace terénu a způsobu celkového začlenění komunikace do terénu,
- varianta vysouvané konstrukce konstantního průřezu, ve stavebním stádiu vyvěšovaná - tato varianta byla vyloučena z důvodu složitého prostorového zakřivení konstrukce
- varianta komorového letmo betonovaného předpjatého trámu proměnného průřezu – tato varianta byla po zvážení všech okolností doporučena k realizaci.

Založení a spodní stavba

Spodní stavbu tvoří štíhlé stěnové pilíře, ve středním poli členěné. S ohledem na ochranu životního prostředí je rozpětí středního pole 145 m. Jednotlivá rozpětí jsou 54 - 84 - 145 - 100 - 87 m. Výška pilířů ve střední části je 25 m. Střední pilíře jsou zdvojené, spojené vzájemně ve dvou úrovních. Způsob založení mostu ovlivňují geologické podmínky. S ohledem na výskyt méně geologicky stabilních podmínek v oblasti navrhovaných pilířů bylo navrženo stěnové hlubinné založení pilířů a jejich oddrénování. Hlubinné založení pilířů je na levostranném svahu realizováno na podzemních stěnách a vrtaných pilotách. Osová vzdálenost stěn je 6 m. Na pilířích se předpokládá rozmístění cca 20 ks kruhových hrncových ložisek. Délky dilatačních celků jsou 329 a 135 m. Na pilíři P3 se předpokládá umístění pevných ložisek. Vrtané piloty budou u něj orientovány tak, aby přenesly i vodorovné síly. Křídla opěr jsou navržena rovnoběžná s osou trasy a budou přecházet do opěrných zdí. Aby se svah pokud možno co nejméně zatěžoval násypy, jsou navržena křídla ve tvaru uzavřeného rámu. Délka obou krabicových křídel je 40 m a jsou rozdělena na 3 dilatační úseky. Vstup je do nich zajištěn bočními vraty.

Jako materiál pro spodní stavbu budou použity – železový beton ZN 330 a úložné prahy ZN 400. Po realizaci geologického průzkumu může dojít ještě k dílčím změnám v konstrukci založení.

Nosná konstrukce

Nosná konstrukce je navržena jako spojitý jednokomorový rám proměnné výšky. Výška nad středními pilíři je 6,5 m, ve středu pole pak 2,5 m. Náběhy mají parabolický průřez a jsou navrženy na délku cca 1/3 z rozpětí pole. Vnitřek komory je uvažován jako průchozí a vstup je zajištěn přes opěry. Šířka komory je 8 m, případné rozšíření vozovky pro stoupací pruh se provede zvětšením vyložení konzoly a jejím podepřením žebry nebo vzpěrami. Jako materiál pro nosnou konstrukci se předpokládá beton ZN 400 a předpínací výztuž 12Lp15,5 (předpínací napětí 1 431 Mpa). Zárodky o délce cca 12 metrů resp. 18 m (nad středními pilíři) se vybudují na skruži. Segmenty budou mít délku cca 5 m. Zbývající část se dobetonuje letmo.

tabulka 2: Předpokládaná konstrukce mostní vozovky

Položka	Rozměr v [mm]
Asfaltový beton AB	50
Litý asfalt	30
Izolace	11
Spádový beton	40 - 80

Odvodnění

Odvodnění je realizováno po celé délce mostu, tzn. 2 x 470 popř. 2 x 620 m v závislosti na zvoleném technickém řešení. Vzhledem k poloze mostu v údolnicovém oblouku je odvodnění svedeno ke střednímu pilíři a podél pilíře do Chomutovky. Hlavní svod odvodňovače je veden v komoře mostu a dále tak, aby odtoková roura, umístěná pod konzolou nepůsobila rušivým dojmem. Variantně je možné provést odvodnění vně konzoly do monolitického odvodňovacího žlabu, který je přístupný pro čištění v celé délce mostu.

Variantní řešení konstrukce mostu

V původním návrhu z roku 1993 byl mostní objekt navrhován v délce 470 m s násypovými svahy o výšce 10,2-12 m, proto bylo v územně technické studii z 8/2003 navrženo prodloužení mostu o 150 m, s tím, že dojde k výraznému snížení násypových svahů na 6-7,7 m.

Most leží v navrhovaném úseku přeložky I/27 variantně dle původního návrhu v km 0,968-1,438 (délka 470 m) nebo podle nového návrhu v km 0,843-1,463 (délka 620 m). Trasa mostního objektu je vedena v levostranném oblouku o poloměru 900 m. Na začátku a na konci mostu je přechodnice o délce 150 m.

V případě realizace mostu byly uvažovány 4 podvarianty, které vyplývají z technického řešení přemostění údolí a případné návaznosti na tramvajovou trať:

B-A) Původní varianta technického řešení dle Vyhledávací studie z roku 1993,

B-B) Prodloužený mostní objekt podle technické zprávy z roku 2003,

B-C-1) Prodloužený mostní objekt s paralelním vedením silniční komunikace a tramvajové tratě podle technické zprávy z roku 2003, kde silniční komunikace se přizpůsobí studii „Nové kolejové spojení měst Mostu a Žatce z roku 2003“, tzn. přebere parametry tramvajové trati

B-C-2) Prodloužený mostní objekt s paralelním vedením silniční komunikace a tramvajové tratě podle technické zprávy z roku 2003, kde se tramvajová trať přizpůsobí silniční komunikaci.

Podvarianta B-A: Ze stávající silnice I/27 se zamýšlená trasa B-A ve směru na Most odchyluje vpravo, mimoúrovňově překračuje místní komunikaci Velemyšleves – Truzenice a přes údolí Chomutovky přechází mostním obloukem o délce 470 m se 4 pilíři, které úpravou rozpětí polí plně respektují nivu Chomutovky (nejširší rozpětí 145 m). Navržený sklon komunikace při klesání ve směru od Žatce představuje 3,8 % a ve stoupaní ve směru na Most sklon 4 %.

Podvarianta B-B: Trasa prochází shodným směrem, pouze má jinak řešen mostní objekt. Délka mostního objektu je 620 m s 8 pilíři o rozpětí 60 m. Ve směru od Žatce komunikace klesá se sklonem 3,8 % a ve směru na Most stoupá sklonem 4 %.

Podvarianta B-C-1: Trasa prochází shodným směrem, pouze má jinak řešen mostní objekt. Délka mostního objektu je 620 m s 8 pilíři o rozpětí 60 m. Ve směru od Žatce kolejová trať klesá se sklonem 2,88 % a ve směru na Most stoupá sklonem 2,39 %. Pokud by se silniční komunikace přizpůsobovala sklonu a celkové koncepci přemostění tramvajové trati, tak by muselo dojít k celkovému přehodnocení technického řešení.

Podvarianta B-C-2: Trasa prochází shodným směrem, pouze má jinak řešen mostní objekt. Délka mostního objektu je 620 m s 8 pilíři o rozpětí 60 m. Počet pilířů a jejich rozpětí je dán přizpůsobením obou staveb, protože kolejová doprava má vyšší nároky na statické zabezpečení, což je dáno rovněž tím, že kromě tramvajové dopravy by měla na této trase probíhat i nákladní železniční doprava. Rovněž, kdyby se musela tramvajová trať přizpůsobovat výškovému a směrovému vedení silniční komunikace, tak to bude znamenat celkovou změnu stávajícího navrženého technického řešení. Vzhledem k technickým možnostem kolejové dopravy je navržen oboustranně přijatelný kompromis. V klesání ve směru od Žatce sklon 3,3 % a ve stoupání ve směru na Most sklon 3,7 % (sklon 4 % při stoupání je pro kolejovou dopravu nevyhovující). Tento kompromis znamená změnu obou původně navržených technických řešení, které byly původně navrhovány samostatně bez ohledu na druhý typ dopravy.

tabulka 3: Srovnání základních srovnatelných ukazatelů uvažovaných podvariant

Parametr	Jednotka	B-A	B-B	B-C-1	B-C-2
Délka mostního objektu	m	470	620	620	620
Počet pilířů	ks	4	8	8	8
Rozestupy pilířů	m	54-145	60	60	60
Výška mostu nad údolím	m	31,8	31,8	26	31,8
Sklon	%	3,8-4	3,8-4	2,39 -2,88	3,3-3,7
Výška násypových svahů	m	10,2-12	6-7,7	Cca 6	Cca 5
Zářez (ve směru na Most)	m	12,5	12,5	10,4	12,5
Délka protihlukové stěny	m	690	690	690	690

V následující části je popsán vlastní záměr, který počítá s přemostěním údolí Chomutovky. Navržený mostní objekt, ať už bude realizováno kterékoliv technické řešení, má z hlediska funkčního uplatnění několik výhod. Jednak převádí komunikaci přes přírodně cennou nivu Chomutovky ve větším odstupu (cca 26-31,8 m) a jednak z hlediska dopravního se vyhýbá obci Velemyšleves a eliminuje prudké klesání a stoupání. Celková délka hlavní trasy je 2,7 km. Most leží v navrhovaném úseku přeložky I/27 variantně dle původního návrhu v km 0,968-1,438 (délka 470 m) nebo podle nového návrhu v km 0,843-1,463 (délka 620 m). Délka vedlejších komunikací je 0,32 km. Oba nájezdy na most přes Chomutovku budou částečně umístěny v zářezu hrany údolí. Přeložku lze vybudovat bez omezení provozu po stávající komunikaci, s nutnými dopravními opatřeními pouze v místech napojení přeložky na stávající komunikaci I/27. Přeložka je navržena v kategorii S 11,5/70, tj. s volnou šířkou komunikace mezi svodidly 11,5 m, se dvěma jízdními pruhy o základní šířce 3,5 m, vodíci proužky 0,25 m, zpevněnou částí krajnice 1,5 m a nezpevněnou 0,5 m, tzn. o celkové šířce 11,5 m. U všech podvariant je ve směru k obci je navržena protihluková stěna o délce 690 m.

Vyvolané investice

Vzhledem k zásahu nové přeložky I/27 do stávajících inženýrských sítí se bude v případě trasy B muset rekonstruovat vodovod DN 300 mm o celkové délce 50 m. Jedná se o vodovodní přivaděč Chomutov – Žatec z ocelových trub. Společně s trasou C se v případě trasy B jedná o nejnižší vyvolané investice v souvislosti s připravovaným záměrem.

Financování

Na výše uvedený záměr byl zpracován předběžný rozpočet investice, který by měl být plně financován ze státního rozpočtu.

B.I.6.3. Nulová varianta

Stávající komunikace ve směru od Žatce prochází rovinatým terénem, před obcí Velemyšleves prudce klesá do údolí Chomutovky ve sklonu 10 %, prochází středem obce dvěma směrovými oblouky o poloměru 15 m a na výjezdu z obce prudce stoupá ve sklonu až 13 % serpentínami o poloměru 40 a 15 m směrem na Most.

B.I.7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Zahájení: 2005

Ukončení: 2006

B.I.8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

Zájmové území umístění záměru se nachází v k.ú. obce Velemyšleves. Obec Velemyšleves patří podle nového správního řádu mezi pověřené obce 1. stupně. Správu pověřené obce 2. stupně zajišťuje město Žatec a 3. stupně krajské město Ústí n.Labem. Bližší údaje jsou uvedeny v tab.č.1 kap. B.I.3.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. ZÁBOR PŮDY

Na základě současných podkladových materiálů byl proveden orientační odhad záboru půdy. Přeložka komunikace I/27 si vyžádá zábor o velikosti cca 24 000 m². V dalších stupních projektové dokumentace bude tato hodnota upřesněna a budou stanoveny přesné hodnoty dočasného a trvalého záboru.

B.II.2. ODBĚR A SPOTŘEBA VODY

Pro období výstavby se předpokládá, že bude k dispozici pitná voda ze stávajících odběrných míst pitné vody v k.ú. Velemyšleves, popř. bude zajištěna distribuce balené vody. Její množství bude záviset na počtu pracovníků při uvažované spotřebě 2 l/den a osobu. Zásobování si zajistí dodavatel stavby. Pro vlastní výstavbu přeložky bude potřeba omezeného množství technologické (užitkové) vody (úklid, skrápění apod.). Technologická voda bude potřeba při výrobě betonových směsí a při ošetřování tuhnoucího betonu. Množství vody a její zdroje nebyly v této fázi projektové přípravy určeny.

Při vlastním provozu komunikace se nepředpokládají žádné nároky na pitnou vodu. Předpokládá se spotřeba užitkové vody při nárazové údržbě. Množství užitkové vody pro údržbu komunikace bude obdobné jako u ostatních komunikací stejné kategorie, voda bude dodávána z prostředků správce komunikace.

Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz přeložky budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty ze stávajících zdrojů vody v oblasti. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

B.II.3. SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

Bližší specifikace a bilance materiálů potřebných pro výstavbu nebyla v této fázi přípravy záměru stanovena.

Výstavba silniční přeložky, mostního objektu a souvisejících vedlejších komunikací si vyžádá potřebu množství surovinových a energetických zdrojů, které se budou spotřebovávat buď přímo na staveništi nebo budou dováženy jako hotové díly na stavbu (betonové mostní konstrukce, roury, ocelové zábradlí, skleněná protihluková stěna, dopravní značení apod.). Největší objem budou představovat zeminy pro zemní těleso. Ty budou získávány z vlastního prostoru staveniště nebo z lokálních zdrojů. Dále bude potřeba velké množství písku, cementu, šterku, kameniva a živičného materiálu. Celková konečná spotřeba bude záviset od použité technologie výstavby a na místních terénních podmínkách. V současné fázi přípravy záměru není známo, zda živičné směsi pro výstavbu přeložky budou dováženy ze stávajících obaloven nebo zda bude instalována mobilní obalovna s produkcí určenou výhradně pro potřebu výstavby přeložky. Více pravděpodobný je však dovoz ze stávající obalovny v okolí.

Energetické suroviny se budou spotřebovávat v rámci spotřeby pohonných hmot (nafta, benzín) u stavební a dopravní mechanizace. Spotřeba elektrické energie bude minimální, protože výstavba bude probíhat v denních hodinách. Elektrická energie se bude spotřebovávat v rámci výroby stavebních směsí a v rámci personálního zázemí na staveništi. Detailní řešení ploch zařízení staveniště bude v kompetenci vybraného zhotovitele stavby. Obvyklý příkon spotřebičů v takovém zařízení je cca 30 kW. Lokalizace zařízení staveniště a napojení na elektrickou síť bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru.

V rámci výstavby budou dále spotřebovávány mazací oleje a tuky u stavební a dopravní techniky. Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou na staveniště přiváženy v cisternách,

oleje v barelech. Nákladní automobily budou zřejmě zásobovány pohonnými hmotami mimo staveniště u čerpacích stanic. Celkové množství těchto energetických zdrojů a surovin nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.

tabulka 4: Srovnání základních srovnatelných ukazatelů uvažovaných podvariant

Parametr	Jednotka	B-A	B-B	B-C-1	B-C-2
Výkop	m ³	122 750	122 750	145 950	120 930
Násep	m ³	57 220	32 200	29 420	23 370
Přebytek zeminy	m ³	65 520	90 550	116 530	97 560

Z výše uvedené tabulky je patrné, že ve všech uvažovaných podvariantách dojde k přebytku zeminy, který bude především využit při výstavbě (zpětné použití vytěženého materiálu z výkopů do násypů) a rekultivačních pracích. Sejmutá ornice bude zpětně využita při rekultivacích ke zpětnému ohumusování silničních svahů o tloušťce 150 mm. Zbytek bude deponován a bude přednostně nabídnut k využití v k.ú. Velemyšleves.

V případě využití zemin z blízkosti stávající komunikace budou provedeny analytické rozborů s cílem zjištění možnosti využití materiálu z hlediska jeho případné kontaminace cizorodými látkami.

B.II.4. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást stávající dopravní infrastruktury. Za současného stavu je doprava místní i tranzitní vedena po stávající silnici I/27, která prochází obcí Velemyšleves. Vybudováním přeložky vznikne obchvat této obce.

Během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava ornice a výkopového materiálu. Ornice bude dopravována do zemníků (na mezideponii) a z nich na místo definitivního určení (rozprostření na svahy násypů a zářezů přeložky apod.). Je důležité, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích a přitom příliš nezatěžovala vlastní obec Velemyšleves. Je třeba minimalizovat využívání polních cest a vyloučit pojezdy nákladních automobilů ve volné krajině. Dopravu materiálů na staveniště bude nutné vyřešit v plánu organizace výstavby jednotlivých etap přeložky a to ze dvou směrů od Žatce a od Mostu.

V následující tabulce jsou uvedeny údaje o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na sledované komunikaci v letech 1984, 2000, s prognózou do roku 2005 a 2025, které byly převzaty z Investičního záměru z roku 2002. Tyto údaje vycházejí z celostátního sčítání automobilové dopravy provedeném v letech 1980, 1995 a 2000.

V následující tabulce je uvedena předpokládaná zatíženost na základě zjištěných a odhadovaných intenzit dopravy. Jak je z přehledu vidět, tak je výrazně patrný nárůst jak u reálného sčítání, tak u předpokladů u osobních vozidel a těžké nákladní dopravy.

tabulka 5: Odhad intenzity dopravy na I/27

Rok	Těžká n. doprava	Osobní a dodávky	Jednostopá vozidla	Celkem
Sčítání 1984	671	2 426	-	3 097
Sčítání 2000	1 009	3 167	16	4 192
Předpoklad 2003	1 099	3 467	15	4 581
Předpoklad 2005	1160	3 674	15	4 849
Předpoklad 2025	1 433	4 846	12	6 291

Poznámka: jedná se o dopravní intenzity vozidel za 24 hodin, pro odhad intenzity dopravy v roce 2003 a 2025 byly použity následující koeficienty, které vycházejí z výchozích podkladů roku 2000.

tabulka 6: Použité koeficienty pro předpoklad intenzity dopravy v roce 2003 a 2025

Koeficient	Těžká n. doprava	Osobní a dodávky	Jednostopá vozidla
2003/2000	1,089	1,095	0,968
2025/2000	1,42	1,53	0,76

Stanovení denní a noční intenzity a podílu nákladní dopravy v denní a noční době bylo provedeno v souladu s novelou metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy. (Zpravodaj MŽP ČR č.3/1996, Praha 1996).

Z výše uvedeného přehledu je patrný celkový nárůst intenzity dopravy v období 1984 a 2000 (o 35,4 %), v období 2000 a 2005 (o 15,7 %) a v období 2005 a 2025 (o 29,7 %).

Dopravní zátěže poskytnuté investorem stavby byly použity pro zpracování rozptylové studie a hlukové studie, které jsou přílohou *Dokumentace*.

Záměr nepředpokládá realizaci žádných obslužných zařízení (parkoviště, odpočívky). Stavební úpravy v rámci rekonstrukce nebudou negativně ovlivňovat vazbu na stávající dopravní infrastrukturu (stávající silnice a železnice). Naopak, pokud bude realizován společný záměr realizace silniční a kolejové dopravy, tak záměr kladně ovlivní celkovou dopravní infrastrukturu oblasti. Během prací zůstane zachován provoz po stávající komunikaci s případnou regulací v úsecích, kde budou probíhat stavební práce. Dopravně inženýrská opatření budou upřesněna v dalším stupni projektové dokumentace.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. MNOŽSTVÍ A DRUH EMISÍ DO OVZDUŠÍ

B.III.1.1. Emitované látky a emisní faktory

Automobilová doprava produkuje vzhledem k charakteru spalovaných pohonných hmot široké spektrum emisí. Některé z nich jsou dominantní a typické pro provoz vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem a některé jsou oproti jiným zdrojům emisí relativně bezvýznamné.

Nejvýznamnější emise, charakteristické pro automobilovou dopravu jsou:

oxidy dusíku	NO _x
oxid uhelnatý	CO
uhlovodíky	C _x H _y .

Jako zástupce polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU) je posuzován (vzhledem k existenci imisního limitu) nejlépe známý PAU benzo(a)pyren (BaP). Jako karcinogen skupiny 1 je hodnocen zástupce skupiny těkavých organických látek (VOC) benzen.

Při posuzování vlivu automobilové dopravy na životní prostředí se jako charakteristická škodlivina uvažují oxidy dusíku (NO_x), kde podíl dopravy na celkové koncentraci může ve velkých městech tvořit až 60-80 %. Emise oxidů dusíku jsou výrazně vyšší při nízkých a velmi

vysokých rychlostech. Vzhledem k tomu, že jejich produkce rapidně stoupá až od určitých kritických teplot ve spalovacím prostoru, není produkce NO_x výrazně vyšší při omezení plynulosti provozu (kongesce v okolí křižovatek ap.).

Oxid uhelnatý vzniká během spalování nedokonalou oxidací paliva. Při plynulé jízdě s rostoucí rychlostí klesá jeho emise, vzrůstá však prudce s nárůstem kongescí, zejména v oblasti zatížených křižovatek. Poměrně vysoké imisní limity pro CO v ČR i jinde ve světě způsobují, že k jejich překročení prakticky nedochází a tím i podíl CO z automobilové dopravy na tyto limitní hodnotě je relativně velmi nízký.

Uhlovodíky, jako skupina organických polutantů, se nedají jednoduše charakterizovat. Uvádí se přibližně 400 organických sloučenin obsažených ve výfukových plynech. Jejich množství a škodlivost se mění od minimálních po poměrně vysoké hodnoty. Jedná se o saturované a nesaturované alifatické uhlovodíky, aromatické uhlovodíky včetně jejich polycyklických sloučenin, sloučenin obsahujících kyslík včetně aldehydů, ketonů, alkoholů, éterů. Množství emitovaných uhlovodíků je výrazně závislé na režimu a stylu jízdy. Zejména akcelerace a decelerace značně zvyšují jejich produkci.

Pro stanovení emisních faktorů pro jednotlivé skupiny automobilů v roce 2003 a 2025 byl použit program pro výpočet emisních faktorů pro motorová vozidla MEFA v.02, publikovaný jako oficiální zdroj emisních faktorů ve Věstníku ministerstva ŽP č.10/2002. Program při výpočtu zohledňuje podélný sklon vozovky.

Pro stanovení emisních faktorů bylo v současné skladbě vozového parku předpokládáno následující rozložení jednotlivých tříd kvality vozidel ve vozovém parku (konvertní : EURO1 : EURO2 : EURO3 0,24 : 0,23 : 0,45 : 0,08). Toto rozložení vychází z výsledků studie ATEM. Pro rok 2025 bylo předpokládáno, že všechna vozidla splní předpis EURO4.

Pro výpočet imisí z automobilové dopravy byla komunikace rozdělena na úseky délky cca 40-50 m. Pro každý úsek byly stanoveny z emisních faktorů emisní charakteristiky podle skladby a intenzity dopravního proudu a podle sklonu vozovky.

B.III.1.2. Období výstavby

Bodové zdroje znečištění ovzduší se budou v omezené míře vyskytovat pouze v období výstavby a budou se nacházet mimo zájmové území vlastní stavby (obalovna živičných směsí).

Jako plošný zdroj znečištění ovzduší je možné definovat emise vznikající na větší ploše, tj. na pozemku, kde se záměr realizuje v období výstavby. Jedná se o produkci prachu ve složení odpovídajícím běžným zeminám. Z odkryté plochy staveniště se dá očekávat nárůst imisí poletavého prachu. Může se jednat o prašnost a hlučnost vznikající při manipulaci se zeminami a stavebními materiály. Pro případ suché stavební plochy a zvýšené prašnosti by mělo být v podmínkách na provádění stavby stanoveno, že při stavebních pracích je nutno zajistit zkrápění proti nadměrné prašnosti. V současné době se předpokládá, že i když může krátkodobě v rámci výstavby dojít k překročení hodnoty 50 µg/m³, velice pravděpodobně nedojde k překročení denního limitu a tím spíše nebude tato hodnota překročena více než 7krát, jak povoluje příslušná nařízení vlády (do 31. 12. 2004 dokonce 35krát).

Jako liniový zdroj emisí lze uvažovat emise z naftových motorů nákladních přepravních prostředků převážející zeminy a stavební materiál.

B.III.1.3. Období provozu

Liniové zdroje vzniknou po obslužných komunikacích. Liniovým zdrojem znečištění ovzduší je celá trasa komunikace, tj. automobilový provoz na této komunikaci, kde dochází k produkci exhalací výfukových plynů z projíždějících vozidel. Hlavními škodlivinami jsou NO_x, CO,

C_xH_y , a SO_2 a dále emise hluku a prachu vznikající při spalování pohonných hmot během jízdy dopravních prostředků.

Celkově předpokládaná nízká úroveň emisí na 1 km komunikace je uvažována na základě předpokládané nižší produkce emisí v roce 2010 proti současnému stavu, která je daná postupnou obměnou vozového parku s převažujícím použitím účinných katalyzátorů. V případě hodinových koncentrací se předpokládá, že nedojde vzhledem k nízké pravděpodobnosti výskytu nadlimitních hodnot (nad $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) v průběhu výstavby k více než 35 případům překročení limitní hodnoty, jak to zákon do 1. 1. 2005 připouští.

Bližší údaje o výstupech emisí do ovzduší jsou uvedeny v kapitolách C.II., D.I. a v samostatné příloze Rozptylová studie.

B.III.2. MNOŽSTVÍ A DRUH ODPADNÍCH VOD

B.III.2.1. Množství dešťových vod

Období výstavby

Vznik odpadních vod během výstavby se nepředpokládá. Staveniště bude náležitě vybaveno tak, aby veškeré produkované splaškové a jiné odpadní vody byly řádně zneškodňovány a nedocházelo k znečišťování povrchových vod Chomutovky.

Množství produkovaných splaškových vod bude záležet na počtu pracovníků, což bude upřesněno v dalším stupni dokumentace. Množství srážkových vod v období výstavby bude záviset na ploše staveniště, což bude upřesněno v dalším stupni dokumentace. Předpokládá se, že srážkové vody budou odváděny do Chomutovky.

Období provozu

Odpadní vody z komunikací nejsou typickými odpadními vodami ve smyslu zákona o vodách. Srážkové vody splachují a rozpouštějí po kontaktu s povrchem komunikace zejména stopové znečištění ropných látek z úkapů a chloridy z posypových solí. Protože prakticky všechny odpadní dešťové vody z celé přeložky budou svedeny do regionálního biokoridoru Chomutovky, tak je v opatřeních pro minimalizaci navrženo umístění sedimentační nádrže na znečišťující látky před výpustí do recipientu. Z výsledků sledování odpadních vod na našich komunikacích [ČVUT, 12/1999] vyplývá, že obsah nerozpuštěných i rozpuštěných látek je výrazně vyšší v zimním období než v průběhu zbytku roku. U obsahu rozpuštěných látek je to způsobeno zejména vysokým obsahem chloridů ze zimní údržby komunikací. Obsah nerozpuštěných látek je způsoben jednak rovněž zimní údržbou. Dalším zdrojem nerozpuštěných látek jsou vyšší smyvy ze zpevněných částí, kde dochází ke zvýšené erozi vlivem mrazu (což je patrné v jarním období, kdy se najednou objeví celá řada výmolů a nerovností komunikace) a z nezpevněných částí komunikací, neboť erozní účinek srážek je v zimním období větší díky absenci vegetačního krytu. K maximálním dávkám dochází při údržbě komunikací na mostech, kde dochází k většímu promrzání komunikace a hrozí tak vyšší riziko dopravních nehod při námrazách. Chloridové soli se kumulují po jejich splachu v okolí komunikací v půdě i rostlinách. Odtud se postupně uvolňují v průběhu celého roku, proto jsou v dešťových usazovacích nádržích patrné zvýšené koncentrace i v letním období. Chloridy rovněž mírně zvyšují v zimním období pH. Důležitý je způsob aplikace posypových solí, jestli se aplikují v pevném nebo v tekutém stavu. Při používání vodných roztoků (solanky) dochází k celkovému omezení spotřeby chloridů. V neposlední řadě ovlivňuje výslednou koncentraci celkové množství srážek spadlých v daném úseku (tj. míra naředění).

Obsah nepolárních extrahovatelných látek (NEL) nezávisí na časovém období. Je ovlivněn náhodnými drobnými úniky z projíždějících vozidel, případně haváriemi spojenými s únikem ropných látek. Z výsledků sledování stávajících používaných dešťových usazovacích nádrží s použitím sorpčních náplní (ty se používají zejména na záchyt organických látek) vyplývá, že sorpční filtrace je poměrně provozně nákladný způsob dočištění. Při běžném provozu by nemělo dojít k závažnému ohrožení vodních ekosystémů. V dosavadní praxi se sorpční filtry používají v blízkosti vodárenských nádrží a vodárenských toků. Proto doporučujeme prověřit způsob vypouštění vod odtékajících z komunikace do přilehlého recipientu v dalším stupni přípravy projektové dokumentace.

Při havárii může dojít k významnému ohrožení vodoteče a ekosystémů a pro tyto případy je účelné mít k dispozici před vyústěním usazovací nádrže do vodoteče zařízení pro zachycování havarijního znečištění, které by nemuselo být trvale v provozu a používalo by se pouze v těchto případech.

Množství dešťových vod

Pro potřeby této dokumentace by proveden základní orientační výpočet množství dešťových vod odtékajících z navržené přeložky. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce.

tabulka 7: Výpočet předpokládaného množství produkovaných dešťových vod

Obec	Velemyšleves	Jednotky	Hodnota
Profil:	Chomutovka - Bílence		
1. délka úseku		m	2704
2. šířka vozovky		m	11,5
3. plocha vozovky		m ²	31096
4. roční úhrn srážek		m	0,827
5. množství srážek dopadlé na vozovku za rok		m ³	25716,39
6. podíl srážek za zimní období z celého roku		%	33,5
7. množství srážek dopadlé na vozovku v zimě		m ³	8614,991
8. odtok z vozovky za celý rok		m ³	19008
9. odtok z vozovky v zimě		m ³	6367,68
10. plocha povodí		km ²	160,37
11. poměr plochy povodí : vozovky		-	5157,255

Stavba neprochází žádným vyhlášeným ochranným pásmem vodních zdrojů.

B.III.3. PRODUKCE ODPADŮ

Při výstavbě budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu komunikací. Přesný výčet odpadů a stanovení produkovaného množství je v tomto stupni dokumentace obtížné kvantifikovat a proto byla kvantifikace uvedena pouze tam, kde je to v současné době možné.

Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze předpokládat především vznik odpadů ze skupiny *17 Stavební a demoliční odpady*, případně dalších druhů odpadů.

Podobně bylo postupováno i v případě odpadů vznikajících v období provozu.

B.III.3.1. Období výstavby

Ze stávajících komunikací bude zrušen úsek cca 820 m, který bude následně rekultivován. Zrušená komunikace a vybouraná živičná vrstva (výkop asfaltového betonu I. a II. třídy) bude představovat cca 940 m³ odpadu.

V časově omezeném období výstavby bude vznikat větší množství především ostatních odpadů (např. výkopová zemina apod.). V současné době jsou k dispozici pouze předběžné odhady a přibližné kubatury zemních hmot (viz kap. B.II.3). Blížší údaje budou uvedeny v dalších stupních projektové dokumentace.

Tento přebytek bude přednostně využit v rámci výstavby přeložky (sejmutá ornice bude zpětně využita při rekultivacích ke zpětnému ohumusování silničních svahů apod.) a zbytek bude nabídnut k dalšímu využití v obci Velemyšleves a v blízkém okolí (rekultivace apod.). V současné době jsou k dispozici předběžné odhady a přibližné kubatury zemních hmot.

V období provozu se jedná čistě o údržbu komunikace a nejbližšího okolí (příkopů), tzn. bude zde v nspecifikovaných časových intervalech obecně soustředěných do jarní a letní údržby z hlediska produkce pevných odpadů a zimní údržby (prohrnování sněhu) z hlediska produkce kapalných odpadů.

V následující tabulce je uveden celkový okruh předpokládaných druhů odpadů, které mohou vznikat v období výstavby. Kategorizace je provedena podle katalogu odpadů dle vyhlášky MŽP ČR č. 381/2001 Sb.

tabulka 8: Druhy ostatních odpadů, které mohou vznikat při výstavbě

P.č.	Kód odpadu	Název odpadu	Předpokládané využití/zneškodnění
1	02 01 03	Odpad rostlinných pletiv	Odprodej pro spálení, popř. štěpkování
2	17 01 01	Beton	Recyklace
3	17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č.17 03 01	Recyklace v mobilních zařízeních, využit v nejbližší stacionární obalovně živičných směsí.
4	17 04 05	Železo a ocel	Recyklace
5	17 04 07	Směsné kovy	Recyklace
6	17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	Recyklace
7	17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	Recyklace
8	08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod č. 08 01 11	Zneškodnění na zabezpečené skládce
9	17 02 01	Odpadní stavební dřevo	Odprodej pro spálení, popř. štěpkování
10	17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Recyklace
11	17 06 04	Izolační materiály	Uložení na zabezpečené skládce
12	17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	Recyklace
13	20 03 01	Směsný komunální odpad	Uložení na zabezpečené skládce
14	20 03 04	Kal ze septiků a žump	Zneškodnění na nejbližší ČOV

tabulka 9: Druhy nebezpečných odpadů, které mohou vznikat při výstavbě

P.č.	Kód odpadu	Název odpadu	Předpokládané využití/zneškodnění
1.	07 03 04	Jiná organická rozpouštědla	Zneškodnění prostř. specializované firmy
2.	08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	zneškodnění uložením na zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů
3.	13 02 05	Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	recyklace
4.	15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	zneškodnění uložením na zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů
5.	15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čistící tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	zneškodnění spálením
6.	16 01 07	Olejové filtry	zneškodnění spálením
7.	17 03 03	Výrobky z dehtu (odpadní lepenka, odp.bit.emulze)	zneškodnění uložením na zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů
8.	17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	nakládání podle typu a koncentrace

			škodliviny (biodegradace, solidifikace apod.) popř. zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů
9.	17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady obsahující nebezpečné látky	nakládání podle typu a koncentrace škodliviny (biodegradace, solidifikace apod.) popř. zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů

Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajišťovat dodavatel stavby. Doporučujeme, aby co největší množství odpadů bylo využito jako druhotná surovina buď v rámci posuzované stavby nebo na jiných stavbách v okolí zájmové lokality.

V rámci produkce běžného komunálního odpadu může dodavatel stavby využít po dohodě se svozovou firmou stávající systém zneškodňování komunálního odpadu v obci Velemyšleves, kde odpad odváží firma Likor ze Žatce, která má úložiště odpadu na skládce ve Vrbičce u Podbořan, v případě potřeby zajišťuje i odvoz stavebního odpadu.

V období výstavby budou produkovány charakteristické stavební odpady, zejména odpad živičné vrstvy (k.č. 17 03 02 Asfaltové směsi) o objemu cca 940 m³ a předpokládané přebytky zemin podle jednotlivých podvariant v rozsahu 65 520 –116 530 m³ budou nabídnuty přednostně k jinému využití v rámci obce Velemyšleves, případně budou uloženy na mezideponii. V období provozu budou produkovány charakteristické odpady z údržby komunikací, podobně jako je tomu v současné době.

B.III.3.2. Období provozu

V období provozu se jedná o údržbu komunikace a nejbližšího okolí (příkopů), popř. obnovu nátěrů vodorovného dopravního značení, zábradlí, svodidel apod. Dle podkladů Krajské správy silnic vzniká cca 1 t/km/rok komunálního odpadu (úlety a úmyslné znečištění komunikací), 0,5 t/km/3 roky odpadů zeleně (listí, tráva, ořezy) a cca 300 t/km/5let zeminy a kamení z údržby příkopů. Při následném provozu komunikace a její údržbě se předpokládá vznik následujících ostatních odpadů.

tabulka 10: Druhy ostatních odpadů, které mohou vznikat při provozu dle katalogu odpadů (V. č. 381/01 Sb.)

P.č.	Kód odpadu	Název odpadu	Předpokládané využití/zneškodnění
Opravy povrchu komunikace			
1.	17 03 02	Asfaltové směsi	recyklace
2.	17 06 04	Izolační materiály	uložení na zabezpečené skládce
Údržba zeleně a čištění příkopů			
3.	16 01 03	Pneumatiky	recyklace
4.	17 05 04	Zemina a kamení	recyklace (stavební materiál apod.)
5.	20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad (odpad ze zeleně)	kompostování, popř. využití při rekultivacích
6.	20 03 01	Směsný komunální odpad	uložení na zabezpečenou skládku
7.	20 03 03	Uliční smetky	uložení na zabezpečenou skládku
Údržba kanalizace			
8.	20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	uložení na zabezpečenou skládku

tabulka 11: Druhy nebezpečných odpadů, které mohou vznikat při provozu

P.č.	Kód odpadu	Název odpadu	Předpokládané využití/zneškodnění
Opravy nátěrů			
1.	08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	zneškodnění uložením na zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů
2.	15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	recyklace
Údržba zeleně a čištění příkopů			
3.	17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné	nakládání podle typu a koncentrace škodliviny

		látky (po haváriích)	(biodegradace, solidifikace apod.) popř. zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů
Čištění retenčních nádrží			
4.	13 05 02	Kaly z odlučovačů oleje	biodegradace, solidifikace, spálení popř. uložení na zabezpečenou skládku nebezpečných odpadů
5.	15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	spálení

Při realizaci přeložky a provozu stavby bude řešeno nakládání s odpady v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Odpady je třeba v okamžiku jejich vzniku třídit. U odpadů (zejména u výkopových zemin v blízkosti komunikace) je třeba kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Pro nakládání s nebezpečnými druhy odpadů je nutný souhlas příslušného úřadu, který musí být vydán před zahájením stavebních prací.

Během výstavby a provozu komunikace je potřeba vést evidenci množství produkováných odpadů a způsobu nakládání s nimi. Teprve, nebude-li možné odpad využít v rámci výstavby apod. a odpad nebude možné nabídnout ani jiným subjektům k využití, tak původce zajistí jejich zneškodnění uložením na zabezpečenou skládku.

B.III.4. HLUK, VIBRACE A ZÁŘENÍ

B.III.4.1. Hluk

Silniční doprava je významným zdrojem hluku. Hluk z dopravy vzniká nejprve při časově omezené výstavbě komunikace a následně po jejím zprovoznění jako důsledek běžného provozu vozidel (trvalé působení). Jako zdroj hluku zde potom působí jednotlivá vozidla vytvářející dopravní proud a komunikace tak působí jako liniový zdroj hluku.

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku jsou stanoveny nařízením vlády č. 502/2000 Sb.

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru (s výjimkou hluku z leteckého provozu) se podle nařízení vlády č. 502/2000 stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo.

Korekce, uvedené v příloze č. 6 citovaného nařízení vlády, jsou následující:

tabulka 12:Korekce pro denní dobu

Denní doba	Korekce [dB]
den (06-22 hod)	0
noc (22-06 hod)	-10

tabulka 13: Korekce podle způsobu využití území:

Způsob využití území	Korekce [dB]
Nemocnice – objekty	+0 ²⁾
Nemocnice – území, lázně, školy, stavby pro bydlení a území	+5 ^{1) 3) 4)}
Výrobní zóny bez bydlení	+20 ³⁾

¹⁾ Stanovená korekce neplatí pro hluk z provozoven (například továrny, výroby, dílny, prádelny, stravovací a kulturní zařízení) a z jiných stacionárních zdrojů (například vzduchotechnické systémy, kompresory, chladicí agregáty).

²⁾ Pro zdroje hluku uvedené v poznámce ¹⁾ platí další korekce – 5 dB.

³⁾ V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující a v ochranném pásmu drah, se použije další korekce + 5 dB.

⁴⁾ V případě hluku působeného „starou zátěží“ z pozemní dopravy je možné použít další korekci +12 dB.

Pro provádění povolených staveb je přípustná korekce +10 dB k základní nejvyšší přípustné ekvivalentní hladině akustického tlaku A, a to v době od 7 do 21 hodin.

Základní nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku pro stavby pro bydlení a území jsou 50 dB(A) v denní době, 40 dB(A) v noční době. Pro hluk ze silniční dopravy je možno použít, korekci +5 dB.

Základní nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku pro nejbližší okolí připravované přeložky jsou 55 dB(A) v denní době, 45 dB(A) v noční době.

Rozhodnutí o přípustnosti další korekce +5 dB pro okolí hlavních komunikací (to znamená nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku 60 resp. 50 dB(A)) je v pravomoci příslušných orgánů hygienické správy.

Výchozí předpoklady pro výpočet hluku jsou uvedeny v kap. B.II.4.

Lze konstatovat, že tyto faktory byly v případě tohoto záměru uvažovány a zohledněny. Jedná se především o úpravu podélných sklonů a návrh protihlukové stěny směrem k obci Velemyšleves. V rámci dokumentace byla zpracována hluková studie, která hodnotí hlukové poměry v okolí komunikace a ovlivnění nejbližší obytné zástavby hlukem z automobilové dopravy v současné době a v roce 2025. Jako nulová varianta je posouzena situace v obci Velemyšleves při stávajícím vedení komunikace. Součástí studie posouzení účinnosti je navržené protihlukové stěny.

Období výstavby

Stanovení úrovně hladiny hluku vznikající v období vlastní výstavby přeložky není v této fázi přípravy záměru možné. Závisí to na mnoha faktorech (doba výstavby, kumulaci stavebních mechanismů a vozidel v místě a čase, umístění stavenišť, technologii výstavby a akustické parametry použitých strojů a automobilů), které nejsou v současné době k dispozici. V příslušné fázi projektové přípravy je před vydáním stavebního povolení nutné zpracovat podrobné hodnocení těchto faktorů k minimalizaci vlivů stavební činnosti na okolní obytnou zástavbu.

Období provozu

Hluková studie se dále zabývala monitorováním hlukové zátěže v období provozu obytných lokalitách obce Velemyšleves v blízkosti stávající silnice I/27 a její plánované přeložky dle NV č.502/2000 Sb. „O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“ a současně se zabývala i návrhy protihlukové ochrany v souladu s citovaným nařízením tak, aby byly dodrženy hladiny hluku a vibrací předepsané tímto vládním nařízením v § 12, případně v příloze č. 6 k tomuto vládnímu nařízení.

Bližší údaje o vlivech hluku na obyvatelstvo jsou uvedeny v kapitolách C.II., D.I. a v samostatné příloze Hluková studie.

B.III.4.2. Vibrace

Automobilová doprava, zejména těžká nákladní, je výrazným zdrojem vibrací. Takto generované vibrace nedosahují hodnot, které by mohly poškozovat lidské zdraví, nicméně mají velmi negativní vliv na konstrukci zasažených staveb, v našem případě zejména mostního objektu. S tímto faktorem je třeba počítat zejména v přípravné fázi výstavby mostního objektu.

Vliv vibrací není v dokumentaci EIA kvantitativně vyhodnocen. Kvantitativní vyhodnocení vibrací je velmi komplikovaná záležitost. Např. publikace „Metodický návod pro posuzování a navrhování opatření ke snížení negativních účinků silničního provozu na životní prostředí, (Min. vnitra ČSR a Min. výstavby ČSR, 1981) konstatuje, že „Exaktní teoretické určení velikosti kmitání je prakticky neproveditelné, velikost vibrací se převážně projeví až provozem na silnici,“

Publikace „*Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace*„ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988) přináší jednoduchou metodiku vyhodnocování vlivu vibrací ze silničního provozu na životnost stavebních objektů. Dle této metodiky je počítáno se snížením životnosti u objektů stojících do vzdálenosti 50 m od komunikace. V případě přeložky I/27 lze prakticky vyloučit vliv provozu na nové přeložce na okolní zástavbu, který bývá asi nejvýznamnějším důsledkem vlivu vibrací. V tomto směru je přeložka pro obec Velemyšleves jistě přínosem, protože právě stávající komunikace prochází v těsné blízkosti obytných objektů.

B.III.4.3. Radioaktivní, elektromagnetické záření

Výskyt radioaktivního a elektromagnetického záření se ve spojitosti se zamýšleným záměrem silniční přeložky I/27 neočekává ani při výstavbě, ani při trvalém provozu.

B.III.5. VÝZNAMNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY A ZÁSAHY DO KRAJINY

Za významnou terénní úpravu lze u popisovaného záměru považovat terénní zářez do svahu směrem na město Most a za výrazný zásah do krajiny lze považovat výstavbu mostního objektu. Zatímco realizace terénního zářezu je vyvolaná celkovou konfigurací terénu a technickým řešením mostního objektu tak, aby byly zachovány požadované sklony komunikace. Realizace komunikace v zářezu je také navržena z hlediska prevence případného rizika sesuvů a zvýšení stability ukotvení mostního objektu ve svahu (viz kap. C.II.4.2). Tento terénní zářez bude technicky zabezpečen, aby nedocházelo k sesuvům a bude v co nejkratší době zpětně ozeleněn, aby nedocházelo k další erozi. Realizace mostního objektu je především zásahem do krajinného rázu, který změní charakter celkového vzhledu lokality. Z dosavadních zkušeností s realizací podobných staveb u nás i v zahraničí vyplývá, že jsou většinou vnímány antropocentricky a pozitivně, pokud jsou vhodně architektonicky a stavebně řešeny a zasazeny do krajiny. Takže se z některých staly výrazné a přínosné krajinné dominanty.

ČÁST C

Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

- I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území
- II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území
- III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.I.1. CELKOVÝ PŘEHLED VÝČTU NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK

Silnice I/27 představuje významné lokální dopravní spojení mezi městy Žatec a Most. Vzhledem k jejímu využívání patří mezi nejzatíženější komunikace v oblasti. Záměr vybudování východního obchvatu obce Velemyšleves představuje významný krok k zajištění bezpečnosti obyvatel obce a ke zkvalitnění tohoto dopravního spojení.

Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik je uveden v následující tabulce. Ostatní složky životního prostředí odpovídají charakteru zájmového území a nevykazují mimořádné hodnoty, které by je činily více citlivé ke stavebním činnostem v rámci záměru.

Popis jednotlivých environmentálních charakteristik je uveden v kap. C.II.

tabulka 14: Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik

Environmentální charakteristiky	výskyt	poznámka
územní systém ekologické stability	-	trasa kříží 3 prvky ÚSES lokálního charakteru
zvláště chráněná území	-	
přírodní parky	-	
významné krajinné prvky	+	VKP ze z. č. 114/1992 Sb. , Velemyšleves nad potokem, niva a vodní tok Chomutovky
krajinný ráz	+	přemostění údolí Chomutovky má lokální vliv
území historického, kulturního nebo archeologického významu	+	doložené osídlení ze 14. století
území hustě zalidněná	-	řídka hustota zalidnění
území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	+	zájmová lokalita je negativně ovlivněná těžbou hnědého uhlí v sousedních lokalitách, přímo v lokalitě potom těžbou šterkopísků
staré ekologické zátěže	-	rekultivovaný prostor těžby šterkopísků
seismicita	-	
sesuvy	+	aktivní svážné území č.422 Velemyšleves
dobývací prostory	+	výhradní ložisko č. 352 a chráněné ložiskové území č. 1152 šterkopísků Velemyšleves
podzemní voda	-	
ochranné pásmo	-	

PRŮBĚH TRASY

Zemědělské pozemky za komunikací na Truzenice po odpojení od komunikace V27



Meandrující tok Chomutovky v místě přemostění



Pohled z komunikace směr Truzenice na celý levý svah Chomutovky mezi komunikací I/27 a Truzenicemi



Extenzivní sady s xerothermní vegetací na levém břehu Velemyšlevského potoka



Konec úseku napojení na komunikaci V27 severovýchodně od obce Velemyšleves



C.I.2. DOSAVADNÍ VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ A PRIORITY JEHO TRVALE UDRŽITELNÉHO VYUŽÍVÁNÍ

Popis stávajícího stavu zájmové oblasti

Zájmový úsek I/27 se nachází v žatecké zemědělské oblasti. Stávající silnice I/27 v prostoru cca 700 m SV od centra obce Velemyšleves je vedena směrově i výškově natolik nevhodně a v rozporu s ČSN 73 61 01, že je permanentním zdrojem nehod osobních i nákladních automobilů. Navíc stávající I/27 přetíná kolmo tok Chomutovky a prochází středem obce Velemyšleves, která se nachází na dně údolí. Stávající komunikace dále protíná v nevýhodném směru největší sesuvné území ve Velemyšlevské roklí.

Mezi priority trvale udržitelného rozvoje obce Velemyšleves patří právě vybudování obchvatu obce a vymístění tranzitní nákladní dopravy mimo centrum obce. Tento záměr je zahrnut v Územním plánu obce, který zpracovala Ing. arch. Daniela Binderová, Kadlec K.K. Nusle spol. s.r.o. Projektová, inženýrská, obchodní a poradenská činnost, Madridská 26, 10100 Praha 10 v listopadu 1997. Územní plán byl schválen obecním zastupitelstvem 15.12.1998.

Stávající územní zátěže

V zájmové oblasti jsou známy pouze těžební aktivity v oblasti šterkopísků a hnědého uhlí. Převážně se jednalo o těžbu šterkopísků, protože kvalita hnědého uhlí v zájmové oblasti je nízká. Uhelné sloje podle inženýrsko-geologického průzkumu jsou většinou tvořeny nečistým mourovitým uhlím. Bývalé (nyní vytěžené) naleziště šterkopísku se nachází na náhorní plošině západním směrem od silnice I/27 Havraň – Velemyšleves. Mocnost šterkopísků se před vytěžením pohybovala od 7 do 9 m. Na zachovalé staré pleistocenní terase Ohře byla otevřena šterkovna. Zásoba šterkopísků byla v roce 1976 vypočtena na 300 000 m³. V současné době je vytěžený prostor zavezen hlinitopísčítými a hlinitými navážkami s příměsí šterku.

Ochranná pásma a střety zájmů

V zájmové oblasti se nachází výhradní ložisko šterkopísků Velemyšleves o ploše 37,83 ha, ležící východním směrem od stávající hlavní komunikace a severním směrem od obce Velemyšleves. Přeložka I/27 zasáhne do jižního okraje tohoto ložiska cca v úseku km 2,0 – 2,8.

Dále se v zájmovém území nachází chráněné ložiskové území Velemyšleves (surovina šterkopísky) o ploše 142,15 ha. Toto území má společnou V hranici s výhradním ložiskem šterkopísků, takže pro něho platí shodný rozsah zásahu přeložky I/27 do chráněného ložiskového území.

V zájmovém území se rovněž nachází dobývací prostor Údlice –Havraň (surovina hnědé uhlí) o ploše 3 708, 02 ha. Ložisko není těženo. V tomto dobývacím prostoru se nachází celá uvažovaná přeložka I/27.

Zájmové území patří na základě registru poddolovaných území do dobývacího prostoru Havraň 1, těžba v tomto prostoru probíhala v 19. století. Rozsah tohoto území je shodný s dobývacím prostorem Údlice –Havraň.

Trasa křižuje Tvršický vodovod ve správě Povodí Ohře. Nenachází se zde žádné zařízení Severočeských plynáren a trasa nekoliduje ani se stávajícím elektrickým vedením 22 kV a dálkovými kabely. Nenachází se zde rovněž vodní zdroje, ochranná pásma těchto zdrojů ani kanalizace.

V následující tabulce je uveden výčet a rozsah dotčených ochranných pásem

tabulka 15: Výčet a rozsah dotčených ochranných pásem

P.č.	Ochranné pásmo	Rozsah
1	Rychlostní komunikace R7	100 m od osy krajního pruhu
2	Komunikace I.třídy	50 m od osy komunikace (platí i v zastavěném území)
3	Komunikace III. třídy	15 m od osy komunikace (mimo zastavěné území)
4	Vedení VVN 220 kV	20 m od krajního vodiče
5	Vedení VN 22 kV	10 m od krajního vodiče
6	Trafostanice	30 m
7	Vodovod	2 m
8	Dálkový kabel Telecom	1,5 m
9	Les	50 m

Případné zásahy do ochranných pásem inženýrských sítí budou upřesněny v dalším stupni projektové dokumentace a budou řešeny v souladu s příslušnými předpisy a nařízeními.

C.II. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1. OBYVATELSTVO

Trasa obchvatu obce Velemyšleves byla zvolena do prostoru mimo zastavěné území, kde se v současné době nachází většinou zemědělská půda. Prochází přes údolí Chomutovky mezi obcemi Velemyšleves a Turzenice

tabulka 16: Základní údaje o osídlení a dotčených samosprávních celcích

Obec	Část obce	K.ú.	Plocha v [ha]
Velemyšleves	Minice	77770	1 641,7
	Truzenice	-	
	Velemyšleves	77772	
	Zálezly	77773	

V obci jsou celkem evidovány 4 části obce (viz. tab.). Obec je tvořena 1 ulicí a 132 adresami. Všechny adresy v obci mají PSČ 438 01. V části obce k.ú. Velemyšleves je evidováno 65 adres a 292 obyvatel, z toho 124 mužů nad 15 let, 23 chlapců do 15 let, 119 žen nad 15 let a 26 děvčat do 15 let (údaje k 13.1.2002).

C.II.2. OVZDUŠÍ A KLIMA

C.II.2.1. Ovzduší

Současná imisní situace (pozadí) v zájmové lokalitě byla zjišťována z nejbližších stanic ČHMÚ v Blažimi, dále pak ve stanicích ČHMÚ Most, Louny a Čeradice. Imise benzenu jsou sledovány na stanici ČHMÚ v Mostě, imise benzo(a)pyrenu jsou měřeny nejbližší v Ústí nad Labem v KHS Pasteurova a tyto hodnoty nejsou pro danou lokalitu relevantní. Výsledky měření v roce 2002 jsou převzaty z ročenky a jsou uvedeny v následující tabulce.

tabulka 17: Výsledky měření imisí NO₂, CO, PM₁₀ a benzenu 2002 [μg/m³]

Ukazatel	veličina	NO ₂			
		Blažim	Louny	Most-ČHMÚ	Most-HS
hodinové hodnoty	maximální	147,5	75,0	106,6	-
	98% kvantil	53,5	49,0	62,6	-
denní hodnoty	maximální	67,1	52,7	69,2	75,0
	98% kvantil	48,5	42,2	54,0	55,0
roční hodnota	průměr	17	19	26	23
Ukazatel	veličina	CO		benzen	
		Čeradice	Most-ČHMÚ	Louny	Most-ČHMÚ
hodinové hodnoty ¹⁾	maximální	64,8	3069	1802	78,8
	98% kvantil	42,6	-	-	13,4
denní hodnoty	maximální	50,2	1970	1446	18,2
	98% kvantil	38,8	1308	1044	9,5
roční hodnota	průměr	15	626	615	2,9
Ukazatel	veličina	PM ₁₀			
		Louny	Most-ČHMÚ	Most-HS	Čeradice
hodinové hodnoty	maximální	274,0	211,0	-	204,0
	98% kvantil	101,0	70,0	-	94,0
denní hodnoty	maximální	176,3	91,9	101,0	122,7
	98% kvantil	88,3	59,3	67,0	79,1
roční hodnota	průměr	31	23	27	30

¹⁾ pro CO 8mi hodinové hodnoty

Poznámka: Zdroj- Znečištění ovzduší na území ČR 2002 - Souhrnný roční tabelární přehled , Internetová stránka ČHMÚ Praha

Tabulka maximálních měřených hodnot je doplněna ročním průměrem a 98% kvantilem, tzn. hodnotou, pod kterou se nachází 98% všech pozorování.

C.II.2.2. Klimatické poměry

Zájmový koridor leží podle klasifikace podnebí (Quitt 1971) v teplé oblasti s rajónem T2. Ten je charakterizován dlouhým, teplým, suchým létem s velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem a podzimem, krátkou mírně teplou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

V následujících tabulkách jsou uvedené klimatické údaje z nejbližších stanic naměřené v roce 2002, které byly převzaty z databáze ČHMÚ.

tabulka 18: Klimatické údaje z nejbližších stanic v roce 2002 (převzato z databáze ČHMÚ)

Meteorol. stanice	Měsíc												Rok
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Průměrná teplota vzduchu [° C]													
Doksany	0,4	4,2	4,8	8,8	16,1	18,1	19,8	20,5	13,8	8,7	5,1	-1,4	9,9
Milešovka	-1,4	1,1	2,1	5,0	12,5	15,0	15,8	16,7	9,5	3,8	1,8	-5,3	6,4
Úhrn srážek [mm]													
Doksany	14,7	38,4	12,3	29,6	51,8	86,8	104,2	105,7	39,8	49,1	72,6	49,9	655
Milešovka	18,4	46,8	18,9	35,4	37,1	85,3	68,5	124,8	36,3	60,8	99,6	51,3	683
Trvání slunečního svitu [hod]													
Doksany	60,1	85,3	118,5	176,4	227,8	268,3	225,1	229,2	152,0	74,5	23,7	29,5	1670
Milešovka	96,0	90,3	129,0	170,8	207,6	244,9	217,0	235,7	168,7	77,5	34,6	35,1	1707

tabulka 19: Průměrná teplota vzduchu v roce 2002 ve srovnání s teplotním normálem za období 1961 – 1990 (převzato z databáze ČHMÚ)

Území		Měsíc												Rok
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Česká republika	T	-1,3	3,4	4,1	7,6	15,5	17,5	18,7	18,6	11,9	6,9	4,7	-2,8	8,8
	N	-2,7	-1,1	2,7	7,3	12,4	15,5	17,0	16,5	12,9	8,1	2,8	-0,9	7,5
	O	1,4	4,5	1,5	0,3	3,1	1,9	1,7	2,2	-1,0	-1,1	1,9	-1,9	1,2
Ústecký kraj	T	0,0	3,7	4,3	7,8	15,2	17,5	18,6	19,2	12,5	7,3	4,0	-2,7	9,0
	N	-2,1	-0,6	3,1	7,6	12,7	15,9	17,5	16,8	13,1	8,2	3,1	-0,4	8,0
	O	2,1	4,3	1,2	0,2	2,6	1,6	1,1	2,4	-0,6	-1,0	0,9	-2,3	1,0

Poznámky: T - průměrná měsíční teplota vzduchu v [°C], N - teplotní normál za léta 1931 až 1960, O - odchylka od normálu

tabulka 20: Průměrné srážky v roce 2002 ve srovnání se srážkovým normálem za období 1961 – 1990 (převzato z databáze ČHMÚ)

Kraj		Měsíc												Rok
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Česká republika	Sr	26	70	42	34	53	92	87	177	63	90	72	51	866
	N	42	38	40	47	72	83	80	78	52	42	49	48	672
	%	62	187	106	73	73	111	109	225	120	214	148	107	129
Ústecký kraj	Sr	23	65	29	33	64	76	82	163	54	71	104	56	827
	N	43	37	38	46	60	65	69	72	48	38	47	47	609
	%	54	176	75	72	107	118	119	227	112	185	224	119	136

Poznámky: Sr - průměrný úhrn srážek v [mm]

N - normál srážek za léta 1961 až 1990 v [mm]

% - průměrný úhrn srážek v roce 2000 v procentech průměrného srážkového normálu (Sr /N*100)

C.II.3. HLUK

Pro zhodnocení hluku byla zpracována Hluková studie, která je přílohou této dokumentace. Studie hodnotí hlukové poměry v okolí komunikace a ovlivnění nejbližší obytné zástavby hlukem z automobilové dopravy v současné době a v roce 2025. V této části je zhodnocení stávajícího stavu. Zhodnocení hlukových poměrů v roce 2025 v porovnání s rokem 2003 je uvedeno v kap. D.I.3.

Nulová varianta – stávající stav

Jako nulová varianta je posouzena situace v obci Velemyšleves při stávajícím vedení komunikace.

Výsledky výpočtu jsou v této kapitole prezentovány v tabulkách pro jednotlivé referenční body pro noční i denní dobu. V příloze jsou uvedeny mapy izofon (hlukových pásem) pro všechny hodnocené varianty v denní a noční době.

Referenční body jsou budovy ve středu obce v bezprostřední blízkosti stávající komunikace. Ty jsou nejvíce zasaženy hlukem z automobilové dopravy. Hodnocení je provedeno pro intenzitu dopravy v roce 2003.

tabulka 21: Velemyšleves, I/27 současný stav - hladiny akustického tlaku v obytné zástavbě

ref. bod č.	popis	výška	L _{Aeq} [dB]	
			den	noc
1	dům v centru obce	3	62,4	52,1
2	dům v centru obce	3	62,3	52,1
3	dům v centru obce	3	59,8	49,6
4	dům v centru obce	3	63,5	53,3
5	dům v centru obce	3	61,3	51,1

Prakticky ve všech obytných domech (2 m před fasádou) jsou v současné době překračovány limitní hodnoty hluku 55 dB(A) ve dne resp. 45 dB(A) v noci, ale i zvýšené limity pro okolí hlavních komunikací, to je 60 dB(A) resp. 50 dB(A).

C.II.4. VODA

C.II.4.1. Povrchová voda

Celé zájmové území náleží do povodí řeky Ohře. Obec má zdroj pitné vody z povrchového zdroje - vodní nádrže Přísečnice, dopravní vzdálenost je cca do 35 km.

Plocha zájmového území je odvodňována dvěma povrchovými vodotečemi říčkou Chomutovky a Velemyšlevským potokem.

Chomutovka

č.h.p. 1-13-03-106 (III.). pramení SZ. od Hory Sv. Šebestiána ve výšce 835 m n.m., ústí zleva do Ohře u Postoloprta v 181 m n.m. (13 km JV od zájmové oblasti a 6 km Z od města Louny). Vodohospodářsky významný tok, pstruhová voda v horní části toku po Červený mlýn v Chomutově, mimopstruhová voda od Červeného mlýna po ústí. Čistota vody po Chomutov III. třída a od Chomutova po ústí do Ohře IV.třída.

tabulka 22: Charakteristické hydrologické údaje pro Chomutovku u ústí do Ohře

Ukazatel	Plocha povodí	Prům.roční srážky	Rozdíl srážek a odtoku	Odtok	Specifický odtok	Prům. roční průtok	Délka toku
Jednotka	km ²	mm	mm	mm	l/s/km ²	m ³ /s	km
Hodnota	160,37	632	431	201	6,36	1,02	45,2

Velemyšlevský potok

Velemyšlevský potok je levostranným přítokem Chomutovky a vlévá se do Chomutovky v centru obce Velemyšleves u přemostění Chomutovky. Obě místní vodoteče jsou cenným základem pro regeneraci přírodních zdrojů, neboť se v jejich blízkosti vyskytují poměrně zachovalé přírodní lokality.

Zátopové území

Zátopové území nebylo stanoveno. Nové obytné plochy v rámci územního plánu jsou navrženy s ohledem na provedenou revitalizaci toku Chomutovky a na zaznamenaný dosah zátop v posledních desetiletích.

C.II.4.2. Podzemní voda

V zájmové lokalitě se vyskytují vrchní vrstvy s velmi rozdílnou propustností. Ve štěrkopískových polohách se proto vytváří souvislá zvědeň, z níž podzemní voda vytéká v řadě pramenů ve svazích při bázi teras. Jedná se o velmi rozdílnou propustnost značně propustné vrchní vrstvy štěrkopísků a velmi málo propustné podložní vrstvy jílovců a prachovců.

C.II.5. PŮDA

Geologie jako podklad k pedologickému hodnocení

Převažujícím geologickým substrátem jsou hlinité spraše a vápnité polygenetické hlíny s příznivou texturou (jižní a severovýchodní část území). Ze severozápadu zasahuje do zájmového území výběžek rozsáhlého území na kterém jsou podkladem těžké substráty slinitých jílovců, slínů a jejich svahovin. Mezi území spraší a slinitých jílovců se v severní části vклиňuje pás lehčích substrátů tvořených nekarbonátovými štěrky. Kolem říčky Chomutovky je substrátem pás aluviálních sedimentů, jež jsou v důsledku zdrojových hornin spíše zrnitostně těžší.

Pedologická charakteristika území

Většina území je tvořena zemědělskou půdou. Přibližně třetina území se substráty spraší a polygenetických hlín (karbonátových) je pokryta černozemí v subtypu luvická (degradovaná). Jsou to velmi cenné půdy z hlediska produkčního a většinou se řadí do první, případně druhé třídy ochrany ZPF. Navazujícím půdním typem, avšak na velmi těžkých substrátech (slíny, slinité jíly) je smonice. Tento půdní typ má pouze subtyp modální a v ČR se vyskytuje omezeně. Charakteristický je právě pro oblast Mostecké pánve. Zaujímá přibližně 25 - 30 % plochy zájmového území v pásu severně od údolí Chomutovky a při západním okraji území. Obsah humusu je vysoký a humusový horizont je mocný, produkční vlastnosti jsou však sníženy extrémně těžkou texturou. Proto jsou řazeny převážně do třetí třídy ochrany ZPF. Nevýznamnou plochu (do 5 %) zaujímají v zájmovém území pelozemě, v subtypu modálním, popřípadě oglejeném. Vyvinuly se taktéž na velmi těžkých substrátech, avšak bez smektických znaků. V ČR jsou zastoupeny málo. Mají podstatně nižší obsah humusu než smonice a vyskytuje se u nich kambický pelický horizont. Extémně těžká textura negativně ovlivňuje produkční i ekologické vlastnosti pelozemí. BPEJ s hlavní půdní jednotkou pelozemí jsou proto řazeny většinou do 4 třídy ochrany ZPF. Poměrně významnou část území (cca 25 %) zaujímají kambizemě na substrátu písků, štěrků a štěrkopísků. Vyskytují se v texturně definovaném subtypu pšefitická, případně též modální. Jedná se o oblast v severní polovině zájmového území,

vkliněnou mezi oblast pelozemí na západě a černozemí na východě. V širším území se tento půdní typ vyskytuje ojediněle, zajímavá je jeho územní návaznost na velmi těžké půdy. Produkční vlastnosti těchto půd většinou nejsou příliš vysoké. Podle svažitosti a úrovně skeletovitosti se řadí hlavně do 4 třídy ochrany, místy však i do 3 nebo 5 třídy ochrany. Relativně malá část území (5 – 10 %) je tvořena fluvizeměmi. Jedná se o pásy o šířce 100 – 200 m kolem řeky Chomutovky na substrátu nivních sedimentů. Fluvizemě jsou v subtypu modální nebo oglejené, zrnitostně střední až těžší. Ekologicky i produkčně se jedná o velmi kvalitní půdy. Jsou řazeny většinou do 1 třídy ochrany ZPF.

Obecná charakteristika vyskytujících se půdních typů

Černozem - CE

Černozemě se vytvořily v nejteplejších a nejsušších částech našeho území, v rovinném a mírně zvlněném terénu v nadmořských výškách přibližně do 320 m. Půdotvorným substrátem jsou ve většině případů spraše, v menší míře slinité sedimenty nebo písčité sedimenty. Geneze černozemí je dána specifickou humifikací velmi kvalitní výchozí organické hmoty (stepní společenstvo), která je charakteristická akumulací huminových sloučenin vázaných na bazické dvojmocné kationty (Ca, Mg). Jsou to půdy hluboké až velmi hluboké se středně hlubokou až hlubokou orníci tmavě hnědé až černé barvy s příznivou drobtovitou strukturou. Textura je u černozemě typické hlinitá, u jiných subtypů může být těžší (černozem pelická) nebo lehčí, až písčité (černozem arenická). Tmavý humusový horizont A_c zasahuje do hloubky až 70 cm, někdy i více, dále je méně mocný přechodový horizont AC a pod ním je plavě zbarvený půdotvorný substrát, obvykle spraš s četnými pseudomyceliemi a výkvěty uhličitánu vápenatého. Černozemě jsou agronomicky velmi příznivé půdy. Obsah humusu kolísá od 2 do 3% s velmi příznivou kvalitou (převaha vázaných huminosložek nad volnými huminosložkami, volné fulvokyseliny téměř chybí). Fyzikální vlastnosti jsou příznivé, pouze v suchých letech mohou trpět nedostatkem vláhy. Mají dostatek živin a jsou dobře biologicky oživené. U černozemí luvických dochází k odvápnění spodní části horizontu Ac a k vytvoření (alespoň náznakově) horizontu Bth.

Pelozem – PE

Pelozemě jsou půdy, které se vyvinuly na těžkých, nezpevněných silikátových substrátech (jílovitých a hlinitojílovitých), vyznačují se vysokou bobtnavostí při přesycení vodou a smršťováním a tvorbou trhlin při periodickém vyschnutí půdy. Zastoupení jílovitých minerálů je velmi proměnlivé (hlavně illit, kaolinit, nepřevažuje montmorillonit). Vyskytují se v oblasti luvizemí a kambizemí. Jsou dobře zásobené živinami, nasycenost sorpčního komplexu je vysoká, fyzikální vlastnosti pelozemí jsou velmi nepříznivé. Pelický kambický Bp-horizont obsahuje více jak 40% jílu a více jak 60-70% jílnatých částic. Matrix s pruhovitou stavbou a tlakovými separacemi uvnitř i na povrchu pedů.

Smonice – SM

Půdy se smonicovým (tirsovým humusovým) As-horizontem, na texturně těžkých substrátech (> 30% částic >0,001mm v hloubce min. 60cm od povrchu), bez dalších diagnostických horizontů. Jedná se o nejtěžší půdy. Jíly, jež jsou obsaženy > 50% mají polyedricko-prizmatickou strukturou a jsou sorpčně nasycené. Při střídání převlhčení a prosychání půdy dochází k jejímu bobtnání a smršťování. Do trhlin za sucha propadává humózní materiál, za vlhka se s půdou mísí a vznikají tak hluboké černé humózní horizonty. Rozšířeny jsou jen v nejsušších rovinatých oblastech. Z jílových minerálů převažuje montmorillonit.

Kambizem - KA (hnědá půda)

Jsou nejrozšířenějším půdním typem v ČR. Typický je proces hnědnutí - zvětrávání a metamorfóza půdního materiálu in situ. Dochází k uvolňování železa z primárních minerálů a k tvorbě sekundárních jílových minerálů, avšak bez jejich translokace. Tak se vytváří pro kambizemě typický horizont B_v. Intenzita zvětrávání závisí na mineralogickém složení substrátu a hydrotermických podmínkách půdního prostředí. Při procesu hnědnutí se uvolňují dvojmocné kationty a jsou vyluhovány do nižších vrstev. Kvalita půd a základní fyzikální, chemické a biologické vlastnosti jsou velmi rozdílné, v závislosti na substrátu. Kambizemě mají nejvíce subtypů, často charakterizujících přechodové formy k dalším půdním typům. Nejčastěji se vyskytují v subtypu typická, dystrická a pseudoglejová.

Fluvizem - FL (nivní půda)

Fluvizemě jsou recentní půdy bez výrazné stratigrafie půdního profilu, které vznikaly na plochách pravidelně podléhajících záplavám. Proto je jejich výskyt omezen na bezprostřední blízkost vodních toků. Vznikají ještě v dnešní době - takovéto půdy ještě neukončily svůj vývoj. Některé fluvizemě mohou být zaplavovány nepravidelně, jednou za několik let nebo nejsou zaplavovány vůbec. Na takovýchto lokalitách postupně dochází k přechodu k jiným půdním typům nebo subtypům, často je možno zde nalézt např. fluvizem kambickou. Rozdílný charakter

usazenin výrazně ovlivňuje jednak chemismus, ale také mechanické složení a fyzikální vlastnosti. Vyznačují se neostře diferencovaným půdním profilem, pokud do něj nezasahuje glejový proces. Glejový proces se uplatňuje při vyšší hladině podzemní vody, mění tak charakter půdních vlastností i jejich úrodnost. Půdní profily nivních půd jsou obvykle velmi hluboké. Ornice je středně hluboká, šedohnědé barvy, různé textury (podle substrátu) a většinou porušené drobtovité struktury. Postupně přechází do slabě prohumózněného substrátu, někdy slabě vápnitého. Pro obsah humusu v ornici jsou typické hodnoty mezi 1,9 a 2,2 %. Půdní reakce je většinou neutrální v celém profilu a sorpční komplex je nasycen nebo plně nasycen. Agronomická hodnota spočívá ve skutečnosti, že mají velmi příznivý vodní režim a jsou půdami vhodnými pro blízkost zdrojů vody pro závlahy (zelinářské polohy). Obecně jsou dobře obdělávatelné, k výraznému zhoršení dochází procesy glejovými.

Vyhodnocení kvality půdy v zájmovém území

Vyhodnocení bylo provedeno podle metodiky Komplexního hodnocení půd [Janderková a kol., 2001] a orientačně podle tříd ochrany ZPF náležejících kódu BPEJ. Třídy ochrany byly vyhodnoceny podle půdního typu a subtypu a odpovídající HPJ jako nečastěji zastoupené.

Přirozený funkční potenciál (produkční a ekologický) je základní a výchozí hodnotou komplexního hodnocení půd. Je to součet bodových hodnot jednotlivých funkčních kritérií, který je kategorizován do jednoho z pěti stupňů celkového funkčního potenciálu.

Obecná kategorizace přirozeného potenciálu půd je uvedena v následující tabulce.

tabulka 23: Hodnocení přirozeného potenciálu půd

Stupeň	Interval (%)	Potenciál
1	do 30	zanedbatelný
2	31 - 45	nízký
3	46 - 55	průměrný
4	56 - 70	vysoký
5	nad 70	mimořádný

Celkově lze území hodnotit z pedologického hlediska jako vysoce hodnotné. Nehodnotnějšími půdami jsou černozemě luvické a fluvizemě modální. Dále následují smonice. Pelozemě (kambizemě pelické) představují v rámci území průměrně kvalitní půdy. Nejméně kvalitní jsou kambizemě psefitické.

V následující tabulce bylo provedeno celkové vyhodnocení kvality půd, včetně tříd ochrany ZPF. V posledním sloupci je sestaveno pořadí kvality okrsků půd v zájmovém území v návaznosti na mapu v příloze: 1 – nejlepší kvalita, 4 – nejhorší kvalita. U celkového potenciálu značí vyšší bodová hodnota také vyšší kvalitu.

tabulka 24: Výpočet funkčního potenciálu pro zastoupené půdní typy a subtypy v zájmovém území

Klasifikační jednotka	Symbol*)	HPJ	Funkční potenciál ekologický								Celkem potenciál	Hodnocení
			pufrovitost	kont.+ intox.	větrná eroze	vodní eroze	vodní režim	struktura	humus	produkční		
černozem luvická	CEI	2	5	5	5	4	5	4	5	5	38	5
smonice modální	SMm	06, 07	5	5	5	4	4	3	5	4	35	5
pelozem, kambizem pelická	KAp	24, 33	4	4	5	4	4	4	3	4	32	5
kambizem psefitická	KAy	21	1	1	2	5	1	1	3	2	16	1
fluvizem modální	FLm	56	4	2	5	5	4	4	3	5	32	5

tabulka 25: Vyhodnocení relativní kvality půdy pro zájmové území

Klasifikační jednotka	Symbol*)	Přibližná plocha zájmového území v %	Stručná charakteristika produkční	Převažující třída ochrany	Celkem potenciál	Relativní pořadí kvality v rámci zájmového území
černozem luvická	CEI	30%	Vysoký obsah humusu, příznivá struktura, řadí se k nejhodnotnějším půdám z hlediska produkčního	1 (2)	38	1
smonice modální	SMm	30%	Vysoký obsah humusu, produkční schopnost snížena extrémně těžkou texturou	3	35	2
pelozem, kambizem pelická	KAp	5%	Nižší obsah humusu, extrémně těžká textura	3 - 4	32	3
kambizem psefitická	KAy	25%	Velmi lehké půdy, náchylné k erozi, skeletovité, nižší obsah humusu	3 - 5	16	4
fluvizem modální	FLm	10%	Většinou kvalitní půdy, střední obsah humusu, příznivá textura a vodní režim. Produkčně vysoce hodnotné	1 (2)	32	1

*Použité symboly respektují zásady nového klasifikačního systému půd - Němeček, J. a kol. (2001)

Vyhodnocení kontaminace půd

Součástí vyhodnocení nebyly odběry a analýzy vzorků půd za účelem zjištění aktuálního stavu kontaminace. K orientačnímu vyhodnocení byly použity údaje z registru kontaminovaných ploch pro zemědělské půdy (obrázek 2, tabulka 27). Nejbližší lokalita ve které bylo zjištěno mírné překročení navrhovaných preventivních limitů obsahů rizikových prvků v půdách se nachází na katastru Blažim. Nevýznamně byl překročen pouze obsah mědi. U žádného z prvků však nebyly překročeny legislativně platné nejvyšší přípustné hodnoty obsahů (Vyhláška č. 13/1994 Sb., Příloha 1). Vzhledem k povaze geologického substrátu v zájmovém území se nedá předpokládat významnější geogenní kontaminace půd.

tabulka 26: Obsahy rizikových prvků v půdě na odběrové lokalitě katastru Blažim a srovnání s preventivními limitními hodnotami, Okres: Louny (Katastr: Blažim) Rok: 1992 (střednětěžké půdy)

prvek	hodnota	preventivní limit
Berylium (ve 2M HNO ₃)	0,19 mg.kg ⁻¹	1,2 mg.kg ⁻¹
Kadmium (ve 2M HNO ₃)	0,22 mg.kg ⁻¹	0,45 mg.kg ⁻¹
Kobalt (ve 2M HNO ₃)	5 mg.kg ⁻¹	15 mg.kg ⁻¹
Chrómový (ve 2M HNO ₃)	3 mg.kg ⁻¹	25 mg.kg ⁻¹
Měď (ve 2M HNO ₃)	35,9 mg.kg ⁻¹	30 mg.kg ⁻¹
Rtuť (celkový obsah)	0,08 mg.kg ⁻¹	0,3 mg.kg ⁻¹
Nikl (ve 2M HNO ₃)	7,6 mg.kg ⁻¹	20 mg.kg ⁻¹
Olovo (ve 2M HNO ₃)	11,1 mg.kg ⁻¹	45 mg.kg ⁻¹
Vanad (ve 2M HNO ₃)	7,8 mg.kg ⁻¹	50 mg.kg ⁻¹
Zinek (ve 2M HNO ₃)	8,9 mg.kg ⁻¹	60 mg.kg ⁻¹

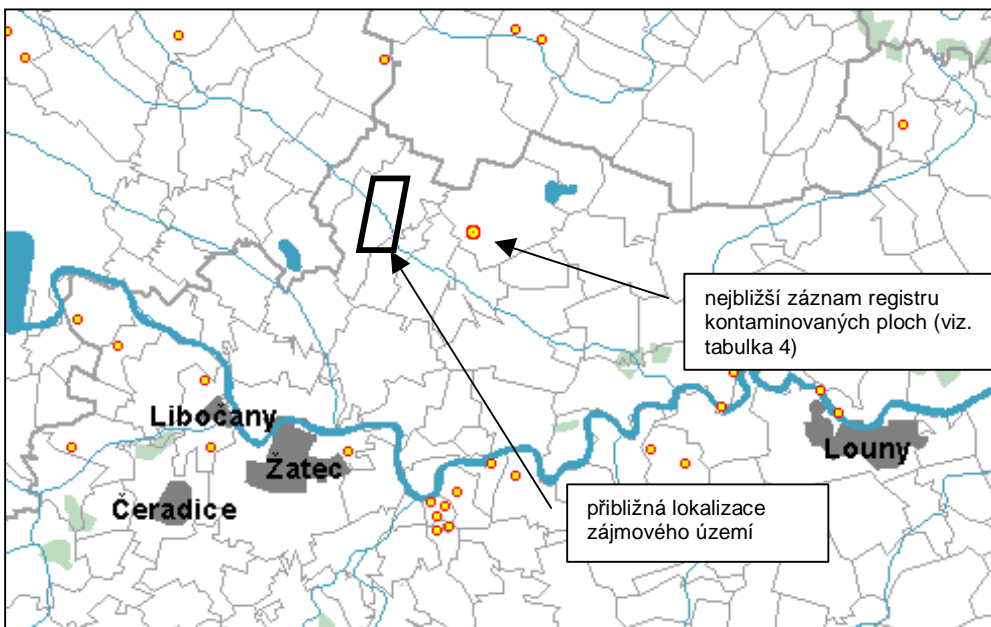
Po několika letech provozu komunikace je možno očekávat zvýšení obsahů některých kontaminantů v půdě a rostlinách v blízkosti komunikace. Jedná se především o rizikové prvky (As, Be, Cd, Cr, Cu, Co, Ni, Pb, Zn) a polyaromatické uhlovodíky. Kolem počtu vozidel 10 000 a více za 24 hod. jsou negativní projevy emisí dopravy na půdu a vegetaci v bezprostřední blízkosti vozovky prokazatelné a je nutno je zohlednit.

Doporučuje se provést tato opatření pro zamezení bezprostředního rizika vstupu rizikových látek do potravního řetězce člověka:

- v bezprostřední blízkosti komunikace (do 10 m) vyloučit zemědělskou produkci,
- do větší vzdálenosti (min. 40 - 50) m od komunikace vyloučit pěstování listové zeleniny,
- z dalších zemědělských plodin pěstovat v tomto pásu pouze rostliny, jejichž části určené ke spotřebě nekumulují rizikové prvky, nebo takové rostliny, které se nekonsumují,
- vhodným opatřením k zamezení šíření emisí jsou ochranné vegetační pásy kolem komunikací.

Celá oblast z hlediska využití zemědělského půdního fondu patří do roviny akumulačního rázu vyšších teras, kde se nepředpokládá žádné negativní ovlivnění využití ZPF.

obrázek 2: Lokalizace odběrů vzorků půd z registru kontaminovaných ploch v širším okolí zájmového území u kterých došlo k překročení navrhované preventivní hodnoty obsahu alespoň pro jeden prvek.



C.II.6. HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

C.II.6.1. Geomorfologie a geologie

C.II.6.1.1. Geomorfologie

Z geomorfologického hlediska náleží zájmové území k žatecké tabuli, která má charakter plošiny členěné hlubokými údolími Chomutovky a jejich přítoků. Relativní výškové rozdíly se zde pohybují okolo 80 m. Obec leží v nadmořské výšce 238 m n.m.

C.II.6.1.2. Geologie

Zájmové území patří k chomutovsko-mostecko-pětipeské pánvi terciárního stáří. Souvrství hnědouhelných slojí nasedá diskordantně na podložní horniny a lze je rozdělit na spodní uhelné souvrství, spodní mezislojové souvrství, střední uhelné souvrství, vrchní mezislojové souvrství a svrchní uhelné souvrství. Svrchní uhelné souvrství je vyvinuto ve dvou faciích, a to jílovité a písčité. Tyto uloženiny jsou překryty kvarterními uloženinami, sprašemi nebo sprašovými hlínami, terasovými písky a šterkopísky (pleistocenní terasa řeky Ohře).

Na základě inženýrskogeologického průzkumu byly v zájmovém území upřesněny následující geologické podmínky:

- podloží tvoří nadložní jílovité a písčité polohy žatecké facie se slojkami hnědého uhlí o malých mocnostech,
- horniny terciéru (v hloubkové rozmezí 30 – 40 m od povrchu terénu) vycházejí na povrch pouze místy. Na levém údolním svahu jsou třetihorní horniny zakryty rozsáhlými sesuvy v oblasti SZ od obce Velemyšleves. Odlučná oblast sesuvu se nachází na horní hraně svahu a délka splazu sesuvu je po celém svahu a akumulací oblast je při patě údolí. Na protější straně údolí jsou třetihorní horniny zakryty mohutným sprašovým pokryvem,

- miocenní podloží je v horní části svahu a v přilehlých rovinách zakryto fluviálními sedimenty v povodí Ohře – terasovými štěrkopísky. Štěrkopísky byly v minulosti intenzivně těženy.

C.II.6.1.3. Hydrogeologie

Hladina podzemní vody byla zastižena v sesuvu a v tercierním podloží. Její výskyt je vázán na propustnější štěrkopísky nebo na smykové plochy v sesuvech. Sesuv je zvodnělý pouze místně. Voda do něho vniká trhlinami v převážně jílovité hmotě sesuvu, jednak je napájen vodami z ohářecké terasy. Podzemní voda v terciéru je většinou artézská.

C.II.6.1.4. Ostatní faktory

Tektonika

Zájmová oblast nepatří k tektonicky aktivním oblastem.

Přírodní zdroje

V zájmové oblasti se nachází výhradní ložisko štěrkopísků Velemyšleves o ploše 37,83 ha, ležící východním směrem od stávající hlavní komunikace a severně od obce Velemyšleves. Přeložka I/27 zasáhne do jižního okraje tohoto ložiska cca v úseku km 2,0 – 2,7.

Dále se v zájmovém území nachází chráněné ložiskové území Velemyšleves (surovina štěrkopísky) o ploše 142,15 ha. Toto území má společnou východní hranici s výhradním ložiskem štěrkopísků, takže pro něho platí shodný rozsah zásahu přeložky I/27 do chráněného ložiskového území.

V zájmovém území se rovněž nachází dobývací prostor Údlice –Havraň (surovina hnědé uhlí) o ploše 3 708, 02 ha. Ložisko není těženo. V tomto dobývacím prostoru se nachází celá uvažovaná přeložka I/27.

Zájmové území patří na základě registru poddolovaných území do dobývacího prostoru Havraň 1, těžba v tomto prostoru probíhala v 19. století. Rozsah tohoto území je shodný s dobývacím prostorem Údlice –Havraň.

V následující tabulce je uveden přehled výskytu ložisek nerostných surovin v zájmové oblasti.

tabulka 27: Výskyt ložisek nerostných surovin

I.č.	Druh	Výměra v [ha]	Název	Charakteristika
352	Výhradní ložisko	37,83	Velemyšleves	Štěrkopísek
1152	Chráněné ložiskové území	142,15	Velemyšleves	Štěrkopísek

Sesuvy

V zájmovém území se vyskytují aktivní sesuvy. Jedná se o svážné území č. 10, č.sesuvu 422 v k.ú. Velemyšleves o rozsahu 0,4 ha a svážné území potenciální č. 16, č. sesuvu 419 v k.ú. Velemyšleves o rozsahu 0,1 ha a č. sesuvu 421 v k.ú. Truzenice o rozsahu 1,3 ha.

Díky celkově nízké odolnosti tercierních uloženin se tak vytvořil členitý reliéf údolí se strmými horními hranami ve štěrcích. Při erozi vodního toku se svahy díky odolné ochranné vrstvě štěrku v hraně svahů udržují ve sklonech, které neodpovídají jejich stabilitním poměrům a tak se jejich stabilita postupně vyrovnává sesuvy. Svahy údolí Chomutovky jsou lemovány četnými sesuvy. Jedním z faktorů vzniku sesuvů je tak postupné zhoršování stability tercierních hornin vlivem stálého rozmáčení vodou z vytékajících pramenů teras. Množství vody potom působí jako intenzifikační činitel urychlení těchto sesuvů. Stávající I/27 se nachází přímo v jednom z hlavních sesuvných pásem, který je registrován v registru sesuvných pásem pod č. 24 a byl již

v roce 1961 charakterizován jako aktivní sesuv složeného typu, recentního stáří. Tento sesuv prokazatelně porušuje a ohrožuje tuto komunikaci (pod silnicí probíhají 2 propustky, které mají čela deformovaná a rozlámaná trhlinami, na směrovém a výškovém zprohýbání povrchu stávající komunikace zejména v úseku pod serpentinou). Svým čelem tento sesuv zasahuje až do Velemyšlevského potoka, na němž vytvořil hrazené jezírko. V roce 1967 bylo na základě geologického průzkumu zjištěno, že mocnost sesuvných hornin je 5 – 7 m. V těle sesuvu byla zaznamenána podzemní voda. V rámci aktualizovaného inženýrskogeologického průzkumu byla upřesněna mocnost sesuvných hmot upřesněna na svahu na 4 – 6 m a v nižší části svahu na 8 m. Účinky sesuvu lze dále pozorovat i na nadzemním elektrickém vedení 22 kV, jehož některé sloupy jsou posunuté a nakloněné. Vlivy sesuvu je rovněž možné pozorovat na vzrostlých stromech s obloukovitě deformovanými korunami. Jedná se o pomalé a dlouhodobé působení, které pozvolna přetváří podobu svahu (jako nejvýznamnější indikátor sesuvu byla zjištěna podzemní nádrž na vodu, která byla prokazatelně užívaná před rokem 1939 pro místní pivovar, v současné době se zde nachází posuny zdiva až 12 cm a trhliny byly osazeny monitorovacími indikačními destičkami). Náhlé pohyby sesuvu nebyly indikovány a nejsou pravděpodobné. Současná trasa přeložky byla již volena s ohledem na vedení v oblasti, která je sesuvy minimálně postižena a rovněž hlubinné založení pilířů mostu s těmito jevy počítá. Omezením infiltrace povrchové a podzemní vody v zájmové trase (drenážní systémy a výsadba vhodných druhů dřevin) bude příznivě ovlivněna stabilita předmětné oblasti. Dalším stabilizujícím prvkem bude vedení přeložky v zářezu sesuvného svahu (levý břeh Chomutovky), čímž by mělo dojít k dalšímu snížení rizika dalších sesuvů tohoto území.

Radonové riziko

Cca polovina zájmové oblasti spadá do oblasti středního radonového rizika, zbytek spadá do oblasti nízkého radonového rizika.

C.II.7. FLÓRA, FAUNA A EKOSYSTÉMY

C.II.7.1. Flóra

V této části je uvedena stručná charakteristika floristických poměrů v zájmové oblasti. Podrobná charakteristika je v příloze „Biologický průzkum“.

Fytogeografie a potencionální vegetace

Celá zkoumaná oblast spadá podle fytogeografického členění vypracovaného v roce 1976 (SKALICKÝ ET AL. 1977) pro účely Flóry ČR do fytochorionu 1.termofytikum, do fytogeografického okresu 2. Střední Poohří, podokresu 2a. Žatecké Poohří. Charakter květeny a vegetace je v tomto fytogeografickém okrese extrazonální.

Podle rekonstrukčního uspořádání přirozené vegetace (MIKYŠKA ET AL. 1969) pokrývaly rovinaté plochy kolem údolí Chomutovky subxerofilní doubravy (*Potentillo-Quercetum*) a acidofilní doubravy (*Quercion robori-petraeae*), na které na stráních v údolí navazovaly dubo-habrové háje (*Carpinion betuli*). Pouze na nejexponovanějším místě na horním okraji J – JZ stráně nad Velemyšlevesí se vzácně vyskytovaly šípákové doubravy a skalní stepi (*Eu-Quercion pubescentis*). Podél Chomutovky se uplatňovaly luhy a olšiny (*Alno-Padion*, *Alnetea glutinosae*).

Aktuální květena a vegetace

Oblast v okolí údolí Chomutovky lze charakterizovat jako kulturní step. Převládají zde jednoznačně agrobiocenózy. Rozsáhlé plochy ruderální vegetace se zde příliš neuplatňují. Významně rozdílná je flora údolí Chomutovky. Údolí leží mezi rozsáhlými zemědělskými hony

a představuje výrazný, souvislý a zachovalý krajinný celek s mnoha přirozenými xerothermními společenstvy.

Botanické lokality

Pro potřeby botanického průzkumu bylo zpracovávané území rozděleno na 6 dílčích lokalit (číslováno od severu k jihu, ze směru Most – Žatec) viz. Mapa „Příroda“.

Lokalita č. 1 - jedná se intenzivně obdělávané zemědělské pozemky (v roce 2003 zde byla pěstována kukuřice) s běžnými plevelnými druhy a ruderalizované lemy navazující komunikace. Na jižní hranici úseku je situován starý stoh slámy, v jehož okolí je rozsáhlejší plocha s plevelnými a ruderalními druhy. Z význačnějších druhů zde byly zaznamenány blín černý a sveřep japonský.

Lokalita č. 2 - lokalitu tvoří horní část stráně nad levým břehem Chomutovky od okraje polí (zlomu) po panelovou cestu cca uprostřed svahu (přibližně v místech, kde bude začínat most). Nacházejí se zde pestrá xerothermní rostlinná společenstva s výskytem zvláště chráněných kozince dánského (roztroušeně) a hvězdnice zlatovlásku (velmi vzácně) a dalších druhů (např. sesel fenýklový, kavyl vláskovitý, hadí mord šedý, šalvěj luční a hajní aj.). Původně se zde rozkládaly extenzivní pastviny a sady; v současné době silně zarůstají náletem dřevin (především růže šípková a hloh jednobližný).

Lokalita č. 3 - jedná se o spodní část stráně nad levým břehem Chomutovky (od panelové cesty po cestu na úpatí stráně). Nacházejí se zde fragmenty malých vrstevnicových políček (z části obdělávaných a z části ležících ladem), mezi a starých extenzivních sadů a pastvin. Blízká roklička je využívána jako černá skládka. Rostlinná společenstva jsou převážně semixerothermní, většinou různě silně zaplevelená (popř. ruderalizovaná) a zarůstající náletem dřevin. Na fragmentech starých pastvin byl zaznamenán pelyněk pontický, šalvěj luční a hajní a v bezpečné vzdálenosti od vlivů stavby i kozinec dánský (velmi vzácně).

Lokalita č. 4 - lokalitu tvoří niva Chomutovky, ohraničená cestami na úpatí strání. Na březích Chomutovky jsou přirozené porosty dřevin s charakteristickým podrostem. V nivě se dále nalézají staré extenzivní sady a louky (pastvina) v současné době silně zarostlé náletem dřevin. Z významnějších druhů zde byl zaznamenán jilm vaz (vzácně) a intenzivně se šířící křídlatka japonská.

Lokalita č. 5 - jedná se o stráň nad pravým břehem Chomutovky (od cesty na úpatí stráně po silnici Velemyšleves – Truzenice). Nacházejí se zde malá vrstevnicová políčka (z větší části silně zaplevelena a ruderalizována) a meze. Na mezích byl zaznamenán jeden vzrostlý jilm vaz.

Lokalita č. 6 - jedná se intenzivně obdělávané zemědělské pozemky (v roce 2003 zde byly pěstovány obiloviny) s běžnými plevelnými druhy a ruderalizované lemy navazujících komunikací. Významnější ruderalní či plevelné druhy zde nebyly zaznamenány.

Zvláště chráněné druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Během průzkumu v roce 2003 bylo ve zkoumaném území zaznamenáno 247 taxonů cévnatých rostlin. Z tohoto počtu jsou podle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. – 2 druhy zvláště chráněné, a to v kategorii ohrožené: *Aster linosyris* (hvězdnice zlatovlásek), *Astragalus danicus* (kozinec dánský).

C.II.7.1. Zastoupení a kvalita stávající zeleně

V rámci dokumentace EIA bylo orientačně zhodnoceno zastoupení a kvalita zeleně mimo lesní plochy.

Na přeložce komunikace I/27 se vyskytuje celkem 6 dendrologických lokalit, které jsou popsány v následující tabulce a jejich lokalizace je na mapě „Dendrologické lokality“:

tabulka 28: Charakteristika mimolesní zeleně

č.	porostní skupina - charakter	druhové složení	s. h. *	poznámka
1	ovocná alej podél komunikace I/27	hrušeň obecná - (<i>Pyrus communis</i>)	4	silně prosychají, neošetřované
2	keřový porost xerothermního charakteru na svahu, porosty dřevin podél polních cest	růže šípková – (<i>Rosa canina</i>) hloh jednosemenný – (<i>Crataegus monogyna</i>) třešeň ptačí – (<i>Prunus avium</i>) hrušeň obecná – (<i>Pyrus communis</i>)	3	výrazná sukcese na svahu, zarůstání bylinné vegetace
3	břehový doprovod Chomutovky	topol černý – (<i>Populus nigra</i>) jasan ztepilý – (<i>Fraxinus excelsior</i>) střemcha obecná (<i>Prunus padus</i>) vrba bílá – (<i>Salix alba</i>) lípa malolistá - (<i>Tilia cordata</i>) jilm obecný - (<i>Ulmus laevis</i>)	2	charakter lužního lesa, rozvolněné keřové patro
4	porostlý svah - mez	dub letní - (<i>Quercus robur</i>) jasan ztepilý – (<i>Fraxinus excelsior</i>) hrušeň obecná – (<i>Pyrus communis</i>) hloh jednosemenný – (<i>Crataegus monogyna</i>)	3	vysoká pokrývnost keřového patra.
5	ovocná alej komunikace směr Truzenice	hrušeň obecná (<i>Pyrus communis</i>)	4	snížená zdravotní vitalita, neošetřované
6	alej ovocných dřevin I/27	hrušeň obecná (<i>Pyrus communis</i>)	3	převládají hrušně

Vysvětlivky: s.h. – sadovnická hodnota

1. velmi hodnotné dřeviny - zcela zdravé, typického vzhledu, plně vyvinuté, pěstebně i kompozičně dlouhodobě perspektivní
2. nadprůměrně hodnotné dřeviny - s typickým habitem, s nevýznamně narušenou korunou, zdravé, plně vitální, dlouhodobě perspektivní
3. průměrně hodnotné dřeviny – dřeviny s mírně sníženou vitalitou a zdravotním stavem, typický vzhled narušen (jednostranná, vyvětvená koruna,..), pěstebně nebo kompozičně využitelné, dlouhodobá až střednědobá perspektiva.
4. podprůměrně hodnotné dřeviny – dřeviny s velmi silně poškozenou korunou, špatným zdravotním stavem, pěstebně a kompozičně neperspektivní; nebo dřeviny velmi mladé, náletové, velmi hustě rostoucí, nejvýše 2 m vysoké
5. dřeviny nevyhovující – dřeviny silně nemocné, velmi silně poškozené, odumírající nebo odumřelé

C.II.7.2. Fauna

V rámci zpracování dokumentace vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, byl v trase navrhovaného silničního obchvatu Velemyšlevesi proveden zoologický průzkum zaměřený na epigeickou faunu bezobratlých a na obratlovce. Z bezobratlých byla zkoumána především fauna střevlíkovitých a drabčíkovitých brouků, přičemž střevlíkovití a tzv. velcí drabčíkovití z tribu Staphylinini jsou po stránce bioindikační velmi významné skupiny. Navíc byla zpracována fauna pavouků a mnohonožek, z nichž bioindikačně využitelní jsou zejména pavouci.

Z obratlovců byla pozornost soustředěna především na plazy, ptáky a savce.

Cílem průzkumu bylo:

1. Posouzení hodnoty lokality (jednotlivých biotopů) na základě zjištěného druhového spektra bezobratlých a obratlovců
2. Formulace návrhů opatření, která by eliminovala negativní vlivy stavby na živočišná společenstva.

Vlastní zoologický průzkum je součástí „Biologického průzkumu“, který je přílohou této dokumentace.

Popis a zoogeografické začlenění trasy

Trasa obchvatu obce Velemyšleves leží na hlavním tahu Žatec – Most a má celkovou délku 2,8 km. Vstupuje do pravobřežní části údolí řeky Chomutovky po polích, kde na km 1,118 přechází na most. Most protíná úzkou travnatou terasu pod dolním okrajem pole a další pole a úzký pás pobřežních porostů v nivě řeky. V levobřežní části údolí most protíná dosti širokou, stromy porostlou nivu, nad ní lesostep s malým přilehlým polem a v km 1,588 končí na úrovni vrstevnicové cesty. Trasa pokračuje přes malou, opticky zachovalou step a vyúsťuje do rozsáhlých polí, kde se napojuje na stávající silnici. Most přes Chomutovku je situován kolmo na tok řeky. Trasa obchvatu se nachází ve faunistickém mapovém čtverci 5547 (Pruner & Míka, 1996). Podle biogeografického členění ČR (Culek, 1996) spadá území do Mosteckého bioregionu (č. 1.1), podle Pulpána (1969) území náleží do nejzápadnějšího výběžku areálu 1 – Polabská nížina.

Zoologická prozkoumanost sledovaného území

V odborné literatuře se podařilo najít jen několik údajů o savcích, které se vztahují přímo ke zkoumané lokalitě (Anděra et Hanzal, 1995, 1996; Anděra et Beneš, 2001). V práci Pulpán & Táborský (1983), zabývající se střevlíkovitými brouky SZ Čech, se o lokalitě Velemyšleves nepodařilo najít jedinou zmínku.

Celková charakteristika regionu a jeho fauny

Mostecký bioregion, ve kterém se nachází sledované území, je tvořen výraznou pánevní sníženinou ve středu severozápadních Čech. Patří k nejteplejším a nejsušším oblastem České republiky. Současný stav je charakterizován velkoplošnými antropocenózami a expanzivními ruderalními druhy. Typické jsou zbytky stepní a vzácně i halofilní bioty. Typickou část bioregionu tvoří plošiny neogenních sedimentů s pokryvy spraší s teplomilnými doubravami. Do těchto plošin jsou zařazena mělká údolí a kotlinovitá sníženiny s dubohabrovými háji a na svazích s maloplošně rozšířenými šípákovými doubravami. Podél toků se vyskytují potoční luhy. V minulosti se bioregion vyznačoval přítomností rozsáhlých pánví s mokřady a jezery, dnes je charakteristický gigantickou antropogenní přestavbou reliéfu a velkoplošnou devastací. Fauna bioregionu je hercynského původu, s patrnými západními vlivy. Pauperizace je způsobena především nedostatkem lesních společenstev a velkoplošnou devastací krajiny. Specifické druhy osídlily i výsypky (z ptáků např. linduška úhorní nebo strnad luční). V místech počátečních rekonstrukcí nastupují sukcesní stádia, závislá na charakteru a úrovni sukcese rostlinných společenstev. Na zbytcích relativně zachovalých stanovišť přežívají ochuzená teplomilná společenstva středočeské zvířeny, k níž patří např. měkkýši trojzubka stepní (*Chondrula tridens*) a suchomilka rýhovaná (*Helicella striata*), některé druhy hmyzu, včetně středočeských endemitů - nesytky česká (*Pennisetia bohemica*), krasec trójský (*Cylindromorphus bohemicus*) nebo myšice malooká (*Apodemus microps*). Řeka Ohře není příliš znečištěna a má relativně přirozené koryto, náleží do cejnového pásma. Ostatní toky jsou většinou silně poškozeny, zvláště Bílina, a většinou patří do parmového pásma. Drobné vodní toky náležely do pstruhového pásma, jejich biota je dnes decimována. Specifickým biotopem jsou nově vznikající vodní nádrže a mokřady (zatopené lomy, odkalovací nádrže), významné zejména pro hnízdění některých druhů ptáků. Hydrobiocenózy těchto nádrží jsou dosud variabilní a neustálené (podle Culka et al., 1996).

Fauna je tedy výrazně ovlivněna antropogenními faktory. Region patří k nejvíce postiženým oblastem České republiky. Nacházejí se zde povrchové doly na hnědém uhlí, rozsáhlé plochy po těžbě, které jsou postupně rekultivovány, velké průmyslové komplexy a tepelné elektrárny. Okolí průmyslových center je obklopeno rozsáhlými denaturalizovanými agrocenózami. Původní slaniska z halobiontní a halofilní flórou a faunou byla téměř bezvýznamně zničena.

Přehled významných lokalit na trase

Vzhledem k tomu, že posuzovaná trasa spočívá v obchvatu jedné obce a přemostění údolí, zájmové území je posuzováno jako jedna lokalita s několika typy biotopů.

V trase navrženého obchvatu byly vybrány přírodně nejzachovalejší biotopy, na kterých byl proveden podrobný průzkum bezobratlých živočichů, a to do vzdálenosti maximálně 100 m od osy navržené trasy. Rozsáhlé denaturalizované agrocenózy vně údolí a také v pravobřežní části údolí Chomutovky, kde se kromě jediné polní meze a degradované nivy nezachovaly žádné přírodní biotopy, nebyly podrobně sledovány.

Průzkum byl proveden na následujících biotopech, jejich lokalizace je na mapě „Příroda“:

Biotop I

Step nad budoucím vyústěním mostu, tedy nad stávající vrstevnicovou cestou v levobřežní části údolí Chomutovky. Opticky zachovalá step s porosty pelyňku pontického, jestřábníku chlupatého aj., se solitérními keři hlohů a šípků, po obvodu se starými ovocnými stromy a solitérními duby. Step je přerušena přirozeným spádníkovým údolím, které je zarostlé hustou keřovitou a stromovou vegetací a kde se udržuje poněkud větší vlhkost. Na opačné straně stepi se nalézají velké polní hnojiště, z kterého vytéká potok močůvky. Za hnojištěm a následnou poškozenou plochou se zachovalo několik starých, solitérních vrb. Průzkum bezobratlých se soustředil zejména na zbytek stepi (individuální sběr a zemní pasti).

Biotop II

Východní okraj malého pole a k němu přilehlá step v sesuvném území s půdotoky, vše pod stávající vrstevnicovou cestou v levobřežní části údolí Chomutovky. Podél okrajů pole solitérní ovocné stromy, přilehlá step na sesuvech porostlá křovitou vegetací se solitérními keři. Místa periodických (jarních) vývěřů spodní vody porostlá rákosem. Průzkum bezobratlých byl proveden zejména na okrajích pole (individuální sběr) a na stepi v sesuvném území (zemní pasti).

Biotop III

Plochá údolní niva v levobřežní části údolí Chomutovky. Niva se vzrostlými stromy (jasany, jilmy, olše, vrby), ale také se starými ovocnými stromy a shluky křovin. Břehy řeky jsou na více místech zpevněné kamennými zídками, jen na jednom místě je břeh přirozený s písčitohlinitým náplavem. Vlhká louka na světlině poblíž břehu je maximálně 5 m široká. Průzkum bezobratlých byl proveden zejména na vlhké louce (individuální sběr a zemní pasti) a přímo na břehu Chomutovky (individuální sběr).

Průzkum obratlovců byl proveden v celém území, zahrnujícím prakticky dva základní typy biotopů.

Biotop A - svahy nad údolím Chomutovky se zbytky lesostepí, polem, křovinami a ovocnými stromy.

Biotop B - vlastní niva Chomutovky s břehovými porosty.

Výskyt zvláště chráněných druhů byl prokázán na všech sledovaných biotopech.

Zhodnocení zkoumaného území, resp. biotopů na základě fauny bezobratlých

CARABIDAE (střevlíkovití)

Na základě analýzy bioindikačních hodnot zjištěných druhů lze konstatovat, že se jedná o antropogenně silně ovlivněnou lokalitu, což dokládá mírná převaha E-druhů nad A-druhy. Přes izolovanost v okolních agrocenózách a blízkost zastavěného území si však lokalita dosud uchovala značný kvalitativní potenciál, což dokládá výskyt 10 významných druhů, včetně jednoho druhu z bioindikačně nejcennější skupiny R. Navíc byl zjištěn výskyt 3 zvláště

chráněných druhů v kategorii ohrožených (tj. dvou taxonů ve smyslu Vyhlášky - *Brachinus explodens*, *Brachinus crepitans* = *Brachinus* spp. a *Cicindela campestris*), které však pro hodnocení lokality nemají zásadní význam, neboť je nelze počítat k druhům jakkoliv významným (viz kapitola Významné druhy). Nejzachovalejším a negativně nejméně ovlivněným biotopem lokality je biotop III, kde je zastoupení skupin A a E téměř vyrovnané a je zde přítomen jeden druh skupiny R. Většina hygrofilních druhů skupiny A, včetně jediného druhu skupiny R, je však soustředěna na úzký pruh pobřežních sedimentů a vlhkou louku. Zajímavé je, že na tomto relativně nejméně negativně ovlivněném biotopu byl v zemních pastech naprosto dominantním druhem zástupce skupiny E (*Pterostichus melanarius*). Významné druhy zde byly zjištěny 4, z nich 3 jsou pro tento biotop specifické: *Bembidion gilvipes*, *Carabus convexus*, *Elaphrus aureus*. Byl zde také zaznamenán nejvyšší počet druhů pro jeden biotop - 60. Biotopy I a II naproti tomu vykazují jednoznačnou převahu skupiny E nad skupinou A při současné nepřítomnosti druhů skupiny R, a tak je lze celkově hodnotit jako velmi silně negativně ovlivněné. Tyto plošně nevelké stepní biotopy stojí zřetelně pod vlivem okolních velkoplošných agroceen, odkud sem snadno pronikají dobře létající eurytopní druhy. Na těchto dvou relativně nejvíce negativně ovlivněných biotopech byl v zemních pastech na biotopu I zcela dominantním druhem zástupce skupiny A (*Pterostichus macer*), na biotopu II zástupce skupiny E (*Brachinus crepitans*). Na biotopu I byly zjištěny 3 významné druhy, avšak žádný z nich není pro tento biotop specifický. Na biotopu II bylo zjištěno 6 významných druhů, z nich 4 jsou pro tento biotop specifické: *Amara sabulosa*, *Lebia chlorocephala*, *Ophonus diffinis*, *Pterostichus longicollis*. Na obou biotopech je dokladováno celkem 7 významných druhů, z nichž 6 (kromě *Licinus depressus*) je specifických. To dokládá, že step jako celek si dosud uchovala značný kvalitativní potenciál. Celkový počet zjištěných druhů je 55 a také všechny 3 zvláště chráněné druhy byly nalezeny jenom zde. Při porovnání fauny střevlíkovitých těchto dvou stepních biotopů s faunou zjištěnou na srovnatelných biotopech nedalekého vrchu Raná v Českém středohoří (Moravec, 1995) dojdeme k dosti překvapivému závěru, že z nejméně 14-ti reliktních stepních druhů udávaných z Rané (bez *Leistus montanus* se speciální bionomií a vyhynulého *Cymindis variolosa*) nebyl na zkoumané lokalitě zaznamenán ani jediný! Při pokračujícím průzkumu by však alespoň některé z nich mohly být nalezeny, protože se často jedná o dobře létající druhy (např. *Acupalpus interstitialis*).

STAPHYLINIDAE (drabčíkovití)

Na základě uvedených výsledků lze shrnout, že přes izolovanost v okolních agroceenách a blízkost zastavěného území si lokalita dosud uchovala značný kvalitativní potenciál, což dokládá výskyt 12 významných druhů drabčků, včetně jednoho druhu velkého drabčka z bioindikačně nejceňnější skupiny RI. Nejzachovalejším biotopem lokality je obdobně jako při hodnocení fauny střevlíků biotop III, kde byl sice zjištěn stejný počet významných druhů jako na stepních biotopech I a II dohromady, avšak včetně jednoho druhu velkého drabčka ze skupiny RI. Významné hygrofilní druhy jsou podobně jako u střevlíků soustředěny na úzký pruh pobřežních sedimentů. Významných druhů zde bylo zjištěno 6 a všechny jsou pro tento biotop specifické: *Callicerus obscurus*, *Ocalea concolor*, *Ontholestes haroldi*, *Parocyusa rubicunda*, *Platydracus latebricola*, *Zyras haworthi*. Byl zde také zaznamenán nejvyšší počet druhů pro jeden biotop - 66. Stepní biotopy I a II jako celek vykazují téměř shodné parametry jako má biotop III, protože je zde dokladováno také 6 významných druhů, avšak chybí alespoň 1 druh velkého drabčka ze skupiny RI. Všechny významné druhy jsou pro tyto dva stepní biotopy specifické: *Achenium humile*, *Amarochara umbrosa*, *Ocypus fulvipennis*, *Tasgius pedator*, *T. winkleri*, *Zyras collaris*. Celkový počet druhů zde dosahuje 53. Na biotopu I byly zjištěny 4 významné druhy, z nich 2 jsou pro tento biotop specifické: *Ocypus fulvipennis*, *Zyras collaris*. Na biotopu II byly zjištěny také 4 významné druhy, z nich také 2 jsou pro tento biotop specifické: *Achenium humile*, *Amarochara umbrosa*. Tyto skutečnosti potvrzují závěry z hodnocení střevlíkovitých, že step jako celek si uchovala značný kvalitativní potenciál.

ARANEIDA (pavouci)

Na základě zjištěného druhového spektra pavouků lze zkoumanou lokalitu jako celek hodnotit jako významnou, se zbytky původních stanovišť a s reliktní faunou, což dokládá 12 druhů hodnocených jako ekologicky a faunisticky významných. Nejzachovalejšími a nejméně negativně ovlivněnými biotopy jsou z pohledu arachnofauny biotopy I a II, na kterých byly zjištěny všechny významné druhy. Z nich je 10 řazeno do skupiny C, tedy mezi druhy, žijící pouze na původních (klimaxových) stanovištích. Jedná se o druhy vyskytující se v termofytiku, většinou na původních lesostepích, stepích a na skalních biotopech. Na biotopu I bylo zjištěno 7 významných druhů, na biotopu II dokonce 9. Nejméně zachovalým biotopem je biotop III, na kterém nebyly zjištěny žádné významné druhy, druhová skladba tohoto biotopu je v porovnání s biotopy I a II mnohem méně reliktní a zároveň chudší, schopná přežít i na druhotných až pravidelně narušovaných stanovištích. Na tomto biotopu byl také zjištěn nejnižší počet druhů – 23. Z výše uvedeného vyplývá rozdílné hodnocení jednotlivých biotopů na základě zkoumaných skupin bezobratlých. Zatímco hodnocení na základě druhového spektra střevlíků a drabčků je poměrně shodné, podle přítomné fauny pavouků je hodnocení biotopů opačné. Z hlediska společenstev střevlíků a drabčků je nejzachovalejším stanovištěm biotop III, zatímco z hlediska společenstva pavouků jsou jednoznačně nejkvalitnější biotopy I a II. Přitom z pavouků byly hodnoceny pouze vzorky z pastí, tedy epigeická fauna, žijící na povrchu půdy podobně jako většina druhů střevlíků a drabčků. K hodnotě biotopů I a II také přispívají další zde zjištěné vzácnější nebo zvláště chráněné druhy hmyzu jako jsou nosatcovití, mandelinkovití a vrubounovití brouci, mravenci a čmeláci, motýli.

tabulka 29: Počet druhů bezobratlých zjištěných na jednotlivých biotopech

Skupina	B I	B II	B III	celkem
	N	N	N	N
<i>Carabidae</i>	35	46	60	91
<i>Staphylinidae</i>	37	35	66	99
<i>Araneida</i>	27	32	23	55
<i>Diplopoda</i>	3	1	2	4
Celkem	102	114	151	249

Zhodnocení zkoumaného území, resp. biotopů na základě fauny obratlovců

Sledované území vykazuje poměrně standardní faunu obratlovců, charakteristickou pro teplé nížinné oblasti, se sedmi zvláště chráněnými druhy.

PLAZI

Pro biotop A, resp. pro typ biotopů A je typický velmi hojný výskyt jediného zjištěného druhu plaza, ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), patřící mezi silně ohrožené druhy. Tento druh se vyskytuje v celém komplexu zbytků stepí, lesostepí a křovin. Ve vlastní nivě Chomutovky nebyla ještěrka zjištěna.

PTÁCI

Ptáci představují druhově nejpočetnější skupinu obratlovců na obou biotopech. Z celkového množství šesti zvláště chráněných druhů mají přímou hnízdní vazbu k jednotlivým biotopům 4 druhy. Vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) zalétá do území za potravou z hnízdišť v obci Velemyšleves. Včelojed lesní (*Pernis apivorus*) byl pozorován pouze jednou v jarním období (11.5.) při kroužení nad údolím. Přímou v trase nehnízdí, může však hnízdit v zalesněném údolí Chomutovky v širším okolí. Ostatní druhy zvláště chráněných druhů ptáků hnízdí přímo v zájmovém území, resp. v trase silnice.

Biotop A

V tomto biotopu byl vedle hojného výskytu ještěrky obecné zaznamenán hnízdní výskyt dvou chráněných druhů ptáků. Přímou v trase byli zaznamenáni tři zpívající samci slavíka obecného

(*Luscinia megarhynchos*). Tento druh hnízdí v nízkých křovinách a vyšší bylinné vegetaci. Krutihlav obecný (*Jynx torquilla*) hnízdí s v dutinách starých ovocných stromů po obvodu stepi. Tento druh je pro daný typ biotopu specifický. Žluva hajní (*Oriolus oriolus*) byla opakovaně pozorována i na tomto biotopu, pravděpodobně hnízdí pouze na biotopu B. Celkově lze tento typ biotopu charakterizovat jako poměrně cenný, významný je především pro hnízdění krutihlava, který v nivě Chomutovky nebyl pozorován. Pro zjištěné druhy ptáků je v tomto biotopu nejvýznamnější přítomnost starých ovocných stromů a hustých křovin, v kterých většina druhů, včetně zvláště chráněných, hnízdí.

Biotop B

V tomto biotopu byl zaznamenán hnízdící výskyt tří zvláště chráněných druhů, přičemž lejsěk šedý (*Muscicapa striata*) je pro tento biotop specifický. Přímo v trase byl zaznamenán jeden zpívající samec slavíka obecného. Žluvy hajní hnízdí v břehových porostech Chomutovky, lejsěk šedý v dutinách starých stromů v nivě. Vlastní nivu Chomutovky s břehovými porosty lze hodnotit jako poměrně cenný biotop pro hnízdění ptáků, včetně zvláště chráněných druhů.

SAVCI

Vlastním průzkumem bylo zjištěno pouze 5 druhů savců, hojných a všeobecně rozšířených. Výskyt těchto druhů na lokalitě nemá žádný bioindikační význam. Další druhy savců, uváděné pouze z literárních údajů, pravděpodobně na základě zástřelů myslivci, jsou vesměs druhy obecně rozšířené, které jsou lovnou zvěří, nebo i druhy nepůvodní, intrudované, často u nás zdomácnělé (králík divoký, ondatra, muflon). Lokalizace výskytu těchto druhů je ovšem nepřesná, jak již bylo uvedeno výše.

tabulka 30: Přehled významných druhů obratlovců na jednotlivých biotopech

Druh	kategorie	Biotop A	Biotop B
<i>Lacerta agilis</i>	§§	+	-
<i>Jynx torquilla</i>	§§	+	-
<i>Luscinia megarhynchos</i>	§	+	+
<i>Muscicapa striata</i>	§	-	+
<i>Oriolus oriolus</i>	§§	+	+
<i>Pernis apivorus</i>	§§	+	-

Poznámky: §§ - silně ohrožené druhy

§ - ohrožený druh

+ - výskyt druhu na lokalitě

- - absence druhu na lokalitě

Celkové zhodnocení sledované trasy

Z výše uvedeného přehledu druhů a hodnocení druhového spektra sledovaných skupin živočichů lze vyvodit následující závěry.

Sledované území v trase připravovaného obchvatu obce Velemyšleves včetně přemostění Chomutovky je antropologicky značně ovlivněné. Přes izolovanost v okolních agrocenózách a blízkost zastavěného území si však lokalita dosud uchovala významný kvalitativní potenciál. Dochovaly se zde fragmenty původních nebo přirozených stepních, lesostepních a břehových biotopů s významnými společenstvy bezobratlých živočichů i obratlovců.

Z hlediska zjištěné fauny střevlíkovitých a drabčíkovitých brouků je nejzachovalejším a negativně nejméně ovlivněným biotopem lokality biotop III (niva Chomutovky). Byl zde zaznamenán nejvyšší počet významných nebo reliktních druhů, avšak nebyl zde zaznamenán žádný zvláště chráněný druh.

Z hlediska fauny pavouků a mnohonožek jsou naopak nejzachovalejšími, resp. reliktními biotopy I a II (step a půdotok při okraji pole).

BOTANICKÉ A ZOOLOGICKÉ LOKALITY

Xerothermní vegetace v místě průchodu trasy, botanická lokalita č. 2 - 3



Charakter svahového lesíka, trasa vede po okraji



Meandrující tok Chomutovky, významný biotop rostlin a živočichů



Sukcesní porosty rákosu v okolí drobných prameníšť



Druhově nejbohatší porosty na svazích u Truzenic (mimo trasu)



Charakter úzkolistých suchých trávníků



Z hlediska fauny obratlovců lze zhodnotit oba typy biotopů (A, B) jako stejně cenné s vyrovnaným spektrem významných resp. zvláště chráněných druhů.

C.II.7.3. Ekosystémy

Ekosystém je funkční soustava živých a neživých složek životního prostředí, jež jsou navzájem spojeny výměnou látek, tokem energie a předáváním informací a které se vzájemně ovlivňují a vyvíjejí v určitém prostoru a čase. Pro optimální fungování ekosystému je třeba takové prostředí, které splňuje nároky charakteristické pro druhy rostlin a živočichů. Tímto prostředím je biotop.

Pro zhodnocení a výskyt ekosystémů v zájmovém území byla použita kategorizace dle „Katalogu biotopů ČR“.

tabulka 31: Přehled biotopů v zájmovém území

Biotop (formační skupina)	základní jednotky klasifikace	výskyt	poznámka
V Vodní toky a nádrže	V1 Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrof. stojatých vod	-	
	V2 Makrofytní vegetace mělkých stojatých vod	-	
	V3 Makrofytní vegetace oligotrofních jezírek a tůní	-	
	V4 Makrofytní vegetace vodních toků	+/-	Chomutovka, silně znečištěná
	V5 Vegetace parožnatek	-	
	V6 Vegetace šídlatek (<i>Isoëtes</i>)	-	
M Mokřady a pobřežní vegetace	M1 Rákosiny a vegetace vysokých ostřic	+	zarůstající vlhká místa – sukcese, monocenóza
	M2 Vegetace jednoletých vlhkomilných rostlin	-	
	M3 Vegetace vytrvalých obojživelných rostlin	-	
	M4 Šterkové říční náplavy	-	
	M5 Devěsilové lemy horských potoků	-	
	M6 Bahnitě říční náplavy	-	
	M7 Bylinné lemy nížinných řek	-	
R Prameniště a rašeliniště	R1 Prameniště	-	
	R2 Slatinná a přechodová rašeliniště	-	
	R3 Vrchoviště	-	
S Skály sutě a jeskyně	S1 Skály a droliny	-	
	S2 Pohyblivé sutě	-	
	S3 Jeskyně	-	
A Alpínské bezlesí	A1 Alpínské trávníky	-	
	A2 Alpínská a subalpínská keříčková vegetace	-	
	A3 Sněhová vyležiska	-	
	A4 Subalpínská vysokobylinná vegetace	-	
	A5 Skalní vegetace sudetských karů	-	
	A6 Acidofilní vegetace alpínských skal a drolin	-	
	A7 Kosodřevina	-	
	A8 Subalpínské listnaté křoviny	-	
T Sekundární trávníky a vřesoviště	T1 Louky a pastviny	+	mezofilní ovsíkové louky
	T2 Smilkové trávníky	-	
	T3 Suché trávníky	+	úzkolisté suché trávníky
	T4 Lesní lemy	-	
	T5 Trávníky písčín a mělkých půd	-	
	T6 Vegetace efemér a sukulentů	-	
	T7 Slaniska	+	sporadický výskyt

	T8 Nížinná až horská vřesoviště	-	
K Křoviny	K1 Mokřadní vrbiny	-	
	K2 Vrbové křoviny podél vodních toků	-	
	K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny	+	výrazná převaha hlohu
	K4 Nízké xerofilní křoviny	-	
L Lesy	L1 Mokřadní olšiny	-	
	L2 Lužní lesy	+	břehový doprovod Chomutovky
	L3 Dubohabřiny	+	lesík u komunikace I/27
	L4 Suťové lesy	-	
	L5 Bučiny	-	
	L6 Teplomilné doubravy	-	
	L7 Acidofilní doubravy	-	
	L8 Suché bory	-	
	L9 Smrčiny	-	
	L10 Rašelinné lesy	-	
X Biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem	X1 Urbanizovaná území	+	obec Velemyšleves
	X2 Polní kultury	+	
	X3 Extenzivně obhospodařovaná pole	+	drobná políčka na svahu
	X4 Trvalé zemědělské kultury	+	zemědělská oblast
	X5 Intenzivně obhospodařované louky	-	
	X6 Antropogenní plochy se sporadickou vegetací	+	vojenský opuštěný areál
	X7 Ruderální bylinná vegetace mimo sídla	+	
	X8 Křoviny s ruderálními a nepůvodními druhy	+	výskyt křídlatky
	X9 Lesní kultury s nepůvodními dřevinami	-	
	X10 Paseky s podrostem původního lesa	-	
	X11 Paseky s nitrofilní vegetací	-	
	X12 Nálety pionýrských dřevin	+	zarůstání extenzivních sadů
	X13 Nelesní stromové výsadby mimo sídla	+	
	X14 Vodní toky a nádrže bez ochranné významné vegetace	+	Chomutovka, Velemyšlevský potok v obci

Ekologická stabilita území

Pod pojmem ekologická stabilita se rozumí schopnost ekosystému uchovávat si své rozhodující vlastnosti pod tlakem vnějšího prostředí i v důsledku vnitřních procesů. V přírodních podmínkách jsou nejstabilnější ty ekosystémy, které prodělaly dlouhodobý vývoj a dospěly do stádia, kdy se již podstatněji nemění. Pokud v nich dochází k nějakému vychýlení stavu, pak jde o změny dočasné, případně cyklické. Toto „konečné“ vývojové stádium ekosystému je označováno jako klimax. I když v antropogenním prostředí čelí ekosystémy jiným typům narušení než v přírodě, pro jednoduchost se považuje klimax za synonymum nejvyšší ekologické stability a ekosystémy (či fytoocenózy) vývojově (sukcesně) méně pokročilé i za ekologicky méně stabilní. Protože nejviditelnějším projevem a současně nejspolehlivějším indikátorem stavu ekosystému je rostlinné společenstvo (fytoocenóza), lze hodnocení ekologické stability redukovat na hodnocení stavu či sukcesní zralosti fytoocenóz. Pro účely zpracování dokumentací ÚSES byla vyvinuta pětičlenná stupnice hodnocení ekologické stability. V ní 1. stupeň označuje ekosystémy nejméně stabilní, naopak 5. stupeň náleží ekosystémům nejstabilnějším, blízkým klimaxu. Rozložení ploch jednotlivých stupňů ekologické stability je na mapě „Ekologická stabilita“.

Stupeň ES č. 1 je vyhrazen pro plochy s nezapojenou a nebo velmi mladou, neustále narušovanou vegetací. V zájmovém území je to především orná půda, zastavěné plochy bez zeleně. Tento stupeň je dominující ve vymezeném zájmovém koridoru.

Stupeň ES č. 2 do tohoto stupně jsou zahrnuty především louky s převahou rumištních a plevelných druhů a zastavěné území s vyšším podílem zeleně a některá liniová společenstva podél cest s vyšším podílem ruderalních druhů.

Stupeň ES č. 3 tento stupeň se v zájmovém území vyskytuje roztroušeně. Zahrnuje extenzivní zarostlé ovocné sady s xerothermní vegetací s nižší druhovou diverzitou. Druhově pestré liniové keřové remízky.

Stupeň ES č. 4 již označuje přírodě blízkou, do značné míry autonomně se vyvíjející vegetaci, často se zvýšenou biodiverzitou. V zájmovém území je do tohoto stupně zahrnut lužní porost podél Velemyšlevského potoka, dubohabrový haj u komunikace I/27, lužní les a nivu Chomutovky a druhově pestrá xerothermní společenstva na levém břehu Velemyšlevského potoka mezi Velemyšlevisí a Minicemi

Stupeň ES č. 5 není v zájmovém území zastoupen.

C.II.7.4. Ochrana přírody

V této kapitole jsou uvedeny charakteristiky vycházející ze zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

- zvláště chráněná území
- územní systém ekologické stability
- významné krajinné prvky
- přírodní parky

Zvláště chráněná území

V zájmovém území při trase silnice I/27 se nevyskytuje žádné zvláště chráněné území podle zákona č. 114/1992 Sb.

Územní systém ekologické stability

Podstatou ÚSES je vytvoření funkčně způsobilé sítě tzv. biocenter a biokoridorů a interakčních prvků, která by v maximální možné míře zahrнула existující cenné biologické lokality.

Dle zpracované dokumentace ÚSES (Místní územní systém ekologické stability pro k.u obcí Blažim, Velemyšleves, Truzenice, Minice, Zálezly, Raná a Hrádek, Ústav krajinné ekologie ČSAV, Na sádkách 7, České Budějovice, RNDr. J. Kubeš, CSc., České Budějovice 1992) je údolí Chomutovky hodnoceno jako regionální biokoridor. Mimo tento nadřazený liniový prvek je v údolí lokalizována hustá síť prvků lokální úrovně (biocentra a biokoridory).

Ve vymezeném zájmovém koridoru se nacházejí následující prvky ÚSES. Jejich lokalizace je na mapě „Příroda“:

tabulka 32: Přehled prvků územního systému ekologické stability

označení.	pův. č.	kategorie	charakteristika
RBK 1	226	regionální biokoridor	biokoridor veden v údolí Chomutovky. Strukturně pestrý lužní les podél meandrujícího toku s navazujícími rybníčky. Společenstva listnatých lesů, křovin, suchých bylenných formací, mokřadů a vodních toků.
LBK 2	221, 220, 215, 224	lokální biokoridor	bývalý sad, ruderalizované xerothermní trávníky místy zarůstající keři, místy se souvislými křovisky. Management: zavést pastvu, prořezat keře.
LBC 3	223	lokální biocentrum	stromové a bylenné porosty na stáních levého břehu Chomutovky mezi Velemyšlevisí a Truzenicemi. Řídký starý sad a bývalé pastviny s xerothermní travobylennou vegetací, místy zarůstající keři (<i>Rosa canina</i>).
LBC 4	223	Lokální biocentrum	stromové a bylenné porosty na stáních levého břehu

			Chomutovky mezi Velemyšlevisí a Truzenicemi. Řídký starý sad a bývalé pastviny s xerothermní travobylinnou vegetací, místy zarůstající keři (<i>Rosa canina</i>).
LBK 4	223	lokální biokoridor	smíšená lesní výsadba bez ochrannásky hodnotnějších společenstev
LBC 5	226	lokální biocentrum	strukturně pestrý lužní les podél meandrujícího toku s navazujícími rybníčky. Vegetace: <i>Stellaria holostea</i> , <i>Ulmus laevis</i> , <i>Humulus lupulus</i> , <i>Euonymus europaea</i>
LBC6	226	lokální biocentrum	strukturně pestrý lužní les podél meandrujícího toku s navazujícími rybníčky. Vegetace: <i>Stellaria holostea</i> , <i>Ulmus laevis</i> , <i>Humulus lupulus</i> , <i>Euonymus europaea</i>

Významné krajinné prvky

V zájmovém území se nacházejí dle zákona č.144/1992 Sb. §3 registrované a neregistrované významné krajinné prvky.

- registrovaný významný prvek je část krajiny, který zaregistruje podle §6 orgán ochrany přírody. V zájmovém území se nachází 1 registrovaný významný krajinný prvek r.č.3/94 "Velemyšleves nad potokem", který zahrnuje svah nad levým břehem Velemyšlevského potoka. Svah je pokryt štěrkopísky a jíly s častými prameny, které zamokřují jílový povrch. Uvolněný síran hořečnatý a jiné soli umožňují výskyt halofilní a xerothermní vegetace. Lokalita je významná výskytem zvláště chráněných druhů rostlin (výskyt kriticky ohroženého jitrocele přímořského). Rozsah 100 ha, kultura sad, pastvina, ostatní. Jedná se o slunné jílovité svahy s výskytem mnoha pramenů se silně prosolenou půdou s výskytem halofytní květeny. VKP byl zaregistrován na OŽP, MěÚ Žatec dne 29.12.1994.
- neregistrovanými významnými prvky jsou dle výše uvedeného zákona všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera údolní nivy. V zájmovém území lze do této kategorie zařadit vodní tok a nivu Chomutovky, Velemyšlevský potok a lesní porosty ve Velemyšlevské rokli.

Přírodní parky

V zájmové oblasti se nevyskytuje žádný vyhlášený Přírodní park.

C.II.8. KRAJINA

V následující části je uvedena charakteristika zájmového území z hlediska krajinného rázu.

Vymezení zájmového území

Oblast krajinného rázu:

(A) Název: Údolí říčky Chomutovky

(B) Charakteristika: V podhůří Krušných hor leží Chomutovsko-mostecká pánev, jejíž součástí je i žatecká tabule, která má charakter plošiny rozčleněné hlubokými údolími Chomutovky a jejich přítoků. Vlastní údolí Chomutovky má asymetrický tvar a celý jeho levostranný svah, včetně levostranného břehu Velemyšlevského potoka je postižen sesuvy. Podél meandrujícího toku Chomutovky se nachází pestrý lužní les s lokálním výskytem halofilní a xerothermní vegetace.

(C) Typické znaky krajinného rázu:

(C1) dominantní - kaňon

(C2) hlavní - údolní nivy

(C3) doprovodné - navazující mokřady a rybníčky

Nadřazený krajinářský celek (NKC)

Vzhledem k omezeným rozhledovým poměrům v terénním svahu (samotné město se nachází v údolí) není jeho vymezení účelné.

Základní krajinářský celek (ZKC)

(A) název: V okraj obce Velemyšleves

(B) Charakteristika: Zájmová oblast se nachází v převážně zemědělsky využívané krajině s výraznou převahou orné půdy. Z hlediska typů přírodní krajiny se jedná o nížinu s výskytem sprašových plošin a pahorkatin. V jižní a severní části zájmového území převažuje především orná půda. Nejcennější environmentální stupeň zahrnuje lesní pás na dosti strmých svazích nad říčkou Chomutovkou s četnými výrony pramenů porostlý společenstvem listnatých lesů, křovin a suchých bylinných formací.

(C1) dominantní – zbytky lesních porostů,

(C2) hlavní – stromořadí i roztroušené keřové formace,

(C3) doprovodné – historické jádro obce.

Hodnocení krajinného rázu v zájmovém území

Hodnocení krajinného rázu vychází ze základní typologie krajiny (Míchala, 1997), která definuje tři účelové typy s devíti podtypy uvedené v následující tabulce:

tabulka 33: Základní typologie krajiny

Typ krajiny	Charakteristika	Podtyp	Charakteristika
A krajina zcela přeměněná člověkem	krajina silně pozměněná civilizačními zásahy, dominantní až výlučný podíl sídlních, industriálních nebo agroindustr. prvků, cca 30 % území ČR	A-	snížené hodnoty, devastovaná území, krajinný ráz zasluhující ochranu neexistuje
		Ao	základní typ, nové počiny v krajině nejsou z hlediska krajinného rázu omezovány
		A+	zvýšené hodnoty, ochrana dochovaných fragmentů, především v oblasti památkové péče
B krajina intermediální	krajina s vyrovnaným vztahem mezi přírodou a člověkem („harmonická“), masový výskyt přírodních i agrárních prvků, plošně omezený výskyt sídlních a ojedinělý výskyt industriálních prvků, cca 60 % rozlohy ČR	B-	snížené hodnoty, ochrana zbytků krajinného rázu v typických nebo jedinečných oblastech
		Bo	základní typ,
		B+	zvýšené hodnoty, dochovaný krajinný ráz se škálou výrazných prvků, preventivní plošná ochran (Přír. park)
C krajina relativně přírodní	krajina s dominantním výskytem přírodních prvků s nevýraznými civilizačními zásahy, minimum sídlních a absence industriálních prvků, cca 10 % rozlohy ČR	C-	snížené hodnoty, priorita renaturalizace vegetačního krytu (např. po imisních kalamitách)
		Co	základní typ
		C+	zvýšené hodnoty, výjimečně dochovaný krajinný ráz, zasluhující prioritní ochranu (NP, CHKO)

Ve smyslu uvedeného třídění lze zájmové území celkově zařadit do kategorie B – harmonická krajina. Většina zájmového území je charakterizována rozsáhlými polnostmi intenzivního zemědělského obhospodařování a je možné ji zařadit do podkategorie B(-). Pouze střední část (zalesněné údolí Chomutovky) má přírodní charakter a náleží do podkategorie (B+).

C.II.9. KULTURNÍ PAMÁTKY A ARCHEOLOGICKÁ NALEZIŠTĚ

C.II.9.1 Kulturní památky

V následující tabulce je uveden přehled kulturních památek, které se nacházejí zájmovém území.

tabulka 34: Přehled kulturních památek v k.ú. Velemyšleves

P.č.	Identifikační číslo	Popis památky
1	1462	Socha sv. Josefa
2	1463	Kříž
3	1464	Dům č.p. 66
4	1465	Socha sv. Jana Nepomuckého
5	1466	Areál bývalého zámku
6	1466/2	Zámecký park (zničen)
7	1466/3	Sýpka (zbořeniště)
8	1466/4	Šatlava
9	1466/5	Tvrziště

Historická budova zámku již neexistuje a byla vyškrtnuta ze seznamu památek (býv. č. 1466/1). Poloha a podoba zámku je patrná z následujících obrázků. Zámecký park rovněž zanikl, ale památková ochrana z něj nebyla sejmuta.

C.II.9.2 Archeologická naleziště

V zájmovém koridoru severně od obce Velemyšleves u současné komunikace I/27 se nachází archeologická lokalita tzv. pravěké sídliště.

Jedná se o sídliště s kulturou knovízskou, známe od roku 1932, první objevy v roce 1939. V letech 1953 – 1986 provedeny záchranné akce na 10 ha. Plocha sídliště je prozkoumána celkem ze 3/4. Celkem bylo prozkoumáno přes 500 objektů osídlení z let 900 – 1250. Je to jediné sídliště známé v celém rozsahu.

OBCE A KULTURNÍ PAMÁTKY

Velemyšleves, náměstí



Pohled z levého břehu z místa začátku mostního objektu na zástavbu obce



Opuštěný areál, s černými skládkami po okolí výrazně ovlivňuje vegetaci v okolí



Pohled z levého břehu na zástavbu obce Truzenice



Pohled na okrajovou zástavbu Velemyšlevesi z místa přemostění



Kulturní památka - pomník na levém břehu Chomutovky



C.III. CELKOVÉ ZHODNOCENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO ÚNOSNÉHO ZATÍŽENÍ

Protože jednotlivé faktory životního prostředí nepůsobí na člověka a ostatní organismy izolovaně, ale komplexně, jsou propojeny řadou vztahů a vzájemně se ovlivňují, uvádíme v této části stručnou charakteristiku „celkového stavu životního prostředí“ zájmové oblasti v porovnání s územím České republiky.

Výchozím podkladovým materiálem byl Atlas životního prostředí ČR a vybráno bylo 5 dílčích a jeden konečný syntetický ukazatel. Hodnocení každého ukazatele je provedeno do 5 stupňů, měřítkem rozpětí je stav ukazatele v České republice: nejlepší – nadprůměrný – průměrný – podprůměrný – nejhorší. (Šedá výplň pole v tabulce se týká zájmového koridoru). I přes již desetiletý odstup od vydání tohoto materiálu je možné považovat výsledky za vypovídající:

tabulka 35: Zhodnocení kvality ŽP na vybraných ukazatelích

Faktor	nejlepší	nadprůměrný	průměrná	podprůměrný	nejhorší
Emise NO _x (t/km ²)	méně 2	2 - 5	5 - 10	10 - 20	více 20
Ekologická stabilita	velmi vysoká	vysoká	střední	nízká	velmi nízká
Zornění zeměděl. půdy (%)	více než 95	90 - 89	88 - 50	49 - 24	méně než 15
Střední délka života - muži	69 - 70	68 - 69	67 - 68	66 - 67	méně 66
Střední délka života - ženy	75 - 76	74 - 75	73 - 74	73 - 72	méně 72
Celková úroveň ŽP	vysoká	vyhovující	narušená	silně narušená	extrémně nar.

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že širší zájmové území má narušenou celkovou kvalitu životního prostředí a v rámci České republiky patří k podprůměrnému území. Snížená hodnota v území je způsobena převážně využitím území, kde jednoznačně převažuje orná půda. Další negativní vlivy se váží k lokalizaci koridoru do blízkosti Severočeské hnědouhelné pánve (Mostecko a okolí), kde celá oblast je postižena znečištěním ovzduší.

Ve vymezeném koridoru v okolí obce Velemyšleves jednoznačně převažuje intenzivně využívaná, zemědělská půda, která snižuje ekologickou stabilitu území. Vzhledem k charakteru krajiny s dominancí orné půdy jsou přírodní prvky lokalizovány do údolí Chomutovky a Velemyšlevského potoka. Zde se soustřeďují enklávy cenných rostlinných společenstev a živočišných populací.

Významný negativní vliv na kvalitu životního prostředí v obci Velemyšleves má nákladní automobilová doprava, která projíždí po komunikaci I. třídy středem obce. Obyvatelstvo nadměrně zatěžuje hlukem, emisemi z výfukových plynů, vibracemi.

ČÁST D

Komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

- I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti
- II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů
- III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech
- IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí
- V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů
- VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování oznámení

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.1. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Cílem této kapitoly je popis základních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí. Tyto jednotlivé vlivy lze ale třídit a klasifikovat podle různých hledisek, jejichž význam se mění u konkrétních situací. Navíc jednotlivá hlediska se vzájemně kombinují. Pro sjednocení přístupu uvádíme na začátku této kapitoly dvě metodické tabulky:

- klasifikace vlivů na životní prostředí
- 5-ti členou stupnici pro hodnocení staveb a činností. Jedná se o stupnici převzatou z metodik multikriteriálních hodnocení, která představuje obecný „užitek“ daného stavu nebo činnosti (proto vyšší hodnota představuje lepší stav nebo řešení)

tabulka 36: Klasifikace vlivů stavby na životní prostředí

Hlavní hlediska		Poznámka
A. FÁZE REALIZACE	1. příprava	bez významných vlivů na ŽP
	2. výstavba	časově omezené významné vlivy na obyvatelstvo a ekosystémy
	3. provoz	zásadní vliv: a) vliv silničního tělesa a přidružených staveb b) vliv vlastního automobilového provozu
	4. likvidace	vzhledem k dlouhé době životnosti (50-100 let) není tato část předmětem samotného hodnocení
B. ZPŮSOB INTERAKCE	1. vlivy přímé	faktor působí přímo na hodnocenou složku ŽP
	2. vlivy nepřímé	faktor působí na hodnocený cílový objekt přes jinou složku
C. VRATNOST DĚJE	1. vratné	po zásahu dojde v reálném čase k obnovení původní struktury a funkce systému
	2. částečně vratné	původní struktura a funkce bude obnovena jen částečně
	3. nevratné	účinek vlivu je trvalý a ani po jeho odeznění nelze systém vrátit do původního stavu
D. DOBA TRVÁNÍ	1. chvilkové	časovou jednotkou je den, jedná se o vlivy, které nemusí být obyvatelem vůbec postiženy
	2. krátkodobé	časovou jednotkou je měsíc, vliv na obyvatele je prokazatelný
	3. střednědobé	časovou jednotkou je rok
	4. dlouhodobé	časovou jednotkou je 1 generace (25 let)
	5. trvalé	po dobu trvání stavby
E. PRAVDĚPO- DOBNOST VÝSKYTU	1. vyloučené	děj nemůže nastat, pravděpodobnost (p) = 0,0
	2. málo pravděpodobné	pravděpodobnost jevu je nízká, výskyt jevu se celkově nepředpokládá
	3. středně pravd.	pravděpodobnost výskytu jevu je reálná, v rámci odhadů se hovoří o možnosti 50 na 50
	4. velmi pravd.	pravděpodobnost jevu je vysoká, výskyt jevu se celkově předpokládá
	5. jisté	děj musí nastat, pravděpodobnost (p) = 1,0
F. SOUČINNOST S JINÝMI VLIVY	1. inhibiční	při vzájemném působení dvou faktorů se celkový jejich účinek snižuje
	2. indiferentní	faktory se vzájemně neovlivňují
	3. kumulativní	celkový účinek se zvyšuje, při součtu účinků se jedná o vlast. kumulaci, při násobku účinku jde o synergismus

G. VELIKOST A VÝZNAMNOST VLIVU	1. přímá kvantifikace	(počet dotčených objektů, koncentrace látek v prostředí, ekvivalentní hladina hluku)
	2. semikvantitativní stupnice	5ti-členná stupnice (viz další tabulka), vychází z multikriteriálního hodnocení staveb a činností

tabulka 37: 5ti-členná stupnice hodnocení velikosti a významnosti staveb a činností

St	Výskyt škodlivin	Impakt (Plošný vliv)	Přijaté riziko	Finanční náklady	Důležitost (váha ukazatele)	Užitečnost	Obecná přijatelnost řešení
1	vysoké překročení (>200%)	likvidace objektu, zásadní ohrožení funkce	extrémní	nepřijatelné	nulová	minimální velmi nízká	jednoznačně nepřijatelné
2	překročení limitu (120-200%)	silné narušení, funkce je vážně ohrožena	nadprůměrné	vysoké	malá	malá	nepřijatelné nebo přijatelné s velkými výhradami
3	na hranici limitu (80-120%)	průměrný může vést k ohrožení funkce	průměrné	průměrné	průměrná	průměrná střední	přijatelné s většími výhradami (rozhraní)
4	pod limitem (40-80%)	částečný, neohrožuje funkci	podprůměrné	nízké	velká	velká	přijatelné s dílčími výhradami
5	hluboko pod limitem <50% limitu	bez reálného vlivu (nulový vliv)	nulové	žádné	rozhodující	maximální, velmi vysoká	jednoznačně přijatelné, bezproblémové, ideální

Jednotlivé typy vlivů jsou diskutovány průběžně u jednotlivých složek životního prostředí.

V následující části je uvedena stručná charakteristika stavu složek životního prostředí, která je založena v některých případech na předpokladech, protože v současné době nejsou k dispozici všechny údaje, které budou známy až v dalších stupních projektové přípravy.

Ve vztahu k výše uvedeným kritériím hodnocení záměru lze fázi realizaci záměru hodnotit jako počáteční fázi přípravy. Záměr vyvolá jak přímé, tak nepřímé vlivy, které jsou předmětem dalšího hodnocení. V podstatě se však jedná o přenesení stávajícího vlivu, kde se předpokládá, že realizací záměru nedojde ke změně podstaty tohoto vlivu jako působení liniového dopravního zdroje, pouze dojde ke snížení přímého vlivu na obyvatelstvo (zejména hluku, kde jsou v současné době překračovány limitní hodnoty), což je vedle nepřímého vlivu zkvalitnění a zvýšení bezpečnosti dopravy hlavním důvodem realizace záměru. Z hlediska vratnosti a doby trvání se jedná o nevratný proces, který bude trvat po celou dobu existence budoucí trasy obchvatu. Z hlediska součinnosti s jinými vlivy je jako jedinou možnou součinností možné uvést záměr města Most, které chce vybudovat ve stejném koridoru mezi městy Žatec a Most i kolejové dopravní spojení. Jiné součinnosti a vlivy nejsou v současné době známy.

V další části budou podrobněji hodnocena kritéria pravděpodobnosti, velikosti a významnosti jednotlivých vlivů. Vliv záměru je uvažován ve vztahu k nulové variantě.

D.I.1. VLIVY NA OBYVATELSTVO

Tato kapitola zahrnuje hodnocení přímých vlivů stavby na člověka. V následující tabulce je uvedena stručná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo. Vlivy na obyvatelstvo lze členit následovně:

tabulka 38: Přehled vlivů na obyvatelstvo

Kategorie	Podkategorie	Kapitola
Zdravotní rizika pro obyvatelstvo	Hluk a vibrace	D.I.1, D.I.3
	Emise výfukových plynů	D.I.2
	Narušení psychické pohody	D.I.1
Vliv na obyvatele jednotlivých obcí	-	D.I.1
Sociální a ekonomické důsledky	-	D.I.1
Vliv na řidiče, dopravní nehody	-	DI.1

D.I.1.1. Zdravotní rizika pro obyvatele

Základní faktory, které určují velikost zdravotního rizika pro obyvatelstvo ze silničních staveb jsou následující:

- hluk a vibrace
- emise výfukových plynů
- narušení psychické pohody

Uvedené vlivy se projeví různou měrou v průběhu výstavby a po zprovoznění silnice. Vlivy související s výstavbou jsou obecně intenzivnější, zato však časově omezené. Vlivy z provozu mají mírnější, ale trvalý účinek.

Všechny přímé negativní vlivy na obyvatelstvo jsou závislé především na vzdálenosti bydliště od trasy. Pro rámcové hodnocení negativních vlivů z dopravy se dá rozdělit vzdálenost do 3 pásem. Hranice těchto pásem jsou odvozeny schematicky ze vzdáleností, ve kterých výrazně ustupuje vliv těchto základních faktorů: vibrace, imise, hluk, stres, dělicí účinek.

- První pásmo (0 – 10 m) od okraje vozovky, kde se negativně projevují vibrace od přejezdu vozidel. Také hlukové a imisní limity jsou výrazně překračovány a většinou nelze technickými prostředky zajistit ochranu.
- Druhé pásmo (10 – 100 m). Dělicím kritériem jsou zde imise, kdy ve vzdálenosti od 100 m bývají splněny hygienické limity. Protihluková ochrana závisí především na konfiguraci terénu a posazení nivelety komunikace a je často problematická a finančně náročná.
- Třetí pásmo (100 – 500 m). Dělicím efektem je zde hluk a stresové působení (snížení faktorů pohody). Efektivita protihlukových opatření roste se vzdáleností objektů od zdroje. V daném pásmu je významným efektem rovněž dělicí účinek komunikace.

Zdraví člověka je komplexní jev, na němž se podílí fyzické i psychické procesy v úzkém vzájemném propojení. Je proto vysoce pravděpodobné, že jednotlivé negativní faktory mají při současném působení kumulativní charakter. Proto lze očekávat, že rozdíly v celkovém zdravotním riziku pro obyvatele budou s blízkostí k trase výrazně narůstat.

Vliv jednotlivých faktorů z dopravy na zdraví člověka má převážně pravděpodobnostní charakter se silně individuální odezvou, závislou na odolnosti a adaptabilitě každého jedince. Pro objektivní hodnocení vlivu jsou proto základním měřítkem únosnosti hygienické limity, které byly odvozeny na základě dlouhodobých našich i zahraničních zkušeností. Pro dva základní vlivy z dopravy tj. pro hluk a imise je zhodnocení plnění těchto limitů předmětem samostatné hlukové a rozptylové studie.

D..I.1.1. Hluk

Hluk je samostatně prezentován v kap. D.I.3. a hlukové studii, která je přílohou této dokumentace. V této kapitole jsou shrnuty obecné poznatky týkající se zdravotních rizik obyvatelstva v souvislosti s hlukovou zátěží

Problematika hlukového zatížení z dopravy je významným aspektem rizik pro obyvatelstvo. Lze definovat specifické i nespecifické důsledky dopravního hluku na zdraví obyvatel. Mezi základní se uvádějí:

- akutní nebo chronické poškození sluchového orgánu s následným ireverzibilním poškozením sluchu;
- funkční poškození sluchového orgánu nebo vestibulárního aparátu s projevy současného posunu sluchového prahu;
- funkční poruchy vnímání s projevy zhoršeného rozlišování zvukových signálů;
- funkční porucha útlumu, projevující se zvýšenou náchylností k poruchám spánkového cyklu;
- funkční porucha regulačních a zejména negativních vegetativních fenoménů s projevy v oblasti zažívacího systému; hladina hluku 65 dB(A) je hranicí, od které je u zdravých osob ovlivňován vegetativní nervový systém;
- funkční porucha motorických a psychomotorických funkcí, která má důsledky i v oblasti pracovního výkonu;
- funkční porucha emocionální rovnováhy a projevy subjektivního obtěžování.

Dříve než lze zaznamenat chorobné změny, projevuje se snížení produktivity práce při zvýšení hladiny hluku o 1 dB nad 75 dB o 1 %, nad 85 dB o 2 %.

D.I.1.2. Emise výfukových plynů

Imisní a emisní situace je samostatně uvedena v kap. D.I.2. a rozptylové studii, která je přílohou této dokumentace. V této kapitole jsou shrnuty obecné poznatky týkající se zdravotních rizik obyvatelstva v souvislosti s výfukovými plyny motorových vozidel.

Výfukové plyny motorových vozidel jsou komplexní směsí chemických látek, jejíž složení závisí na složení paliva, typu a funkčním stavu motoru a případném užití katalyzátoru. Znečišťující látky a jejich deriváty mohou způsobit nepříznivé zdravotní důsledky interakcí s molekulami rozhodujícími pro biochemické nebo fyziologické procesy lidského těla.

Oxidy dusíku patří k látkám projevujícím dráždivé účinky na dýchací cesty. Mezi nejvýznamnější patří oxid dusičitý (NO₂), který je asi z 80-90 % pohlcován hlenem dýchacích cest. Oxidy dusíku způsobují mírné až těžké záněty průdušek či plic a při vysokých koncentracích plicní edém s rizikem smrti. Epidemiologické studie dokazují vzrůst výskytu dýchacích chorob u dětí mladších 12 let vystavených vysokým koncentracím NO₂. Bylo zjištěno, že již při malém vzrůstu jeho koncentrace dochází k prudkému zvýšení pravděpodobnosti onemocnění dýchacích cest o 20 %. Navíc jsou opakovaná respirační onemocnění v dětství považována za rizikový faktor, jehož následky se v dospělosti projeví na počtu onemocnění plic.

Oxid uhelnatý (CO) je rychle absorbován v plicích a přechází do krve, kde se váže na hemoglobin za vzniku karboxyhemoglobinu (COHb) a tím blokuje okysličování krve v plicích. Míra vstřebávání CO závisí na jeho koncentraci, intenzitě fyzické námahy, tělesné velikosti, stavu plic a na atmosférickém tlaku. Hlavní negativní efekt CO spočívá ve snížení přísunu kyslíku ke tkáním. Z tohoto důvodu jsou nejvyšší zdravotní rizika pro orgány závislé na vydatném zásobování kyslíkem, tzn. pro srdce a mozek. Klasické příznaky otravy CO jsou bolesti hlavy a závrať (při hladině 10-30 % COHb) až silné bolesti hlavy, srdeční obtíže a malátnost (nad 30 %). Při hladině nad 40 % je značné riziko komatu a smrti. Působení CO na matku může rovněž poškodit plod vyvíjející se v jejím těle, snížit porodní hmotnost dítěte a zpomalit jeho vývoj po narození. Mezi **uhlovodíky** byly jako toxické identifikovány především aldehydy (z nich cca 50 % jako formaldehydy a 5 % jako akroleiny). Oba způsobují dráždění očí. Formaldehyd byl klasifikován jako pravděpodobně rakovinotvorný. Mnoho uhlovodíků produkovaných vznětovými a zážehovými motory je považováno za karcinogeny. Je to například benzen, 1,3-butadien a mnoho dalších polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU). **Benzen** je složkou surové ropy a je přítomen v automobilovém benzínu. Ze vdechovaného vzduchu se vstřebává asi polovina benzenu, který proniká zejména do tukové tkáně a kostní dřeni. Vdechovaný benzen působí jedovatě na centrální nervový systém, krev a imunitu. Trvalé působení benzenu může způsobit poškození kostní dřeni. Benzen je karcinogenní látka, patřící do skupiny 1. Výsledky výzkumů naznačují, že benzen je velmi nebezpečnou mnohostrannou rakovinotvornou látkou, takže nelze stanovit bezpečnou hladinu vzduchem transportovaného benzenu. Polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU) jsou skupinou látek vznikajících během nedokonalého spalování. Existují stovky druhů PAU, z nich nejlépe je znám **benzo(a)pyren (BaP)**. Polycyklické aromáty se vstřebávají v plicích a střevech, kde jsou metabolizovány na látky, které jsou považovány za potenciální původce rakoviny. BaP byl klasifikován ve skupině 2A, tedy jako pravděpodobně pro člověka rakovinotvorný.

D.I.1.3. Narušení faktorů pohody

Narušení faktorů pohody je závažným vlivem dopravy na obyvatelstvo v blízkosti komunikací. Celkově neklidná a obtěžující atmosféra v okolí dopravních tepen navozuje, zvláště u citlivých lidí, pocity diskomfortu, stavy rozmrzelosti, podrážděnosti, duševního napětí a stresu. Psychická zátěž je významným stresovým faktorem, který se dále promítá do celkového zdravotního stavu jedince a vliv nadměrné stresové zátěže na rozvoj řady chorob (např. kardiovaskulárního systému) je dostatečně prokázán.

Psychická zátěž a vyvolaný stres jsou individuálními reakcemi organismu na faktory prostředí a psychická odezva nemusí být v přímé závislosti na intenzitě podnětu. Proto lze zde očekávat velmi vysokou variabilitu v citlivosti mezi jedinci v populaci, která vyplývá z genetických dispozic, momentálního zdravotního stavu, životních postojů, osobního přístupu ke stavbě atd. To také vylučuje možnost jednoznačně kvantifikovat nebo normovat psychickou zátěž. Můžeme pouze vytipovat hlavní rizikové faktory a snažit se je minimalizovat.

Základní cestou je minimalizovat informace, které organismus o dopravní komunikaci přijímá. Tyto podněty přináší do nervové soustavy člověka tři smysly: zrak, sluch, čich.

a) zrak

Obecně získává člověk zrakem $\frac{3}{4}$ veškerých informací, a proto i zde lze očekávat jeho významný vliv. Je třeba, aby co nejméně obyvatel bylo v optickém kontaktu s trasou. K tomu lze využít následující opatření.

- na straně komunikace (vedení trasy v zářezu, protihlukové stěny, vhodné vegetační úpravy)
- na straně obyvatele (ploty s plného materiálu, vegetační úpravy, záclony a závěsy)

Navržený obchvat komunikace I/27 se vyhýbá v maximální možné míře osídlení a tím minimalizuje vliv blízkého vizuálního kontaktu. Nejbližší zástavba obce Velemyšleves je vzdálena cca 90 m od mostního objektu. Na mostním objektu směrem k zástavbě je navržena protihluková stěna 2 m vysoká a 690 m dlouhá. Tímto řešením dojde k minimalizaci vizuálního kontaktu.

b) sluch

Sluch je druhým nejvýznamnějším smyslem člověka z hlediska přísunu informací. Účinky zvuku se zabýváme především v oblasti, která nejvíce ohrožuje zdraví člověka a mluvíme o hluku. Tato oblast je zpracována v samostatné hlukové studii. Je však třeba poznamenat, že sluchové vjemy z dopravy nekončí na úrovni hygienických limitů pro hluk, ale doprava na trase je slyšitelná mnohem dále.

Z hlukové studie vyplývá, že hluková zátěž obyvatel bude celkově na velmi přijatelné úrovni, takže lze předpokládat i dobrý stav z hlediska slyšitelnosti provozu silničního provozu na obchvatu. K tomuto stavu přispívá navržená protihluková stěna na mostním objektu.

c) čich

Čich přináší informace o látkách rozptýlených ve vzduchu, tedy o imisích z dopravy. Ty jsou vnímatelné především v bezprostřední blízkosti trasy (pásmo P1) a při smogových situacích. Problematika imisí je samostatně popsána v rozptylové studii a v kapitole D.I.2 a rozdíl od hluku nejsou imise při splnění hygienických limitů již smyslově postižitelné. Splnění hygienických limitů je tedy dostatečné i z hlediska rizika psychické zátěže.

D.I.1.2. Sociální a ekonomické důsledky

Stavba obchvatu komunikace I/27 výrazně neovlivní situaci v daném okolí. Během výstavby vzniknou velmi omezené pracovní příležitosti, především dělnické profese a pomocné dělnické práce. Počet volných pracovních míst záleží na dodavateli, který bude určen ve výběrovém řízení.

D.I.1.3. Vliv na obyvatele jednotlivých obcí

Obyvatelstvo jednotlivých obcí bude ovlivňováno, jak po dobu výstavby, tak během provozu na komunikaci. Období výstavby bude rozděleno na jednotlivé stavby a etapy a je časově omezené. Přímo budou ovlivněny pouze obyvatelé žijící v blízkosti navrhované trasy.

Dále je tato problematika, konkrétně z hlediska zasažení obyvatel hlukem z trasy silnice, rozebrána v kapitole D.I.3. Tato kapitola představuje přehlednou rekapitulaci vlivu na obyvatele obcí Velemyšleves, Truzenice, kterých se stavba obchvatu dotýká.

název obce: Velemyšleves

- poloha obce Velemyšleves: tato obec je součástí silnice I. tř. I/27, která touto obcí prochází. Z tohoto důvodu je navržen obchvat obce. Trasa je řešena v jedné variantě s dlouhým mostním objektem přes údolí Chomutovky. Nejbližší zástavba od mostního objektu je cca 90 m.
- prostor mezi obcí a trasou: poměrně hluboké údolí Chomutovky s rozvolněnými lesními poroty nivního charakteru podél vodního toku, xerothermní vegetace s převažujícím keřovým patrem dřevin na svazích.
- vliv hluku na zástavbu: vzdálenost obce od trasy obchvatu je dostatečná, proto i blízké okrajové části obce jsou chráněny hlukem z dopravy. V žádném referenčním bodě nebude v denní ani v noční době překročena nejvyšší přípustná hladina hluku.
- vliv imisí na zástavbu: hygienické limity budou splněny
- dělící účinky navržené trasy komunikace: trasa nebude mít dělící účinek na tuto obec

název obce: Truzenice

- poloha obce Truzenice: obec se nachází východně od navrhovaného obchvatu obce Velemyšleves. Nejbližší obytné domy se nacházejí cca 600 m od mostního objektu.
- prostor mezi obcí a trasou: poměrně hluboké údolí Chomutovky se stepní vegetací bylinného a keřového charakteru na svazích
- vliv hluku na zástavbu: vzhledem ke vzdálenosti obce od trasy obchvatu nelze předpokládat ovlivnění hlukovou zátěží z dopravy.
- vliv imisí na zástavbu: hygienické limity budou splněny
- dělící účinky navržené trasy komunikace: trasa nebude mít dělící účinek na tuto obec

D.I.1.4. Vliv na řidiče, dopravní nehody

Navrhovaná trasa silničního obchvatu I/27 má na řidiče oproti současnému stavu na stávajících silnicích tyto vlivy:

- lepší se časová průjezdnost vozidel přes obec a výrazně selepší plynulost a bezpečnost provozu (eliminaci prudkého klesání a stoupání, nejrizikovější úsek mezi Žatcem a mostem) zatáčky)
- snížení hluku a imisí
- dojde ke snížení nehodovosti a počtu zraněných (Při poslední vážné dopravní nehodě se cisterna s kapalným dusíkem převrátila přímo na autobusovou zastávku, v které v té době nikdo nebyl. Obec byla nucena zastávku přestěhovat do bezpečnější vzdálenosti od komunikace I/27.)
- dojde ke zlepšení psychické pohody řidičů a snížení stresové zátěže (kolize na komunikaci ve střední části obce s obyvateli)
- vyhovující normové technické parametry (povrch vozovky, směrové a výškové parametry)

D.I.2. VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA

D.I.2.1. Vlivy na ovzduší

Obchvat silnice I/27 kolem obce Velemyšleves vedený po mostě přes údolí Chomutovky výrazně zjednoduší dopravní situaci na hlavním silničním tahu Most – Žatec. Sníží se i imisní zátěž obce.

Ze škodlivin, emitovaných do ovzduší ve výfukových plynech automobilů byly hodnoceny látky charakteristické pro automobilový provoz – oxid dusičitý, oxid uhelnatý, tuhé látky a zástupce organických látek benzen a benzo(a)pyren.

Nulová varianta

Oxid dusičitý NO₂

Oxid dusičitý je posuzován samostatně, jeho imisní limity byly stanoveny z důvodu ochrany lidského zdraví. Krátkodobý (hodinový) limit NO₂ je 200 µg/m³, roční limit je 40 µg/m³. Izolinie koncentrací NO₂ jsou ve schéma k rozptylové studii v příloze. Maximální přízemní koncentrace NO₂ se na komunikaci a v nejbližším okolí komunikace pohybují mezi 30 a 40 µg/m³, to je kolem 15 až 20 % krátkodobého limitu. Komunikace prochází centrem obce, takže obdobné koncentrace NO₂ je možno očekávat i u obytné zástavby v okolí silnice Průměrné roční koncentrace NO₂ budou v okolí vozovky i v nejbližší obytné zástavbě dosahovat hodnoty 1-1,5 µg/m³, tedy v jednotkách procent imisního limitu (do 4 % limitu 40 µg/m³).

Oxid uhelnatý CO

Vzhledem k vysokému imisnímu limitu (8mi hodinový klouzavý průměr 10 mg/m³) je dodržení těchto limitů u oxidu uhelnatého podstatně méně problematické než u ostatních škodlivin. Izolinie koncentrací CO jsou na mapě v příloze. Maximální krátkodobé koncentrace CO jen v nejbližším okolí vozovky mohou překročit hodnotu 150 µg/m³, to je 1,5 % limitu. Nejbližší obytná zástavba se nachází v oblasti koncentrací s nižšími hodnotami.

Suspendované částice PM₁₀

Maximální denní koncentrace tuhých znečišťujících látek (částice PM₁₀) dosahují v nejbližším okolí komunikace hodnot až 20 µg/m³, tedy 40 % denního limitu, v obytné zástavbě se koncentrace pohybují v jednotkách µg/m³. Průměrné roční koncentrace tuhých látek nepřekročí hodnotu 1 µg/m³ (2,5 % imisního limitu pro rok 2005).

Benzen

Jako charakteristika pro posouzení imisí benzenu je stanovena roční průměrná hodnota. Limitní hodnota je rovna 5 µg/m³. Izolinie koncentrací benzenu jsou ve schéma k rozptylové studii v příloze. Roční koncentrace benzenu v okolí silnice a v obytné zástavbě, jak je vidět z mapy, jsou s dostatečnou rezervou pod stanoveným imisním limitem. Maximální krátkodobá koncentrace vyskytující se na vozovce nebo v bezprostřední blízkosti vozovky je 0,12 µg/m³, to je asi 2,5 % ročního limitu.

Benzo(a)pyren

Stejně jako u benzenu je i v případě BaP posuzována hodnota ročního průměru. Nízký imisní limit 1 ng/m³ není v případě emisí z dopravy po sledované komunikaci nikde v jejím okolí ani v blízké obytné zástavbě ohrožen (viz schéma k rozptylové studii v příloze). Průměrné roční koncentrace se budou pohybovat v desetinách až jednotkách pg/m³, to je hluboko pod imisním limitem (zhruba o 3 řády). Obchvat Velemyšleves – porovnání s nulovou variantou (schéma viz samostatná příloha). Pro porovnání obou variant – nulové varianty bez realizace záměru a varianty s realizací plánovaného obchvatu – byl proveden výpočet imisní zátěže z provozu po obchvatu obce s intenzitou dopravy na úrovni intenzity roku 2003. V porovnání s nulovou variantou je vidět patrné zlepšení imisní situace. To je způsobeno několika faktory – trasa silnice má výrazně menší sklon, je vedena mimo zástavbu středu obce a je vedena několik desítek metrů

nad údolím Chomutovky a tím dochází k intenzivnějším rozptylu škodlivin do většího okolí a snížení přízemních koncentrací v intravilánu obce. Snížily se koncentrace v okolí vozovky a výrazně nižší jsou především imisní koncentrace v obci.

Imisní situace v roce 2025

Situace ve výhledovém roce 2025 bude ve srovnání se současným stavem výrazně příznivější. Dojde sice na jedné straně na sledované silnici k růstu intenzity dopravy, zlepší se však významně složení vozového parku a dojde u nově vyvíjených vozidel ke snižování emisních faktorů jednotlivých škodlivin.

Oxid dusičitý NO₂

Maximální přízemní hodinové koncentrace oxidu dusičitého se budou v okolí komunikace pohybovat v hodnotách do 1,2 µg/m³. V obytné zástavbě obce Velemyšleves budou nižší, do 0,7 µg/m³. Ani průměrné roční koncentrace se s velikou rezervou nepřiblíží k imisnímu limitu. Hodnoty v okolí komunikace kolem 0,05 µg/m³ představují cca 1 promile imisního limitu a hodnoty v obytné zástavbě budou ještě nižší.

Oxid uhelnatý CO

Hodnoty osmihodinových maxim kolem 20 µg/m³ jsou na úrovni 0,2 % imisního limitu, koncentrace v obytné zástavbě se pohybují v jednotkách µg/m³.

Suspendované částice PM₁₀

Imisní limit pro denní koncentrace je 50 µg/m³. Maximální hodnoty koncentrací v blízkosti vozovky ani v obytné zástavbě nepřekročí 1-1,5 % tohoto limitu. Průměrné roční koncentrace (limit 20 µg/m³) budou zhruba na hodnotě 1 promile imisního limitu, imise v obytné zástavbě budou podstatně nižší.

Benzen

Roční limit pro benzen je 5 µg/m³. Ani hodnoty krátkodobé (hodinová maxima) se této limitní hodnotě zdaleka nepřiblíží (maximum v obytné zástavbě 0,065 µg/m³), průměrné roční koncentrace benzenu nepřekročí nikde v okolí vozovky ani v obytné zástavbě hodnotu 0,01 µg/m³.

Benzo(a)pyren

Pro benzo(a)pyren je jako limitní hodnota stanoven roční průměr 1 ng/m³, to je 1000 pg/m³. Hodnoty v okolí vozovky a v obytné zástavbě obce Velemyšleves se pohybují pod koncentrací 1 pg/m³, to 1 promile limitní hodnoty. Z porovnání imisní situace v obci Velemyšleves pro obě varianty – stávající stav a vedení silnice po obchvatu – jasně vyplývá, že navržené řešení výrazně sníží imisní zátěž v obci. Očekávané imisní koncentrace posuzovaných látek budou hluboko pod odpovídajícími imisními limity a to jak v nejbližším okolí komunikace, tak i v obytné zástavbě obce. S rostoucí kvalitou vozového parku se budou dále snižovat emise škodlivin ve výfukových plynech a bude se zlepšovat i imisní situace v okolí vozovek. To je patrné i z vývoje imisní situace v okolí připravovaného obchvatu, kdy i při rostoucí intenzitě dopravy budou imise v roce 2025 ve srovnání se současným stavem znatelně nižší.

Výsledky výpočtu

Všechny hodnoty koncentrací představují přírůstek koncentrací z automobilové dopravy po hodnoceném úseku silnice I/27 k imisní situaci v lokalitě. Výsledky jsou prezentovány formou izoliniových map (viz samostatná příloha) a pro vybrané referenční body v tabulkové formě.

V následující tabulce jsou porovnány nejvyšší očekávané koncentrace v referenčních bodech. Pro každou variantu se jedná o jiný referenční bod – v nulové variantě je to střed obce, ve variantě obchvatu ref. bod č. 3.

tabulka 39: Srovnání maximálních koncentrací v obou variantách (nulová, obchvat) při intenzitě dopravy roku 2003

Škodlivina	parametr	imisní limit	max. koncentrace [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	
			nul. varianta	var. obchvat
NO ₂	1 h	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11,51	6,37
	kalendářní rok	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,875	0,198
CO	8 h.	10000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	49,81	45,81
PM ₁₀	24 h	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	4,50	3,73
	kalendářní rok	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,388	0,132
benzen	1 rok	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,065	0,022
benzo(a)pyren	1 rok	1 ng/m^3	0,00149 ¹⁾	0,000298 ¹⁾

¹⁾ ng/m^3

D.I.2.2. Vlivy na klima

Vlivy na klima budou prakticky beze změny, protože se podobně jak v případě ovzduší nejedná o nový zdroj znečištění ovzduší, ale pouze o přesun stávajícího liniového zdroje znečištění ovzduší ze současného průtahu obcí Velemyšleves na okraj obce.

D.I.3. VLIVY NA HLUKOVOU SITUACI

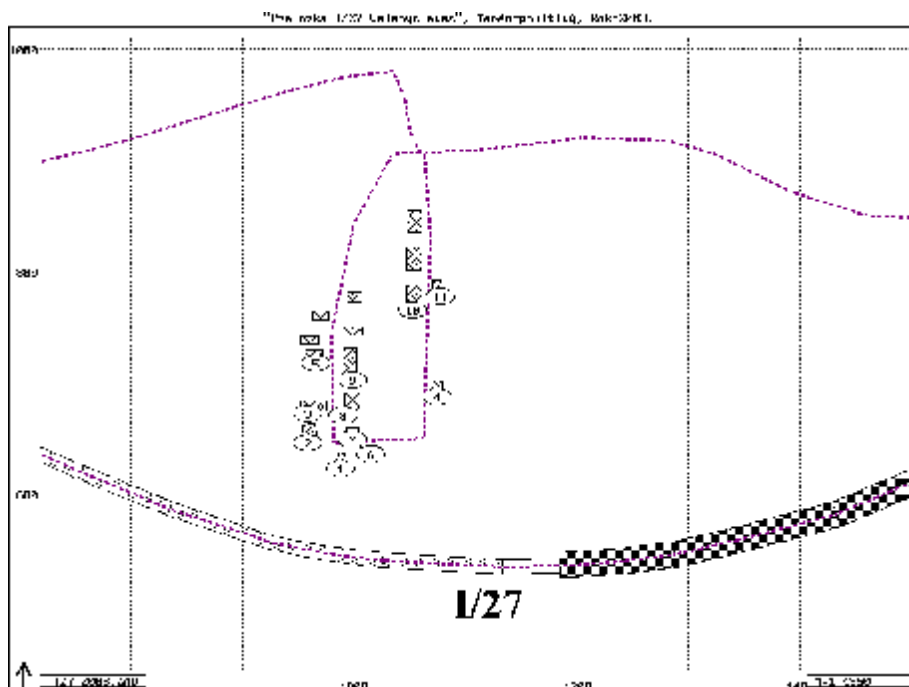
V kapitole C.II.3. je zhodnocena hluková zátěž v nulové variantě. V této části je uvedena hluková zátěž po realizaci obchvatu v letech 2003 a 2025.

D.I.3.1. Obchvat – srovnání pro rok 2003

Pro porovnání s nulovou variantou, to je se stávající situací, byl proveden výpočet hlukové zátěže pro trasu obchvatu se srovnatelnou intenzitou dopravy, to je s intenzitou pro rok 2003. Výpočet byl proveden pro referenční body (viz. obr.).

Hluk z provozu po přeložce vzhledem ke vzdálenosti obytných objektů a k výšce mostu nad údolím Chomutovky by nezpůsobil při stávající intenzitě dopravy v intravilánu obce Velemyšleves překročení nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku v noční ani v denní době.

Přesto je v projektu trasy obchvatu na levé straně vozovky (ve směru k obci) navržena 2 m vysoká proihluková stěna délky 690 m. Její vliv na snížení hlukové zátěže obce Velemyšleves je zřejmý z výpočtů uvedených v tabulce 40.



tabulka 40: Velemyšleves, obchvat, doprava 2003 – ekv. hladiny akustického tlaku A v obytné zástavbě bez realizace a s realizací protihlukové stěny

ref. bod	popis	výška	L _{Aeq} [dB] bez PHS		L _{Aeq} [dB] s PHS		
			den	noc	den	noc	rozdíl
1	Velemyšleves č.p. 70	3	47,9	38,3	41,3	31,6	-6,7
		6	50,7	41,1	43,3	33,6	-7,4
2	Velemyšleves č.p. 18	3	46,8	37,2	39,3	29,8	-7,5
		6	48,4	38,8	41,3	31,7	-7,1
3	Velemyšleves č.p. 17	3	43,6	34,0	28,1	28,5	-5,5
		6	47,7	38,0	40,5	30,9	-7,2
4	Velemyšleves č.p. 69	3	44,9	35,3	39,4	29,8	-5,5
		6	46,6	37,0	40,9	31,3	-5,7
5	Velemyšleves č.p. 16	3	43,4	33,8	37,5	28,0	-5,9
		6	46,4	36,8	39,4	29,8	-7,0
6	Velemyšleves č.p. 20	3	48,4	38,8	41,2	31,5	-7,2
		6	49,9	40,3	43,1	33,5	-6,8
7	Velemyšleves č.p. 4	3	46,7	37,1	39,5	29,8	-7,2
		6	48,4	38,8	41,6	32,0	-6,8
8	Velemyšleves č.p. 21	3	43,3	33,7	36,6	27,0	-6,4
		6	46,7	37,1	39,8	30,2	-6,9
9	Velemyšleves č.p. 29	3	42,3	32,7	37,6	28,0	-4,7
		6	45,7	36,1	40,0	30,4	-5,7
10	Velemyšleves č.p. 69	3	41,7	32,1	36,5	36,9	-5,2
		6	43,4	33,8	38,1	28,5	-5,3
11	Velemyšleves č.p. 60	3	40,3	30,7	35,5	35,7	-5,0
		6	41,9	32,3	36,9	27,3	-5,0

Po vybudování protihlukové stěny dojde v obytné zóně obce Velemyšleves ke snížení hluku o cca 4,5 – 7,5 dB

D.I.3.2. Obchvat – výhledový stav v roce 2025

Výpočet hlukové zátěže byl proveden pro variantu s protihlukovou stěnou a pro variantu bez protihlukové stěny, ve stejných referenčních bodech jako pro rok 2003. Výsledky jsou uvedeny v následující tabulce:

V porovnání s rokem 2003 dojde v důsledku nárůstu intenzity dopravy k mírnému zvýšení ekvivalentních hladin hluku v obytné zástavbě o cca 1 dB. Ve skutečnosti zřejmě toto zvýšení, pokud k němu dojde, nebude takto vysoké, vzhledem ke způsobu stanovení hlukových charakteristik vozidel po roce 2005.

I přes očekávané zvýšení nedojde nikde v obytné zástavbě s dostatečnou rezervou k překročení limitních hodnot pro hluk z automobilové dopravy, to je 55 dB (A) ve dne a 45 dB(A) v noci

tabulka 41: Velemyšleves, obchvat, doprava 2025 – ekv. hladiny akustického tlaku A v obytné zástavbě bez realizace a při realizaci navržené protihlukové stěny

ref. bod	popis	výška	L _{Aeq} [dB] bez PHS		L _{Aeq} [dB] bez PHS		
			den	noc	den	noc	rozdíl
1	Velemyšleves č.p. 70	3	48,8	39,3	42,1	32,7	-6,7
		6	51,6	42,1	44,1	34,6	-7,4
2	Velemyšleves č.p. 18	3	47,7	38,2	40,2	30,8	-7,5
		6	49,3	39,8	42,2	32,7	-7,1
3	Velemyšleves č.p. 17	3	44,5	35,0	39,0	29,5	-5,5
		6	48,5	39,0	41,3	31,9	-7,2
4	Velemyšleves č.p. 69	3	45,8	36,3	40,2	30,8	-5,5
		6	47,5	38,0	41,8	32,3	-5,7
5	Velemyšleves č.p. 16	3	44,3	34,8	38,4	28,9	-5,9
		6	47,3	37,8	40,3	30,8	-7,0
6	Velemyšleves č.p. 20	3	49,3	39,8	42,1	32,6	-7,2
		6	50,7	41,3	43,9	34,5	-6,8
7	Velemyšleves č.p. 4	3	47,6	38,1	40,4	30,9	-7,2
		6	49,2	39,8	42,5	33,0	-6,8
8	Velemyšleves č.p. 21	3	44,1	34,7	37,5	28,0	-6,4
		6	47,6	38,1	40,7	31,2	-6,9
9	Velemyšleves č.p. 29	3	43,1	33,7	38,5	29,0	-4,7
		6	46,5	37,1	40,8	31,4	-5,7
10	Velemyšleves č.p. 69	3	42,5	33,1	37,4	27,9	-5,2
		6	44,3	34,8	38,9	39,4	-5,3
11	Velemyšleves č.p. 60	3	41,1	31,7	36,2	26,7	-5,0
		6	42,8	33,3	37,8	28,3	-5,0

Obchvat silnice I/27 kolem obce Velemyšleves a přemostění údolí Chomutovky výrazně zklidní hlukovou situaci v obytné zástavbě obce. V současné době jsou v centru obce u obytných domů překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku v denní i v noční době (viz kap. B.III.4.1.). Po realizaci obchvatu se centrum zklidní a ani ve východní části obce, v jejíž blízkosti bude trasa obchvatu vedena, nedojde ke zvýšení hluku nad přípustné hodnoty.

Navržená protihluková stěna na mostě pře údolí ve směru k obci sníží očekávané hladiny hluku o 4,5 – 7,5 dB, v důsledku toho budou hodnoty hluku v obci hluboko pod limitními hodnotami.

D.I.4. VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

D.I.4.1 Vliv na povrchové vody

Vzhledem k tomu, že plocha přeložky bude zpevněná, bude se jednat o vliv srážkových vod z komunikace na povrchovou vodu. Při provozu se uvažuje očista komunikace pouze koncem zimního období.

K výpočtu vlivu na povrchové vody byly využity údaje z profilu Bílence od Povodí Ohře, s.p. Jedná se o nejbližší profil, který leží cca v polovině vzdálenosti mezi městem Chomutov a obcí Velemyšleves na říčním kilometru 20,28.

tabulka 42: Základní sledované parametry na Chomutovce v profilu Bílence v období 2002-2003

Ukazatel	pH	Chloridy [mg/l]
Průměrná hodnota	7,53	60,8
Minimální hodnota	7,2	30,0
Maximální hodnota	7,9	130
Medián	7,5	50
Charakteristická hodnota C90	7,7	85

tabulka 43: Průtoky Chomutovky v profilu Bílence

Průtok	[l/s]
Q 355	82,3
Q 210	466

Vzhledem k omezenému rozsahu sledovaných parametrů je možné popsat přibližný vliv chloridů na povrchové vody v Chomutovce.

Pro výpočet vlivu byla použita směšovací rovnice

$$C_1V_1 + C_2V_2 = C_3V_3$$

c – koncentrace [mg/l], V – objem [litry]

c₁ – koncentrace chloridů v posypové soli

c₂ - maximální koncentrace chloridů v profilu Bílence

c₃ – výsledná koncentrace chloridů v Chomutovce

Základní výpočty objemů dešťových vod jsou uvedeny v kap. B.III.2.

tabulka 44: Výpočet ovlivnění vod chloridy pro Q 355

Obec	Velemyšleves	Jednotky	Hodnota
Profil:	Chomutovka - Bílence		
1. dávka soli na 1 km za celou zimu		t/km	30
2. dávka soli na celý úsek za zimu		t	81,12
3. obsah chloridů v soli		%	60
4. dávka chloridů na celý úsek za zimu		t	48,672
5. konc. chloridů ve vodoteči před smícháním		mg/l	130
6. průměrný průtok vody ve vodoteči před smícháním		l/s	82,3
7. konc. chloridů ve vodě z vozovky		mg/l	7062,108
8. délka posypového období		měsíc	5
9. průměrný průtok odtokové vody z vozovky		l/s	0,603
10. konc. chloridů ve vodoteči po smíchání		mg/l	180,42
11. povolený limit ve vodoteči		mg/l	250
12. stupeň naplnění limitu ve vodoteči		%	72,17
13. ředící poměr (vodoteč: voda z vozovky)		-	136,48

tabulka 45: Výpočet ovlivnění vod chloridy pro Q 210

Obec	Velemyšleves	Jednotky	Hodnota
Profil:	Chomutovka - Bílence		
1. dávka soli na 1 km za celou zimu		t/km	30
2. dávka soli na celý úsek za zimu		t	81,12
3. obsah chloridů v soli		%	60
4. dávka chloridů na celý úsek za zimu		t	48,672
5. konc. chloridů ve vodoteči před smícháním		mg/l	130
6. průměrný průtok vody ve vodoteči před smícháním		l/s	466
7. konc. chloridů ve vodě z vozovky		mg/l	7 062,108
8. délka posypového období		měsíc	5

9. průměrný průtok odtokové vody z vozovky	l/s	0,603
10. konc. chloridů ve vodoteči po smíchání	mg/l	138,96
11. povolený limit ve vodoteči	mg/l	250
12. stupeň naplnění limitu ve vodoteči	%	55,58
13. ředící poměr (vodoteč: voda z vozovky)	-	772,80

Limitní koncentrace chloridů hodnota pro povrchové vody je dle NV 61/2003 Sb. o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech 250 mg/l.

tabulka 46: Přehled vývoje sledovaných limitních ukazatelů

Základní ukazatele	Jednotky	Povrchové vody		
		171/92	82/99	61/03
pH	-	6-9	6-9	6-8
Cl ⁻	mg/l	350	350	250

Pro výpočet jsme použili průtoky Q_{355} i Q_{210} . Důvodem je skutečnost, že standardně užívaný průtok Q_{355} pro hodnocení znečištění povrchových vod nemá v případě chloridů z posypových materiálů praktický význam (přisun chloridů z vozovky do recipientů nemůže při průtoku Q_{355} prakticky nastat). Průtok Q_{210} prakticky odpovídá nejnižší hodnotě povrchového odtoku, tento průtok považujeme za adekvátní pro výpočet směšovací rovnic.

Jak je patrné z výše uvedených výpočtů, v obou případech dojde k významnému zvýšení koncentrace chloridů. Tyto koncentrace však ani v jednom případě nebudou překračovat limitní koncentraci 250 mg/l.

D.1.4.2 Vliv na podzemní vody

V současné době se nepředpokládá výrazné ovlivnění hladiny podzemních vod. Při výstavbě mostu může dojít k lokálnímu odklonění výše popsaných svahových vývěřů. Celkově lze konstatovat, že výstavbou dojde ke snížení celkové stávající přirozené vlhkosti lokality.

D.1.5. VLIVY NA PŮDU

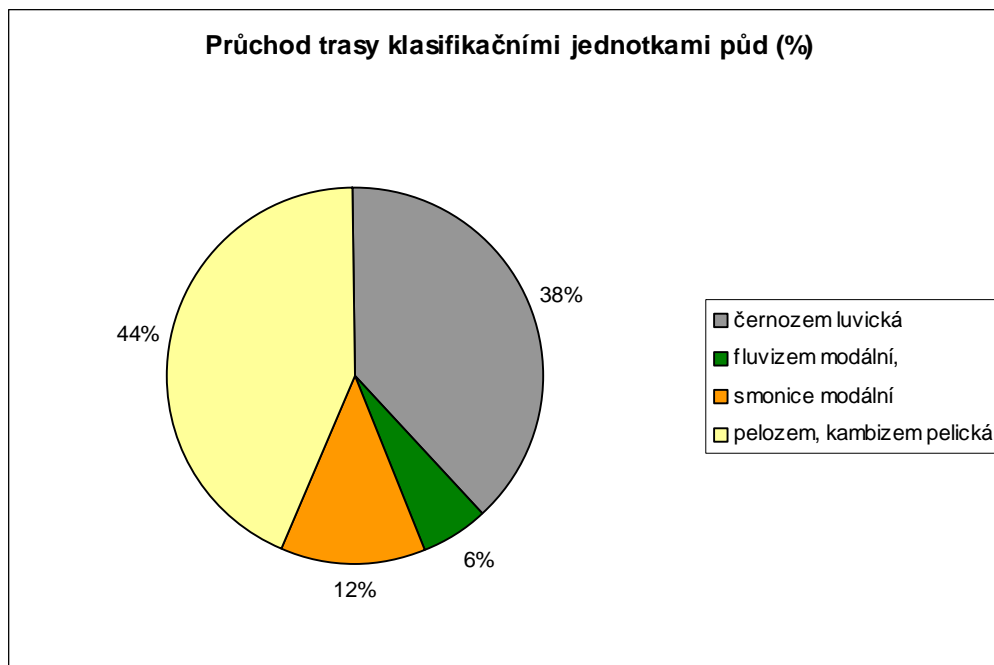
Hlavní vliv na půdu je dán trvalým a dočasným záborem. Orientační zábor půdy byl odhadnut na 24 000 m².

Vliv na rozsah a způsob užívání půdy

V následujícím přehledu je uveden průchod trasy kvalitou půdy se zařazení do tříd ochrany, s relativním pořadím kvality půd.

km	klasifikační jednotka	převaž. třída ochrany	Relativní pořadí kvality půd	% zastoupení
0,00 – 1,15	černozem luvická	třída ochrany 1 (2)	1	38
1,15 – 1,30	fluvisem modální,	třída ochrany 1 (2)	1	6
1,30 – 1,60	smonice modální	třída ochrany 3	2	12
1,60 – 2,74	pelozem, kambizem pelická	třída ochrany 3-4	3	44

Procentuelní zastoupení půd v trase obchvatu I/27 je v následujícím grafu:



Z provozu po silnici I/27 se nepředpokládá významný nárůst kontaminantů v okolí komunikace. Výsledky monitoringu kontaminace na dálnici D1, kde jsou mnohem větší dopravní intenzity, ukázaly, že kontaminace je reálně prokazatelná pouze do vzdálenosti cca 10 m od okraje silnice..

D.I.6. VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

Vliv trasy se předpokládá na km 2,10 – 2,4, kde trasa zasahuje okrajově do výhradního ložiska štěrkopísků. V dalším stupni projektové dokumentace v rámci územního řízení je třeba vyjasnit se správcem ložiska konkrétní podobu zásahu a nutná technická opatření k minimalizaci ovlivnění surovinového zdroje.

Dále přeložka okrajově zasahuje do chráněného ložiskového území Velemyšleves (surovina štěrkopísky) o ploše 142,15 ha. Toto území má společnou východní hranici s výhradním ložiskem štěrkopísků.

Přeložka okrajově zasahuje do dobývacího prostoru Údlice –Havraň (surovina hnědé uhlí) o ploše 3 708, 02 ha.

Vzhledem k charakteru záměru a velikosti zásahu lze považovat vliv za přijatelný.

D.I.7. VLIVY NA FLÓRU, FAUNU A EKOSYSTÉMY

D.I.7.1. Vlivy na flóru

Vlivy silnice na rostlinstvo lze rozdělit do následujících skupin:

- vlivy přímé
 - z trvalého záboru stavbou (a)
 - z dočasného záboru (b)
- vlivy nepřímé
 - v důsledku změny prostředí, vyvolané stavbou (c)
 - v důsledku provozu na komunikaci a s údržby komunikace (d)
 - ruderalizace rostlinného krytu (e)

Pro přiměřené vyhodnocení nastíněných vlivů je nutné shrnout vegetační v posuzované silniční trase. Tato problematika pojednána v kapitole C.II.6. Pro účely této práce bylo celé posuzované území rozděleno na 6 dílčích lokalit:

Uvedené botanické lokality v trase jsou zobrazeny na mapě „Příroda“ a jejich podrobná charakteristika je uvedena v příloze Biologický průzkum.

(a) Vlivy na rostlinstvo vyplývající z trvalého záboru

Tento přímý vliv je nejzávažnější, neboť znamená definitivní a jednoznačnou likvidaci stávající fytoocenózy. Rozsah vlivu je dán kvalitou dotčených fytoocenóz a mírou jejich zasažení. Toto hodnocení nemůže být zcela absolutní, ale musí přihlídnout i k postavení příslušných fytoocenóz či zastoupených rostlinných druhů v různém krajinném měřítku: např. lokality teplomilné květeny v chladnějších územích je nutno posuzovat jinak, než výskyty těchto rostlin v územích, kde jsou souvisle rozšířeny. Je třeba přihlídnout i k tomu, jak je trasa vedena v rámci daného, v podstatě invariantního koridoru. Tato relativizace vlivů, ale nemůže zcela vytlačit pohled širší, řekněme “absolutní”. K ohroženým druhům a rostlinným společenstvům je nutno přistupovat jako ke zvláště cenným objektům, byť by v zájmovém území nebyly vzácností. Hlavním přímým vlivem je mechanická likvidace částí populací a společenstev v místech prováděných zemních prací.

Rostlinný kryt v trase komunikace byl rozdělen na 6 dílčích lokalit, které jsou popsány v kap. C.II.7.1. Pro zhodnocení vlivu trasy lze lokality zhruba rozdělit do 3 kategorií, které v sobě slučují klasifikaci podle stupňů ekologické stability a speciální aspekty floristicko-ekologické:

- 1) Fytoocenózy nízké hodnoty - lokality č. 1, 6. Sem náleží polní kultury, včetně víceletých porostů pícnin na orné půdě, mladých úhorových společenstev a běžné ruderalní vegetace. Z hlediska ekologické stability jde většinou o plochy 1. a 2. stupně. Plochy této kategorie v trase komunikace naprosto převažují.
- 2) Fytoocenózy průměrné hodnoty - lokalita č. 3, 5. Zde jsou zařazeny porosty, které odpovídají 3. stupni ekologické stability tj. hodnotnější nelesní vegetace a nejméně kvalitní lesní porosty. Staré extenzivní sady s fragmenty vrstevnicových políček. Rostlinná společenstva jsou semixerotermní, místy silně zaplevelená.
- 3) Fytoocenózy vyšší hodnoty – lokalita č. 2, 4. Tato kategorie zahrnuje polopřirozenou lesní i nelesní vegetaci, se zvýšenou biodiverzitou a s vyšším stupněm ekologické stability (4). V trase komunikace se jedná o stráně nad levým břehem Chomutovky s pestrými xerotermními společenstvy s výskytem zvláště chráněných druhů v současné době silně zarůstající náletem dřevin. Tok a niva Chomutovky s přirozenými porosty dřeviny s charakteristickým podrostem.

Vzácné a ohrožené druhy

Ve vymezeném koridoru trasy I/27 Obchvat Velemyšlevsi byly při botanickém průzkumu nalezeny 2 druhy zvláště chráněných rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., zařazené do kategorie ohrožené: *Aster linosyris* (hvězdnice zlatovlásek), *Astragalus danicus* (kozinec dánský)

Hvězdnice zlatovlásek (*Aster linosyris*)

V posuzovaném území byla zaznamenána jen velice vzácně (celkem 4 slabé exempláře na okraji křovinatého porostu na úseku č. 2). Stavbou obchvatu (přímé vlivy) budou likvidovány. Jedná se o neperspektivní populaci na hranicích své existence (zastínění křovinami).

V údolí Chomutovky se vyskytuje na výslunných exponovaných svazích s JZ expozicí nad levým břehem říčky. Větší koncentrace rostlin se nalézá u obce Škrle (dosti hojně SZ - V od obce), Truzenice (dosti vzácně S od obce), Minice (dosti hojně V od obce) a Tatinná (roztrošeně až dosti hojně S – SV od obce). Tyto populace nebudou přímými ani nepřímými vlivy stavby nijak ovlivněny.

Kozinec dánský (*Astragalus danicus*)

V posuzovaném území byl zaznamenán v úseku č. 2 (vzácně roztrošen) a v úseku č. 3 (velmi vzácně). Přímými vlivy stavby bude likvidováno méně než 1% rostlin v údolí Chomutovky.

V údolí Chomutovky se kozinec dánský vyskytuje (obdobně jako hvězdnice zlatovlásek) v teplomilných krátkostébelných trávnících na svazích s JZ expozicí nad levým břehem říčky. V posledních letech byl zaznamenán u Údlíc (dosti vzácně SSV od obce), Nezabylic (roztrošeně VSV od obce), Voděrad (dosti hojně S od obce), Škrle (hojně SZ – V od obce), ve Velemyšlevské rokli (dosti vzácně roztrošen), u Truzenic (roztrošeně S od obce), Minic (dosti hojně V od obce) a Tatinné (dosti hojně S – SV od obce). Tyto populace nebudou přímými ani nepřímými vlivy stavby nijak dotčeny.

Shrnutí: Oba druhy se ve fyto geografickém podokresu 2a (Žatecké Poohří) vyskytují na obdobných stanovištích i v údolí Ohře, Hutné a Liboce, vzácně i mimo vlastní údolí vodních toků. Oba druhy jsou zde chráněny např. v PP Střezovská rokle a PR Slanisko u Škrle, další význačné lokality jsou k ochraně navrženy (stráně V od Minic aj.). Oba druhy trpí v údolí Chomutovky (i na dalších lokalitách v ČR) vlivem upuštění od tradičních forem hospodářství (extenzivní pastva) zarůstáním vhodných stanovišť náletem dřevin a expanzivních vysokostébelných travin. Vlivem zastínění dochází postupně k jejich oslabování a posléze až k zániku celých lokalit.

Jitrocel přímořský (*Plantago maritima*)

Podrobný botanický průzkum byl dále zaměřen na výskyt kriticky ohroženého druhu jitrocele přímořského (*Plantago maritima*), který se dle literárních údajů nachází na levém břehu Velemyšlevského potoka a tím v blízkosti stavby přeložky silnice:

Na základě výsledku botanického průzkumu byly zjištěny tyto skutečnosti:

- 1) v trase přeložky silnice I/27 Velemyšleves nebyl jitrocel přímořský zaznamenán;
- 2) nejbližší známé lokality jitrocele přímořského se nacházejí:
 - Velemyšleves - ve Velemyšlevské rokli (údolí Velemyšlevského potoka), SSZ od serpentiny silnice - cca 350 m od navrhované stavby přeložky (za současnou silnicí)
 - Truzenice - ve stráni cca 250 m severně od obce, dosti vzácně - cca 500 m VJV od navrhované stavby přeložky
 - Minice - stráně nad levým břehem Chomutovky východně od obce, dosti hojně - cca 1 400 - 1 700 m od navrhované stavby přeložky
 - Historická lokalita: Velemyšleves, mezi SV okrajem obce a dubovým lesem, vzácně - cca 120 m západně od navrhované stavby přeložky. Poslední ověřený údaj je z roku 1985. Při

průzkumu 2003 nebyla lokalita ověřena, stráň je značně zarostlá náletem dřevin (*Crataegus* sp. a *Rosa canina*) a vyprahlá.

K minimalizaci negativních vlivů stavby na okolní biotopy je nutné omezit stavební zásahy na lokalitách 2, 3, 4) na nezbytně nutnou dobu a nezajíždět vozidly mimo zábory půdy.

(b) Vlivy na rostlinstvo vyplývající z dočasného záboru

Při výstavbě silnice bude dočasně zabrán manipulační pruh po obou stranách zemního tělesa. Další plochy budou vyčleněny pro stání mechanizace a zařízení stavenišť. Tyto plochy budou po ukončení stavby podle možností navraceny svému původnímu využití. V hodnotnějších partiích je tak zesílen negativní účinek trvalého záboru. V zájmovém území jsou nejkritičtější místem lokalita č. 2, 3 4 – xerothermní stráně na levém břehu Velemyšlevského potoka a niva Chomutovky. Stavební práce je nutné organizovat tak, aby se pohyb mechanizace omezil jen na bezprostřední okolí mostu a přístupové komunikace.

(c) Vlivy na rostlinstvo, vyplývající ze změny prostředí, vyvolané stavbou

Výstavba silnice vyvolá změnu stanovištních poměrů v blízkém okolí zemního tělesa, resp. vozovky. Tyto změny jsou spojeny především s existencí nového antropogenního reliéfu, který vyvolá posuny v makroklimatu a v proudění přípovrchových vod. Změny prostředí se ovšem dotýkají jen blízkého okolí silnice v řádu nejvýše desítek metrů a z hlediska rostlinného krytu mají význam jen v sousedství hodnotnějších botanických lokalit. K cenným lokalitám v dotčeném území patří niva Chomutovky a část stráně nad levým břehem Chomutovky od okraje polí po panelovou cestu cca uprostřed svahu

(d) Vlivy na rostlinstvo, vyplývající z provozu na silnici a z její údržby

V důsledku silničního provozu dochází k emisím plyných látek, zejména oxidů dusíku, oxidu siřičitého a uhelnatého. V menší míře jsou emitovány i další kapalné a tuhé polutanty. Nadměrná koncentrace těchto látek vede k přímému ovlivnění rostlin a ke změnám prostředí, tj. půdy a vody, které rostlinstvo ovlivňují nepřímo. Vliv emisí je lokální, významněji se může projevit jen v řádu jednotek, nejvýše nemnoha desítek metrů od okraje vozovky. Šíření imisí je významně ovlivněno reliéfem – jak přírodním, tak i antropogenním (zemní těleso silnice). Ekotoxicky nejvýznamnější složkou výfukových plynů jsou oxidy dusíku. Jejich vliv na rostlinstvo není jednoznačný. Přímý toxický vliv mají teprve ve velmi vysokých, běžně nedosahovaných koncentracích, možné chronické ovlivnění citlivějších druhů rostlin není dostatečně prozkoumáno. Nepřímý vliv spočívá v obohacení půdy, popř. vody dusíkatými sloučeninami, což představuje poměrně účinnou formu neúmyslného dusíkatého hnojení (tato skutečnost je dobře známa z okolí elektráren). Eutrofizací jsou ohroženy zejména těžší půdy, z rostlinstva pak hlavně oligotrofní a xerofilnější společenstva.

Vliv zimního solení je při kvalitním odvodnění silničního tělesa méně závažný. Výrazněji se projeví jen ve složení vegetace krajnic, kde se uplatní některé fakultativní halofyty. Rozstříkované slané břechy projíždějícími vozidly může poškodit pletiva citlivějších stromů. Tyto dřeviny by proto neměly být ve větší míře vysazovány v blízkosti vozovky.

(e) Ruderalizace rostlinného krytu

Tento vliv je komplexní povahy, neboť v sobě zahrnuje vlivy již diskutované, přitom je natolik specifický, že si zaslouží samostatného pojednání. S výstavbou silnice jsou spojeny značné přesuny zemních hmot a tím i otevření velkých ploch "holé" půdy pro osídlení vegetací. Zároveň dochází jak v průběhu výstavby, tak zejména při běžném silničním provozu k přenosům množství reprodukčních částic rostlin – diaspor, ať již přenášením projíždějícími vozidly či unášením vzduchem strhávaným dopravou. Dříve či později se tak na dosud souvisle neozeleněné plochy rozšíří řada synantropních druhů rostlin, mezi nimi i agresivní, často nedomácí rostliny, označované jako antropofyty. Tyto rostliny představují nemalé riziko pro vegetaci širokého okolí, neboť se do ní mohou postupně rozšířit a za příznivých podmínek ji i

zcela ovládnout. Známými příklady antropofytů jsou bolševník velkolepý, netýkavka žláznatá (Royleova) či křídlatka japonská, další druhy se vyskytují jen v určitých územích nebo jsou méně nebezpečné. Nejvíce ohrožené jsou biotopy niv a pobřežní vegetace toků, především Chomutovky a Velemyšlevského potoka, kde se již křídlatka japonská vyskytuje. Tomuto riziku lze čelit včasným ozeleněním staveniště a včasnou likvidací nežádoucích rostlin. Po ozelenění silniční trasy, včetně okolí mostu je již pravděpodobnost šíření neofytů do okolní vegetace významně snížena. Vzhledem k tomu, že se jedná o přeložku stávající silnice I. třídy a vzhledem k charakteru a rozsahu se nepředpokládají žádné zásadní vlivy na flóru.

D.I.7.2. Vlivy na faunu

Základní vlivy na faunu můžeme podle příčin rozdělit do následujících skupin:

1. Vlivy přímé: z trvalého záboru stavbou (a)
z dočasného záboru (b)
2. Vlivy nepřímé: v důsledku změny prostředí, vyvolané stavbou (c)
v důsledku provozu na komunikaci a údržby komunikace (d)
v důsledku ruderalizace přírodního prostředí (e)

(a) Vlivy z trvalého záboru půdy

Jedná se o nejzávažnější vlivy, protože při nich dochází k nevratné a trvalé likvidaci určitých biotopů.

O závažnosti zásahu rozhodují především dvě skutečnosti:

- rozsah zásahu a technické řešení včetně minimalizačních opatření
- přítomnost daného biotopu v zájmovém území, kde je velmi důležitou skutečností, zda postižená lokalita je jediným refugiem daných společenstev v oblasti, nebo zda je tento biotop v oblasti hojně zastoupený, tedy nahraditelný

Významnější biotopy se nacházejí ve vlastní nivě Chomutovky a na svazích v levobřežní části. Přímý zásah, resp. případná likvidace některého biotopu by byla poměrně závažným problémem. Z uvedeného je zřejmé, že je třeba při stavbě obchvatu zásahy do uvedených biotopů minimalizovat. Ohrožení nivy Chomutovky přímým zábohem je poněkud zmírněno technickým řešením - přemostěním. Část biotopů ve svazích nad údolím bude ovšem zlikvidována přímým zábohem (vyústění mostu pod stepí - biotop I). Ke zmírnění důsledků trvalého záboru části biotopů, resp. k omezení negativního vlivu komunikace na okolní, přímo nezasažené biotopy jsou navržena následující opatření. Trasa musí být řádně protihlukově odstíněna, odkanalizována, a na předmostí nemohou být realizovány žádné vedlejší stavby (parkoviště, benzinové čerpací stanice apod.). Přemostěním Chomutovky v navržené trase dojde k částečné redukci porostů a tím i k částečné redukci hnízdního biotopu ptáků. Při řešení přemostění údolí je třeba minimalizovat zásahy do břehových porostů, zejména zachovat mohutné vitální jilmy, rostoucí podél potoka. Důležitým faktorem je rovněž případné zastínění otevřených stepních biotopů tělesem mostu.

(b) Vlivy z dočasného záboru půdy

Tyto vlivy mají obdobné jako u bodu (a), s tím rozdílem, že u dočasného záboru se jedná o vratný děj a je možné počítat s postupnou revitalizací prostoru. Dočasným zábohem mohou být ohroženy stepní biotopy u vyústění mostu. Deponie materiálu lze umísťovat na polích na obou stranách posuzovaného úseku v místech napojení stávající silnice. Deponie zásadně neumísťovat na stepní nebo lesostepní plochy. Z prostoru pro deponie je nutno vyjmout rovněž plochu se starými vrbami za hnojištěm, které jsou biotopem silně ohroženého druhu - páchníka hnědého.

(c) Vlivy v důsledku změny prostředí vyvolané stavbou

Základním vlivem tohoto typu je dělicí účinek kapacitní komunikace. Silniční těleso rozděluje přirozené areály živočichů a znesnadňuje nebo znemožňuje migraci za potravou, na místa rozmnožování apod. Při nevhodném řešení může dojít k izolaci určitých částí populace a ke snižování její životaschopnosti. Důležitým faktorem je rovněž srážkový a světelný stín mostu. Pro ptáky většinou trasa netvoří zásadní překážku, jiná situace je u savců a především u obojživelníků. Savci se pravidelně pohybují krajinou při vyhledávání potravy. Zde je třeba zajistit dostatečnou průchodnost trasy a současně zabránit vstupu zvěře na komunikaci z důvodu bezpečnosti silničního provozu. Dělicí účinek nebude pravděpodobně v tomto případě výrazný, neboť trasa je vedena přes údolí dostatečně dlouhým a vysokým mostem. V místech vyústění mostu a v navazujících úsecích komunikace je třeba zhotovit oplocení zamezující přístup zvěře na silnici. Obojživelníci nebyli v trase zjištěni, nenachází se zde žádná vodní nádrž vhodná pro jejich rozmnožování. Problémy s křížením migračních tras obojživelníků zde nenastanou. Biotopy, nacházející se pod mostem, budou ovlivněny jeho srážkovým a světelným stínem. Dojde tak ke změnám prostředí zejména na biotopech, které mohou zapříčinit vymizení některých živočišných druhů, zejména bezobratlých, z prostoru pod mostem.

(d) Vlivy v důsledku provozu na komunikaci a údržby

V blízkosti komunikace jsou živočichové ovlivněni imisemi, hlukem a v noci osvětlením z aut. Většina druhů je na tyto vlivy značně adaptabilní. Rušení ptáků na hnízdištích může být určitým problémem, zejména v lesních porostech. Částečným ochranným opatřením může být dostatečné a vhodné ozelenění trasy, tzn. ochranné pásy keřů podél komunikace. Doporučena je realizace protihlukového odstínění, eliminující zároveň rušivý účinek osvětlení automobilů.

(e) Vliv ruderalizace přírodního prostředí

Tento vliv spočívá především v expanzi ruderálních rostlinných společenstev na odkrytých plochách silničního tělesa a v nebezpečí zavlečení invazních druhů. Je tedy diskutován zejména v kapitole vlivů na flóru. Lokalita je již po této stránce významně negativně ovlivněna. Ruderalizací zbytků původních stepních biotopů by byla ohrožena existence významné reliktní fauny těchto lokalit, zejména pavouků.

Zvláště chráněné druhy živočichů

V následujícím přehledu jsou uvedeny všechny zvláště chráněné druhy živočichů podle Vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., zjištěné v zájmovém území, s uvedením charakteristiky druhu, charakteristiky vlivu, příp. návrhu opatření. Druhy jsou řazeny podle stupně ohrožení.

• Silně ohrožené druhy**Páchník hnědý (*Osmoderma eremita*)**

Třída: hmyz (Insecta), řád: brouci (Coleoptera), čeleď: vrubounovití (Scarabaeidae)

Charakteristika druhu: Vývoj v trouchu starých listnatých stromů. V severozápadních Čechách lokálně hojný. Druh zařazený do přílohy Směrnice EU o stanovištích v rámci soustavy Natura 2000. Významnost druhu vysoká, $k = 4$.

Charakteristika vlivu: nalezeny zbytky imaga v duté vrbě za hnojištěm na biotopu I. Mimo trasu, ale hrozí zábor lokality obslužnými plochami. Významnost vlivu průměrná, $l = 3$

Návrh opatření: v případě ohrožení mikrobiotopu transfer larev na náhradní stanoviště. Celková přijatelnost zásahu průměrná, $m = 3$.

Zlatohlávek chlupatý (*Tropinota hirta*)

Třída: hmyz (Insecta), řád: brouci (Coleoptera), čeleď: vrubounovití (Scarabaeidae)

Charakteristika druhu: vývoj v zemi, larva na kořincích rostlin. V severozápadních Čechách vzácný, chybí v Českém středohoří. Významnost druhu vysoká, $k = 4$.

Charakteristika vlivu: imaga nalezena na květech na biotopu I.

Významnost vlivu průměrná, $l = 3$.

Návrh opatření: nevyžaduje se, nelze provést. Celková přijatelnost zásahu průměrná, $m = 3$.

Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*)

Třída: plazi (Reptilia), řád: šupinatí (Squamata), podřád: ještěři (Sauria), čeleď: ještěrkovití (Lacertidae).

Charakteristika druhu: v ČR patří k běžným druhům plazů, je rozšířena po celém území v nižších a středních polohách. Obývá sušší, teplejší místa, slunné stráně, pastviny, paseky a okraje lesů, silniční a železniční násypy, křovinaté meze, zahrady, zboženiště apod. Ještěrka obecná je eurytopním druhem, žijícím v různých biotopech, v nichž si vybírá místa s příhodnými úkryty, dostatkem potravy, vhodným osvětlením a vlhkostí. Důležité je, že se udrží i v člověkem přetvořené krajině a městských aglomeracích. V souvislosti s likvidací mezí a také jejich vypalováním a chemizací zemědělství v současné době stavy ještěrek poklesly. Významnost druhu průměrná až nízká, $k = 3-2$.

Charakteristika vlivu: v rámci průzkumu byl druh zjištěn na biotopech I a II resp. na biotopu A. Přímé ohrožení populace stavbou se nepředpokládá, negativním zásahem může být trvalý zábor plochy s výskytem druhu. Významnost vlivu průměrná $l = 3$.

Návrh opatření: omezit trvalý zábor půdy na stepních lokalitách. Celková přijatelnost zásahu průměrná, $m = 3$.

Krutihlav obecný (*Jynx torquilla*)

Třída: ptáci (Aves), řád: šplhavci (*Piciformes*), čeleď: datlovití (*Picidae*)

Charakteristika druhu: tažný pták, pravidelně hnízdící po celém území ČR, zejména v nižších polohách. Jeho početnost se u nás v posledních letech snižuje. Vyskytuje se zejména v otevřené krajině s lesíky, alejemi, skupinami stromů, na okrajích světlých lesů, v parcích, zahradách apod. Významnost druhu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: zjištěn byl na biotopu A, kde hnízdí v dutinách starých ovocných stromů. Přímé ohrožení se nepředpokládá, mohlo by k němu dojít razantním zásahem do hnízdního biotopu, tzn. likvidací všech starých ovocných stromů. Významnost vlivu nízká, $l = 4$.

Návrh opatření: omezit kácení starých ovocných stromů, celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 4$.

Včelojed lesní (*Pernis apivorus*)

Třída: ptáci (Aves), řád: dravci (Falconiformes), čeleď: krahujcovití (Accipitridae)

Charakteristika druhu: Přísně tažný druh, zimující v tropické Africe. V ČR obývá lesnaté krajiny, zvláště s členitými a drobnými lesy v teplých polohách, které zajišťují dostatek potravy (hnízda zemních vos). Významnost druhu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: pozorován jeden pták v hnízdním období kroužící nad lokalitou. V trase nehnízdí, hnízdiště se může nacházet v zalesněné části údolí Chomutovky v bližším okolí. Stavbou nebude tento druh přímo ovlivněn. Významnost vlivu nízká, $l = 5$.

Návrh opatření: nevyžaduje se. Celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 5$.

Žluva hajní (*Oriolus oriolus*)

Třída: ptáci (Aves), řád: pěvci (Passeriformes), čeleď: žluvovití (Oriolidae)

Charakteristika druhu: Přísně tažný druh, zimující v Africe jižně od Sahary. V ČR hnízdí pravidelně na celém území, místy v nižších polohách i dosti početně, do hor nevystupuje. Hnízdí především v listnatých lesích, sadech, zahradách a parcích, polních lesících, remízech, větrolamech a v porostech okolo řek a rybníků. Jehličnatým lesům se vyhýbá. Významnost druhu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: hnízdí v nivě Chomutovky v břehových porostech, zjištěna i na biotopu A. Stavbou může být druh dotčen likvidací hnízdišť, tj. případným vykácením břehových porostů. K významnému ovlivnění populace ale pravděpodobně nedojde, neboť se předpokládá

pouze vykácení pruhu v šířce pracovního koridoru pro stavbu mostu. Významnost vlivu průměrná až nízká, $l = 3-4$.

Návrh opatření: omezení zásahu do břehových porostů Chomutovky. Celková přijatelnost zásahu průměrná, $m = 3$.

- *Ohrožené druhy*

Čmelák (*Bombus* spp.)

Třída: hmyz (Insecta), řád: blanokřídlí (Hymenoptera), čeleď: včelovití (Apidae).

Charakteristika rodu: celkem u nás žije 26 druhů rodu *Bombus*, všechny jsou zvláště chráněné v kategorii druhů ohrožených. Biologie všech druhů je obdobná. Samičky po přezimování vyhledávají místa pro založení hnízda. Usazují se ve zbytcích suché vegetace, zimních hnízdech hlodavců, ve výstelce loňských hnízd ptáků v přirozených i umělých dutinách, ve štěrbinách skal a budov. Místo pro hnízdo musí být suché, teplé a chráněné před prouděním vzduchu. Zástupci rodu se vyskytují po celém území, některé druhy hojně, jiné jsou vzácnější. V severozápadních Čechách na tomto typu stanovišť velmi hojný taxon.

Celková významnost taxonu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: pozorováno několik blíže neurčených druhů po celé lokalitě mimo hnízda. Ovlivnění může být způsobeno přímým zábořem, populace však nemůže být stavbou ohrožena. Významnost vlivu průměrná až nízká, $l = 3-4$.

Návrh opatření: nejsou vyžadována, transfer hnízd možný dle metodiky ČSOP, ale neúčelný.

Celková přijatelnost zásahu průměrná až vysoká, $m = 3-4$.

Mravenec (*Formica* spp.) - blíže neurčený druh se zemními hnízdy

Třída: hmyz (Insecta), řád: blanokřídlí (Hymenoptera), čeleď: mravencovití (Formicidae).

Charakteristika taxonu: chránění mravenci zahrnují druhy rodu *Formica*, které si budují kupovitá nebo zemní hnízda. Vyskytují se v lesích, na jejich okrajích, některé druhy i na otevřených stanovištích. Celková významnost rodu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: několik zemních hnízd na horním okraji pole na biotopu II.

V severozápadních Čechách na tomto typu stanovišť jde o velmi hojný taxon. Celková významnost vlivu nízká, $l = 4$.

Návrh opatření: transfer možný, ale u druhů se zemními hnízdy neúčelný. Celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 4$.

Otakárek fenyklový (*Papilio machaon*)

Třída: hmyz (Insecta), řád: motýli (Lepidoptera), čeleď: otakárkovití (Papilionidae)

Charakteristika druhu: v severozápadních Čechách na tomto typu stanovišť v posledních dvaceti letech velmi hojný druh. Larva na mrkvovitých (*Daucaceae* sp. div.). Celková významnost druhu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: pozorovány kladoucí samice (jarní generace) na biotopech I a II. Druh může být ohrožen likvidací porostů živné rostliny. Celková významnost vlivu průměrná, $l = 3$.

Návrh opatření: vysbírání larev jarní a letní generace. Celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 4$.

Prskavec (*Brachinus* spp.: *B. expulso*, *B. crepitans*)

Třída: hmyz (Insecta), řád: brouci (Coleoptera), čeleď: střevlíkovití (Carabidae)

Charakteristika druhu: v severozápadních Čechách velmi hojně eurytopní druhy. *B. crepitans* preferuje sušší, *B. expulso* vlhčí lokality. Celková významnost druhu nízká, $k = 2-1$.

Charakteristika vlivu: oba druhy zjištěny na biotopech I a II, *B. crepitans* na biotopu II velmi hojný. Stavbou nebude populace ohrožena. Celková významnost vlivu nízká, $l = 4$.

Návrh opatření: nevyžaduje se. Transfer nelze uskutečnit kvůli speciální bionomii larev i dospělců. Celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 4$.

Svižník (*Cicindela* spp.: *C. campestris*)

Třída: hmyz (Insecta), řád: brouci (Coleoptera), čeleď: střevlíkovití (Carabidae)

Charakteristika druhu: v severozápadních Čechách na tomto typu stanovišť lokálně velmi hojný druh. Celková významnost druhu nízká, $k = 2-1$.

Charakteristika vlivu: pozorován na biotopu II - roh pole. Stavbou nebude populace tohoto druhu významně ovlivněna. Celková významnost vlivu nízká, $l = 4$.

Návrh opatření: nevyžaduje se. Transfer nelze uskutečnit kvůli speciální bionomii larev.

Celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 4$.

Lejsek šedý (*Muscicapa striata*)

Třída: ptáci (Aves), řád: pěvci (Passeriformes), čeleď: lejskovití (Muscicapidae)

Charakteristika druhu: pravidelně hnízdící druh na celém území, od nížin až do hor, početnější je především v nižších polohách. Výlučně tažný druh, zimující v tropické a jižní Africe. Hnízdí nejčastěji v listnatých porostech, zvláště na jejich okrajích, v alejích, zahradách, sadech apod. Patří k nepřítli hojným druhům, který ale často díky svému nenápadnému způsobu života a velmi tichému zpěvu často uniká pozornosti. Celková významnost druhu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: Zjištěn v břehových porostech Chomutovky, kde hnízdí ve starých stromech. Významné ovlivnění stavbou se nepředpokládá, ohrožen může být likvidací hnízdních stromů. Významnost vlivu nízká, $l = 4$.

Návrh opatření: Zachovat vzrostlé stromy s dutinami jako hnízdní biotop tohoto druhu.

Celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 4$.

Slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*)

Třída: ptáci (Aves), řád: pěvci (Passeriformes), čeleď: drozdovití (Turdidae)

Charakteristika druhu: tažný druh, pravidelně hnízdící zejména v nížinných, teplejších oblastech v hustém křoví nebo podrostu. V severozápadních Čechách hojný. Celková významnost druhu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: přímo v trase zjištěny 4 páry, resp. 4 zpívající samci, hnízdění je velmi pravděpodobné. Přímé ovlivnění může být způsobeno likvidací hnízdišť - hustých křovin na obou biotopech. Ohrožení populace stavbou se nepředpokládá, významnost vlivu průměrná, $l = 3$.

Návrh opatření: nejsou vyžadována, celková přijatelnost zásahu průměrná, $m = 3$.

Vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*)

Třída: ptáci (Aves), řád: pěvci (Passeriformes), čeleď: vlaštovkovití (Hirundinidae)

Charakteristika druhu: všeobecně známý, synantropní druh, hnízdící u nás obvykle v lidských sídlištích, zejména ve stájích a chlévech. Dává přednost nižším polohám. Její početnost se s modernizací vesnic a větší hygienou chovů ustájených zvířat snižuje. Významnost druhu průměrná, $k = 3$.

Charakteristika vlivu: pozorována byla pravidelně na celé lokalitě, kam zalétá za potravou z hnízdišť v okolních obcích. Významnost vlivu nízká, $l = 5$.

Návrh opatření: nevyžadují se, celková přijatelnost zásahu vysoká, $m = 5$.

Počet zvláště chráněných druhů resp. taxonů na jednotlivých biotopech

Bezobratlí

Biotop/kategorie	I	II	III
silně ohrožené druhy	2	-	-
ohrožené druhy	4	6	-

Obratlovci

Biotop/kategorie	A	B
silně ohrožené druhy	4	1
ohrožené druhy	2	3

Celkem bylo na sledované lokalitě zjištěno 15 zvláště chráněných druhů, resp. taxonů živočichů, z toho 6 v kategorii silně ohrožených a 9 v kategorii druhů ohrožených.

D.I.7.3. Vliv na ekosystémy

Zhodnocení vlivu silnice na ekosystémy lze chápat jako syntézu výše popsanych vlivů na jejich dílčí složky. Tyto vlivy nepůsobí odděleně, ale ve funkčním komplexu – důsledkem jejich spolupůsobení se výchozí ekosystém více či méně přetváří v ekosystém nový. Nutné je zdůraznit liniový charakter stavby, který omezuje oblast vlivů na různě široká pásma od osy komunikace.

V kap.C.II. je uveden přehled biotopů, které se v zájmovém koridoru vyskytují v následující tabulce je zhodnocen vliv stavby komunikace na vyskytující se biotopy. Vliv je hodnocen 5-čtetnou stupnicí, uvedenou v kap. D.I.

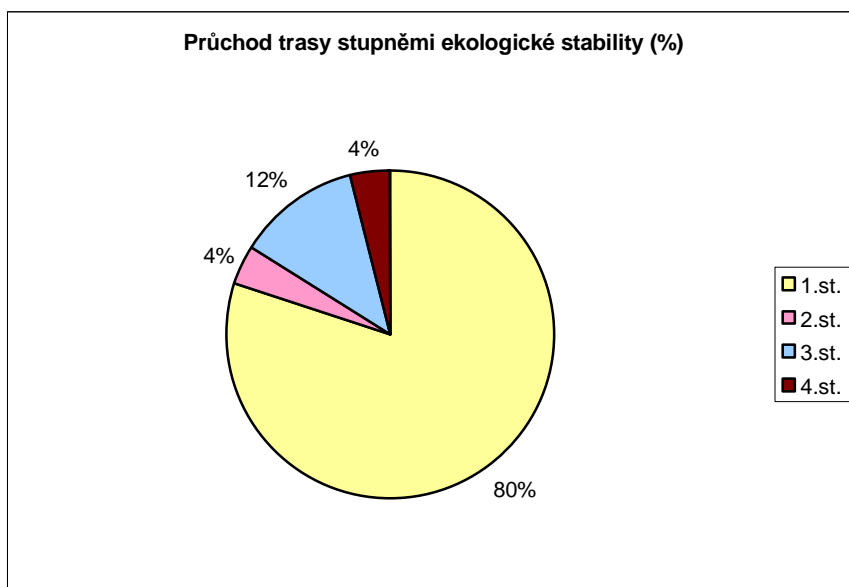
tabulka 47: Přehled vlivu trasy na vytipované biotopy

Biotop (formační skupina)	základní jednotky klasifikace	Přijat. řešení	opatření
V Vodní toky a nádrže	V4 Makrofytní vegetace vodních toků	5	velký mostní objekt
M Mokřady a pobřežní vegetace	M1 Rákosiny a vegetace vysokých ostřic	5	mimo vedení trasy
T Sekundární trávníky a vřesoviště	T1 Louky a pastviny	5	mimo vedení trasy
	T3 Suché trávníky	3	zábór, v okolí podobné biotopy
	T7 Slaniska	5	mimo vedení trasy
	K3 Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny	3	zábór, v okolí podobné biotopy
	L2 Lužní lesy	3	mostní objekt přes Chomutovku
	L3 Dubohabřiny	5	mimo vedení trasy
X Biotopy silně ovlivněné nebo vytvořené člověkem	X1 Urbanizovaná území	5	mimo vedení trasy
	X2 Polní kultury	4	trvalý zábór
	X3 Extenzivně obhospodařovaná pole	4	trvalý zábór
	X6 Antropog.plochy se sporadickou vegetací	5	trvalý zábór
	X7 Ruderální bylinná vegetace mimo sídla	5	trvalý zábór
	X8 Křoviny s ruder. nepůvodními druhy	5	trvalý zábór
	X9 Lesní kultury s nepůvod. dřevinami	5	mimo vedení trasy
	X12 Nálety pionýrských dřevin	5	trvalý zábór
	X13 Nelesní stromové výsadby mimo sídla	4	trvalý zábór
	X14 Vodní toky a nádrže bez ochrany významné vegetace	5	mimo vedení trasy

Vliv na ekologickou stabilitu

Zastoupení ploch s různými stupni ekologické stability, kterými navržená přeložka prochází (viz. graf). Stupně ekologické stability jsou vyznačeny v mapě „Příroda“.

Z grafu vyplývá, že trasa prochází plochami, které jsou zařazené do 1. stupně ekologické stability. 1. stupeň v tomto území představuje orná půda. Lokality 5. stupně



ekologické stability se v trase nevyskytují. Plochy 4. stupně zasahují do trasy okrajově a jedná se o společenstva suchých trávníků a mokřadní a vodní společenstva Chomutovky.

Celkově lze konstatovat, že rozsah a velikost záměru významně neovlivní ekologickou stabilitu oblasti.

Vliv na ochranu přírody

Vliv na zvláště chráněná území

V trase navrženého obchvatu I/27 se nevyskytují zvláště chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb.

Vliv na územní systém ekologické stability

Trasa komunikace I/27 kříží 3 prvky územního systému ekologické stability.

tabulka 48: Přehled prvků územního systému ekologické stability

označení.	kategorie	přijatelnost zásahu	opatření
LBK 2	lokální biokoridor	3	změna vedení biokoridoru, lokalizace pod mostní objekt, zajištění funkč. a spojitosti
LBC 3	lokální biocentrum	4	okrajový zásah, minimalizace záboru do biocentra
LBC 5	lokální biocentrum	4	Realizace mostního objektu zajistí funkčnost biocentra

Největší vliv bude mít trasa na LBK 2, který kříží na km 1,6. Z tohoto důvodu doporučujeme zvážit nové vedení biokoridoru, a to převedením biokoridoru pod mostní objekt. Tímto řešením by byla zajištěna funkčnost a spojitost lokálního biokoridoru na levém břehu Chomutovky.

Vliv na významné krajinné prvky

Trasa obchvatu I/27 se dotýká následujících významných krajinných prvků dle zákona č. 114/1992 Sb.:

- významný krajinný prvek registrovaný – Velemyšleves nad potokem
- významný krajinný prvek neregistrovaný – niva a vodní tok Chomutovky

VKP „Velemyšleves nad potokem“

míra ovlivnění: trasa zasahuje do tohoto prvku v délce cca 400 m (z toho cca 100 m orná půda, 150 m stepní společenstva – zábor, 150 m přemostěno). Jedná se o zásah do méně cennějších biotopů. Nejčinnější stepní rostlinná společenstva se vyskytují východně od trasy směrem k obci Truzenice a nebudou stavbou dotčeny.

opatření: realizace mostního objektu sníží negativní vliv komunikace na toto VKP, při výstavbě komunikace minimalizovat zásahy do okolních ploch. Jedná se převážně o úsek od km 1,60 – 1,75, kde se vyskytují cennější xerothermní rostlinná společenstva.

VKP „niva a vodní tok Chomutovky“

míra ovlivnění: trasa kříží vodní tok a jeho nivu na km 1,2 – 1,3.

opatření: realizace velkého mostního objektu přes údolí Chomutovky minimalizuje vliv na významný krajinný prvek. Funkčnost tohoto prvku bude zachována.

Přírodní parky

Do zájmové oblasti nezasahuje žádný vyhlášený Přírodní park.

D.I.8. VLIVY NA KRAJINU

Hodnocení míry zásahu stavby do krajinného rázu

Z technických parametrů stavby, které by mohly mít významný vliv na krajinný ráz, je realizace mostního objektu přes údolí Chomutovky. Základním požadavkem tedy je, aby v rámci dalších stupňů projektové přípravy bylo při návrhu mostního objektu (to v případě realizace kolejové dopravy, která není předmětem této dokumentace) zohledněno nejen technické hledisko, ale i jejich začlenění do krajiny. Mostní objekt je navržen ve čtyřech podvariantách:

- B-A – 4 pilíře
- B-B, B-C-1, B-C-2 – 8 pilířů

Podvariantní řešení mostních objektů je uvedeno na následujících vizualizacích, zpracovaných firmou SUDOP a.s. Praha.

Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že podvarianty se 4 i 8 pilíři jsou přijatelné. Z hlediska minimalizace vlivu na krajinný ráz a zachování přírodních hodnot v údolí Chomutovky se jeví jako vhodnější podvarianta se 4 pilíři.

Hodnocení podle analýzy kontrastů

Hodnocení vlivu stavby podle analýzy kontrastů je uvedeno v následující tabulce:

tabulka 49: Hodnocení vlivu stavby dle analýzy kontrastů

Kontrast	Vliv stavby	
kontrast v měřítku	mostní objekt respektuje měřítko údolí a délka mostního tělesa se předpokládá 620 m	
kontrast v asociacích	most v daném prostoru může vyvolat pozitivní nebo negativní kontrast v asociacích v závislosti na technickém způsobu realizace.	
kontrast v harmonii	ohnisko	most bude ležet v ohnisku daného ZKC
	barva	barevné řešení mostu i jeho detailů je třeba přizpůsobit přírodnímu charakteru prostředí.
	tvar	při realizaci se neuvažuje žádné atypické tvarové řešení mostu. Jedná se o jednoduchý tvar

Hodnocení podle obecných zásad pro daný typ stavby

Naplňování základních obecných zásad pro minimalizaci vlivu silničních staveb do krajinného rázu je hodnoceno v následující tabulce.

tabulka 50: Obecné zásady pro minimalizaci vlivu

zásada	dodržování u hodnocené stavby
omezování délky rovných úseků	netýká se hodnocené stavby
minimalizace zářezů a násypů	v rámci přípravy stavby byly minimalizovány původně navržené vysoké násypové svahy 10 a 12 m
minimalizace zásahů do horizontu	netýká se hodnocené stavby
přiměřenosti technických děl charakteru krajiny	Na základě současného návrhu vizualizace nového mostu lze konstatovat, že se jedná o citlivé zasazení objektu do krajiny
začlenění do krajiny vegetačními úpravami	tato otázka bude zvažována v rámci dalšího stupně projektu
estetické řešení detailů	tato otázka bude zvažována v rámci dalšího stupně projektu

Shrnutí: Realizace obchvatu obce Velemyšleves se odehrává v prostoru s krajinným rázem, který vyžaduje průměrnou ochranu. To vyplývá z celkového charakteru převážně zemědělsky využívané krajiny. V současné době se vzhledem ke konfiguraci terénu předpokládá pouze lokální ovlivnění krajinného rázu bez širšího významu. Vlastní stavba nebude mít významný negativní vliv na krajinný ráz zájmového území. Trvalý zábor půdy, který si vyžádá výstavba přeložky I/27, lze hodnotit jako lokální zásah do krajiny. Podobně lze hodnotit realizaci zářezu ve směru na město Most a výstavbu mostního objektu. V případě záboru převážně zemědělské půdy a vybudování zářezu lze hovořit o nezbytných podmínkách pro technickou realizaci záměru.

Mostní objekt přes údolí Chomutovky, varianta B – A (4 pilíře)



Mostní objekt přes údolí Chomutovky, varianta B – B, B – C (8 pilířů)



Zatímco u mostního objektu lze hovořit o estetickém vnímání vlivu na krajinný ráz, které souvisí s architektonickým pojetím mostu a subjektivním posouzením vlivu. Most může být vnímán jak pozitivně (antropocentricky), tak negativně (naturocentricky).

D.I.9. VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

V zájmové trase se nevyskytují obytné objekty, takže se nepředpokládají žádné demolice. Cca v km 2,52 a 2,58 bude trasa křížovat stávající vedení VN. V současné době není znám detailní stav hmotného majetku v zájmové trase (uložení a křížení inženýrských sítí, dálkových kabelů, apod.). Tento stav bude podrobně popsán v dalším stupni dokumentace.

Státem chráněné památky se nenacházejí v místě ani ve vzdálenosti kratší než 500 m od plánované výstavby mostního tělesa. Tzn. přeložka I/27 nebude díky charakteru záměru situovaného převážně mimo zastavěnou část obce negativně ovlivňovat stávající kulturní památky.

V trase záměru na severním okraji obce Velemyšleves se nachází archeologická naleziště tzv. pravěké sídliště. Vzhledem k této skutečnosti je třeba při výstavbě přeložky I/27 realizovat archeologický dozor.

D.II. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

D.II.1. CELKOVÝ PŘEHLED VLIVŮ

V této kapitole jsou rekapitulovány základní vlivy navrhovaného záměru stavby na životní prostředí. Bodové hodnocení vychází z 5-ti členné stupnice uvedené v tab. 38 v kap. D.I., kde je uvedena celková kvantifikace vlivů.

tabulka 51: Celkový přehled vlivů

Ukazatele		Přijatelnost řešení
Obyvatelstvo	vliv na zdraví	4
	sociální a ekonomické důsledky	5
Ovzduší	imise	4
	klima	4
Voda	vliv na zdroje pitných vod	4
	vliv na povrchové vody	4
	vliv na podzemní vody	4
Geologie	zábor půdy	3
	kontaminace půdy	4
	vliv na erozi půdy	5
	vliv na nerostné zdroje	4
Flóra, fauna, ekosystémy	vliv na lokality chráněných druhů	3
	vliv na zvláště chráněná území	5
	vliv na lesní ekosystémy	5
	vliv na ÚSES	3
Antropogenní systémy	vliv na budovy	5
	vliv na archeologická naleziště	4
	vliv na kulturní památky	5
Struktura a funkční využití území	vliv na dopravu	5
	vliv na rozvoj infrastruktury	5
	vliv na estetickou kvalitu území	3
	vliv na rekreační kvalitu území	5
	vliv na ekologickou únosnost území	5
	vliv na celkový stav ekologické zátěže	5

Na základě provedeného rozboru vlivů na jednotlivé složky prostředí vyplývá, že očekávané vlivy při realizaci obchvatu odpovídají běžným vlivům. Významnější ovlivnění se předpokládá na půdu, faunu a flóru. Tyto vlivy by však měly být zmírněny řadou navrhovaných opatření k minimalizaci. Naopak realizací přeložky se zlepší vliv na obyvatelstvo oproti stávajícímu stavu.

D.II.2. MOŽNOST PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

U realizace tohoto záměru se nepředpokládají žádné nepříznivé vlivy přesahující státní hranice. Přeložka I/27 bude mít pouze lokální vliv.

D.II.3 CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Celkový rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci je minimální. Což je dáno charakterem stávajícího využití území. Realizací přeložky I/27 dojde k přenosu působení a vlivu z centra obce, kde vlivy působily rovnoměrně prakticky na celou obec, na východní okraj obce a tím k celkovému snížení vlivu na populaci obce.

Stávající průtah obcí způsobuje značnou zátěž pro obec z hlediska jak nákladní, tak osobní dopravy, která má velmi negativní vliv jak na bezpečnost místních obyvatel, tak na jejich zdraví (díky emisím a hluku z projíždějících vozidel). Dále má negativní vliv na statiku budov ležících při stávající I/27. S touto nadměrnou dopravou je spjata i nehodovost přímo v obci.

D.III. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH

D.III.1 RIZIKA HAVÁRIÍ

Rizika havárií spojená se zamýšlenou stavbou mohou být následující:

V době výstavby:

Riziko úniku pohonných hmot ze stavebních strojů do rozestavěného nezpevněného tělesa komunikace v rámci výstavby komunikace a mostu. Toto riziko bude eliminováno souborem preventivních opatření, které budou součástí dalšího stupně projektové dokumentace. V době výstavby bude v prostoru stavby zakázána jakákoliv manipulace s rizikovými látkami (ropné látky apod.).

V době provozu:

Riziko havárie nákladních automobilů převážejících pohonné hmoty nebo chemikálie. Toto riziko je eliminováno existujícími mezinárodními pravidly pro označení a vybavení vozidel pro přepravu nebezpečných látek a systémem následného zásahu v případě vzniku podobných událostí v rámci integrovaného zásahového systému (Policie ČR – Hasiči ČR). Riziko přetěžování nosní konstrukce nadměrnými náklady. Toto riziko bude minimalizováno dopravním značením s upozorněním na maximální povolenou zátěž, se kterou může nákladní automobil vjet na mostní konstrukci. Riziko narušení mostní konstrukce vlivem ztížených přírodních podmínek nebo vlivem dlouhotrvajících účinků eroze apod. Toto riziko bude eliminováno pravidelnými technickými kontrolami stavu mostní konstrukce. Riziko sesuvného území na levém břehu Chomutovky. Eliminace tohoto rizika je popsána v kap. C.II.4.2.1.

D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.IV.1. OBDOBÍ PŘÍPRAVY

Územní plánování a technické řešení

- Upřesnit a stanovit úseky stávajících komunikací, které budou v souvislosti s výstavbou přeložky I/27 zrušeny. Pro tyto úseky zpracovat projekt rekultivace.
- Upřesnit v dalším stupni projektové dokumentace na základě výškového zaměření v terénu a navrhovaných konečných sklonů, zda bude u přeložky realizován pruh pro pomalá vozidla či nikoliv, což je podstatné pro celkovou výši investičních nákladů.

Povrchové vody

- Upřesnit způsob odvádění dešťových vod ze zářezu, z komunikace a z mostního objektu a způsob jejich čištění před odtokem do Chomutovky po konzultaci s příslušným orgánem životního prostředí.
- Doporučujeme zpevnit dna přilehlých příkopů a před vyústěním do recipientu zařadit sedimentační nádrž na zachycení pevných splavenin a ropných látek. Doporučujeme preferovat biodegradační nádrže s přirozeným odbouráváním ropných látek.

Půda

- Minimalizovat trvalé i dočasné zábory půdy.
- Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a plán na jejich využití. Zajistit oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy.

Geologie

- V dalším stupni projektové dokumentace v rámci územního řízení je třeba vyjasnit se správcem ložiska konkrétní podobu zásahu a nutná technická opatření k minimalizaci ovlivnění surovinového zdroje.

Příroda a ÚSES

- Navrhujeme převést lokální biokoridor LBC 2, který trasa kříží pod mostní objekt z důvodu zachování spojitosti a funkčnosti biokoridoru
- Konzultovat křížení mostního objektu s regionálním biokoridorem Chomutovky s příslušným orgánem ochrany přírody.

Zeleň

- v dalším stupni projektové dokumentace stanovit počty kácených dřevin na ploše trvalého záboru posuzované přeložky.
- v dalším stupni projektové dokumentace zpracovat projekt vegetačních úprav svahů zářezů a násypů přeložky I/27 se zohledněním pohledových, rozptylových a hlukových aspektů. Tyto vegetační úpravy vhodně navázat na prvky ÚSES. Pro úpravy použít dřeviny, které se v zájmové oblasti přirozeně vyskytují. Projekt projednat s příslušným správním orgánem a na základě toho zpracovat technickou studii území s počty a druhovým zastoupením plánovaného ozelenění stavby (projekt zeleně), který bude řešen a předložen k odsouhlasení v rámci stavebního řízení.

Prováděcí projekt

V rámci prováděcího projektu zpracovat plán organizace výstavby s(e):

- určením časového harmonogramu prací,
- stanovením přepravních tras materiálu, zemin a ornice, minimalizací zatěžování silniční sítě v okolí staveniště, zejména v obytné zástavbě, vyloučit poježdění nákladních automobilů ve volné krajině, využívat co nejkratšího napojení na stávající silniční síť. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty,
- lokalizací ploch pro zařízení staveniště a to v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, dále by měly být umístěny v plochách s nízkou ekologickou stabilitou a nezasahovat do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, likvidace odpadních vod atd.),
- vymezením ploch pro deponii zemin a ornice a to v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby tak, do míst s nízkou ekologickou stabilitou, bez zásahu do prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů), do významných botanických a zoologických lokalit a do lesních porostů,
- stanovením množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu silnice. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby,
- stanovením produkce a způsobu nakládání s jednotlivými druhy odpadů vznikajícími při výstavbě a způsobu třídění odpadů v rámci výstavby,
- zpracováním návrhu 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.
- zpracováním návrhu preventivních a kontrolních opatření proti úniku ropných látek na staveništi - pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů, nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolu staveniště,
- zpracováním Havarijního plánu, který bude obsahovat opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi s návrhem pořízení příslušného materiálového vybavení, kterým je možné rychle odstranit potenciální úniky nebezpečných látek v rámci staveniště.
- stanovením povinnosti řádného vytyčení všech inženýrských sítí a spojovacích kabelů v prostoru stavby před zahájením prací a jejich protokolárním předání dodavateli prací.

Výběrové řízení

Vhodným výběrem a stanovením podmínek při výběrovém řízení a při uzavírání smluvního vztahu lze eliminovat řadu skutečností, které by mohly negativně ovlivnit životní prostředí a obyvatelstvo (systém řízení prací, stav stavební techniky, podmínky pro zařízení staveniště apod.). Negativní vlivy předpokládané při provádění stavebních prací, tj. vlivy dočasného charakteru lze eliminovat či minimalizovat opatřeními, která budou upřesněna v dalších stupních projektových dokumentací či organizačními opatřeními, která bude povinen zajistit dodavatel prací. Při výběrovém řízení na dodavatele navrhovaných prací by proto mělo být jedním z kritérií výběru, zajištění a garance dodavatele k plnění ochrany složek životního prostředí při provádění prací (např. hlukové parametry stavebních strojů, výkonnost stavebních strojů s přímou návazností na celkovou dobu výstavby, parkování pouze na zpevněné ploše apod.). Tyto požadavky a případné garance budou zakotveny do následné realizační smlouvy.

Ekosystémy

Při výběru zařízení staveniště a manipulačních prostor vycházet z výsledků biologického průzkumu a eliminovat zásahy do cenných částí ekosystému.

Krajinný ráz

V dalších stupních projektové dokumentace věnovat zvýšenou pozornost detailnímu technickému řešení mostního objektu z hlediska estetického a možných dopadů na krajinný ráz.

D.IV.2. OBDOBÍ VÝSTAVBY

Realizace stavby

- Při výstavbě komunikace postupovat v souladu s plánem organizace výstavby. Zvláště ohleduplně je třeba postupovat na levém břehu Chomutovky, kde se nacházejí cenné biotopy.
- Kácení dřevin provést v době vegetačního klidu (listopad – březen) pouze na ploše trvalého záboru. Dřeviny, které nebudou káceny a rostou poblíž hranice trvalého záboru ochránit po čas výstavby bedněním.
- Provádět pravidelné kontroly staveniště za účelem zjištění úniku ropných látek ze stavebních mechanismů. V případě zjištění úniku látek škodlivých vodám do prostředí postupovat podle Havarijního plánu, asanaci havárie zajistit u odborné firmy a neprodleně informovat vodohospodářský orgán.

Hluk

- Realizovat preventivní opatření na minimalizaci hluku při výstavbě (např. protihluková ochrana stacionárních zařízení, dodržování pracovní doby od 6 do 21 hod, omezení těžké nákladní dopravy na pracovní dny, minimalizace výstavby o víkendech, omezení hlučných stavebních prací v brzkých ranních a pozdních odpoledních hodinách apod.) s cílem zajistit dodržení limitních hodnot hluku dle NV 502/2000 Sb. Účinným protihlukovým opatřením bude realizace protihlukové stěny na mostním tělese směrem k obci a vhodné ozelenění trasy. Protihluková stěna je navržena v délce 690 m a to bez ohledu na variantní délku mostního objektu 470 – 620 m, tzn. bude přesahovat délku vlastního mostního objektu.

Ochrana vod

- Neskladovat v areálu staveniště látky škodlivé vodám včetně zásob PHM pro stavební mechanismy. Nutné doplňování pohonných hmot do málo pohyblivých stavebních zdrojů realizovat za přísných preventivních opatření (ochranné vany, sorbenty apod.).
- Minimalizovat přítomnost stavební techniky na staveništi, zabezpečit stání techniky v rámci zařízení staveniště lokálním zpevněným podložím (panely) a instalací záchytných nádob se sorbenty pod stojícími stavebními mechanismy.
- Používat chemická WC.
- Zajistit přítomnost havarijní soupravy a doplňování potřebného sorbentu na zařízení staveniště.

Ochrana ovzduší

- Minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti na staveništi.
- Realizovat opatření na snížení prašnosti při výstavbě (kropení, pravidelné čištění vozovek apod.). Pro případ suché stavební plochy (při dlouhodobém suchém počasí apod.) zamezit zvýšené prašnosti skrácením prašných ploch.

Odpady

- Evidovat množství a způsob nakládání s odpady v souladu s příslušnými právními předpisy.
- Vytvořit ze strany dodavatele stavby v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství. O vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití vést odpovídající evidenci.
- Přednostně znovu využívat, popř. recyklovat a energeticky využívat vzniklé odpady před jejich ukládáním na skládku.
- Odvážet v co nejkratším termínu vzniklé nebezpečné odpady (použitý sorbent apod.) ze staveniště.
- Předložit evidenci a způsob nakládání s odpady v rámci kolaudačního řízení.

Flóra a fauna

- Vzhledem k minimálnímu zásahu stavby do neperspektivních populací zvláště chráněných druhů rostlin hvězdnice zlatovlásek a kozinec dánský není třeba přijímat k jejich ochraně v místě stavby obchvatu nějaké specifická opatření. Vzhledem k charakteru jejich stanovišť není doporučen ani jejich transfer na náhradní lokality.
- K minimalizaci negativních přímých i nepřímých vlivů stavby na okolní biotopy omezit stavební zásahy na lokalitě na nezbytně nutnou plochu a nezajíždět vozidly mimo zábory půdy staveniště. To se především týká úseku km 1,3 – 1,6.
- Jako kompenzační opatření v rámci stavby je doporučeno odkřovit, posekat a vyhrabat vybranou část stráně nad levým břehem Chomutovky, kde se v současné době oba zvláště chráněné druhy nacházejí. K zásahu jsou předběžně doporučené stráně východně od obce Minice, s dosti bohatými populacemi kozince dánského i hvězdnice zlatovlásku.

Mimolesní zeleň

- V případě kácení dřevin zajistit náhradní výsadbu v odpovídajícím rozsahu.
- Chránit stromy, které nebudou pokáceny a budou se nacházet v blízkosti pohybu stavební techniky podle ČSN DIN 18 920, tzn. realizovat opatření na zachování zbytkové zeleně (ochrana kmene i ochrana kořenové části) během stavby., včetně ochrany dřevin při přeložkách inženýrských sítí.
- Kácení dřevin realizovat v nezbytně nutném minimálním rozsahu pouze v období vegetačního klidu (říjen-březen).

D.IV.3. OBDOBÍ PROVOZU

Hluk

Po uvedení přeložky do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v úsecích, kde hluková studie stanovila hodnoty hluku blízké hygienickým limitům. V případě překročení hygienických limitů navrhnout a realizovat dodatečná protihluková opatření. Rozsah monitorování hluku upřesnit na základě výsledků těchto měření.

V případě nesplnění hlukových limitů ve vnějším prostoru je nezbytné zajistit ochranu vnitřních prostor, změnu užívání stavby, případně vykoupení stavby.

Povrchové vody

V případě instalace sedimentační nádrže zajistit její pravidelný servis (čištění a popř. výměnu funkčních částí), aby byla zajištěna její plná funkčnost.

Flóra a fauna

- Realizovat údržbu vytipovaných lokalit v Biologickém průzkumu lokalit výskytu halofytní vegetace jako kompenzaci za zasažené lokality dle pokynů orgánu ochrany přírody. Stráž s výskytem obou zvláště chráněných druhů rostlin leží již řadu let ladem a pozvolna zarůstá náletem křovin, což oba druhy do budoucnosti bezprostředně ohrožuje.

Zeleň

- Na rekultivaci odstraněných úseků stávající komunikace, na svahy násypů a zářezů, použít ornici ze skrývky. Zatravnění a výsadbu zeleně provést v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů. Na svahy s větším sklonem použít geotextilii s travním semenem. O vysázené dřeviny je nezbytné alespoň dva roky pečovat (zálivka, dosadba).
- V rámci kompenzačních opatření realizovat náhradní výsadbu dřevin za vykácené dřeviny rostoucí mimo les. Rozsah náhradní výsadby a lokality stanoví orgán ochrany přírody.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

Při hodnocení bylo použito standardních metod a dostupných vstupních informací. Použitá metodika je zmíněna v rámci příslušných odborných kapitol, u obsáhlejších zpráv v přílohách. Jednotlivé vlivy na životní prostředí byly hodnoceny v porovnání s normovanými limity, které jsou obsaženy v právních předpisech pro složky životního prostředí. V oborech, nichž normované limity neexistují (např. posouzení vlivu na krajinný ráz), je předpokládán dopad verbálně zhodnocen a srovnán s dopady v případě vedení trasy jinými prostory.

Nejistoty a úplnost dat je diskutováno v následující kapitole D.VI. Některé předpoklady, uvedené v této dokumentaci, nelze nyní zcela předpovědět a musí být řešeny během dalších etap prací (zpracování podrobné technické dokumentace, zaměření trasy v terénu, detailní inženýrsko geologický průzkum atd.).

V následujícím přehledu jsou uvedeny podkladové materiály, které byly použity při zpracování této dokumentace. Podrobný přehled literatury je uveden u jednotlivých příloh:

- ATEM: Zjištění aktuální dynamické skladby vozového parku a jeho emisních parametrů. Praha, říjen 2001.
- Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva ČSFR, Geografický ústav ČSAV Brno, FVŽP Praha 1992
- ČVUT Praha, fakulta stavební, katedra zdravotního inženýrství: Znečištění srážkových vod z pozemních komunikací, 12/1999
- Havránek, J. et al: Hluk a zdraví. Avicenum, Praha 1990.
- Horníček K.: Emise z automobilové dopravy. In: Sborník semináře Metody stanovení emisí a imisní zátěže z mobilních zdrojů znečišťování ovzduší. Pardubice 1995.
- Hydrometeorologické poměry ČSSR, díl III. Hydrometeorologický ústav, Praha 1970
- I/27 Velemyšleves obchvat, průvodní technická zpráva, SUDOP Praha a.s., 8/2003
- Internetová databáze ČHMÚ: www.chmi.cz
- Investiční záměr, I/27 Velemyšleves, obchvat a přemostění Chomutovky, SUDOP Praha a.s., 2002
- Janderková, J., Šefrna, L., Macků, J., Tomášek, M., Novák, P., Němeček, J., Sáňka, M.: Projekt VaV 640/3/99, „Systém komplexního hodnocení půd“. AOPK ČR, 2001.
- Klimatologická data z databáze ČHMÚ Praha, 2002
- Kolektiv: Bonitace ČS zemědělských půd a směry jejich využití. 1. díl. FMZV ČSR, Praha-Bratislava, 1984, 130 s.
- Liberko M.: Hluk pozemní dopravy a ochrana proti němu. In: Dopravní hluk, sborník přednášek k semináři České akustické společnosti, Praha 1996.
- Liberko M.: Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy. VÚVA Praha, červen 1991.
- Mapa ložisek nerostných surovin, 1 : 50 000, ÚÚG 1990
- Mejstřík V. Místní územní systém ekologické stability pro k.ú. obcí Blažim, Velemyšleves, Truzenice, Minice, Zálezly, Raná a Hrádek, Ústav krajinné ekologie ČSAV, České Budějovice, 1992.
- Metodický pokyn (návrh) odboru ochrany přírody MŽP ČR k uplatňování § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. - Ochrana přírody, 51, 1996, č. 9, 266 - 267.

- Metodický pokyn odboru lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1. 10 1996 čj. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění zákona ČNR č. 10/1993 Sb.
- Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP výpočtu znečištění ovzduší z bodových a mobilních zdrojů „SYMOS 97“. Věstník MŽP 3/1998, Praha.
- Nařízení vlády č. 350/2002 kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší.
- Nařízení vlády č. 502/2000 ze dne 27. listopadu 2000 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Němec J. et al: Hluk a jeho snižování v technické praxi. SNTL Praha 1970
- Němeček, J. a kol.: Taxonomický klasifikační systém půd České republiky. ČZU Praha, 2001, 78 s.
- Neuhäslová, Z. (1998): Mapa potencionální přirozené vegetace české republiky, Academia Praha
- Novák, P. a kol.: Syntetická půdní mapa ČR 1 : 200 000. Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy Praha, Kartografie, a. s. Praha, 1992.
- Nové kolejové spojení měst Mostu a Žatce, MěÚ Most, 6/2003
- Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy. Zpravodaj MŽP ČR č.3/1996, Praha 1996.
- Ondráček Č.: Biologické hodnocení průzkum, Silnice I/27 – obchvat Velemyšleves, 9/2003
- Oznámení podle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb., „Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky“, EVERNIA s.r.o. Liberec, 3/2003
- Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky, Rozptylová studie, EkoMod Liberec, 10/2003
- Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky, Hluková studie, EkoMod Liberec, 10/2003
- Přeložky silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky, oznámení podle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb.
- Půdně interpretační mapa ČR, 1 : 50 000, ČGÚ 1995
- Půdní mapa ČR, 1 : 50 000, ČGÚ 1995
- Silnice I/27 - obchvat Velemyšleves, Zhodnocení vlivu trasy na ZPF do dokumentace EIA, Sáška M., Brno, 11/2003
- Soubor geologických a účelových map v měř. 1 : 50 000. Český geologický ústav Praha, 1996.
- Šuta M.: Účinky výfukových plynů z automobilů na lidské zdraví. C&S TC. Praha 1996.
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- Územní plán obce Velemyšleves, Ing. arch. Daniela Binderová, Kadlec K.K. Nusle spol. s.r.o. Projektová, inženýrská, obchodní a poradenská činnost , Praha, 11/1997
- Vlček Vl. [ed.] a kolektiv (1984): Zeměpisný lexikon ČSR. Vodní toky a nádrže. - Academia Praha
- Vyhláška MDS ČR č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích pro rychlostní komunikace
- Vyhláška MŽP ČR č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů
- Vyhláška MŽP ČR č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení Zákona ČNR č. 114/92 Sb.

- Vyhledávací studie, silnice I/27 Velemyšleves, přeložka silnice s přemostěním Chomutovky, SUDOP Praha a.s., 1993
- Zadání, Velemyšleves, přeložka silnice I/27, SUDOP Praha a.s., 1994
- Zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí
- Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech
- Zákon č. 231/1999 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu
- Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví
- Zákon č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší
- Zásah do vzrostlé zeleně, Velemyšleves, přeložka silnice I/27, SUDOP Praha a.s., 1994
- Závěrečná zpráva s přílohami, Velemyšleves, přeložka silnice I/27, podrobný inženýrskogeologický průzkum, SUDOP Praha a.s., 1994
- Znečištění ovzduší a chemické složení srážek na území ČR. Souhrnný roční tabelární přehled 2002. Internetová stránka ČHMÚ Praha.

D.VI. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

Dokumentace byla zpracována standardními metodickými postupy, které jsou popsány v jednotlivých částech nebo odborných přílohách. Vzhledem k současnému stupni zpracování dokumentace jsou údaje o území, získané vlastními průzkumy a rešerší, dostatečné. Upřesňování podkladů bude probíhat v dalších stupních projektové dokumentace běžným postupem.

Jako hlavní nedostatek ve znalostech se jeví současná nedostatečná koordinovanost záměru silniční přeložky se záměrem vybudovat ve shodném koridoru kolejovou dopravu a z toho vyplývající nedostatek jasných podkladů pro realizaci konečné podoby záměru.

V rámci zpracování oznámení nebyly zjištěny takové nedostatky ve znalostech, které by bránily formulování konečného závěru.

ČÁST E

Porovnání variant řešení záměru

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

V případě záměru není uvažováno variantní řešení s výjimkou nulové varianty, tzn. že by se záměr nerealizoval. Porovnání je v následující tabulce.

V následující tabulce je uvedena celková kvantifikace vlivů podle odhadované stupnice (viz. kapitola Metodika)

tabulka 52: Zhodnocení celkové přijatelnosti navržených variant

Ukazatele		Přijatelnost řešení	
		Navrhovaný záměr	Nulová varianta
Obyvatelstvo	vliv na zdraví	4	2
	sociální a ekonomické důsledky	5	5
Ovzduší	imise	4	2
	klima	4	3
Voda	vliv na zdroje pitných vod	4	4
	vliv na povrchové vody	4	4
	vliv na podzemní vody	4	4
Geologie	zábor půdy	3	5
	kontaminace půdy	4	4
	vliv na erozi půdy	5	5
	vliv na nerostné zdroje	4	4
Flóra, fauna, ekosystémy	vliv na lokality chráněných druhů	3	5
	vliv na zvláště chráněná území	5	5
	vliv na lesní ekosystémy	5	5
	vliv na ÚSES	3	5
Antropogenní systémy	vliv na budovy	5	3
	vliv na archeologická naleziště	4	4
	vliv na kulturní památky	5	4
Struktura a funkční využití území	vliv na dopravu	5	3
	vliv na rozvoj infrastruktury	5	5
	vliv na estetickou kvalitu území	3	3
	vliv na rekreační kvalitu území	5	5
	vliv na ekologickou únosnost území	5	3
	vliv na celkový stav ekologické zátěže	5	3

Na základě zjištěných skutečností (viz. tab. 52) lze navrhovanou stavbu porovnat s nulovou variantou z hlediska pozitivních a negativních vlivů:

Navrhovaný záměr

vlivy pozitivní

- zvýšení bezpečnosti provozu,
- snížení pohonných hmot
- snížení emisí a imisí
- snížení zátěže vodoteče
- celkové zklidnění dopravy v centru obce převedením tranzitní dopravy mimo obec,
- snížení hlukové zátěže na obyvatele obce
- zkvalitnění dopravního spojení mezi městy Žatec a Most,

vlivy negativní

- negativní vlivy na flóru, faunu a ekosystémy především ve fázi výstavby komunikace
- zábor půdy
- krátkodobé změny emisí z dopravy materiálů a zařízení, krátkodobé zvýšení hlukové zátěže, vliv na infrastrukturu

Nulová varianta*vlivy pozitivní*

- bez zásahu do cennějších biologických lokalit v údolí Chomutovky
- bez záboru půdy

vlivy negativní

- nerealizací záměru, tzn. ponecháním stávajícího stavu (nulová varianta) se budou dále prohlubovat negativní vlivy stávající komunikace I/27: výškové a šířkové uspořádání a zakřivení současné komunikace neodpovídají vzrůstající intenzitě tranzitní dopravy, což povede k dalším nehodám jak přímo v obci, tak zejména v nejrizikovějším úseku nad obcí Velemyšleves směrem na Havraň a Most,
- aktivní sesuvné území na levém břehu Chomutovky poškozuje technický stav komunikace a tak zvyšuje celkové náklady na provoz této komunikace.

Na základě výše uvedeného srovnání nulové varianty s uvažovaným záměrem vyplývá, že navrhovaný záměr má více kladných aspektů ve vztahu dopadů na obyvatelstvo obce Velemyšleves, kde v tomto případě klady jednoznačně převažují.

Všechna navrhovaná opatření přispějí k minimalizaci vlivů na obytnou zónu, k odstranění rizik a ke zkvalitnění dopravy a mají podporu celého regionu včetně obce Velemyšleves. Nerealizace záměru by jen prohloubila stávající nevyhovující stav komunikace a jejího negativního vlivu na dopravní systém a dotčené obyvatelstvo obce Velemyšleves.

ČÁST F

Závěr

F. ZÁVĚR

Bylo provedeno posouzení vlivu stavby „I/27 Velemyšleves – obchvat“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. Na základě provedených průzkumů bylo konstatováno, že navržený obchvat je v souladu s územním plánem, splňuje požadavky na ochranu životního prostředí. Za podmínky akceptování předložených ochranných a kompenzačních opatření doporučujeme navrhovanou stavbu k realizaci.

ČÁST G

Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

IDENTIFIKACE STAVBY

- Název: I/27 Velemyšleves obchvat
- Zadavatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Chomutov, Kochova 3975, 430 01 Chomutov
- Projektant: SUDOP Praha a.s.
- Zpracovatel oznámení: EVERNIA s.r.o., tř. 1. máje 97, 460 01 Liberec 1
Osoba oprávněná: RNDr. Petr Anděl, CSc.
- Datum zpracování: 2004

CHARAKTERISTIKA ZÁMĚRU

(1) Předkládaná zpráva je dokumentací podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí k záměru „I/27 Velemyšleves obchvat“. Záměr spadá do posouzení podle tohoto zákona podle přílohy č.1 citovaného zákona, kategorie II, bod 9.1.

(2) Záměrem je východní obchvat obce Velemyšleves v Ústeckém kraji na stávající silnici I/27, která představuje hlavní spojnicí měst Žatec a Most. Podstatou záměru je odstranění dopravně rizikového místa průjezdu stávající komunikace centrem obce při vysokém sklonu, při klesání a stoupání v údolí Chomutovky.

(3) Záměr podle kategorie II, přílohy č.1 zákona č. 100/01 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a podle bodu 9.1 „Novostavby a rekonstrukce silnic o šíři větší než 10 m“ podléhal zjišťovacímu řízení podle §7 zákona ze strany krajského úřadu Ústeckého kraje. Z tohoto důvodu bylo v březnu 2003 firmou EVERNIA, s.r.o Liberec zpracováno oznámení podle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb., které bylo podrobena zjišťovacímu řízení. Ze závěru zjišťovacího řízení ze dne 7.5.2003 (Č.j. 2166/37808/ŽPZ/03-závěr) vyplynul požadavek na provedení hodnocení a vypracování dokumentace podle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb.

(4) Technické podklady zpracoval SUDOP Praha a.s. v rámci přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí. Oznámení dále vychází z již dříve zpracovaného oznámení podle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb. „Přeložka silnice I/27 u obce Velemyšleves a přemostění Chomutovky“, Evernia s.r.o. Liberec, 2003. V rámci dokumentace byly dopracovány: biologický průzkum, rozptylová a hluková studie.

(5) Varianty řešení: Záměr je předkládán v jedné variantě, která byla vybrána z původních 5 variant a je zahrnuta v Územním plánu obce Velemyšleves. Tato varianta je porovnávána se stávajícím stavem (nulovou variantou).

ZÁKLADNÍ VLIVY STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(6) Ve vztahu k životnímu prostředí je při realizaci záměru třeba řešit především následující problémové okruhy: (a) vliv na obyvatelstvo, (b) vliv na vodu, (c) vliv na půdu, (d) vliv na flóru, faunu a ekosystémy, (e) vliv na krajinný ráz.

Vliv na obyvatelstvo

(7) Hluk. Pro posouzení ovlivnění obyvatelstva hlukem byla zpracována samostatná Hluková studie, která je přílohou této Dokumentace. V současné době jsou v centru obce u obytných domů překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku v denní i v noční době. Po realizaci obchvatu se centrum zklidní a ani ve východní části obce, v jejíž blízkosti bude trasa obchvatu vedena, nedojde ke zvýšení hluku nad přípustné hodnoty. Navržená protihluková stěna (2 m

vysoká, 690 m dlouhá) na mostě přes údolí ve směru k obci sníží očekávané hladiny hluku o 4,5 – 7,5 dB, v důsledku toho budou hodnoty hluku v obci hluboko pod limitními hodnotami.

(8) Imise. Pro zhodnocení znečištění ovzduší imisemi byla zpracována Rozptylová studie, která je přílohou Dokumentace. Na základě této studie lze konstatovat, že očekávané imisní koncentrace posuzovaných látek budou hluboko pod odpovídajícími imisními limity a to jak v nejbližším okolí komunikace, tak i v obytné zástavbě obce. Z hlediska samotného vlivu liniové dopravy nedojde ke změně, protože tato doprava zde již je a přispívá k lokální imisní situaci. Realizací záměru dojde k přemístění tohoto vlivu dále od centra obce.

Vliv na vodu

(9) Zájmové území se nachází mimo území využívaných vodních zdrojů, mimo ochranná pásma těchto zdrojů. Dopad realizace záměru na kvalitu podzemních vod a hydrogeologické poměry širší oblasti bude zhruba na stávající úrovni jako u stávající I/27. Realizace záměru znamená celkové navýšení množství odváděných dešťových vod proti současnému stavu. Způsob odvodnění bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace. Předpokládá se kombinace odvodnění přes sedimentační nádrž s koalescenčním filtrem a přímého zaústění silničních příkopů do Chomutovky.

Vliv na půdu

(10) Realizací záměru dojde k záboru půdy, což je z hlediska vlivů kvalifikováno jako jeden z nejzávažnějších negativních vlivů záměru. Odhadovaný orientační zábor půdy je cca 24 000 m². Z provozu po silnici I/27 se nepředpokládá významný nárůst kontaminantů v okolí komunikace.

Vliv na flóru, faunu a ekosystémy

(11) Trasa zasahuje v úseku v km 1,2 – 1,6 do cenné biologické lokality, kterou je niva Chomutovky a její levobřežní svah s výskytem stepní vegetace. V této části byly biologickým průzkumem potvrzeny zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů. Vzhledem k charakteru populací v místě zásahu nejsou navržena žádná opatření v podobě transferů. Početnější populace těchto druhů se nacházejí v širším okolí obce Velemyšleves a nebudou stavbou dotčeny. Minimalizace vlivu na flóru a faunu je dána lokalizací mostního objektu o délce cca 620 m, který zajistí dostatečnou průchodnost živočichů v údolí Chomutovky.

(12) Trasa okrajově zasahuje do tří prvků územního systému ekologické stability lokálního charakteru. Vzhledem k lokalizaci husté sítě prvků územního systému ekologické stability v údolí Chomutovky se nelze při vedení trasy těmito prvky vyhnout. Lokální biocentrum vložené do regionálního biokoridoru Chomutovky překonává trasa dlouhým mostním objektem. Lokální biokoridor, který trasa kříží na km 1,6 doporučujeme lokalizovat do prostrou podmostí mostního objektu, tak aby byla zachována jeho funkčnost.

(13) Trasa obchvatu zasahuje v délce cca 400 m do významného krajinného prvku „Velemyšleves nad potokem“. Vzhledem k velikosti zásahu a velikosti vymezení tohoto prvku nelze předpokládat významné ovlivnění. Cenné biotopy s výskytem zvláště chráněných druhů (jitrocel přímořský), které byly důvodem vyhlášení tohoto VKP se vyskytují mimo trasu.

Vliv na krajinný ráz

(14) Z hlediska vlivu na krajinný ráz se předpokládá lokální zásah. Vliv na krajinný ráz se týká zejména výstavby mostního objektu přes údolí Chomutovky, které má vzhledem k okolním biotopům přírodní charakter. Mostní objekt nebude mít negativní pohledový dopad vzhledem k charakteru umístění mostu z širšího okolí, ale bude mít výrazný pohledový dopad ve směru od obce Velemyšleves, kde se stane pohledovou dominantou. V dalších stupních projektové

dokumentace je třeba věnovat zvýšenou pozornost řešení technických detailů i z estetického hlediska.

ZÁVĚR

(15) Bylo provedeno posouzení vlivu stavby „I/27 Velemyšleves – obchvat“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. Na základě provedených průzkumů bylo konstatováno, že navržený obchvat je v souladu s územním plánem, splňuje požadavky na ochranu životního prostředí. Za podmínky akceptování předložených ochranných a kompenzačních opatření doporučujeme navrhovanou stavbu k realizaci.

ČÁST H

Příloha

**Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska
územně plánovací dokumentace**

Identifikační údaje

Zpracovatel oznámení: RNDr. Petr Anděl, CSc.

Firma: EVERNIA s.r.o.

Adresa: Tř. 1. máje 97, 460 01 Liberec

Osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 7248/1155/OPV/93

IČO: 25010751

DIČ: 192-25010751

tel.: 485 228 272

fax: 485 228 206

e-mail: andel@evernia.cz

Datum zpracování dokumentace: leden 2004

Podpis zpracovatele oznámení: