

Oznámení záměru

podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů

SILNICE I/27 V ÚSEKU ŽIŽELICE – MÚK R6 KOLEŠOV



Listopad 2007

EIA SERVIS s.r.o.
České Budějovice

OBSAH

	Strana
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	5
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	5
B.I. Základní údaje	5
B.II. Údaje o vstupech	12
B.II.1. Půda	12
B.II.2. Voda	13
B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	13
B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	15
B.III. Údaje o výstupech	15
B.III.1. Ovzduší	15
B.III.2. Odpadní vody	16
B.III.3. Odpady	18
B.III.4. Hluk a vibrace	18
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	19
C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	19
C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny	19
C.II.1. Ovzduší a klima	19
C.II.2. Voda	20
C.II.3. Půda	21
C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje	22
C.II.5. Fauna, flóra, ekosystémy	24
C.II.6. Krajina, ÚSES, chráněná území	26
C.II.7. Obyvatelstvo	28
C.II.8. Hmotný majetek, kulturní památky	28
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	29
D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	29
D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo	30
D.I.2. Vliv na ovzduší a klima	31
D.I.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody	31
D.I.4. Vlivy na půdu	32
D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	33
D.I.6. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy	33
D.I.7. Vlivy krajinu, ÚSES a chráněná území	33
D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	34
D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	34
D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice	35

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	35
D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	36
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	37
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	37
G. SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	38
H. PŘÍLOHA	40

ÚVOD

Předmětem předkládaného oznámení je záměr výstavby silnice I/27 v úseku Žiželice–MÚK R6 Kolečov. V celé trase je silnice I/27 navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70 podle ČSN 736101.

Posuzovaný záměr spadá do kategorie II dle Přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (bod 9.1 *Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)*), tedy mezi záměry vyžadující zjišťovací řízení.

Silnice I/27 je důležitou silnicí I. třídy, jedná se o významnou komunikaci spojující severozápadní území chomutovské, mostecké, teplické, ústecké a lounské oblasti se západním a jihozápadním územím České republiky. Zároveň se jedná o důležitou komunikaci protínající a propojující radiální komunikace D5, D8 a budoucí R6 a R7. Předmětný úsek Žatec-křižovatka se silnicí I/6 (R6) pak má klíčovou funkci pro propojení měst a větších obcí Žatec, Podbořany, Blšany, Kryry.

Cílem předkládaného oznámení a navazujícího zjišťovacího řízení je identifikace všech potenciálních vlivů na životní prostředí, které může realizace a provoz posuzovaného záměru vyvolat. Na základě informací získaných ve zjišťovacím řízení bude zpracována dokumentace podle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Naše představa o hodnocení jednotlivých vlivů je obsažena v příslušných kapitolách oznámení. Prosíme proto všechny účastníky zjišťovacího řízení, aby ve svém vyjádření formulovali požadavky, jak by měla být dokumentace zpracována.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

- A.1. Obchodní firma:** Ředitelství silnic a dálnic ČR
- A.2. IČ:** 65993390
- A.3. Sídlo firmy:** Na Pankráci 56
145 05 Praha 4
- A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele:** Ing. Michal Vojtíšek
náměstek pro výstavbu ŘSD ČR

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.I. Základní údaje

B.I.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č.1:

Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov

záměr kategorie II – záměr vyžadující zjišťovací řízení (9.1 – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I))

- B.I.2. Kapacita záměru** Silnice I.třídy v kategorii S 11,5/70.
Délka posuzovaného úseku je 25,3 km.

B.I.3. Umístění záměru	Kraj: Ústecký	
	Město / obec	katastrální území
	Žatec	Žatec
		Radíčeves
		Milčeves
	Podbořany	Sýrovice
		Pšov u Podbořan
	Blšany	Blšany
		Liběšovice
	Očihov	Očihov
	Očihovec	
Kryry	Strojetice u Podbořan	
	Běsno	
	Kryry	
	Kraj: Středočeský	
	Kolečov	Kolečov

B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Posuzovaná stavba silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov je liniovou stavbou dopravní infrastruktury. V době zpracování oznámení nebyl identifikován žádný záměr, se kterým by mohlo dojít ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Jak již bylo zmíněno výše, silnice I/27 je důležitou silnicí I. třídy a jedná se o významnou komunikaci spojující severozápadní území chomutovské, mostecké, teplické, ústecké a lounské oblasti se západním a jihozápadním územím České republiky. Zároveň se jedná o důležitou komunikaci protínající a propojující radiální komunikace D5, D8 a budoucí R6 a R7. Předmětný úsek Žatec-křižovatka se silnicí I/6 (R6) pak má klíčovou funkci pro propojení měst a větších obcí Žatec, Podbořany, Blšany, Kryry.

Ve studovaném úseku mezi budoucími rychlostními silnicemi R7 a R6 je doprava ovlivněna zejména blízkostí oblasti s důlní činností, elektrárnami a těžkým průmyslem na severu a severozápadě (Litvínov, Most, Chomutov) a oblastí se zemědělskou výrobou (chmel atd.) na jihu mezi Žatcem a Jesenicí. Okolní silniční síť je proto poměrně hustá, na stávající silnici I/27 je napojena řada křižujících komunikací (silnice II/226, několik silnic III. tříd místní komunikace). Po současné silnici I/27 projíždí rovněž i zemědělská doprava, na silnici je tak připojena řada

polních cest, velké množství příjezdů na okolní pozemky je řešeno přímými sjezdy ze silnice I třídy, a to jak mimo obce, tak i v intravilánu. V nedalekém výhledu bude důležitým ovlivňujícím prvkem průmyslová zóna „Triangle“ u křížení R7 se sil. I/27, která se začíná rozvíjet. Bude zde mnoho pracovních příležitostí a velká poptávka po dopravním spojení.

Oba hlavní tahy budoucích rychlostních komunikací R7 a R6 jsou ve stádiu přípravy, stejně tak i mimoúrovňová křižovatka R7 se sil. I/27 Vysočany. Je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí a pokračuje se dalšími projektovými pracemi. Dokumentace pro územní rozhodnutí byla zpracována i na část silnice I/27 mezi MÚK Vysočany a městem Žatec pod názvem „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“. Tato přeložka je navržena v kategorii S 11,5. Obchází obec Žiželice, prochází obcí Velichov a končí už na území města Žatec, kde navazuje na již realizovaný průtah městem. Na konci úseku „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“ je začátek úseku, posuzovaným v předkládaném oznámení EIA. Konec posuzovaného úseku silnice I/27 je dán mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí I/6 u Kolečova, která je již také vyprojektována ve stupni DÚR. Zpracovatelem této dokumentace byl PRAGOPROJEKT, a.s. Praha v roce 2004 (akce R6 Nové Strašecí-křižovatka I/27).

Celkové řešení první části mezi Žiželicemi a Pšovem vychází do velké míry z vedení současné silnice I/27, která je vedena poměrně přímo, rovinným terénem. Nový návrh však počítá s obchvaty všech obcí, kterými tato silnice prochází. V celé délce posuzovaného úseku je vyhodnocena jediná základního návrhu, v případě obchvatů Sýrovic a Strojetic jsou navrženy a vyhodnoceny další dvě varianty obchvatů obcí. Zpracovatel technické studie dohodl s objednatelem studie, že nemá význam v převážné části studie přeložky sil. I/27 uvažovat o variantních řešeních, protože nová trasa využívá z velké části koridor stávající silnice I/27. V oblasti Radíčovsi je trasa v souladu s územním plánem a s východním obchvatem přes chmelnice se neuvažuje. Variantní řešení vedení hlavní trasy je proto navrženo pouze v oblasti Sýrovic. Kromě toho je navrženo i variantní řešení napojení silnice II/226 u Pšova.

Druhá část od Pšova na křižovátku se silnicí I/6 jde také kromě úseku okolo Blšan a Strojetic přibližně v souběhu se stávající silnicí I/27. Návrh nového vedení sil. I/27 město Blšany obchází západně. Obchvat Strojetic je řešen ve dvou variantách: v základním návrhu je veden po východní straně obce, ve variantě 2 po západní. Bližší popis uvažovaných variant je uveden v následující kapitole.

B.1.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Kategorie silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov byla zadavatelem stanovena jako S 11,5/70. V následujícím textu uvádíme stručný popis dílčích úseků.

Studie výhledové trasy silnice I/27 navazuje v severní části Žatce na předchozí úsek I/27 Žiželice, obchvat a přemostění. Pro tuto stavbu byla zhotovena dokumentace pro územní rozhodnutí (VPÚ DECO PRAHA 11.2006).

Technická studie vycházela ze skutečnosti, že celý průtah městem Žatec je již realizován podle územního plánu. S výjimkou jedné byly upraveny do konečné podoby i křižovatky. Dvě křižovatky byly přebudovány na okružní, podle ÚP zbývá ještě křižovatka se sil. II/250 mezi tratí ČD a Ohří. Proto se v úseku průtahu Žatecem soustředila studie pouze na tuto křižovatku. Nejsou navrhovány žádné směrové nebo výškové úpravy průtahu.

Současná silnice I/27 na jih od Žatce vede poměrně rovinatým terénem bez větších přírodních překážek. Větší sklon terénu i současné silnice je až za Sýrovicemi v oblasti Pšova. Silnice vede mezi obcemi poměrně přímo a samotnými obcemi prochází. Všechny tři průtahy jsou nevyhovující. Nejhorší situace je ve Pšově, kde je průtah s velmi malými směrovými oblouky, ve sklonu a s nevýhodným napojením silnice II/226.

Nedaleko za Sýrovicemi je trasa I/27 vedena malým směrovým obloukem do pravého úhlu. Jedná se o místo častých dopravních nehod. Nevyhovujících je ale větší počet směrových i výškových oblouků. I přes zdánlivou přímou současnou silnice je předjíždění kvůli malým výškovým zakružovacím obloukům v některých úsecích nemožné. Současná silnice má nevhodné i šířkové uspořádání.

V případě obce Blšany je trasa stávající komunikace I/27 vedena nevhodně skrze zástavbu Blšan a za městem je trasa velmi nevhodně řešena (malé poloměry směrových oblouků).

V návrhu technické studie je použito takových směrových a výškových prvků, aby byl v co možná největší délce zajištěn rozhled na předjíždění. Návrh je proveden na návrhovou rychlost 70 km/hod. a základní parametry odpovídají dle ČSN směrodatné rychlosti 90 km/hod.

Návrh výhledového řešení mezi obcemi je svázán s trasou současné silnice. Nová trasa je navržena převážně v těsném souběhu se stávající silnicí tak, aby bylo možné provádět výstavbu nové silnice za provozu. Vnější část šířky staré silnice bude možné využít jako souběžnou polní cestu, která umožní napojení okolních pozemků a bude zároveň možné ji využívat jako cyklistickou stezku. Zbývající části staré silnice budou odstraněny. V úseku od km 13,400 do km cca 15,300 bude těleso stávající sil. I/27 částečně zrekultivováno a částečně použito pro zbudování souběžných komunikací sloužících k obsluze přilehlých většinou zemědělských pozemků. Od cca km 15,4 až do km 21,0 bude stávající silnice I/27 zcela zachována, jen bude potlačen její význam na obslužnou komunikaci propojující obce Strojetice, Očihovec, Očihov, Hradčany a Blšany. V místech křížení nově navrhované komunikace I/27 s původní je navrženo mimoúrovňové křížení bez napojení.

Směrové uspořádání základní trasy a variant Sýrovice-východ a Strojeticice-východ

Návrh řešení výhledové trasy mezi Žatcem a připojením sil. II/226 u obce Pšov začíná na výhledové okružní křižovatce Žatec-jih. Trasa vychází do značné míry ze současného stavu silnice I/27 a počítá s obchvaty všech tří obcí, které se zde nacházejí. Jedná se o Radíčeves, Sýrovice a Pšov.

Obchvat obce Radíčeves je veden v souladu s územně plánovací dokumentací severozápadně od obce s přemostěním současné silnice III/22523 i celého údolí potoka, ve kterém je silnice vedena. Společný obchvat Sýrovic i Pšova je veden východně až jihovýchodně od těchto obcí (pro potřeby předkládaného oznámení EIA nazýváme dále tuto variantu obchvatu Sýrovice-východ). Navržené vedení zajišťuje plynulý průběh výškového řešení, které nevyžaduje zřízení přídatného pruhu pro pomalá vozidla.

V tomto úseku jsou navrženy dvě varianty řešení přeložky silnice II/226 ve směru na Podbořany. Pro potřeby předkládaného oznámení rozlišujeme variantu „II/226-sever“ a variantu „II/226-jih“. Obě varianty jsou navrženy v kategorii S 9,5 a obě varianty je možné použít jak pro variantu Sýrovice-východ, tak pro variantu Sýrovice-západ.

Varianta II/226-sever je na základní trasu napojena v km 11,9 dle staničení základní trasy, respektive v km 12,649 dle staničení varianty Sýrovice-západ. Délka přeložky činí 0,983 km.

Varianta II/226-jih je na základní trasu napojena v km 12,73 dle staničení základní trasy, respektive v km 12,967 dle staničení varianty Sýrovice-západ. Délka přeložky činí 1,198 km.

Trasa severně od Blšan respektuje a vyhýbá se CHLÚ bentonitu. V tomto prostoru je provedeno mimoúrovňové křížení se silnicí III/22110. Poté prochází poměrně členitým terénem s několika terénními depresiemi do prostoru sedla severozápadně od Blšan a následné široké údolí přechází dlouhým mostem.

Úsek okolo Blšan je řešen jako obchvat po západní straně města. Po napojení sil. II/221 od Podbořan jde po úbočí svahu nad nádrží v Blšanech do prostoru s chmelnicemi v údolní nivě říčky Blšanky. Po jejím překonání mostem se dostává do souběhu se stávající silnicí I/27. Zde dochází k mimoúrovňovému vykřížení se stávající silnicí II/224 v prostoru mezi Očihovem a Hradčany. Odsud trasa začíná stoupat v těsném souběhu s I/27 směrem ke Strojeticím.

Strojeticice v základním návrhu obchází silnice I/27 po východním okraji. Zpracovatel technické studie vyhodnotil tuto variantu obchvatu jako vhodnější, neboť v tomto prostoru jsou umístěny zemědělská zařízení a budovy a nelze zde předpokládat k výstavbě objektů s obytnou funkcí.

Trasa se poté opět přiblíží ke stávající silnici I/27 a jde s ní v souběhu po její levé straně převážně po zemědělské půdě až na konec úseku do cca km 25,300.

Směrové uspořádání varianty Sýrovice-západ

Navržená přeložka prochází blíže u obou obcí, západně od Sýrovic protíná dřívější zemědělský areál. Šikmo křížuje v km 12,085 současnou silnici I/27, obec Pšov míjí východně a napojuje se na základní trasu v blízkosti křižovatky se sil. II/226. Variantní řešení je navrženo v úseku 10,203 973 a končí v km 12,925 192 základní trasy (délka 2,721 219 km). Celková délka variantního řešení je 10,203 973 – 13,163 506 = 2,959 533 km, je tedy o cca 0,238 km delší než základní trasa.

Směrové uspořádání varianty Strojetic-západ

Trasa této varianty se v km 20,400 odklání západně od trasy základního návrhu, jde před zemědělské pozemky, překonává mostem údolí s bezejmennou vodotečí a ve vzdálenosti cca 50 m od nejzápadněji položenými domky kříží stávající sil. III/2242 směrem na Kryry. Poté se stáčí k jihovýchodu a přes pole Za hřbitovem se opět přibližuje k základní trase na kterou se napojuje v km 23,651045. Délka této varianty je tedy cca 3,251,045 m, což je úsek cca o 251 m delší, než v případě základní varianty.

Výškové uspořádání základní trasy a variant Sýrovice-východ a Strojetic-východ

Výškové řešení části, která prochází Žatcem a končí okružní křižovatkou (km 0,000 – 3,818), zůstává v návrhu beze změn oproti současnému stavu. Podélný profil proto není v tomto úseku doložen.

V úseku mezi Žatcem a Pšovem (km 3.818 – 13,400) je terén pro výškové vedení velmi příhodný. Navržená niveleta do značné míry sleduje současný terén i výškovou úroveň současné silnice. Návrhové prvky jsou však použity tak, aby bylo v co největší délce trasy dosaženo rozhledu pro předjíždění.

Největší navržený podélný sklon je 3,54% v oblasti Sýrovic a Pšova, tento sklon však nevyžaduje doplnění přídatného pruhu ve stoupání. Výškové vedení je blízké terénu, výšky násypů a hloubky zářezů nepřesahují 5 m. Problémy s výškovým vedením nejsou ani u napojovaných a křižujících komunikací.

V úseku mezi Pšovem a koncem úpravy v km 25,300 je terén více zvlňný. Niveleta respektuje požadavky na plynulost a estetičnost trasy a jsou zde tedy větší zářezy a násypy než v předchozím úseku. Největší stoupání je od Pšova směrem k Blšanům a na obchvatu Blšan, a sice 4,5 % a v úseku od Očihova ke Strojeticím 3,92 %.

Výškové uspořádání varianty Sýrovice-západ

Výškové vedení je méně výhodné než u hlavní trasy. Mezi Sýrovicemi a Pšovem prochází trasa strmějším stoupáním, sklon nivelety je navržen 5,2%. Stoupání v tomto případě vyžaduje přídatný pruh. Křížení se stávající silnicí je navrženo mimoúrovňové bez vzájemného propojení. Úrovňová křižovatka v šikmém křížení a velkém podélném sklonu by byla zcela nevhodná. Na křížení v km 12,085 je navržen mostní objekt o třech polích délky 22+32+22 m, celková délka 76 m.

Založení mostu se předpokládá hlubinné. Při realizaci je nutné zachovat dopravu na současné I/27.

Výškové řešení variantní trasy se může dostat do konfliktu s vedením VVN, které prochází v blízkosti křížení obou silnic. V případě realizace variantního řešení by bylo nutné ověření průběhu vodičů přímým měřením a posouzení možnosti vzájemného křížení.

Výškové uspořádání varianty Strojetic-západ

Výškové vedení je přibližně rovnocenné se základní variantou, sklony jsou takřka totožné. Oproti základnímu návrhu je zde však nutno navrhnout most délky cca 210 m, což zvýší náklady na stavbu (nebudou se však stavět dva kratší nadjezdy). Také napojení na stávající komunikaci III/2242 je problematičtější než u východního obchvatu vzhledem k méně příznivé konfiguraci terénu (větší sklony).

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání hlavní trasy odpovídá návrhové kategorii S 11,5/70. V převážné délce trasy je navržena pouze základní šířka. Ve stoupání u Sýrovic, Pšova, Blšan a Strojetic byla posuzována otázka přídatného pruhu pro pomalá vozidla. Byla posouzena kapacita komunikace a výpočtem bylo prokázáno, že není třeba v těchto úsecích budovat přídatný stoupací pruh. U některých křižovatek se počítá s odbočovacími pruhy pro odbočení vpravo nebo vlevo, podle dopravního zatížení. Připojovací pruhy nejsou navrženy.

Šířkové uspořádání variantních úseků bude provedeno podle stejných zásad, jako základní návrh.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení:

Termín zahájení realizace záměru nebyl stanoven.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků:

Kraj: Ústecký
Obce: Žatec
Podbořany
Blšany
Očihov
Kryry

Kraj: Středočeský
Obce: Kolečov

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst.4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat

Následovat bude územní rozhodnutí a stavební povolení. Příslušným stavebním úřadem je Městský úřad Žatec, stavební a vyvlastňovací úřad, Městský úřad Podbořany, stavební úřad a Obecní úřad Jesenice, stavební odbor. Vyjádření stavebních úřadů, v jejichž kompetenci jsou uvedena rozhodnutí, jsou v příloze č. 2.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Půda

Stanovení záboru zemědělské či lesní půdy není součástí technické studie, samostatný záborový elaborát nebyl dosud zpracován. Až po křižovatku Žatec-jih v km 3,818 využívá posuzovaný úsek těleso stávající silnice I/27. V následující tabulce proto uvádíme pouze orientační plochu pozemků potřebných pro výstavbu komunikací bez rozlišení kultur od km 3,818 až do konce úseku, včetně přeložky silnice II/226:

úsek silnice I/27	délka úseku (m)	Plocha záboru (ha)
nevariantní úsek km 3,818 – 10,204	6 386	7,34
varianta Sýrovce-východ	2 722	3,13
varianta Sýrovce-západ	2 960	3,40
nevariantní úsek km 12,926 –20,400	7 474	8,60
varianta Strojetic-východ	3 000	3,45
varianta Strojetic-západ	3 251	3,74
nevariantní úsek 23,400 – 25,299	1 899	2,18

přeložka silnice II/226	délka úseku (m)	Plocha záboru (ha)
varianta II/226-sever	983	0,93
varianta II/226-jih	1198	1,14

V dokumentaci EIA bude zábor půdy upřesněn, bude provedeno rozdělení záboru na zemědělskou půdu (ZPF) a lesní půdu (PUPFL) a bude provedena klasifikace záboru zemědělské půdy (ZPF) dle BPEJ a tříd ochrany ZPF a klasifikace lesní půdy dle souborů lesních typů (SLT).

Chráněná území

Posuzovaná silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka) ani žádnou chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Ochranná pásma

Posuzovaný úsek silnice I/27 nevstupuje dle vodohospodářské mapy do žádného ochranného pásma vodních zdrojů.

Posuzovaná silnice nezasahuje do žádného ochranného pásma zvláště chráněného území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Trasa silnice částečně prochází přes lesní pozemky, čímž současně vstupuje do ochranného pásma lesa, které je zákonem stanoveno na 50 metrů od jeho okraje.

Stavba silnice kříží ochranná pásma prvků technické infrastruktury. Jejich výčet bude proveden v dokumentaci EIA.

B.II.2. Voda

Při výstavbě silnice bude potřeba omezené množství pitné vody. Pitná voda bude na stavenišťe dovážena, zásobování si zajistí dodavatel stavby. Technologická voda bude potřeba při výrobě betonových směsí a při ošetřování tuhnutí betonu. Množství vody a její zdroje nebyly v současné fázi projektové přípravy určeny.

Pro provoz na komunikaci nejsou žádné nároky na pitnou vodu. 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 posuzované silnice 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. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Množství potřebných materiálů nebylo v současné fázi přípravy záměru stanoveno. Pro potřebu procesu EIA je možné stanovit orientační potřebu materiálu z plochy vozovky a z obvyklé konstrukční výšky vozovky 0,6 m.

Potřeba materiálu pro výstavbu vozovky v úseku od křižovatky Žatec-jih na konec úseku bude cca 148 219 m³ (délka 21 481 m x šířka 11,5 m x konstrukční výška 0,6 m). Tento údaj je třeba chápat jako čistě orientační, dílčí rozdíly mezi posuzovanými variantami jsou v kontextu celkového množství stavebního materiálu takřka zanedbatelné.

Použité materiály budou štěrk, makadam, kamenivo a povrchová vrstva z asfaltového betonu nebo ze živičné směsi.

Stanovená potřeba materiálu bude navýšena o materiál nezbytný pro doprovodné dopravní stavby, především nová napojení navazujících komunikací a křižovatky. Například pro výstavbu přeložky silnice II/226 bude zapotřebí dalších cca 6 828 m³ (délka delší z variant je 1198 m x šířka 9,5 m x konstrukční výška 0,6 m). Dále budou potřeba další materiály z betonu (mostní konstrukce, roury) a z oceli (zábradlí, dopravní značení).

Potřebné množství materiálu pro výstavbu silnice I/27 bude představovat významné zvýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu ve srovnání se současným stavem. Tato zvýšená potřeba však bude bez problémů pokryta produkcí stávajících kamenolomů a obaloven živičných směrů v oblasti.

Za stavební materiál považujeme i zeminu na výstavbu násypů silnice. Ve zpracované technické studii je orientačně stanovena následující bilance zemních prací:

	výkop (m3)	násyp (m3)
základní trasa včetně variant Sýrovice-východ a Strojetice-východ	697 695	1 372 890
základní trasa včetně variant Sýrovice-západ a Strojetice-západ	693 465	1 164 270
přeložka silnice II/226 (bez rozdělení variant)	6 000	14 700

Rozdíl mezi variantami není nikterak významný, z provedené bilance je však při realizaci kterékoliv varianty zřejmý značný nedostatek vhodného materiálu do násypů. Nedostatekový materiál bude nutné dovážet z lokalit vytypovaných v dalších stupních přípravy záměru. Rovněž bude vhodné na základě pedologického průzkumu upravit niveletu tak, aby se zmenšil rozdíl výkopů a násypů.

Všechny uvedené kubatury však je nutné považovat za přibližné. V době zpracování oznámení nebylo k dispozici zaměření, pedologický průzkum ani geotechnický průzkum, rovněž není dořešeno využití vytěženého materiálu do aktivní zóny a není rozhodnuto o rozsahu polních cest a o výměře rekultivací a úpravy terénu.

Při výstavbě komunikace bude potřeba určité množství pohonných hmot a mazadel. Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou na stavenišťe přiváženy v cisternách, oleje v barelech. Nákladní automobily budou zřejmě zásobovány pohonnými hmotami mimo stavenišťe u čerpacích stanic. Celkové množství nelze v současné fázi přípravy záměru stanovit.

Zařízení stavenišťe bude zřejmě připojeno na rozvod elektrické energie (sociální zařízení, stavební buňky). Obvyklý příkon spotřebičů v takovém zařízení je cca 30 kW. Lokalizace zařízení stavenišťe a napojení na elektrickou síť bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru.

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních materiálů, ornice a výkopového materiálu. Stavební materiál bude dopravován odjinud na staveniště, ornice a výkopový materiál budou převáženy na plochách staveniště. Ornice bude dopravována do zemníků a z nich na místo definitivního určení (rozprostření na svahy násypů a zářezů přeložky, případně jinam). Výkopový materiál bude přepravován z úseků, kde silnice prochází v zářezu, do úseků, kde silnice prochází v násypu.

Je důležité, aby doprava materiálů probíhala po stávajících komunikacích a po ploše trvalého záboru pro výstavbu budoucí silnice I/27. Co nejvíce je třeba minimalizovat využívání polních cest, pojezdy nákladních automobilů ve volné krajině je třeba vyloučit. Dopravu materiálů na staveniště bude nutné vyřešit v plánu organizace výstavby jednotlivých etap výstavby silnice.

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Údaje o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na silnici I/27 vychází z celostátního sčítání dopravy v roce 2005. Zjištěné hodnoty dopravních intenzit v příslušných úsecích jsou uvedeny v následující tabulce.

úsek Silnice I/27	popis	Počty vozidel za 24 hodin				
		T	O	M	S	TNV
4-0691	km 0,0 – km cca 0,7 (křižovatka se silnicí II/250)	1798	4901	22	6721	1269
4-0682	km 0,7 – km 2,5 (křižovatka se silnicí II/225)	2779	8089	32	10900	1766
4-0683	km 2,5 – km 3,0 (křižovatka se silnicí III/22524)	1723	5984	34	7741	1158
4-0680 a 4-0670	km 3,0 – Pšov	1617	5367	17	7001	1094
4-0660	Pšov – Blšany (křižovatka se silnicí II/221, směr Podbořany)	1746	2834	30	4610	1311
4-0656	Blšany - křižovatka se silnicí II/221, směr Soběchleby)	1746	2834	30	4610	1311
4-0650	Blšany – Očihov	1746	2834	30	4610	1311
4-0648 a 1-2889	Očihov – konec úseku	1383	3280	21	4684	1035

Vysvětlivky: T - těžká motorová vozidla a přívěsy, O - osobní a dodávkové automobily, M - jednostopá motorová vozidla, S - součet všech motorových vozidel a přívěsů, TNV - Těžká nákladní vozidla

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Dočasnými zdroji znečištění budou jednotlivá staveniště silnice, místní obalovny živičných směsí (pokud budou zřízeny), pojezdy nákladních automobilů a jiných stavebních strojů a místa zbavená vegetace.

Na těchto plochách bude docházet zejména ke znovuzvíření usazených prachových částic, k produkci tzv. sekundární prašnosti. Při pokládce živičného povrchu lze rovněž očekávat zvýšené uvolňování aromatických uhlovodíků. Ze stavebních strojů a z nákladních vozů budou emitovány běžné polutanty typické pro dopravu, především oxidy dusíku, oxid uhelnatý, pevné částice a uhlovodíky. Množství takto emitovaných znečišťujících látek nelze v současné době jednoznačně určit, bude záviset především na organizaci stavby a technologické kázni na staveništi. Celková rozloha dočasného plošného zdroje bude přibližně shodná s rozlohou staveniště. Tento zdroj emisí bude působit pouze v období výstavby silnice, časový harmonogram prací není v současné době znám.

Případné deponie výkopového materiálu je nezbytné umístit v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, aby byl minimalizován jejich negativní vliv (zejména prašnost) na obyvatelstvo.

Provozem automobilů vznikají především emise následujících látek:

- oxidy dusíku
- oxid uhelnatý
- alifatické uhlovodíky (např. methan, butan, propan, 1,3-butadien a vyšší uhlovodíky)
- aldehydy a ketony (např. formaldehyd, acetaldehyd, propanon)
- aromatické uhlovodíky (např. benzen, toluen, xyleny)
- polyaromáty (např. naftalen, fenantren, pyren, benzo(a)pyren, benzo(ghi)perylene)

V následující tabulce je vyčíslena emisní bilance silnice I/27 pro rok 2010

Úsek	motorová vozidla			Emise (kg.km ⁻¹ .rok ⁻¹)				
	OA	TNV	T	NO _x	CO	SO ₂	Celkové uhlovodíky	Benzen
4-0691	4901	1269	1798	1 033,7	1 529,5	835,3	272,1	7,2
4-0682	8089	1766	2779	1 514,7	2 246,0	1 187,3	402,5	11,1
4-0683	5984	1158	1723	1 013,2	1 519,9	771,0	269,8	8,8
4-0680 a 4-0670	5367	1094	1617	1 128,0	1 412,3	846,3	211,3	8,0
4-0660	2834	1311	1746	1 140,5	1 404,2	991,8	204,8	5,8
4-0656	2834	1311	1746	1 140,5	1 404,2	991,8	204,8	5,8
4-0650	2834	1311	1746	1 140,5	1 404,2	991,8	204,8	5,8
4-0648 a 1-2889	3280	1035	1383	956,8	1 188,6	784,7	174,6	5,7

B.III.2. Odpadní vody

Při výstavbě a provozu na silnici I/27 nebudou vznikat žádné odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pouze v sociálním zařízení staveniště budou vznikat splaškové odpadní vody. Jejich zneškodňování musí probíhat v souladu s Nařízením vlády 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 č. 61/2003 Sb. Konkrétní technické řešení bude zpracováno v dalších fázích přípravy záměru, s největší pravděpodobností budou použita chemická WC v zařízeních stavenišť.

Dešťové vody budou odváděny z komunikace do vodních toků, které silnice I/27 bude křížit. Recipienty dešťových vod budou následující vodní toky: Ohře, Čeradický potok, Radíčeveská strouha, Blšanka a Očihovecký potok.

Množství odtékajících dešťových vod (V , m^3/rok) je stanoveno z ročního úhrnu srážek v oblasti (H , m), koeficientu odtoku ($k = 0,8$) a plochy komunikace (S , m^2) podle vzorce:

$$V = H \cdot k \cdot S$$

Úhrny srážek (hodnota H) byly zjištěny z nejbližších srážkoměrných stanic Žatec a Kryry a jsou následující:

srážkoměrná stanice	roční úhrn srážek (mm)	úhrn srážek za listopad až březen (mm)
Žatec	441	143
Kryry	463	153

Celkové množství dešťových vod odtékajících z povrchu silnice I/27 bude následující:

staničení	srážkoměrná stanice	plocha silnice (m^2)	odtok za celý rok (m^3)	odtok v zimním období (m^3)
km 0,0 – 13,0	Žatec	149 500	52 743,60	17 102,80
km 13,0 – 25,3	Kryry	141 450	52 393,08	17 313,48
Celkem		290 950	105 136,68	34 416,28

Dešťové vody odtékající ze silnice jsou znečištěné látkami, které se uvolňují z projíždějících motorových vozidel a v zimním období posypovým materiálem. Nejvýznamnější jsou ropné látky a olovo v úkapech z motorových vozidel a chloridy z posypových solí. Posypové materiály dále obsahují určité procento příměsí, které obsahují těžké kovy, zejména měď, zinek a nikl. Koncentrace znečišťujících látek je ovlivněna intenzitou provozu, technickým stavem vozidel a množstvím a druhem použitých posypových materiálů. V dokumentaci bude vyčísleno množství znečišťujících látek v dešťových vodách odtékajících z vozovky.

V současné fázi přípravy záměru není vyřešeno odvádění dešťových ze silnice. V dokumentaci EIA budou navržena opatření pro technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska ochrany životního prostředí.

B.III.3. Odpady

Při výstavbě budou vznikat obvyklé druhy odpadů typické pro výstavbu komunikací. Na základě zkušeností s výstavbou komunikací lze předpovědět především vznik odpadů ze skupiny *17 Stavební a demoliční odpady* dle kategorizace ve vyhlášce MŽP ČR č. 381/2001 Sb.

Za odpad při stavbě komunikací je považován i přebytečný výkopový materiál. Z předběžně provedené bilance zemních prací vyplývá nedostatek výkopového materiálu, tento odpad proto prakticky nebude vznikat.

Během provozu silnice I/27 budou vznikat obvyklé druhy odpadů jako na ostatních komunikacích: odpadní motorové, převodové a mazací oleje, odpad z odlučovačů oleje, odpady ze zahrad a parků, uliční smetky.

Před uvedením posuzovaného úseku silnice I/27 do provozu bude silnice zahrnuta do odpadového hospodářství provozovatele. Bude vedena evidence odpadů, ve které bude stanoveno množství, místo vzniku a způsob odstraňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících při provozu silnice.

V dokumentaci bude stanoven přehled vznikajících druhů odpadů ve fázi výstavby a provozu, bude odhadnuto množství a bude doporučen způsob odstraňování.

B.III.4. Hluk a vibrace

Doprava na silnici I/27 bude zdrojem hluku, který bude ovlivňovat okolní zástavbu. Kvantitativní vyhodnocení hluku z posuzovaného úseku silnice I/27 bude provedeno v akustické studii, která bude součástí dokumentace EIA. Předpokládaná místa výpočtu jsou Žatec, Radíčeves, Sýrovice, Pšov, Blšany, Očihov, Hradčany a Strojetic.

Automobilová doprava, zejména těžká nákladní, je výrazným zdrojem vibrací. Ovlivnění životnosti objektů v okolí posuzované komunikace bude vyhodnoceno podle metodiky uvedené v publikaci *„Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace„* (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988).

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Na základě našich současných znalostí získaných z archivních materiálů, z mapových podkladů a ze vstupního terénního průzkumu zájmového území za nejzávažnější environmentální charakteristiky v dotčeném území ve vztahu k posuzované silnici I/27 považujeme:

- blízkost zástavby sídel v některých úsecích silnice I/27
- křížení údolí vodních toků, která představují segmenty cennějších ekosystémů v jinak změněné krajině
- křížení poměrně málo vodných vodotečí, které jsou recipienty splachových vod z vozovky posuzované silnice
- křížení sinice s prvky sítě ÚSES

Ovlivnění uvedených, podle našeho názoru prioritních environmentálních charakteristik, bude věnována maximální pozornost v dokumentaci EIA. Ovšem i ostatní vlivy na životní prostředí budou v dokumentaci EIA vyhodnoceny standardním postupem dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Jsme si vědomi, že naše úvodní analýza situace nemusí postihnout všechny závažné environmentální charakteristiky území dotčeného posuzovanou realizací silnice I/27. Budeme proto vděčni za každou informaci, kterou v průběhu zjišťovacího řízení nebo v průběhu prací na dokumentaci od subjektů účastnících se procesu EIA získáme.

C.II. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

C.II.1. O vzduší a klima

Trasa silnice I/27 prochází v úseku Žatec – silnice R6 klimatickými oblastmi T2 a MT11 (dle Quitta).

T2: dlouhé, teplé a suché léto, velmi krátké přechodné období, teplé až mírně teplé jaro a podzim, krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá zima.

MT11 – dlouhé léto teplé a suché, přechodné období krátké s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem, zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky

V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty z nejbližších srážkoměrných stanic v obci Žatec a Kryry:

srážkoměrná stanice	roční úhrn srážek (mm)	úhrn srážek za listopad až březen (mm)
Žatec	441	143
Kryry	463	153

V dokumentaci EIA budou doplněny dostupné informace o kvalitě ovzduší v zájmovém území.

C.II.2. Voda

Povrchové vody

Posuzovaný úsek silnice I/27 leží v povodí Ohře. Konkrétně silnice zasahuje do následujících dílčích povodí:

čhp	název toku	řád toku	lesnatost %
1-13-03-028	Ohře od Libockého potoka po Hutnou	II	0
1-13-03-089	Radičevská strouha	IV	0
1-13-03-077	Blšanka od Valovského potoka po Černocký potok	IV	12
1-13-03-076	Valovský potok	IV	20
1-13-03-075	Blšanka od Očihovického potoka po Valovský potok	III	10
1-13-03-074	Očihovecký potok od Hokovského potoka po ústí	IV	10
1-13-03-071	Blšanka od Podvineckého potoka po Očihovecký potok	III	0
1-13-03-069	Březnice	V	50

Posuzovaný úsek silnice I/27 přímo kříží následující vodní toky: Ohře, Čeradický potok, Radičevská strouha, Blšanka a Očihovecký potok. Ohře a Blšanka jsou dle vyhlášky MZe č. 333/2003 Sb. klasifikovány jako významné vodní toky.

Hydrologické údaje a dostupné údaje o kvalitě vody v dotčených vodních tocích budou doplněny v dokumentaci.

Podzemní vody

Z hydrogeologického pohledu prochází trasa hydrogeologickými rajóny 2132 Mostecká pánev – jižní část (km 0,0 – 14,7) a 5131 – Rakovnická pánev (km 14,7 – 25,3).

V oblasti terciérních i permokarbonských sedimentárních akumulací se vytváří mělký, nespojitý oběh podzemních vod s volnou hladinou, závislý na srážkové činnosti, v bazální části kvartérních uloženin případně ve svrchních písčitéch předkvartérních sedimentech do hloubek několika metrů. Proudění podzemních vod je závislé na zejména na morfologii terénu. Místní vodohospodářský význam mají kvartérní fluvialní a fluviodeluviální uloženiny v blízkosti vodotečí, v oblastech výskytu jejich větších mocností a tam kde představují drenážní prostor pro vody permokarbonských nebo miocénních kolektorů (Ohře v Žatci, Blšanka mezi Blšany a Očihovem). Hlubší, vodohospodářsky významnější oběh podzemních vod je vázán na písčité miocénní a permokarbonské uloženiny. Vody jsou zpravidla artésky napjaté, s negativní výstupní úrovní hladiny podzemní vody. Směry proudění jsou závislé na morfologii terénu a úložných poměrech permokarbonských sedimentů v rámci pánevního prostoru.

Filtrační parametry svrchní části miocénních sedimentů do hloubky cca 60,0 m, jsou velmi nízké, (koeficient transmisivity se pohybuje v rozmezí $1 \cdot 10^{-5}$ – $5 \cdot 10^{-5}$ m².s⁻¹) a umožňují pouze zřizování zdrojů vody pro místní zásobování o malé vydatnosti. Konkrétní informace o filtračních parametrech permokarbonských sedimentů nejsou v zájmovém území k dispozici, vzhledem k jejich litologickému charakteru a informacím z širšího okolí budou zřejmě podobné jako u miocénních sedimentů v severní části zájmového území.

V širším zájmovém území nebyly identifikovány žádné významnější zdroje podzemních vod ani jejich ochranná pásma. Do zájmového území nezasahuje žádná Chráněná oblast přirozené akumulace podzemních vod.

V rámci zpracování dokumentace EIA bude proveden výčet zdrojů podzemní vody, bude zjištěn současný stav a způsob využití jednotlivých zdrojů a bude posouzena možnost jejich kvantitativního a kvalitativního ovlivnění výstavbou komunikace a jejím provozováním. V blízkosti trasy, v místech přiblížení k zástavbě, zejména v oblasti projektovaných zářezů, budou vymezeny oblasti možného kvantitativního a kvalitativního ovlivnění vydatnosti a kvality jímané vody individuálních jímacích objektů.

C.II.3. Půda

Z pedologického hlediska lze v místě průběhu trasy nalézt následující typy půd: hnědé půdy s podzoly v okolí Žatce, černozemě mezi Žatcem a Blšany a hnědé půdy se surovými půdami jižně od Blšan.

Černozemě

Černozemě jsou rozšířeny v našich nejsušších a nejteplejších oblastech, kde vznikly v raných obdobích postglaciálu pod původní stepí a lesostepí. V dnešní době se uchovávají ve své původní podobě převážně jen díky zemědělské kultivaci. Roční úhrn srážek v černozemních oblastech činí 450--650 mm, průměrná roční teplota je nad 8 °C. Matečným substrátem jsou většinou spraše, jen místy se uplatňují také zvětraliny slínovců (slíny), vápnité terciérní jíly nebo vápnité písky. Nadmořská výška výskytu černozemí zpravidla nepřesahuje 300 m. Utváření terénu je převážně ploché, rovinaté. Místy však (jižní Morava) se černozemě hojně uplatňují v pahorkatinném a dokonce vrchovinném reliéfu.

Pro půdní profil je charakteristický nápadně mocný, tmavě zbarvený humusový horizont, který obvykle zasahuje do hloubky 60-80 cm. Tento horizont se vyznačuje odolnou vodostálou strukturou a hojným edafonem. Pro spraš je příznačná přítomnost vápnitých žilek, povlaků a kongrecí (cicvárů) a chodeb stepních savců, vyplněných humózní zeminou (krotovin). Černozemě jsou nejčastěji středně těžké, bez skeletu, s vyšším až vysokým obsahem kvalitního humusu; mají neutrální reakci a velmi dobré sorpční vlastnosti. Také fyzikální vlastnosti jsou většinou velmi příznivé.

Hnědé půdy

Na našem území jsou nejrozšířenějším typem. Uplatňují se jak v pahorkatinách a vrchovinách, tak i v horách, málo zastoupeny jsou jen v nížinách. Převažuje humidnější, mírně teplé klima, roční úhrn srážek se obvykle pohybuje mezi 500-900 mm, průměrná roční teplota 4-9 °C. Jako matečný substrát se uplatňují téměř všechny horniny skalního podkladu (žuly, ruly, svory, čediče, pískovce, břidlice odvápněné „opuky“ a mnohé jiné). Původní vegetací byly listnaté lesy (dubohabrové až horské bučiny). Hnědé půdy jsou nejvíce rozšířeny mezi 450–800 m. n. m. a jsou vázány na členitý reliéf. Poměrně časté jsou však hnědé půdy i na terasových štěrcích a píscích, které se naopak nejvíce uplatňují v nízkých rovinatých polohách. Hnědé půdy patří mezi vývojově mladé půdy, které by v méně členitých podmínkách přešly v jiný půdní typ – hnědozemě, ilimerizované půdy apod. Hlavním půdotvorným pochodem při vzniku hnědých půd je intenzivní zvětrávání.

C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Navržená trasa přeložky silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov včetně variantního severozápadního obchvatu Sýrovic a navazujících místních komunikací je v počátečním úseku Žiželice - Blšany (km 0,0 – 14,7) vedena žatecko-pětipeskou částí severočeské hnědouhelné pánve. Sedimentární výplň tvořená terciérními (převážně miocénními) sedimenty o mocnosti až 200 m je v neproduktivní jižní části žatecké delty zastoupena bělošedými, šedými, hnědošedými, zelenošedými, žlutohnědými jíly až jílovci, prachy až prachovci, různozrnnými písky až pískovci a jejich kombinacemi s převažujícím jílovitým vývojem. V oblasti Žatce, podél toku Ohře v km 0,0 - 3,4 jsou na terciérních sedimentech uloženy kvartérní fluvialní a

fluviodeluviální uloženiny o mocnosti až 5 m (terasové uloženiny riss, mindel, günz – štěrkovité písky a písčité štěrky s proměnlivým obsahem jílovité složky v údolní nivě překryté písčitymi hlínami až hlinitými písky se štěrkovitou příměsí), v úseku km 3,4 - 6,65, 6,8 - 11,0 a 12,3 – 14,7 eolické sedimenty o mocnosti až 10 m (vápňité spraše, sprašové hlíny). Deluviální sedimenty (v podloží sprašových uloženin a na jižním okraji Žatce) a fluviodeluviální uloženiny (poblíž levostranných přítoků Radičevské strouhy) jsou v zájmovém území zastoupeny v malém plošném rozsahu a mocnostech.

V úseku 14,7 – 25,3 je navržená trasa včetně variantního západního obchvatu Strojetic navržena v oblasti středočeského limnického permokarbonu, v jihozápadní části rakovnické pánve. Mocnost permokarbonských uloženin dosahuje v oblasti až 350 m a v trase jsou zastoupeny svrchním červeným (líňským) souvrstvím (převážně rudohnědé jílovce, prachovce, pískovce a slepence a jejich kombinace se výraznou převahou jílovité složky). Kvartérní pokryv je v tomto úseku zastoupen převážně deluviálními uloženinami malých mocností (jílovitopísčité hlíny, hlinitokamenité sutě s převahou jílovité nebo písčité složky v závislosti na litologickém složení podložních permokarbonských sedimentů), fluviodeluviálními uloženinami v údolní nivě Blšanky a jejich přítoků a minimálně i eolickými sedimenty (sprašové hlíny) mezi Blšany a Očihovem.

Projektovaná silnice ve variantních trasách a s doprovodnými komunikacemi neprochází žádným, u České geologické služby evidovaným, chráněným ložiskovým územím, pouze v km 14,7 se přibližuje k CHLÚ Letov (IČ Geofond 19140000) ložiska bentonitu pro slévárenské účely Blšany 2 (č.3178001) a ložiska kaolínu pro výrobu porcelánu a keramický průmysl Blšany (č.3191400). V rámci dokumentace EIA budou upřesněny hranice CHLÚ, případný možný střet s trasou silnice se však nepřepokládá. Trasa se v km 6,0 – 6,7 přibližuje k jihozápadní hranici neschváleného prognózního ložiska cihlářských surovin Radičevs (IČ 927240000) a v km 11,3 – 14,2 prochází neschváleným prognózním ložiskem bentonitu pro slévárenské účely Letov – Liběšovice (IČ 901100002), které rovněž nemají pro výstavbu omezující vliv.

V zájmovém území je evidováno jediné poddolované území Pšov u Podbořan č.1116 ve vzdálenosti 150 m západně od km 12,0 variantní trasy obchvatu Sýrovic (bodový údaj – zřejmě individuální pokus o těžbu uhlí) bez vlivu na výstavbu silnice.

Severní část zájmového území budovaná miocénními sedimenty patří k oblastem s častějším výskytem svahových deformací. Přímo v trase (včetně variantních) se žádné svahové deformace nenacházejí, v blízkosti trasy a v zájmovém území jsou v Geofondu ČR evidovány aktivní sesuvy v Blšanech západně od trasy v km 16,5 (reg. č. 6071), v Žatci východně od trasy v km 2,85 (reg. č. 6168) a potenciální sesuv v Žatci 100 m jihovýchodně od trasy v km 1,0 (reg. č. 611).

C.II.5. Fauna, flóra, ekosystémy

Flóra

Fytogeografická charakteristika studované oblasti

Zájmové území silnice I/27 Žiželice - Kolešov prochází podle regionálně fytogeografického členění fytogeografickou oblastí termofytikum, obvodem České termofytikum, fytogeografickým okresem Střední Poohří, dvěma jeho podokresy: ve své severní části Žatecké Poohří a v jižní části Podbořanská kotlina.

Pro oba jmenované podokresy je typický kolinní vegetační stupeň (pahorkatina) s květenou tvořenou termofyty a jednotvárnými mezofyty, relativně kontinentální, srážkově nedostatkové klima (= vztah k průměrné izohyetě odpovídající nadmořské výšce fytochorionu) a plochý terén. Žatecké Poohří má substrát spíše úživný než chudý a krajina je zemědělsky využívána, místy až antropogenní, tedy zásadně člověkem změněná. Podbořanská kotlina má vysloveně živný sprašový substrát a typické je pro ni zemědělské využití krajiny.

Rekonstrukční vegetace zájmového území je neobyčejně pestrá. Linie navrhované komunikace přetíná větší i menší vodní toky. V jejich nivách rostly původně luhy a olšiny tříd *Salicetea purpureae*, *Alnetea glutinosae* a *Quercio - Fagetea* (podsvaz *Alnenion glutinoso - incanae*). Nejširší pruh lužních lesů doprovázel Ohří, méně mohutný Blšanku, úzké linie pak drobné vodní toky. Město Žatec a okraje Podbořanské kotliny kolem Blšan lemovaly dubohabrové háje svazu *Carpinion*. Plošiny, které mají v zájmovém území největší plošné zastoupení, jsou rekonstruovány buď jako teplomilné doubravy svazu *Quercion pubescenti – petraeae* třídy *Quercio – Fagetea* (mezi obcemi Radičevy – Pšov) nebo jako acidofilní doubravy třídy *Quercetea robori – petraea* (zejm. nejj jižnější část, Strojetic – Kolešov) dle úživnosti substrátu a místních podmínek.

Potenciální vegetace je taková vegetace, která by se na určité ploše vyvinula, kdyby na ni přestal působit člověk. Na rozdíl od vegetace rekonstrukční bere v úvahu ireverzibilní změny (např. odvodnění). V nivě Ohře, zhruba na území Žatce, je předpokládána střemchová jasenina (*Pruno – Fraxinetum*) místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Alnenion glutinosae*). V severní části posuzovaného úseku, přibližně od Žatce po Očihov, je předpokládána černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosi – Carpinetum*) s ostrůvky mochnové doubravy (*Potentillo alba – Quercetum*). V jižní části přeložky by převládla biková a/nebo jedlová doubrava (*Luzulo albidae – Quercetum*, *Abieti – Quercetum*).

Krajina zájmového území je velmi silně antropicky ovlivněna. Území je odlesněno nebo zastavěno, v Žatci jsou rozlehlé průmyslové areály. Podrobný výzkum je vhodné situovat do míst s potenciálním výskytem zajímavějších druhů rostlin nebo živočichů, kde je silnice navrhována v nové stopě, nebo kde je třeba posoudit vhodnost variant. Předpokládány jsou následující zajímavější lokality:

- Radičevy – západní okraj obce, km cca 6,5 – 7,0
- Sýrovce – Pšov – posouzení 2 variant, km cca 11,0 - 13,0
- Blšany – severně a západně od obce, km cca 15,5 – 17,0
- Očihov – východně od obce, křížení s Blšankou, km cca 18,0 – 19,5
- Strojetic – posouzení 2 variant, km cca 21,0 – 23,0

Terénní průzkum v navržených lokalitách je nutné provést v průběhu vegetační sezóny, tedy zhruba od května do srpna. V dokumentaci bude nutné uvést podrobné údaje jako celkový charakter porostu, rostlinné druhy dominantní a velmi hojné, diagnostické druhy rostlinných společenstev, zvláště chráněné druhy ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., rostliny typické, vzácné nebo jinak pozoruhodné. Ze získaných poznatků je nutno vyvodit odpovídající závěry a doporučení.

Fauna

Zoogeografická charakteristika

Zájmové území silnice I/27 se nachází v Mosteckém bioregionu 1.1., koncový úsek minimálně zasahuje do okrajové části bioregionu Džbánského 1.17. (Culek, 1996).

Zájmové území silnice I/27 se nachází v Mosteckém bioregionu 1.1., koncový úsek minimálně zasahuje do okrajové části bioregionu Džbánského 1.17. (Culek, 1996).

Fauna Bechyňského bioregionu je představována ochuzenými a silně pozměněnými živočišnými společenstvy hercynského původu, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá). Významnějšími prvky je fauna rybníků, jejich okrajů a mokřadů, tyto biotopy se však v posuzovaném zájmovém území nevyskytují. Mezi významné druhy tohoto bioregionu patří: ježek západní, hohol severní, polák chocholačka, moudivláček lužní, ropucha krátkonohá.

Fauna Mosteckého bioregionu je hercynského původu, silně ochuzená zkulturněním krajiny. Patrné jsou západní vlivy (ropucha krátkonohá, ježek západní). Ochuzení je způsobeno 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 stadia závislá na charakteru a úrovni sukcese rostlinných společenstev. Na zbytcích relativně zachovalých stanovišť přežívají ochuzená teplomilná společenstva středočeské zvěřeny, k níž patří např. měkýši trojzubka stepní a suchomilka rýhovaná, některé druhy hmyzu, včetně středočeských endemitů (nesytka česká, krasec trójský) nebo myšice malooká. Specifickým biotopem jsou vodní nádrže a mokřady vznikající různým způsobem (oprámy, odkalovací nádrže), významné zejména pro hnízdění některých druhů ptáků, jako je např. racek bouřní nebo moudivláček lužní. Významnými druhy tohoto bioregionu jsou např. ježek západní (*Erinaceus europaeus*), myšice malooká (*Apodemus microps*), racek bouřní (*Larus canus*), rybák obecný (*Sterna hirundo*), břehule říční (*Riparia riparia*), linduška úhorní

(*Anthus campestris*), cvrčilka slavíková (*Locustella luscinioides*), moudivláček lužní (*Remiz pendulinus*), strnad luční (*Miliaria calandra*), ropucha krátkonohá (*Bufo calamita*), mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*). Z bezobratlých živočichů pak měkkýši jako je trojzubka stepní (*Chondrula tridens*), údolníček drobný (*Vallonia pulchella*), údolníček žebernatý (*V. costata*), suchomilka obecná (*Helicella obvia*), suchomilka rýhovaná (*H. striata*) nebo hmyz nesytka česká (*Pennisetia bohémica*), krasec trójský (*Cylindromorphus bohemicus*), srpice komárovec (*Bittacus italicus*).

Zastoupení fauny v trase posuzované silnice I/27 lze v kontextu širšího území očekávat jako průměrné a bude zřejmě odpovídat charakteru stávající vegetace a skutečnosti, že se jedná o území bezprostředně navazující na dopravně zatíženou komunikaci I.třídy procházející zemědělsky hojně využívanou krajinou a lidská sídla. Předpokládáme provedení terénního průzkumu výskytu bezobratlých a obratlovců ve stejných lokalitách, jako v případě botanického průzkumu. Terénní průzkum bude zaměřen především na výskyt zvláště chráněných druhů podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, na výskyt pozoruhodných nebo krajově vzácných druhů a na výskyt cenných společenstev. Výsledky biologického průzkumu budou prezentovány a vyhodnoceny v dokumentaci.

Charakteristika stávající fauny

Zastoupení fauny v trase posuzované silnice I/27 lze v kontextu širšího území očekávat jako průměrné a bude zřejmě odpovídat charakteru stávající vegetace a skutečnosti, že se jedná o území bezprostředně navazující na dopravně zatíženou komunikaci I.třídy procházející zemědělsky hojně využívanou krajinou a lidská sídla.

Předpokládáme provedení terénního průzkumu výskytu bezobratlých a obratlovců ve stejných lokalitách, jako v případě botanického průzkumu. Terénní průzkum bude zaměřen především na výskyt zvláště chráněných druhů podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, na výskyt pozoruhodných nebo krajově vzácných druhů a na výskyt cenných společenstev. Výsledky biologického průzkumu budou prezentovány a vyhodnoceny v dokumentaci.

C.II.6. Krajina, ÚSES, chráněná území

Krajina

Sledovaný úsek navrhované silnice prochází dvěma geomorfologickými jednotkami:

1. Ve své severní části zhruba od Žatce po Blšany:

III B 3A a - soustava: Krušnohorská
podsoustava: Podkrušnohorská
celek: Mostecká pánev
podcelek: Žatecká pánev
okrsek: Čeradická plošina

2. Ve své jižní části zhruba od Blšan na jih:

V B 1A b - soustava: Poberounská
podsoustava: Plzeňská pahorkatina
celek: Rakovnická pahorkatina
podcelek: Kněževeská pahorkatina
okrsek: Kryrská pahorkatina

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody zřídit přírodní park. Trasa silnice neprochází žádným přírodním parkem, nejbližší se nachází Přírodní park Džbán cca 2 km východním směrem.

ÚSES (územní systém ekologické stability)

Informace o základní kostře územního systému ekologické stability jsme čerpali z konceptu územního plánu velkého územního celku Ústeckého kraje.

Posuzovaný úsek silnice I/27 není ve střetu s žádným nadregionálním ani regionálním biocentrem, kříží ovšem následující dva nadregionální a dva regionální biokoridory:

NRBK	Stroupeč - Šebín, NKOD 20
NRBK	Střela, Rabštejn – Pochvalovská stráž, NKOD 53
RBK	Zákut Blšanky - Borečnice, NKOD 1086
RBK	Viničný vrch – Zákut Blšanky, NKOD 1083

Nadregionální a regionální úroveň ÚSES je doplněn (zahuštěn) prvky lokální úrovně (biokoridory - LBK a biocentra - LBC). Lokální prvky ÚSES budou identifikovány v dokumentaci EIA.

Chráněná území

Posuzovaná silnice I/27 v posuzovaném úseku neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní památka).

Trasa silnice kříží navrhovanou evropsky významnou lokalitou Ohře (CZ0423510) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích.

V zájmovém území silnice I/27 nejsou navrhovány žádné chráněné oblasti systému mezinárodně chráněných biotopů systému Natura 2000 dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

C.II.7. Obyvatelstvo

Posuzovaná silnice I/27 prochází v Ústeckém kraji správním územím následujících měst a obcí: Žatec, Podbořany, Blšany, Očihov a Kryry. Konec posuzovaného úseku částečně zasahuje i do Středočeského kraje, konkrétně do správního území obce Kolečov.

V koridoru o šířce 1 km na každou stranu od osy silnice I/27, který standardně považujeme za území s možnými negativními vlivy z provozu na posuzované komunikaci, se nachází obytná zástavba následujících sídel: Žatec, Radíčeves, Sýrovice, Pšov, Blšany, Očihov, Očihovec, Strojetic.

V dokumentaci bude doplněn počet obyvatel zasažených negativními vlivy provozu na budoucí silnici I/27.

C.II.8. Hmotný majetek, kulturní památky

Stávající silnice I/27 prochází skrze východní okraj města Žatec a dále prochází centry následujících obcí či sídel: Radíčeves, Sýrovice, Pšov, Blšany a Strojetic. Východně od obce Očihov vede stávající silnice I/27 v bezprostřední blízkosti sídla Hradčany. Nově navrhovaná silnice I/27 se vyjma zachování stávajícího průtahu Žatcem uvedeným sídlům maximálním možným způsobem vyhýbá, nebo je vedena v jejich okrajových částech určených vesměs k podnikatelským účelům (zemědělská či průmyslová výroba, sklady). Vzhledem k podrobnosti zpracování oznámení nebylo možné stanovit, zda bude nezbytné provést nějaké demolice stávajících objektů a v jakém rozsahu. Toto bude řešeno v patřičném měřítku v dokumentaci EIA.

Vzhledem k bohaté historii dotčené oblasti nelze během výstavby vyloučit nález archeologických lokalit. Vyšší pravděpodobnost takových nálezů bude v blízkosti stávajících sídel, vyloučit je však nelze ani ve volné krajině. Charakter hmotného majetku, kulturních památek a případný výskyt archeologických lokalit bude doplněn v dokumentaci EIA.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

Výstavba komunikací a následný automobilový provoz mají většinou vážné negativní vlivy na životní prostředí. Výstavba silnic vyžaduje rozsáhlé zábory půdy, smýcení lesních porostů, kácení rozptýlené zeleně (dřevin rostoucích mimo les) a je provázána destrukcí často cenných biotopů. V zastavěných částech měst a obcí si často vyžádá demolice objektů a může představovat vážný zásah do funkčních vztahů v území. Při výstavbě silnic dochází k přesunu velkých objemů výkopových zemin, ornice a stavebních materiálů.

Provoz na silnicích ovlivňuje okolí hlukem a škodlivými emisemi z motorů dopravních prostředků. Dešťové vody odnášejí látky z povrchu vozovky do okolního terénu, tyto látky se dostávají do půdy a do podzemních a povrchových vod. Silnice vedená v zářezu může ovlivnit hladinu podzemních vod. Silnice představuje umělý geomorfologický prvek v krajině, který může významně ovlivnit estetické hodnoty krajiny. Silnice představuje významnou liniovou bariéru, která může zkomplikovat případně znemožnit pohyb člověka a živočichů v krajině.

Uvedené negativní vlivy nelze u žádné stavby silnice úplně vyloučit, lze je pouze do určité míry minimalizovat vhodným výběrem trasy a vhodným technickým řešením silnice (násypy, zářezy, mosty, tunely, podchody a nadchody atd.).

Na druhé straně přináší výstavba nových komunikací i pozitivní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Jedním z cílů výstavby nových komunikací je odvedení dopravy z center měst a obcí do neobydlené nebo řídké obydlené krajiny. To s sebou přináší snížení celkového množství emitovaných škodlivin díky plynulejšímu průjezdu a zejména významné snížení počtu ovlivněných obyvatel. Totéž platí i pro hluk. Sníží se riziko dopravních nehod ve městech a obcích, zmizí často obtížně překonatelná bariéra rušné silnice v centru obce. Výstavba nové silnice může mít i významné pozitivní ekonomické dopady. Odvedení tranzitní dopravy může zvýšit (ale i snížit) turistickou atraktivitu měst a obcí. Zpravidla vzroste atraktivita a cena pozemků v okolí nové komunikace.

Uvedené pozitivní i negativní vlivy se uplatňují u konkrétních silnic podle místních podmínek. V případě posuzované silnice I/27 lze charakterizovat očekávané vlivy následujícím způsobem.

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo

Přímým vlivem výstavby každé komunikace na obyvatele je případná nutnost demolice obytných (případně rekreačních) objektů. Rozsah demolice nebyl dosud stanoven. Orientační odhad nevyhnutelných demolice obytných, rekreačních či výrobních objektů bude proveden v dokumentaci, jejich skutečný rozsah však bude možné stanovit až v dalších stupních projektové přípravy po zaměření tělesa silnice do terénu.

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy. Významnost těchto negativních vlivů vzhledem k obyvatelstvu je dána především intenzitou provozu na komunikaci a vzdáleností obytné zástavby od komunikace. Důležitá je skutečnost, že silnice I/27 bude vybudována mimo obytnou zástavbu měst a obcí, proto lze v dotčených obcích očekávat významné zlepšení životního prostředí. Snížení hluku v centrech obcí bude v dokumentaci prověřeno výpočtem akustického zatížení ve vzorových profilech.

Kvantitativní vyhodnocení působení hluku na obyvatele bude provedeno standardním způsobem v hlukové studii. Akustická studie bude identifikovat úseky silnice, ve kterých je pravděpodobné překračování hlukových limitů dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů. V těchto úsecích prověřuje reálnost splnění hlukových limitů ve venkovním prostoru pomocí protihlukových opatření podél silnice (protihlukových stěn), případně hlukových limitů ve vnitřním prostředí pomocí protihlukových opatření na jednotlivých obytných objektech (výměna oken). Standardně platí, že po realizaci silnice nesmí být žádný obytný objekt zasažen nadlimitním hlukem. Objekty, u kterých nelze zajistit splnění hlukových limitů, je nutné vykoupit nebo zajistit změnu jejich užívání.

Na základě zkušeností s akustickou situací v okolí srovnatelných silnic jako je posuzovaný úsek silnice I/27, předpokládáme výpočty hluku v následující profilech: průtah po stávající silnici I/27 v Žatci, Radčevě, Sýrovice, Pšov, Očihov (Hradčany), Očihovec a Strojetic.

Rozsah vlivu hluku na obyvatele lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako střední. Přesnější klasifikace bude provedena na základě výsledků hlukové studie.

Negativní vlivy emisí z dopravy budou vyhodnoceny standardním způsobem v rozptylové studii. Stanovené emisní koncentrace znečišťujících látek budou porovnány s emisními limity dle nařízení vlády č. 597/2006 Sb., kterým se stanoví emisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší. Na základě zkušeností s podobnými komunikacemi lze očekávat, že emisní limity v okolní zástavbě budou dodrženy. V případě emisí z motorových vozidel je třeba vzít v úvahu očekávanou obměnu vozidel v České republice a výrazný pokles měrných emisí u nových automobilů. Pozitivní důsledky této obměny na kvalitu

ovzduší lze očekávat v horizontu cca 20 let. Rozsah vlivu emisí z dopravy na obyvatele lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost jako malou. Přesnější klasifikace bude provedena na základě výsledků hlukové studie.

Z ostatních vlivů na obyvatele je třeba jmenovat zejména vlivy ekonomické, s nimi přímo související vlivy sociální a vlivy na faktory pohody. Odvedením tranzitní dopravy z center měst a obcí dojde patrně k přesunu některých služeb bezprostředně vázaných na tranzitní dopravu (stanice PHM, obchody, občerstvení) do nové lokality. Posouzení rozsahu a významnosti těchto vlivů je nad rámec a možnosti procesu EIA a je obvykle součástí zpracovávaných územních plánů.

Nepochybně dojde ke zlepšení faktorů pohody v centrech všech dotčených sídel. Rozsah tohoto vlivu lze charakterizovat jako malý až střední, jeho významnost jako střední až velkou.

D.1.2. Vliv na ovzduší a klima

Provoz na nově vystavěné silnici I/27 bude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice budou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii. V úsecích, kde bude silnice realizována v ose stávající silnice I/27 (průtah Žatcem), nebo bude vedena v její těsné blízkosti, bude rozsah zatíženého území podél silnice I/27 zhruba srovnatelný se současným stavem. V místech výstavby obchvatu dojde k přesunu negativních vlivů na ovzduší z center obcí do jiné, nové lokality. V každém případě budou na silnici I/27 spolupůsobit dva obrácené trendy: I) nárůst počtu vozidel jedoucích po silnici I/27 včetně nárůstu rychlosti a II) snižování měrných emisí u nových automobilů. V dlouhodobém horizontu cca 20 let s velkou pravděpodobností převáží druhý trend a kvalita ovzduší se ve srovnání se současným stavemlepší.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na ovzduší a klima lze hodnotit jako střední až velký, jeho významnost jako malou. Přesnější klasifikace bude provedena na základě výsledků rozptylové studie.

D.1.3. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Povrchové vody budou ovlivněny především splachy znečišťujících látek z vozovky silnice. Tyto vlivy jsou nevyhnutelné a lze je pouze do určité míry minimalizovat. Nejdůležitějšími znečišťujícími látkami v dešťových vodách odtékajících z komunikací jsou chloridy z posypových materiálů při zimní údržbě a ropné látky z úkapů z vozidel jedoucích po komunikaci. Minimalizovat množství chloridů v dešťových vodách lze optimalizací dávek posypových materiálů, minimalizací obsahu chloridů v posypových materiálech a v odůvodněných případech vyloučením posypových solí ze zimní údržby (užívání inertních posypových materiálů). Negativní vliv splachů z komunikací se projevuje nejvíce u komunikací s relativně velkou plochou

(čtyřpruhové rychlostní silnice a dálnice) v povodí málo vodných vodotečí. To však není případ posuzované silnice I/27 v posuzovaném úseku. V dokumentaci bude vyhodnocen vliv odvádění splachových vod z vozovky silnice do recipientů (křížených vodotečí). Rozsah vlivu splachových vod ze silnice na povrchové vody lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako malou až střední.

Ovlivnění režimu podzemních vod je možno očekávat v oblastech, kde výkopové práce v zářezích zasáhnou pod úroveň hladiny podzemní vody. V oblasti dosahu drenážního účinku zářezů může v závislosti na místních hydrogeologických podmínkách (hloubka zářezu pod hladinou, vzdálenost jímacího objektu od zářezu, filtrační parametry horninového prostředí, průběh puklinových systémů aj.) dojít k ovlivnění hladiny a vydatnosti okolních jímacích objektů. Krátkodobé ovlivnění kvality podzemních vod lze očekávat v průběhu výstavby silnice po odtěžení půdní vrstvy a dlouhodobě především v místech projektovaných zářezů a v místech soustřeďování splachových vod z komunikace.

V rámci zpracování dokumentace EIA bude zjišťován současný stav, způsob využití zdrojů vody a posouzena možnost jejich kvantitativního a kvalitativního ovlivnění výstavbou komunikace a jejím provozováním. V blízkosti trasy, v místech přiblížení k zástavbě, zejména v oblasti projektovaných zářezů, budou vymezeny oblasti možného kvantitativního a kvalitativního ovlivnění vydatnosti a kvality jímané vody individuálních jímacích objektů.

Rozsah vlivu splachových vod z posuzované silnice na podzemní vody lze hodnotit jako malý, jeho významnost jako malou až střední.

D.1.4. Vlivy na půdu

Nevyhnutelným vlivem výstavby každé komunikace je zábor půdy. Je to daň za zlepšování dopravní dostupnosti měst a obcí. Zábor půdy nelze prakticky minimalizovat, částečně je možné pouze vhodným trasováním komunikací ušetřit nejcennější půdy v koridoru silnice.

Celkový zábor posuzované silnice bude cca 25 ha. V dokumentaci bude zábor zemědělské půdy vyhodnocen z hlediska BPEJ a tříd ochrany ZPF, zábor lesní půdy z hlediska souborů lesních typů (SLT). Provoz komunikací měl v minulosti a v menší míře má dosud za následek depozici olova v pásu půdy v bezprostředním okolí komunikací. Se vzrůstem podílu automobilů používajících bezolovnatý benzín tento problém mizí. Rozsah vlivu výstavby a provozu silnice na půdu lze hodnotit jako velký, jeho významnost jako malou až střední.

D.I.5. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Projektovaná trasa neprochází žádným, u České geologické služby evidovaným, chráněným ložiskovým územím. Vlastní trasa silnice neprochází ani přes žádné poddolované území. V rámci dokumentace EIA budou upřesněny hranice poddolovaných území, dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území a bude posouzen případný možný vliv na výstavbu silnice.

Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako malé, jeho významnost též jako malou.

D.I.6. Vlivy na faunu, flóru, ekosystémy

Výstavba každé komunikace představuje vždy negativní zásah do fauny, flóry a ekosystémů přímo v místě výstavby. Významnost ovlivnění závisí na konkrétních podmínkách budoucího staveniště. Detailní vyhodnocení vlivů v posuzovaném úseku silnice I/27 na faunu, flóru a ekosystémy bude provedeno v dokumentaci na základě výsledků terénního průzkumu. Vzhledem ke skutečnosti, že navrhovaná trasa je vedena na okraji velkého města a převážně po zemědělské půdě, je možné konstatovat, že rozsah vlivů výstavby silnice na faunu, flóru a ekosystémy bude střední, rovněž jeho významnost bude střední.

D.I.7. Vlivy krajiny, ÚSES a chráněná území

Výstavba i budoucí provoz na silnici I/27 ovlivní do určité míry funkčnost krajiny (ekosystémů) v širším území. Každá nová dopravní liniová stavba představuje vždy vytvoření bariéry v krajině, která ztěžuje nebo dokonce omezuje možnosti migrace živočichů. Technické možnosti pro zprůchodnění tělesa silnice jsou relativně dostupné v úsecích v násypech (mostní objekty, většinou navržené z důvodu překonání vodních toků v dostatečných parametrech). V úsecích v zářezích je možné zprůchodnění tělesa silnice biomostem (ekoduktem), v tomto případě se jedná o stavební objekt realizovaný výhradně pro umožnění migrace živočichů. Problematické jsou úseky, kde je komunikace vedena na úrovni okolního terénu, v tomto případě neexistuje žádná technicky schůdná možnost, jak těleso silnice pro živočichy zprůchodnit. Základní síť migračních tras pro organismy v krajině představuje územní systém ekologické stability (ÚSES), ten může být doplněn známými migračními trasami zvěře.

Míra prostupnosti nového úseku silnice I/27 bude vyhodnocena v dokumentaci EIA.

Silnice I/27 nezasahuje do žádného biocentra nadregionální nebo regionální úrovně. Kříží dvě osy nadregionálních biokoridorů a dva regionální biokoridory. Střety silnice s prvky ÚSES lokální úrovně budou vyhodnoceny v dokumentaci.

Silnice I/27 nezasahuje do žádných zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani neprochází v jejich bezprostřední blízkosti. Silnice prochází především po zemědělské půdě, cennější ekosystémy jsou kříženy pouze v úsecích přechodů vodních toků a některých lesních porostů.

Trasa silnice kříží navrhovanou evropsky významnou lokalitou Ohře (CZ0423510) podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích.

V zájmovém území silnice I/27 nejsou navrhovány žádné chráněné oblasti systému mezinárodně chráněných biotopů systému Natura 2000 dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

Na základě uvedených skutečností je možné konstatovat, že rozsah vlivů výstavby a provozu posuzované stavby na ekosystémy bude střední, rovněž jeho významnost bude střední.

D.I.8. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V současné fázi přípravy záměru nelze určit rozsah nezbytných demolic při výstavbě nových úseků silnice I/27. Orientační odhad nutných demolic bude možné stanovit až na základě zpracované technické studie se zakreslením stavby do mapy v příslušném měřítku. To bude provedeno v dokumentaci EIA. Přesný rozsah však bude možné stanovit až v dalších stupních projektové přípravy po zaměření tělesa silnice do terénu.

Výstavbou silnice I/27 nebude zasažena žádná nemovitá kulturní památka. Případný zásah do archeologických lokalit nalezených během výstavby bude vyhodnocen v dokumentaci včetně návrhu odpovídajících opatření.

Je možné odhadnout, že rozsah vlivů výstavby a provozu posuzované stavby na hmotný majetek a kulturní památky lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost bude malá.

D.II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Výstavbou silnice I/27 bude přímo ovlivněno území o délce cca 25 km. Celkový zábor půdy bude cca 25 ha. Negativní vlivy provozu na silnici, zejména vlivy hluku a emisí znečišťujících látek do ovzduší budou ovlivňovat území podél silnice o rozloze několika desítek čtverečních kilometrů. Z hlediska rozlohy zasaženého území lze rozsah vlivů hodnotit jako střední až velký.

V koridoru o šířce 1 km na každou stranu od osy silnice I/27, který standardně považujeme za území s možnými negativními vlivy z provozu na posuzované

komunikaci, se nachází obytná zástavba následujících sídel: Žatec, Radíčeves, Sýrovice, Pšov, Blšany, Očihov, Očihovec, Strojetice.

Obyvatelé žijící v koridoru stávající silnice I/27 jsou v současnosti negativně ovlivněni hlukem a emisemi z dopravy, po realizaci záměru bude tato část obyvatel odvedením velké části dopravy ovlivněna pozitivně. Na druhou stranu nelze vyloučit zvýšení rozsahu negativních vlivů na obyvatele v současné době žijících nebo k rekreaci užívajících okrajové části obcí. Kvantitativní vyhodnocení vlivů na obyvatele bude zpracováno v dokumentaci EIA, konkrétně v hlukové a rozptylové studii. Z hlediska počtu zasažených obyvatel lze rozsah vlivů hodnotit jako střední.

D.III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Výstavba posuzovaného úseku silnice I/27 a následný provoz na této silnici nebude mít žádné přímé přeshraniční vlivy.

D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Návrh směrového vedení uspořádání budoucí silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov vychází ze schválených i rozpracovaných územních plánů a to jak plánů velkých územních celků, tak z územních plánů měst a obcí.

Do územních plánů obcí, které jsou buďto schválené, nebo před schválením, bude výsledná trasa zahrnuta formou změny.

Výsledná varianta silnice I/27 bude zahrnuta do zásad územního rozvoje (ZÚR) Ústeckého kraje.

V dokumentaci EIA budou navržena opatření, která zajistí minimalizaci negativních vlivů výstavby a provozu silnice I/27 v dané trase. Na základě výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí budou navržena opatření v následujících oblastech:

Na základě výsledků akustické studie budou navržena protihluková opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů ve venkovním prostředí u obytných objektů podél silnice I/27. Budou identifikovány objekty, u kterých bude dodržení hlukových limitů zřejmě nereálné. U těchto objektů bude nezbytné zajistit změnu užívání, případně vykoupení.

Na základě výsledků rozptylové studie budou navržena opatření, která zajistí dodržení imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší. V případě překračování limitů

přichází v úvahu úprava trasy silnice nebo změna užívání objektů, případně jejich vykoupení. Překračování imisních limitů je však nanejvýš nepravděpodobné.

Na základě vyhodnocení vlivů provozu silnice I/27 (zejména zimní údržby) budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové vody. V úvahu přichází optimalizace dávek posypových materiálů, minimalizace obsahu chloridů v posypových materiálech a v odůvodněných případech vyloučením posypových solí ze zimní údržby (užívání inertních posypových materiálů).

V dokumentaci bude zpracováno hydrogeologické posouzení, na jehož základě budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody a zdroje podzemních vod. Budou identifikovány zdroje, ve kterých s velkou pravděpodobností dojde k ovlivnění, za ně bude nezbytné zřídít v předstihu zdroje náhradní. Budou identifikovány zdroje, u kterých nelze vyloučit ovlivnění výstavbou a provozem silnice. V těchto zdrojích bude nezbytné provádět monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody.

Na základě výsledků biologického průzkumu budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů výstavby a provozu silnice I/27 na faunu, flóru a ekosystémy. V případě zásahu silnice do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů bude navržen podrobný průzkum lokality před zahájením výstavby a realizace záchranného přenosu.

Budou vyhodnoceny střety silnice I/27 s prvky územního systému ekologické stability ÚSES včetně lokální úrovně. Budou navržena odpovídající reálná opatření pro zachování funkčnosti sítě ÚSES a pro zachování prostupnosti tělesa silnice pro migrující živočichy.

Budou vyhodnoceny střety silnice I/27 s archeologickými nalezišti a budou navržena odpovídající opatření pro realizaci stavby.

Budou vyhodnoceny nezbytné demolice stavebních objektů a budou prověřeny možnosti jejich minimalizace.

D.V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Při zpracování předkládaného oznámení na silnici I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov jsme vycházeli ze zpracované technické studie, kterou zpracoval v červenci 2007 ing. Jan Froněk, Pragoprojekt a.s., atelier Karlovy Vary. Vzhledem k tomu, že silnice patří mezi stavby se známými, dobře popsányými vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, považujeme vstupní podklady pro zpracování oznámení za dostatečné.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

V celém rozsahu vymezeného úseku je navržena základní varianta trasy silnice I/27, jejíž počátek navazuje na předchozí úsek silnice I/27 (Žiželice, obchvat a přemostění) severně od Žatce, průtah Žatce je již realizován dle územního plánu.

Posuzovaný úsek silnice I/27 na jih od Žatce je vyjma dvou úseků navržen nevariantně a víceméně kopíruje stávající silnici I/27. Navrhované varianty jsou následující:

- Sýrovice – východ (cca km 10,0 – 13,0)
- Sýrovice – západ (cca km 10,0 – 13,0)
- Strojeticice – východ (cca km 20,5 – 23,5)
- Strojeticice – západ (cca km 20,5 – 23,5)

Jižně od Sýrovic jsou navrženy dvě varianty přeložky silnice II/226:

- II/226-sever
- II/226-jih

Obě varianty lze použít jak pro variantu Sýrovice-východ, tak pro variantu Sýrovice-západ.

Porovnání uvedených variant řešení záměru lze provést až na základě výsledků kvantitativních studií, které budou součástí připravované dokumentace EIA.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

K oznámení jsou přiloženy následující přílohy:

- Příloha č. 1. Přehledná situace
- Příloha č. 2. Vyjádření stavebních úřadů o vztahu posuzovaného záměru k územně plánovací dokumentaci (Žatec, Podbořany, Jesenice)
- Příloha č. 3. Stanovisko orgánů ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění (Ústecký kraj, Středočeský kraj)

G. SHRnutí NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem předkládaného oznámení je záměr výstavby silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov. V celé trase je silnice I/27 navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70 podle ČSN 736101.

Silnice I/27 je důležitou silnicí I. třídy, jedná se o významnou komunikaci spojující severozápadní území chomutovské, mostecké, teplické, ústecké a lounské oblasti se západním a jihozápadním územím České republiky. Zároveň se jedná o důležitou komunikaci protínající a propojující radiální komunikace D5, D8 a budoucí R6 a R7. Předmětný úsek Žatec-křižovatka se silnicí I/6 (R6) pak má klíčovou funkci pro propojení měst a větších obcí Žatec, Podbořany, Blšany, Kryry. Z uvedeného je zřejmé, že silnice I/27 je z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy velmi významné.

Cílem předkládaného oznámení a navazujícího zjišťovacího řízení je identifikace všech potenciálních vlivů na životní prostředí, které může realizace a provoz posuzovaného záměru vyvolat. Na základě informací získaných ve zjišťovacím řízení bude zpracována dokumentace podle Přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Naše představa o hodnocení jednotlivých vlivů je obsažena v příslušných kapitolách oznámení. Prosíme proto všechny účastníky zjišťovacího řízení, aby ve svém vyjádření formulovali požadavky, jak by měla být dokumentace zpracována.

Začátek posuzovaného úseku je umístěn na konec předcházející stavby silnice „I/27 Žiželice, obchvat a přemostění“. Konec posuzovaného úseku silnice I/27 je dán mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí I/6 u Kolečova, která je již také vyprojektována ve stupni DÚR.

Celkové řešení první části mezi Žiželicemi a Pšovem vychází do velké míry z vedení současné silnice I/27, která je vedena poměrně přímo, rovinným terénem. Nový návrh však počítá s obchvaty všech obcí, kterými tato silnice prochází. V celé délce posuzovaného úseku je vyhodnocena jediná varianta základního návrhu, v případě obchvatů Sýrovic a Strojetic jsou navrženy a vyhodnoceny další dvě varianty obchvatů obcí. Zpracovatel technické studie dohodl s objednatelem studie, že nemá význam v převážné části studie přeložky sil. I/27 uvažovat o variantních řešeních, protože nová trasa využívá z velké části koridor stávající silnice I/27. V oblasti Radíčovsi je trasa v souladu s územním plánem a s východním obchvatem přes chmelnice se neuvažuje. Variantní řešení vedení hlavní trasy je proto navrženo pouze v oblasti Sýrovic. Kromě toho je navrženo i variantní řešení napojení silnice II/226 u Pšova.

Druhá část od Pšova na křižovatku se silnicí I/6 jde také kromě úseku okolo Blšan a Strojetic přibližně v souběhu se stávající silnicí I/27. Návrh nového vedení sil. I/27 město Blšany obchází západně. Obchvat Strojetic je řešen ve dvou variantách:

v základním návrhu je veden po východní straně obce, ve druhé variantě po straně západní.

Silnice I/27 je navržena jako dvoupruhová silnice I.třídy v kategorii S 11,5 v celém posuzovaném úseku. Základní šířka komunikace je 11,5 m. Každá polovina komunikace se skládá z jízdního pruhu o šířce 3,5 m, jednoho vnějšího vozítkového proužku o šířce 0,25 m, zpevněné části krajnice o šířce 1,5 m, a nezpevněné části krajnice o šířce 0,5 m.

Na základě našich současných znalostí získaných z archivních materiálů, z mapových podkladů a ze vstupního terénního průzkumu zájmového území za nejzávažnější environmentální charakteristiky v dotčeném území ve vztahu k výstavbě posuzované silnice I/27 považujeme:

- blízkost zástavby sídel v některých úsecích silnice I/27
- křížení údolí vodních toků, která představují segmenty cennějších ekosystémů v jinak změněné krajině
- křížení poměrně málo vodních vodotečí, které jsou recipienty splachových vod z vozovky posuzované silnice
- křížení silnice s prvky sítě ÚSES

Ovlivnění uvedených, podle našeho názoru prioritních environmentálních charakteristik, bude věnována maximální pozornost v dokumentaci EIA. Ovšem i ostatní vlivy na životní prostředí budou v dokumentaci EIA vyhodnoceny standardním postupem dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Jsme si vědomi, že naše úvodní analýza situace nemusí postihnout všechny závažné environmentální charakteristiky území dotčeného posuzovanou realizací silnice I/27. Budeme proto vděčni za každou informaci, kterou v průběhu zjišťovacího řízení nebo v průběhu prací na dokumentaci od subjektů účastnících se procesu EIA získáme.

V probíhajícím procesu EIA budou vyhodnoceny vlivy navrženého technického řešení výstavby silnice I/27 na životní prostředí. Budou navržena opatření, která zajistí minimalizaci vlivů výstavby a provozu silnice I/27 v následujících oblastech:

Na základě výsledků akustické studie budou navržena protihluková opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů ve venkovním prostředí u obytných objektů podél silnice I/27. Budou identifikovány objekty, u kterých bude dodržení hlukových limitů zřejmě nereálné. U těchto objektů bude nezbytné zajistit změnu užívání, případně vykoupení.

Na základě výsledků rozptylové studie budou navržena opatření, která zajistí dodržení imisních limitů znečišťujících látek v ovzduší. V případě překračování limitů přichází v úvahu úprava trasy silnice nebo změna užívání objektů, případně jejich vykoupení. Překračování imisních limitů je však nanejvýš nepravděpodobné.

Na základě vyhodnocení vlivů provozu silnice I/27 (zejména zimní údržby) budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na povrchové vody. V úvahu přichází optimalizace dávek posypových materiálů, minimalizace obsahu chloridů v posypových materiálech a v odůvodněných případech vyloučením posypových solí ze zimní údržby (užívání inertních posypových materiálů).

V dokumentaci bude zpracováno hydrogeologické posouzení, na jehož základě budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů na podzemní vody a zdroje podzemních vod. Budou identifikovány zdroje, ve kterých s velkou pravděpodobností dojde k ovlivnění, za ně bude nezbytné zřídít v předstihu zdroje náhradní. Budou identifikovány zdroje, u kterých nelze vyloučit ovlivnění výstavbou a provozem silnice. V těchto zdrojích bude nezbytné provádět monitorování úrovně hladiny vody a kvality vody.

Na základě výsledků biologického průzkumu budou navržena opatření pro minimalizaci vlivů výstavby a provozu silnice I/27 na faunu, flóru a ekosystémy. V případě zásahu silnice do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin nebo živočichů bude navržen podrobný průzkum lokality před zahájením výstavby a realizace záchranného přenosu.

Budou vyhodnoceny střety silnice I/27 s prvky územního systému ekologické stability ÚSES včetně lokální úrovně. Budou navržena odpovídající reálná opatření pro zachování funkčnosti sítě ÚSES a pro zachování prostupnosti tělesa silnice pro migrující živočichy.

Budou vyhodnoceny střety silnice I/27 s archeologickými nalezišti a budou navržena odpovídající opatření pro realizaci stavby.

Budou vyhodnoceny nezbytné demolice stavebních objektů a budou prověřeny možnosti jejich minimalizace.

H. PŘÍLOHA

Vyjádření příslušného odboru územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace je součástí přílohové části (Příloha č.2).

Stanovisko orgánu ochrany přírody podle §45i zákona č.114/1992 Sb. v platném znění je součástí přílohové části (Příloha č.3).

ÚDAJE O ZPRACOVATELI OZNÁMENÍ

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc., EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice
držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
osvědčení č.j. 2721/4692/OEP/92/93 ze dne 11.2.1993

Adresa zpracovatele oznámení:

EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice
tel.: 386354942; 606687268

Spolupráce:

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice
Ing. Alexandra Čurnová, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice
Mgr. Alexandra Příbylová, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice
Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o., Č. Budějovice

V Českých Budějovicích

29. listopadu 2007

EIA SERVIS s.r.o.
RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.
zpracovatel oznámení