



## Silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov

EKOLA group, spol. s r.o.

*Posudek*

*dle přílohy č. 5 zákona č. 100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí,  
ve znění pozdějších předpisů*

**EKOLA group, spol. s r.o.**

Mistrovská 4  
108 00 Praha 10  
IČO: 63981378  
DIČ: CZ 63981378

Telefon: 274 784 927 - 29  
Fax: 274 772 002  
E-mail: [ekola@ekolagroup.cz](mailto:ekola@ekolagroup.cz)

Květen 2010





**Posudek**  
**dokumentace o vlivu stavby na životní prostředí**  
**podle zákona č. 100/2001 Sb.,**  
**ve znění pozdějších předpisů**

\*

**Silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK Kolečov**

**Oznamovatel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 56  
145 05 Praha 4

**Zpracovatel posudku:**  
**EKOLA group, spol. s r. o.**  
Mistrovská 4  
108 00 Praha 10 – Malešice

**Zakázkové číslo:** 10.0103-04

## Obsah

Obsah .....	4
Úvod .....	4
I. Základní údaje .....	8
II. Posouzení dokumentace .....	14
1. Úplnost dokumentace .....	14
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení .....	58
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí .....	63
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice .....	63
III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí .....	64
IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí .....	64
V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci .....	65
VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí .....	65
VII. Návrh stanoviska .....	75

**Přílohy: Vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy, veřejnosti a dalších subjektů k dokumentaci EIA**

**Přehled použitých zkratk**

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČR	Česká republika
EIA	Posouzení vlivu stavby na životní prostředí
EVL	Evropsky významná lokalita
IP	Interakční prvek
KÚ	Krajský úřad
MÚ	Městský úřad
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NRBC	Nadregionální biocentrum
NV	Nařízení vlády
PD	Projektová dokumentace
PLO	Přírodní lesní oblast
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ÚP VÚC	Územní plán velkého územního celku
ÚPn, ÚP	Územní plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
ZCHÚ	Zvláště chráněná území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ZZŘ	Závěr zjišťovacího řízení

## Úvod

Dalším z dokumentů probíhajícího procesu EIA záměru „Silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ navazující na zpracovanou dokumentaci EIA (EIA SERVIS s.r.o., 11/2009) je posudek.

Jedním z hlavních úkolů tohoto posudku je nezávislé posouzení správnosti a úplnosti předložené dokumentace EIA, včetně použitých metod hodnocení. Posudek se zabývá mj. i posouzením předložených variant z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo. Velmi důležitou pasáží posudku je vypořádání všech obdržných vyjádření k dokumentaci (viz kapitola V), následně pak samotný návrh stanoviska (viz kapitola VII).

Návrh stanoviska formuluje zpracovatel posudku jako podklad pro příslušný úřad (Krajský úřad Ústeckého kraje) pro vydání konečného stanoviska.

Zpracovatel posudku prostudoval podrobně všechny dokumenty, které byly zpracovány v rámci procesu EIA pro daný záměr. Speciální pozornost věnoval především dokumentaci EIA včetně všech samostatných příloh a veškerým obdržným vyjádřeními k této dokumentaci. Cenným zdrojem informací pro zpracování posudku byl i vlastní terénní průzkum posuzovaného úseku silnice I/27.

Snahou při zpracování posudku byl objektivní, nestranný přístup při posouzení vlivu záměru na životní prostředí ve vztahu k zákonným požadavkům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel.

### Stručné shrnutí dosavadního procesu EIA předloženého záměru

Přeložka silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70. Délka posuzovaného úseku je 25,3 km. Záměr se v různých variantách zabývá obchvaty obcí, jejichž intravilánem dnes prochází dopravně zatížená silnice I/27.

Investorem a oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Pro záměr „Silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ bylo v listopadu 2007 zpracováno oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), které bylo v únoru 2008 odevzdáno na Krajský úřad Ústeckého kraje. Následně bylo zahájeno zjišťovací řízení, na jehož základě dospěl Krajský úřad Ústeckého kraje k závěru, že příslušný záměr bude posuzován podle citovaného zákona. Závěr zjišťovacího řízení č.j. 334/ZPZ/2008-záv. byl vydán dne 10. 3. 2008.

Na základě závěrů zjišťovacího řízení byla zpracována dokumentace EIA (11/2009). Zpracovatelem dokumentace EIA záměru „Silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ byla firma EIA SERVIS s.r.o. Oprávněnou osobou s osvědčením o odborné způsobilosti je RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. (číslo osvědčení odborné způsobilosti 2721/4692/EP/92/93, číslo prodloužení autorizace 45099/ENV/06).

Dokumentace byla předložena k hodnocení v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Vlastní dokumentace EIA sestává z jednotlivých částí, které zahrnují konkrétní expertní posouzení:

- A. Textová část
- B. Přílohy
- C. Rozptylová studie

- D. Akustická studie
- E. Hydrogeologické posouzení
- F. Biologický průzkum
- G. Mapové listy

Dokumentace EIA, která se vypořádala s připomínkami ze zjišťovacího řízení, byla zpracována v listopadu 2009 a předána příslušnému úřadu (Krajský úřad Ústeckého kraje). Dokumentace byla následně rozeslána ke zveřejnění a k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Dne 4. února 2010 byla informace o dokumentaci posuzovaného záměru zveřejněna na úřední desce krajského úřadu.

Předkládaný posudek je zpracován podle § 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Posudek se zabývá zhodnocením předložené dokumentace EIA (EIA SERVIS s.r.o., 11/2009).

Při respektování požadavku § 9 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších zákonů je zvolenou metodou zpracování posudku kontinuální hodnocení dokumentace s uvážením všech dalších předložených materiálů a získaných doplňujících informací, které k dokumentaci a k uvažovanému záměru mají vztah. Konkrétní připomínky a výhrady k některým částem dokumentace, resp. reakce na obsah vyjádření obdržенých k doplněné dokumentaci EIA byly průběžně včleněny do textu posudku.

## I. Základní údaje

### 1. Název záměru

**Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov**

### 2. Kapacita (rozsah) záměru

Přeložka silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70. Délka posuzovaného úseku je 25,3 km. V následujícím textu uvádíme stručný popis jednotlivých variant a dílčích úseků.

#### Varianta PGP

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 jednou výjimkou 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 Žatcem 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 přímost současné 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 Strojetic, 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 Strojetic-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. Dokumentace rozlišuje 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.

Variantu 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.

Variantu 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 Letov. 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 následně 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.

Strojetic 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 výstavbu 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 10,204 a končí v km 12,925 základní trasy (délka 2,721 km). Celková délka variantního řešení je 2,959 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 23,651. Délka této varianty je tedy cca 3,251 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 zvlněný. 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 Strojeticům 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 možností 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 problematictější 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, Blšany 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.

### Varianta LUCIDA

Alternativní trasa k trase základní (vytyčené PGP ve vyhledávací studii z 07/2007) vychází z požadavku vymístění silnice I/27 z údolí Blšanky u Očihova a omezení zásahů do chmelnic. Dále navazuje na výhledovou komunikační síť Podbořan a připojení tamní průmyslové zóny. Nový návrh počítá s obchvaty všech obcí, kterými tato silnice prochází.

Studie výhledové trasy silnice I/27 navazuje v severní části u Pšova v km 12,0 na předchozí úsek základní trasy. Délka trasy v km 12,00–24,007 činí 12,007 km, oproti základní trase PGP je delší o 1,407 km.

Varianta LUCIDA se od varianty PGP odklání v km 12,00 jihozápadním směrem přes zemědělské pozemky. V km 12,546 je navržena styková křižovatka, která propojuje silnici I/27 s Blšany a Pšovem. Doprava Blšany-Pšov je převedena nadjezdem nad silnicí I/27.

V km 14,378 je navrženo napojení na silnici II/226. V km cca 15,0 levotočivým obloukem obchází obec Letov a stáčí se více k jihu. V km 15,385 je navržen nadjezd nad silnicí III/22110. Jedná se o vzájemné mimoúrovňové křížení bez propojení. V km 16,441 poblíž zemědělské usedlosti Hartová je navržen podjezd pod silnicí II/221 bez vzájemného propojení. V km 16,52 je navržena styková křižovatka propojující silnice I/27 a stávající II/221 jednou obousměrnou rampou. V km 18,445–18,591 silnice mimoúrovňově kříží silnici II/224 a údolí Valovského potoka pod hrází závlahové nádrže Očihov. V km 18,630 je navržena styková křižovatka se silnicí II/224 na Očihov a následné napojení obce Blšany prostřednictvím nové komunikace. Silnice dále pokračuje k jihu, v km 19,0 míjí samotu Beraní Dvůr a západně míjí Očihov. V km 21,047 je navržena křižovatka na Kryry na silnici III/2241 a silnice vzápětí kolmým způsobem přes mostní objekt v km 21,105–21,229 kříží Blšanku. V km 22,644 je navržen nadjezd nad silnicí III/2242 u Strojetic a v km 23,165 je navržena styková křižovatka na současnou silnici I/27.

Veškerá křížení se silnicemi II. třídy a III. třídy jsou navržena jako mimoúrovňová a připojení silnice II. nebo III. třídy je navrženo spojovací rampou. Jedná se o řešení odpovídající současnému evropskému trendu budování silniční sítě.

### Výškové uspořádání

Největší navržený podélný sklon je 6,0 % v oblasti Očihova a Strojetic. Nevyžaduje, aby byl doplněn přídatný pruh ve stoupání. Výškové vedení je blízké terénu, výšky násypů a hloubky zářezů nepřesahují 6 m. Problémy s výškovým vedením nejsou ani u napojovaných a křižujících komunikací. Jednotlivé podélné profily jsou doloženy ve výkresové části.

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 Očihova 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.

Mostní objekty:

Nadjezd nad III/22110 v km 15,385

Mostní objekt o 3 polích má délku 49 m (15+19+15). Založení se předpokládá hlubinné.

Podjezd pod II/221 v km 16,441

Mostní objekt u Hartové je navržen o 3 polích, má délku 49 m (15+19+15). Založení se předpokládá hlubinné.

Mostní objekt nad II/224 v km 18,445-18,591 překonávající Valovský potok je navržen v délce 146 m (32+32+32+25+25 m rozpětí polí). Jeho založení se předpokládá plošné, příp. kombinované s hlubinným.

Mostní objekt nad II/2241 v km 21,105-21,225 překonávající Blšanku je navržen v délce 120 m (30+30+30+30 m rozpětí polí). Jeho založení se předpokládá hlubinné.

Nadjezd nad III/2242 u Strojetic v km. 22,644

Mostní objekt o 3 polích má délku 49 m (15+19+15). Založení se předpokládá hlubinné

Trubní propusty jsou navrženy v lokálním terénním minimu. Odtok je zajištěn po spádu území.

**3. Umístění záměru**

Kraj: Ústecký	Město/obec Žatec	katastrální území Žatec
		Radíčeves
		Milčeves
	Podbořany	Sýrovice
		Pšov u Podbořan
		Letov
	Blšany	Blšany
		Liběšovice
	Očihov	Očihov
		Očihovec
	Kryry	Strojetic u Podbořan
		Běsno
		Kryry

Kraj: Středočeský	Město/obec	katastrální území
	Kolečov	Kolečov

#### **4. Obchodní firma oznamovatele**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

#### **5. IČ oznamovatele**

65993390

#### **6. Sídlo (bydliště) oznamovatele**

Na Pankráci 56

145 05 Praha

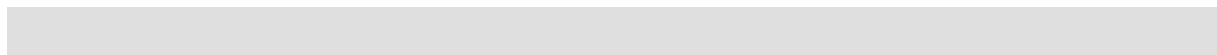
#### **7. Jméno, příjmení a kontakt na oprávněného zástupce oznamovatele**

Ing. Michal Vojtíšek

náměstek pro výstavbu ŘSD ČR

Na Pankráci 56

145 05 Praha



## II. Posouzení dokumentace

### 1. Úplnost dokumentace

Dokumentace EIA (EIA SERVIS s.r.o., 11/2009) je zpracována v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zhodnocení úplnosti doplněné dokumentace EIA je provedeno podle jejích částí. Zvláštní pozornost je pak věnována částem dokumentace týkajícím se ochrany ovzduší, problematiky hluku, ochrany vod, vlivu stavby na krajinný ráz, přírodně cenná území a obyvatelstvo.

V následujícím textu posudku je hodnocena úplnost dokumentace EIA z hlediska jednotlivých kapitol.

#### ÚVOD

Dokumentace v Úvodu rekapituluje souvislosti posuzovaného záměru, závěry zjišťovacího řízení předmětného záměru a komentuje jednotlivé připomínky doručené v rámci zjišťovacího řízení.

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Tato část není nutnou součástí dokumentace EIA, nicméně poskytuje vhodné informace o dosavadním průběhu procesu EIA a zlepšuje orientaci v problematice záměru, zejména pro ty subjekty, které se již v předchozích fázích procesu vyjádřily.*

#### ČÁST A - ÚDAJE O OZNAMOVATELI

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

#### ČÁST B - ÚDAJE O ZÁMĚRU

##### **B.I. Základní údaje**

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

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

###### B.I.2. Kapacita záměru

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

###### B.I.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Bez připomínek.*

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

Zpracovatel dokumentace konstatuje, že v rámci návrhu územního plánu Podbořany je řešen vlastní komunikační systém Podbořan. V určitých lokalitách by tedy mohlo dojít ke kumulaci některých negativních vlivů z dopravy. Zároveň zpracovatel upozorňuje, že se nejedná o nové zdroje dopravy, nýbrž o jejich přesun z jedné lokality do jiné. Zpracovatel odkazuje na hodnocení případných kumulativních vlivů v procesu SEA.

##### Komentář zpracovatele posudku:

*Návrh územního plánu Podbořany řeší problematiku týkající se dopravy a navrhuje přeložku silnice I/27 do nové trasy v průběhu západně od obcí Strojetic, Očihov, Letov, východně od obcí Pšov a Sýrovice. Jedná se o návrh varianty LUCIDA. V dokumentaci SEA k návrhu ÚP Podbořany (EKOLA group, 2008) bylo toto dopravní řešení shledáno za pozitivní.*

#### 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

Z údajů uvedených v dokumentaci EIA je zřejmé, že 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. Významnosti komunikace však neodpovídá současný stavebně technický stav posuzované komunikace. Silnice je vedena intravilánem obcí, což má negativní vliv na životní prostředí, na bezpečnost a zdraví obyvatel, na plynulost a bezpečnost dopravy.

Dokumentace EIA se zabývá úsekem silnice I/27 od napojení na předchozí úsek I/27 Žiželice, obchvat a přemostění až po mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí I/6 u Kolečova.

V dokumentaci EIA byla vyhodnocena varianta, kterou zpracoval v roce 2007 Pragoprojekt a.s. a VPÚ DECO Praha a.s. Tato varianta prochází Žatcem po stávající silnici I/27, jižně od Žatce sleduje koridor stávající silnice I/27, západním obchvatem se vyhýbá Radčevsi a variantně je navržen obchvat obce Sýrovice a Pšov (varianty Sýrovice-západ a Sýrovice-východ). Jihovýchodně od Pšova (cca v km 12,0) vede dále v koridoru stávající silnice I/27 západně se vyhýbá Blšanům, prochází mezi Očihovem a Hradčany a jihozápadně od Očihovce se opět vrací do koridoru silnice I/27. Obchvat Strojetic je navržen ve dvou variantách (Strojetic-západ a Strojetic-východ). Jižně od Strojetic se tento návrh vrací zpět na silnici I/27 a až do konce úseku je navržen nevariantně. Tento návrh je v předkládané dokumentaci EIA označován jako varianta PGP s podvariantami PGP Sýrovice- západ, PGP Sýrovice-východ, PGP Strojetic-západ a PGP Strojetic-východ.

V rámci zjišťovacího řízení byl vznesen požadavek na zpracování alternativní varianty řešení trasy silnice v úseku Očihov-Letov-Pšov. V roce 2008 proto vypracoval atelier LUCIDA s.r.o. studii „Studie výhledové trasy sil. I/27 v úseku u Podbořan a Očihova“. Varianta LUCIDA se od varianty PGP odklání v km 12,0 jihozápadním směrem, prochází mezi Letovem a Podbořany, míjí západně Očihov a jihozápadně od Strojetic je vedena v koridoru varianty PGP Strojetic-západ. Jižně od Strojetic varianta LUCIDA končí.

Kromě uvedených variant silnice I/27 je navrženo i variantní řešení napojení silnice II/226 u Pšova. Zde jsou navrženy dvě varianty – severní a jižní (dále v textu označované jako II/226-sever a II/226-jih), obě varianty jsou napojitelné jak na variantu Sýrovice-západ, tak na variantu Sýrovice-východ. Varianta LUCIDA je na silnici II/226 napojena přivaděčem cca v km 14,3.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace uvedl jasné zdůvodnění potřeby záměru, včetně stručného přehledu zvažovaných variant.

Pro lepší orientaci by bylo vhodné uvést alespoň krátké technické porovnání jednotlivých předložených variant. Tyto informace jsou však uvedeny v následující kapitole B.I.6 dokumentace EIA. Přípomínka je tak jen metodického charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Kapitola B.I.6. dokumentace EIA uvádí stručný popis jednotlivých variant a dílčích úseků posuzované stavby. U jednotlivých variant je popsáno jejich směrové uspořádání, výškové uspořádání (včetně mostních objektů) a šířkové uspořádání.

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola B.I.6 obsahuje přehledný popis technického řešení jednotlivých variant. Drobným nedostatkem této kapitoly je absence odkazů na výkresové přílohy a mapové listy, které jsou součástí dokumentace.

Pro účely procesu EIA (posouzení vlivu stavby na životní prostředí) jsou dané popisy postačující. Uvedená připomínka nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončeníKomentář zpracovatele posudku:

V této kapitole není uveden termín zahájení realizace záměru ani jeho dokončení. Tento termín nebyl dle údajů uvedených v dokumentaci EIA stanoven.

Alespoň pro orientaci by však bylo vhodné uvést předpokládané termíny realizace záměru, např. v návaznosti na harmonogram ŘSD ČR.

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celkůKomentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

B.I.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávatKomentář zpracovatele posudku:

Bez připomínek.

**B.II. Údaje o vstupech**B.II.1. Půda

Kapitola B.II.1 se věnuje záborům půdy, chráněným územím a ochranným pásmům.



Vyhodnocení záboru ZPF dle BPEJ a tříd ochrany je provedeno tabulkovou formou pro nevariantní a variantní úseky komunikace. Zároveň je provedeno vyhodnocení záboru PUPFL. Z tabulek je patrné, že bude v převážné míře dotčen ZPF (cca 98,6–99,4 % celkového záboru ploch), částečně pak i PUPFL (cca 0,4–0,5 % celkového záboru ploch). Záměrem budou dotčeny půdy I.–V. třídy ochrany ZPF.

Největší zábor půdy nastane v případě kombinace nevariantních úseků a variant PGP Sýrovice–západ a PGP Strojeticice–východ. Nejmenší zábor půdy nastane v případě kombinace nevariantních úseků a variant PGP Sýrovice–východ a varianty LUCIDA

Ke střetům s chráněnými územími nedojde.

Z hlediska ochranných pásem bude dotčeno ochranné pásmo lesa, ochranná pásma technické infrastruktury a ochranné pásmo zdroje přírodní minerální vody.

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku oceňuje přehledné vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL pro jednotlivé úseky a varianty posuzované komunikace. Přesto zpracovatel posudku doporučuje konkretizovat zábory ZPF a PUPFL v dalších stupních projektové dokumentace, na základě zaměření vybrané varianty v terénu.*

*Jak uvádí dokumentace, řešení konfliktů s ochrannými pásmy technické infrastruktury bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace.*

### B.II.2. Voda

Při výstavbě silnice bude potřeba omezeného množství pitné vody. Množství vody a její zdroje nebyly v současné fázi projektové přípravy určeny.

Při provozu na komunikaci nevzniknou žádné nároky na pitnou vodu. Užitková voda pro údržbu komunikace bude dodávána z prostředků správce komunikace.

Výstavba i provoz posuzované silnice budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody.

Komentář zpracovatele posudku:

*Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.2. dostačující. Podrobnější údaje o spotřebě vody v rámci výstavby budou uvedeny v další fázi projektové dokumentace.*

*Bez připomínek.*

### B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Pro účely procesu EIA byla spotřeba materiálu pro výstavbu vozovky odhadnuta na základě následujícího vzorce: délka úseku (21 481 m, nebo 22 888 m) x šířka vozovky (11,5 m) x konstrukční výška (0,6 m). Vzhledem k minimálnímu rozdílu délky úseků jednotlivých variant je rozdíl v potřebě materiálu pro výstavbu víceméně zanedbatelný.

Potřebné množství materiálu pro výstavbu silnice I/27 bude představovat významné zvýšení spotřeby stavebních materiálů v regionu ve srovnání se současným stavem. Potřeba materiálu bude bez problémů pokryta produkcí kamenolomů a obaloven živých směsí v oblasti.

Za stavební materiál lze považovat i zeminu na výstavbu násypů silnice. Orientačně byla stanovena bilance zemních prací. Nejvyrovnanější bilanci zemních prací i nejmenší nároky na zemní práce vykazuje varianta LUCIDA. Rozdíl mezi variantami PGP není příliš významný.

Z provedené bilance je však při realizaci kterékoliv varianty zřejmý značný nedostatek vhodného materiálu do násypů. Nedostatekový materiál bude nutné dovážet z lokalit určených v dalších stupních přípravy záměru.

Dokumentace doporučuje zvážit možnost koordinování výstavby jednotlivých etap nové silnice I/27 a současné rekultivace starého tělesa silnice, přičemž materiál původní silnice by bylo možné použít v rámci výstavby dalších úseků silnice I/27.

V současné fázi přípravy záměru nelze stanovit množství pohonných hmot a mazadel spotřebovaných ve fázi výstavby. Napojení zařízení staveniště na elektrickou síť bude řešeno v dalších fázích přípravy záměru.

Komentář zpracovatele posudku:

*Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.II.3. dostačující.*

*Bez připomínek.*

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

Během výstavby bude probíhat přeprava stavebních materiálů, ornice a výkopového materiálu. 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:

Sčítací úsek	Popis	počet vozidel projíždějících úsekem za 24				
		OA	LN	TN	BUS	celkem
4-0648	Žatec-Radíčeves	6 923	748	1011	84	8 766
4-0660	Radíčeves-Pšov	6 923	748	1011	84	8 766
4-0670	Pšov-Očihov	3 656	527	1333	48	5 564
4-0680	Očihov-R6	4 231	454	1009	55	5 749

Na silnici II/226 v úseku Pšov – Podbořany lze v roce 2020 očekávat 4 086 osobních automobilů a 651 nákladních automobilů za 24 hodin.

Komentář zpracovatele posudku:

*V kapitole B.II.4. by mělo být jasně uvedeno, z jakého zdroje byly převzaty údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých úsecích. Zpracovatel posudku proto prověřil použitý zdroj. Jak je uvedeno v dokumentaci EIA byla data převzata z celostátního sčítání z roku 2005. Tato data zpracovává ŘSD ČR (viz [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).*

*Některé nedostatky má i vlastní tabulka s údaji o intenzitách dopravy. Především jsou zde zpřeházena číselná značení dotčených úseků. Zpracovatel posudku si ověřil správné číslování úseků, které je: 4-0680 Žatec–Radíčeves, 4-0670 Radíčeves–Pšov, 4-0660 Pšov–Očihov, 4-0648 Očihov–R6.*

*Rovněž popis sčítacích úseků je bez dalšího vysvětlení poměrně nepřehledný. Není jasné, kde prezentované úseky začínají a kde končí. Dle tabulek ŘSD ČR s intenzitami dopravy v daných úsecích by v dokumentaci měly být namísto stávajících uvedeny následující popisy úseků:*

<i>Žatec–Radičeves</i>	<i>správně: Žatec, x s 22524 - Radičeves k. z.</i>
<i>Radičeves–Pšov</i>	<i>správně: Radičeves k. z. - Pšov, vyús. 226</i>
<i>Pšov–Očihov</i>	<i>správně: Pšov, vyús. 226 - Blšany, vyús. 221</i>
<i>Očihov–R6</i>	<i>správně: Očihov, vyús. 224 - hr. kr. Ústeckého a Středoč.</i>

*Zároveň by bylo vhodné uvést, z jakého důvodu se popisy posledních dvou jmenovaných úseků neshodují s popisy uvedenými v tabulkách intenzit dopravy ŘSD ČR. V dokumentaci uvedeném úseku Pšov–Očihov jsou sloučeny tři úseky (Pšov, vyús. 226 - Blšany, vyús. 221, Blšany, vyús. 221 - Blšany, zaús. 221, Blšany, zaús. 221 - Očihov, vyús. 224), které mají shodné intenzity dopravy. V dokumentaci uvedený úsek Očihov–R6 odpovídá správnému názvu úseku Očihov, vyús. 224 - hr. kr. Ústeckého a Středoč., neboť zakončení úseku silnicí R6 v zásadě odpovídá i poloze hranice Ústeckého a Středočeského kraje.*

*Z tabulky ani z textu není patrné, zda údaje v tabulce představují intenzity dopravy v roce 2005 nebo intenzity dopravy získané přepočtovými koeficienty ŘSD pro rok 2020. Zpracovatel posudku tento fakt prověřil a lze konstatovat, že se jedná o intenzity dopravy získané přepočtovými koeficienty ŘSD pro rok 2020.*

*V popisném řádku tabulky vypadlo v dokumentaci slovo „hodin“. Pro úplnost lze doplnit, že údaje v tabulce udávají počet vozidel projíždějících úsekem za 24 hodin.*

*Uvedené nedostatky jsou převážně formálního charakteru a nemají vliv na celkové hodnocení záměru. Data použitá v dalších výpočtech jsou správná a zpracovatel posudku k nim nemá připomínky.*

### **B.III. Údaje o výstupech**

#### **B.III.1. Ovzduší**

**Bodové zdroje znečišťování ovzduší** - Stacionární bodové zdroje znečišťování ovzduší se mohou vyskytovat v omezené míře v období výstavby komunikace a představují je především obalovny živichných směsí.

**Plošné zdroje znečišťování ovzduší** - K plošným zdrojům znečišťování ovzduší v období výstavby patří jednotlivá stavenišť a rozsáhlejší plochy zbarvené vegetace. Tyto plošné zdroje budou působit pouze v období výstavby silnice. Vzhledem k omezené době jejich působení nebude jejich vliv na ŽP a obyvatelstvo příliš závažný.

**Liniové zdroje znečištění ovzduší** - Posuzovaný úsek silnice I/27 bude ve fázi provozu liniovým zdrojem znečištění ovzduší. Zdrojem emisí budou motorová vozidla jedoucí po silnici. Výstavbou přeložky silnice I/27 dojde v části zájmového území k přesunu automobilové dopravy ze stávající na novou trasu.

V rámci dokumentace EIA bylo zpracováno modelové hodnocení vlivu provozu silnice na kvalitu ovzduší v zájmové oblasti, a to formou Rozptylové studie, která tvoří samostatnou část C. dokumentace EIA. V kapitole B.III.1 jsou pak uvedeny emisní bilance navrhované přeložky silnice I/27 pro rok 2020. Z uvedených tabulek je patrné, že po uvedení přeložky do provozu je možné očekávat v zájmovém území celkový nárůst emisí částic PM<sub>10</sub>, který je způsoben zejména mírným prodloužením trasy. Změny v celkovém množství emisí pro jednotlivé varianty (oproti výchozímu

stavu) se u suspendovaných částic PM<sub>10</sub> pohybují v rozmezí nárůstu o 1–9 %, v případě oxidů dusíku je v rozmezí pokles o 2,5 % až nárůst o 4,5 % a u benzenu dojde k poklesu o 7,5–1,5 %.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Kapitola B.III.1. předložené dokumentace EIA obsahuje všechny nezbytné údaje o výstupech v oblasti ovzduší - přehled zdrojů znečišťování ovzduší souvisejících se záměrem, včetně doložení emisní charakteristiky záměru. Jedná se o základní údaje, ze kterých vychází rozptylová studie.*

*Kapitola je zpracována přehledně. Zpracovatel posudku nemá připomínky.*

### **B.III.2. Odpadní vody**

Při výstavbě a provozu na silnici I/27 nebudou vznikat odpadní vody ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách ve znění pozdějších předpisů. Pouze v sociálních zařízeních staveniště mohou vznikat splaškové odpadní vody.

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

Technické řešení odvádění dešťových vod bude řešeno v dalších stupních přípravy záměru.

Množství odtékajících dešťových vod je v dokumentaci EIA stanoveno z ročního úhrnu srážek v oblasti, koeficientu odtoku a plochy komunikace a je bilancováno pro jednotlivá dotčená povodí.

Největší množství dešťové vody odteče z nejdelšího možného posuzovaného úseku silnice I/27, tj. v případě kombinace nevariantního úseku v km 0,0–10,2, varianty Sýrovice–západ v km 10,2–13,16, LUCIDA v km 13,16–23,65 a koncového nevariantního úseku do km 25,3.

Nejmenší množství dešťové vody odteče ze silnice naopak v případě kombinace kratších variant, tj. nevariantního úseku v km 0,0–10,2, varianty Sýrovice–východ v km 10,2–13,16, PGP s podvariantou Strojeticke-východ v km 13,16–23,65 a koncového nevariantního úseku do km 25,3.

Celkové množství dešťových vod odtékajících ze silnice v případě kombinace nejdelších variant a nejkratších variant ukazuje následující tabulka:

	Kombinace variant	odtok rok (m <sup>3</sup> )	odtok zima (m <sup>3</sup> )
nejdelší	PGP Sýrovice–západ, LUCIDA	114024	37134
nejkratší	PGP Sýrovice-východ, PGP Strojeticke-východ	108728	35614

Toto množství bude navýšeno o vody odtékající z nově vybudovaných přivaděčů. Z tohoto hlediska se jako méně vhodná jeví varianta LUCIDA, která na rozdíl od varianty PGP vyžaduje navíc poměrně dlouhé napojení obce Blšany (cca 1900 m).

Dokumentace EIA se věnuje rovněž znečištění dešťových vod odtékajících ze silnice, a to především v souvislosti s užitím posypového materiálu v zimním období.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.III.2. dostačující.*

*Zpracovatel posudku nemá ke kapitole B.III.2. připomínky.*

**B.III.3. Odpady**

Při výstavbě lze očekávat především vznik odpadů ze skupiny 17 *Stavební a demoliční odpady*, případně dalších druhů odpadů. V úvodní tabulce kapitoly B.III.3 dokumentace EIA je uveden přehled produkovaných odpadů, očekávané produkované množství a navrhovaný způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů. Kategorizace je provedena podle katalogu odpadů dle vyhlášky MŽP ČR č. 381/2001 Sb.

Přesný výčet odpadů, které budou vznikat během výstavby a vyčíslení jejich množství bude předmětem následujících stupňů projektové přípravy. Pro účely procesu EIA byl stanoven pouze hrubý odhad bilance zemních prací.

Dokumentace EIA uvádí přehled produkovaných odpadů, očekávané produkované množství a navrhovaný způsob nakládání s odpady během provozu silnice I/27.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*U kapitoly B.III.3. dokumentace EIA je třeba ocenit důsledné použití správných pojmů v oblasti nakládání s odpady. Dle zákona č. 185/2001 Sb. v platném znění se pod pojmem nakládání s odpady rozumí jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování.*

*Použití nesprávných pojmů v oblasti nakládání s odpady je častým nedostatkem předkládaných dokumentací EIA.*

*K druhům odpadů vznikajícím při stavební činnosti lze kromě odpadů jmenovaných v dokumentaci na str. 41-42 dále zařadit:*

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
15 01	Obaly	O, N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O

*Výše uvedené informace jsou uvedeny pro upřesnění. Kapitola je zpracována v dostatečném rozsahu pro potřeby posouzení záměru z hlediska vznikajících odpadů. Další podrobnosti týkající se nakládání s odpady z výstavby a provozu záměru budou upřesněny v dalších fázích projektové dokumentace. Tato podmínka bude součástí stanoviska.*

*Již v tomto stupni projektových příprav však lze konstatovat, že celý investiční záměr je spojen s produkcí odpadů, která by z hlediska celkového množství i z hlediska druhů odpadů neměla významně ohrozit životní prostředí.*

#### B.III.4. Ostatní

##### **Hluk**

V rámci procesu EIA nebylo možné podrobně posoudit hladiny hluku vznikajícího v období vlastní výstavby. V příslušné fázi projektové přípravy bude před vydáním stavebního povolení nutné zpracovat podrobné hodnocení těchto faktorů k minimalizaci vlivů stavební činnosti na okolní obytnou zástavbu.

Hluk z provozu na posuzované silnici I/27 byl kvantitativně vyhodnocen v akustické studii, která je součástí dokumentace EIA jako část D.

##### **Vibrace**

Kapitola pojednává o obecném působení automobilové dopravy na okolí z hlediska zatížení vibracemi.

##### **Záření**

Během výstavby a provozu posuzovaných komunikací nebude emitováno žádné ionizující záření. Intenzita elektromagnetického (neionizujícího) záření provozovanými elektrickými spotřebiči zařízení staveníště bude nízká a neovlivní zdraví obyvatel.

##### Komentář zpracovatele posudku:

*Kapitola B.III.4 se má zabývat údaji o emisích hluku. To znamená, že tato kapitola by měla dát první hrubý přehled o jednotlivých zdrojích hluku a jejich porovnání v emisní rovině.*

*Uvedená připomínka je metodického charakteru, nemá vliv na celkové hodnocení záměru.*

#### B.III.5. Doplnující údaje

Doplňující údaje nejsou potřebné. Během výstavby posuzovaných komunikací budou v některých místech prováděny lokálně významné terénní úpravy (zářezy, násypy), které by mohly ovlivnit krajinný ráz. Problematiku krajinného rázu zpracovala ing. Alexandra Čurnová a celé vyhodnocení je součástí dokumentace v části B.Přílohy jako příloha č. 6 Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz v trase plánované silnice I/27.

##### Komentář zpracovatele posudku:

*Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole B.III.5. dostačující.*

*Zpracovatel posudku nemá ke kapitole B.III.5. připomínky.*

### ČÁST C - ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

#### **C.I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území**

Jako nejzávažnější charakteristiky dotčeného území ve vztahu k posuzované výstavbě přeložky silnice I/27 označil zpracovatel dokumentace EIA následující oblasti:

- průchod přeložky v blízkosti sídel, ovlivnění obyvatel hlukem a emisemi do ovzduší z dopravy na přeložce, možné ovlivnění obyvatel
- křížení biokoridorů, možné ovlivnění funkčnosti prvků ÚSES
- ovlivnění vydatnosti či kvality zdrojů podzemní vody
- ovlivnění povrchových vod (většinou málo vodných toků).

Těmto charakteristikám životního prostředí a jejich ovlivnění realizací a provozem posuzované přeložky silnice I/27 je věnována v dokumentaci EIA speciální pozornost.

Popis jednotlivých složek životního prostředí je proveden v následující kapitole dokumentace.

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole C.I. dostačující. Zpracovatel posudku nemá ke kapitole připomínky.*

C.I.1. Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky

Posuzované úseky silnice neprochází žádným zvláště chráněným územím podle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Posuzované úseky silnice neprochází žádným přírodním parkem podle zákona č. 114/1992 Sb.

V této kapitole jsou vypsány posuzované úseky silnice, které kříží v jednotlivých variantách významné krajinné prvky ze zákona.

Varianta LUCIDA a varianta PGP v kombinaci s variantou Strojeticé-východ vykazuje 4 střety s významnými krajinnými prvky ze zákona, varianta PGP v kombinaci s variantou Strojeticé-západ o jeden střet více.

Rozdíl mezi variantami je tak z hlediska počtu střetů trasy silnice s VKP ze zákona minimální, za mírně vhodnější by mohla být považována varianta LUCIDA, která nivu Blšanky včetně vlastního toku kříží šetrnějším, kolmým způsobem.

Záměr není ve střetu s žádným registrovaným významným krajinným prvkem.

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Zpracovatel posudku neshledal v kapitole C.I.1. žádné zásadní nedostatky, ať již z hlediska úplnosti či správnosti uvedených údajů.*

*Pro účely procesu EIA je podrobnost uvedených informací v dokumentaci EIA dostačující.*

C.I.2. Natura 2000

Stávající trasa silnice I/27 kříží stávající evropsky významnou lokalitu Ohře (CZ0423510). V tomto úseku nebude docházet k žádným stavebním úpravám silnice, toto křížení tak zůstane zachováno i po realizaci záměru. Do jiných evropsky významných lokalit žádná z navrhovaných variant silnice I/27 nezasahuje. Ani jedna z posuzovaných variant silnice I/27 neprochází žádnou ptačí oblastí (PO).

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Zpracovatel posudku neshledal v kapitole C.I.2. žádné zásadní nedostatky, ať již z hlediska úplnosti či správnosti uvedených údajů.*

*Pro účely procesu EIA je podrobnost uvedených informací v dokumentaci EIA dostačující.*

C.I.3. Územní systém ekologické stability

V zájmovém území (koridoru) posuzované silnice I/27 se nenachází žádné nadregionální biocentrum (NRBC), ani jedna z variant silnice I/27 neprochází dle ÚP VÚC žádným regionálním biocentrem.

Varianta PGP se v km 15,5 těsně přibližuje k východní hranici regionálního biocentra 1503 – Viničný vrch, varianta LUCIDA je naopak navržena cca 200 metrů od jeho západní hranice.

Dle zpracovaných územně analytických podkladů prochází varianta PGP v délce cca 0,5 km východním cípem biocentra Viničný vrch, varianta LUCIDA do tohoto biocentra nezasahuje.

Dle neschváleného krajského plánu ÚSES Ústeckého kraje varianta PGP prochází v délce cca 0,7 km východní hranici biocentra Viničný vrch, varianta LUCIDA prochází jeho západní hranicí v délce cca 1,3 km.

Připravovaný územní plán města Podbořany respektuje krajský plán ÚSES a varianta LUCIDA tak prochází západním okrajem RBC Viničný vrch. Dle sdělení stavebního úřadu Podbořany bude hranice RBC upravena tak, aby byla v souladu se schváleným plánem VÚC.

V dalším textu této kapitoly dokumentace EIA uvádí střety silnice I/27 s lokálními prvky ÚSES a s interakčními prvky, přičemž je vždy uvedeno, zda se jedná o prvek zakotvený v platném územním plánu nebo nikoliv.

Komentář zpracovatele posudku:

*Kapitola C.I.3. podává základní informace o lokálních, regionálních i nadregionálních prvcích ÚSES v zájmovém území. V souvislosti s posuzovaným záměrem budou dotčeny prvky lokální a regionální úrovně, dále pak i několik interakčních prvků. Tyto prvky ÚSES jsou zakresleny v mapě G.1. Příroda, ÚSES.*

*Zpracovatel posudku nemá ke kapitole C.I.3. připomínky.*

C.I.4. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Identifikaci kulturních památek a archeologických lokalit v trase plánované silnice I/27 provedl PhDr. M. Bureš, Praha (viz část B. Přílohy, Příloha č. 5).

Památky a lokality byly sledovány v širším zájmovém území vymezeném v mapových podkladech. Výťah ze zpracované studie je proveden v kapitole dokumentace C.II.8. Hmotný majetek.

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku nemá ke kapitole C.I.4. připomínky.*

C.I.5. Území hustě zalidněná

Posuzované úseky silnice procházejí mimo hustě zastavěné části obcí. Nejproblematictější je z tohoto hlediska průchod varianty PGP mezi Očihovem a Hradčany, ale ani zde nelze hovořit o území hustě zalidněném.

Míra ovlivnění obyvatelstva je vyhodnocena v kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo.

Komentář zpracovatele posudku:

*Přestože posuzované úseky silnice procházejí mimo hustě zastavěné části obcí, bylo by vhodné v této kapitole alespoň stručně uvést, kterými obcemi prochází stávající silnice I/27 a v blízkosti kterých obcí bude procházet navržená silnice I/27. Zároveň by bylo vhodné uvést orientační počty obyvatel v těchto obcích. Tyto údaje poskytuje kapitola C.II.7. Obyvatelstvo.*

*Uvedená připomínka je metodického charakteru, nemá vliv na celkové hodnocení záměru.*



### C.I.6. Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení, staré ekologické zátěže, extrémní poměry v dotčeném území

Bezprostředně navazující území na průtazích obcí kolem stávající silnice I/27 bude v roce 2020 bez realizace přeložky zatíženo nadlimitním hlukem. Vyvedení dopravy z center obcí významně zlepší hlukovou situaci uvnitř území na přijatelnou úroveň.

Území dotčené posuzovaným záměrem není v současné době zatěžováno nad míru únosného zatížení, nenacházejí se zde staré ekologické zátěže, ani zde nepanují jiné extrémní poměry.

#### Komentář zpracovatele posudku:

*Pokud na silnici I/27 dochází již dnes k překračování hygienických limitů hluku, je zřejmé, že k tomu bude docházet i ve výhledovém roce 2020. Tato situace je vyhodnocena v rámci akustické studie, která tvoří samostatnou část D. Dokumentace EIA. Z výstupů akustické studie vyplývá, že při zachování současného vedení silnice I/27 bude v roce 2020 docházet k překračování hygienických limitů hluku u chráněné obytné zástavby obcí Radčevy, Sýrovice, Pšov, Blšany, Očihov, Očihovec a Strojetic.*

*Uvedená připomínka je metodického charakteru, nemá vliv na celkové hodnocení záměru.*

## **C.II. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území**

### C.II.1. Ovzduší a klima

Dokumentace EIA vymezuje dotčené klimatické oblasti dle Quitta. Dále jsou uvedeny hodnoty z nejbližších srážkoměrných stanic v Žatci a Krynčanech.

V kapitole C.II.1 je rovněž prezentována větrná růžice charakteristická pro danou oblast (Lounsko - Lovosicko), která popisuje proudění ve vybrané lokalitě za různých rozptylových podmínek.

Pro orientaci uvádí dokumentace EIA hodnoty imisních příspěvků ve stavu bez výstavby silnice.

Ve výpočtu je zahrnut i vliv provozu na stávající trase silnice I/27. Dle modelu se budou hodnoty pohybovat pod úrovní imisních limitů.

Celkovou úroveň imisní zátěže v zájmovém území (tzv. imisní pozadí) v roce 2020 není možné na základě dostupných dat stanovit. Pro určité porovnání ve vztahu k imisním limitům je však možné provést vyhodnocení imisního pozadí na základě údajů ze stanic imisního monitoringu.

Z vyhodnocení vyplývá, že hodnoty imisní zátěže se v současné době (i se zahrnutím příspěvku automobilové dopravy) pohybují pod hranicí imisního limitu u všech sledovaných znečišťujících látek.

#### Komentář zpracovatele posudku:

*V této kapitole zpracovatel uvádí, že určité porovnání vypočtených hodnot ve vztahu k imisním limitům je možné provést na základě vyhodnocení imisního pozadí ze stanic imisního monitoringu. Údaje ze stanic USJT Strojetic a UZAZ Žatec jsou však uvedeny pouze v Rozptylové studii (část C. dokumentace EIA). Pro přehlednost by bylo vhodné tyto údaje uvádět přímo v textové části dokumentace.*

*Uvedená připomínka je metodického charakteru, nemá vliv na celkové hodnocení záměru.*

### C.II.2. Voda

V první části této kapitoly věnující se povrchovým vodám, je uveden výčet dílčích povodí, do kterých navrhovaná stavba zasahuje a výčet vodních toků, se kterými se silnice I/27 přímo kříží. Dále jsou zde uvedeny podrobnější charakteristiky některých křížených povodí a jejich průtokové poměry.

Trasa silnice nepřechází přes žádnou větší vodní plochu, pouze v km cca 16,5 – 17,0 (varianta PGP) a napojení obce Blšany (varianta LUCIDA) vede při břehu závlahové nádrže Blšany a v km cca 18,2 – 18,5 (varianta LUCIDA) při břehu závlahové nádrže Očihov.

V první části této kapitoly věnující se podzemním vodám, je uveden výčet hydrogeologických rajónů, kterými posuzovaná silnice prochází.

Dále je v kapitole popsáno horninové prostředí ve vztahu k oběhům podzemních vod, jejich proudění, vodohospodářskému významu a filtračním parametrům hornin.

Zásobování pitnou vodou je ve všech obcích zájmového prostoru zajišťováno z veřejných vodovodů zásobených ze zdrojů povrchových a podzemních vod situovaných mimo zájmové území, ojedinělé individuální domovní studny slouží zpravidla jako zdroje vody užitkové a pro zálivku.

V zájmovém území bylo identifikováno jediné ochranné pásmo zdroje přírodní minerální vody v Očihově stanovené Vyhláškou č. 320/2005 Sb. ze 3. 8. 2005.

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole C.II.2. dostačující. Zpracovatel posudku nemá ke kapitole připomínky.*

### C.II.3. Půda

Z pedologického hlediska lze v místě průběhu trasy nalézt především kyselé hnědé půdy s podzoly na terasovitých uloženinách, hnědé půdy se surovými půdami a černozemě.

Charakteristiku převažujících hlavních půdních jednotek v zájmovém území posuzované silnice I/27 ukazuje tabulka na str. 59-60 dokumentace EIA. Klasifikace půd dle třídy ochrany je zobrazena v mapě G.3. Zemědělská půda a lesy.

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Pro účely procesu EIA je podrobnost informací uvedených v kapitole C.II.3. dostačující. Zpracovatel posudku nemá ke kapitole připomínky.*

### C.II.4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Geologická charakteristika zájmového území je převzata ze samostatné přílohy E dokumentace EIA (Hydrogeologické posouzení). Grafické zobrazení skutečností uváděných v textu obsahuje mapa G.2. Geologie a voda, kulturní památky.

V této mapě jsou zároveň znázorněna CHLÚ, prognózní ložiska nerostných surovin, poddolovaná území a sesuvná území.

Trasa varianty PGP v km 6,4–6,6 prochází prognózním ložiskem (subregistr Q - ostatní) cihlářských surovin Radíčeves č. 9272400 (IČ 927240000), v km 11,3–12,27 a 13,28–13,95 prognózním ložiskem (subregistr Q – ostatní) bentonitu Letov–Liběšovice č. 9011000 (IČ 901100001). Trasa ve variantě Lucida s přípojnou trasou 241 v km 13,15–14,5 prochází prognózním ložiskem (subregistr Q – ostatní) bentonitu Letov–Liběšovice č. 9011000 (IČ 901100002).

*Komentář zpracovatele posudku:*

*Kapitola C.II.4 hojně čerpá z údajů prezentovaných v samostatné příloze E dokumentace EIA. Podrobnost informací je pro účely procesu EIA dostatečná. Zpracovatel posudku neshledal žádné faktické chyby.*

### C.II.5. Flóra, fauna, ekosystémy, lesní porosty

Kapitola C.II.5. je členěna do následujících podkapitol: 1. Flóra, 2. Fauna, 3. Ekosystémy a 4. Lesní porosty.

V podkapitole Flóra je uvedena fytogeografická charakteristika studované oblasti a stávající vegetační charakteristika.

V rámci procesu EIA byly provedeny poměrně detailní terénní průzkumy během vegetační sezóny 2009. Botanický průzkum byl proveden v zajímavějších lokalitách, kterými procházejí jednotlivé varianty, kolem obcí Sýrovice a Strojetic, které mají navrženy dvě varianty jednoduchého obchvatu. Průzkum se věnoval rozdílu posuzovaných variant z hlediska zasažených biotopů. Lokality byly vytipovány nejen z botanického, ale i ze zoologického hlediska. Lokality biologického průzkumu jsou vyneseny v mapové příloze G.1. Příroda, ÚSES. V rámci těchto průzkumů nebyl zaznamenán žádný rostlinný taxon jmenovaný v seznamu zvláště chráněných druhů rostlin v Příloze č. II vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114 /1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

V podkapitole Fauna je uvedena zoogeografická charakteristika studované oblasti a stávající zoologická charakteristika. Zvláště je popsán výskyt obratlovců a bezobratlých živočichů.

V rámci procesu EIA byly provedeny poměrně detailní zoologické průzkumy během sezóny 2009. Na sedmi sledovaných lokalitách bylo zjištěno celkem 9 druhů živočichů, které jsou uvedeny v seznamu zvláště chráněných druhů dle přílohy č. III vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb. k zákonu ČNR č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o tyto zvláště chráněné druhy:

Silně ohrožené druhy: ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) (lokalita č. 3 a 5), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*) (lokalita č. 3), pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*) (lokalita č. 3 a 5), žluva hajní (*Oriolus oriolus*) (lokalita č. 6).

Ohrožené druhy: koroptev polní (*Perdix perdix*) (lokalita č. 7b), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) (lokalita č. 3 a 5), ůhýk obecný (*Lanius collurio*) (lokalita č. 3, 5 a 7b), rorýs obecný (*Apus apus*) a vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*).

V trase záměru „Silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ byl v místě křížení varianty LUCIDA s Blšankou zjištěn jeden zvláště chráněný druh jmenovaný v seznamu zvláště chráněných druhů živočichů v Příloze č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114 /1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů a to prskavec rodu *Brachinus*. Jiné zvláště chráněné druhy nebyly zjištěny.

Podkapitola Ekosystémy hodnotí území dotčené přeložkou silnice I/27 z hlediska stupně ekologické stability. Území je charakterizováno převážně nízkým stupněm ekologické stability. Nejceněnějšími ekosystémy v navrhované trase silnice I/27 jsou niva Blšanky, torza malých lesních porostů a mozaika malých kosených luk, nekosených strání a mezi spolu se svahovou akátinou severozápadně od Blšan.

Lesní porosty v zájmovém území jsou zařazeny do dvou přírodních lesních oblastí (PLO) 2b Podkrušnohorské pánve – Mostecká a Žatecká a PLO 9 Rakovnicko – kladenská pahorkatina.

Přeložka silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov zasahuje do následujících lesních porostů:

1. Lesní porosty u Radíčevsi v km 8,9 (varianta PGP)
2. Lesní porosty u Blšan v km 16,0 (varianta PGP)
3. Skupina dřevin v km 17,9 (varianta LUCIDA)
4. Remízy v km 19,5 (varianta LUCIDA)

#### Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel dokumentace EIA při zpracování této kapitoly hojně čerpal z realizovaných terénních botanických a zoologických průzkumů v roce 2009.

*Na základě výsledků těchto průzkumů je možné konstatovat, že dané území není z botanického hlediska příliš cenné. V zájmovém území nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin.*

*Ze zoologického hlediska se opět jedná o nepříliš zajímavé území, s hojným zastoupením zcela běžných a typických druhů pro převážně zemědělskou krajinu. Nutno však podotknout, že v daném území bylo zjištěno 10 druhů zvláště chráněných (kategorie ohrožený a silně ohrožený druh). K případnému zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů je třeba povolení orgánu ochrany přírody.*

*K úvaze o začlenění území z hlediska stupně ekologické stability nemá zpracovatel posudku připomínky. Na základě terénní obchůzky zpracovatel posudku konstatuje, že k nejcennějším biotopům je skutečně možné zařadit nivu Blšanky, torza malých lesních porostů a mozaiku malých kosených luk, nekosených strání a mezí spolu se svahovou akátinou severozápadně od Blšan.*

#### C.II.6. Krajina

Kapitola C.II.6. je členěna do dvou podkapitol: 1. Geomorfologie a 2. Krajinný ráz.

V podkapitole Geomorfologie je uvedeno začlenění území pod geomorfologické jednotky.

Problematika krajinného rázu je podrobně zpracována ve „Studii vlivu záměru na krajinný ráz“ který zpracovala ing. Alexandra Čurnová a je součástí části dokumentace B. Přílohy jako Příloha č. 6. V textu kapitoly je uveden pouze stručný výťah.

Krajina, kterou je vedena stávající silnice I/27 i silnice v nové trase, je člověkem dlouhodobě a silně ovlivněna. Teplé podnebí, úrodná půda i rovinatý charakter umožňovalo a umožňuje zemědělské využití, což se na charakteru krajiny silně odráží. Pro krajinnou scénu současnosti je typický reliéf zaoblené pahorkatiny s rozlehlými lány polí. Jednotlivé krajinné celky a prostory jsou rozlehlé a oddělují je málo vyvýšené hřbety. Identifikovanými dotčenými krajinnými celky jsou Žatecko (pánevního charakteru) a Rakovnicko (charakteru nízké pahorkatiny), které jsou dále v kapitole podrobněji popsány.

#### Komentář zpracovatele posudku:

*Kapitola C.II.6. se zabývá základní charakteristikou krajiny, kterou má v budoucnu procházet přeložka silnice I/27.*

*Zpracovatel posudku nemá k předloženým informacím připomínky. Kapitola je pro účely posouzení vlivu stavby na životní prostředí zpracována dostatečně.*

#### C.II.7. Obyvatelstvo

V koridoru posuzovaného úseku silnice I/27 (0,5 km na každou stranu od osy silnice) ve variantě PGP se nachází obytná zástavba těchto sídel: Žatec, Radíčeves, Sýrovice, Pšov, Blšany, Očihov, Očihovec a Strojetic. Varianta LUCIDA se přibližuje k obci Letov a na konci svého úseku také k obci Strojetic.

V kapitole jsou dále uvedeny počty obyvatel dotčených obcí (stav k 1. 1. 2005) dle publikace „Statistický lexikon obcí České republiky“ (2005).

#### Komentář zpracovatele posudku:

*V kapitole C.II.7. jsou prezentovány poměrně zastaralé informace o počtech obyvatel. Zpracovatel posudku čerpal z publikace Statistický lexikon obcí České republiky z roku 2005.*

*Pro účely posouzení vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo je vhodné vycházet pokud možno z co nejaktuálnějších údajů o stavu obyvatel v zájmovém území, případně uvádět dlouhodobější statistiky o vývoji počtu obyvatel v zájmovém území za několik posledních let.*

#### C.II.8. Hmotný majetek

Kapitola C.II.8. je rozdělena do dvou podkapitol: 1. Hmotný majetek, 2. Kulturní památky a archeologické lokality.

Stávající silnice I/27 prochází skrze východní okraj města Žatec a dále prochází centry následujících obcí či sídel: Radčeves, 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). Varianta LUCIDA se přibližuje k sídlu Letov.

V tabulce jsou dále přehledně uvedeny údaje o počtu bytů, trvale obydlených domů a rekreačních objektů v koridoru 0,5 km od posuzované komunikace.

Identifikaci kulturních památek a archeologických lokalit v trase plánované silnice I/27 provedl PhDr. M. Bureš, Praha (viz část B. Přílohy, Příloha č. 5). Sledovány byly kulturní památky, památkové rezervace a zóny zapsané v Ústředním seznamu památek, území s archeologickými nálezy evidované ve Státním archeologickém seznamu a archeologické nálezy evidované v Archeologické databázi Čech.

Většina jmenovaných památek a nálezů je zakreslena v mapě G.2. Geologie a voda, kulturní památky, některé se však vzhledem k větší vzdálenosti od posuzované silnice, nachází mimo tištěnou plochu dané mapové přílohy.

Rešerše zpracovává pouze doposud známé archeologické nálezy a je pravděpodobné, že některé doposud neznámé lokality zejména časně a vrcholně středověkého stáří budou výstavbou zasaženy

#### Komentář zpracovatele posudku:

*Kapitola C.II.8. je zpracována velmi přehledně, poskytuje poměrně detailní informace o kulturních památkách a evidovaných archeologických nálezech.*

*Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole připomínky. Pro účely procesu EIA jsou poskytnuté informace postačující.*

#### **C.III. Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení**

Kvalitu životního prostředí v zájmové oblasti lze celkově označit za průměrnou nebo mírně podprůměrnou. Kvalita jednotlivých složek životního prostředí je různá, u většiny složek převažuje průměrné hodnocení. Toto hodnocení je dáno dlouhodobým převážně zemědělským využíváním krajiny, kde je minimum přirozených nebo polopřirozených biotopů.

Nejcennější části zájmového území požívají územní ochrany. Řeky Ohře a Blšanka jsou významným krajinným prvkem, Ohře je navíc nadregionálním a Blšanka regionálním biokoridorem.

Jako spíše podprůměrnou je možné hodnotit vegetaci zájmového území (nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh) či zastoupení významných krajinných prvků (VKP pouze ze zákona).

Z hlediska únosného zatížení je možné konstatovat, že realizace a provoz posuzované přeložky silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov nebude pro zájmové území představovat žádné zhoršení situace z hlediska únosného zatížení životního prostředí.

Komentář zpracovatele posudku:

*Kapitola C.III. je jakýmsi stručným shrnutím údajů uvedených v předcházejících kapitolách dokumentace EIA.*

*Je nutno konstatovat, že informace uvedené v kapitole C.III. korespondují s předcházejícími kapitolami C.II.1.–C.II.8.*

*Bez připomínek.*

## **ČÁST D - KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení 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 řídce obydlené krajiny. 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.

Komentář zpracovatele posudku:

*Kapitola D.I. pojednává velmi obecně o pozitivních či negativních vlivech liniové stavby na životní prostředí a obyvatelstvo. Kapitola se dotýká celé řady aspektů, jako je vliv na zábor půdy, kácení lesních porostů, vliv na biotopy, povrchové a podzemní vody, hluk a znečištění ovzduší, zdraví obyvatel, atd. Dle názoru zpracovatele posudku by bylo vhodné se zmínit i o vlivu liniové stavby na rozvoj dotčených obcí.*

*Výše zmíněné očekávané vlivy posuzované přeložky silnice I/27 na životní prostředí a obyvatelstvo jsou následně podrobně posouzeny v kapitole D.I.1.–D.I.11. dokumentace EIA.*

*Zpracovatel posudku nemá k dané kapitole zásadní připomínky.*

#### D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Nejvýznamnějšími vlivy na obyvatelstvo z výstavby a provozu komunikací jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší a hluku z dopravy.

##### **Vlivy emisí a imisí**

Problematickou znečištění ovzduší emisemi z provozu vozidel na silnici I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov se podrobně zabývá část dokumentace C. Rozptylová studie (zpracovatel ing. Václav Píša). Vyhodnocení vlivů znečištěného ovzduší na zdraví obyvatel bylo provedeno ve studii Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (zpracovatel Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o), která je součástí přílohové části B dokumentace jako Příloha č7.

Do hodnocení vlivů na obyvatele byly zahrnuty následující látky: oxid dusičitý, benzen a suspendované částice PM<sub>10</sub>.

Celkově je možno konstatovat, že vybudování přeložky přinese výrazné snížení imisní zátěže zpravidla v centrálních částech dotčených sídel. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde v okolí nové komunikace. Tento nárůst se však objeví převážně mimo zástavbu nebo jen na okrajích jednotlivých sídel.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na obyvatele lze hodnotit jako malý až střední, jeho významnost jako střední.

##### **Vlivy hluku**

Pro posouzení hlukové situace v souvislosti s provozem posuzovaného úseků silnice I/27 včetně navazujících silnic, byla zpracována akustická studie, zpracovatel Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., České Budějovice, listopad 2009 (část dokumentace D.Akustická studie).

V akustické studii jsou vyhodnoceny tři modelové situace:

- 1) je vyhodnocen hluk z dopravy po stávající silnici I/27 v roce 2020 v případě nerealizace záměru
- 2) je vyhodnocen hluk z posuzovaných úseků v roce 2020
- 3) je vyhodnocen hluk ze zbytkové dopravy na dnešních průtazích obcemi

Vypočtené hodnoty lze dohledat v Akustické studii, zde uvádíme pouze závěrečné vyhodnocení:

1. Stávající silnice je z hlediska hlukové situace v jejím bezprostředním okolí nevyhovující, možnosti budování pasivních protihlukových opatření jsou omezené. V roce 2020 lze v případě nerealizace záměru očekávat na průtazích obcemi vysoce nadlimitní hladiny hluku.
2. I po realizaci obchvatů obcí zůstane v obcích zbytková doprava, která může způsobovat mírné překračování hygienického limitu. Po realizaci příslušného obchvatu doporučujeme měřením stanovit skutečnou hlukovou situaci v intravilánu obce a v případě potřeby následně realizovat odpovídající protihluková opatření.
3. Žádná z posuzovaných variant nezpůsobí překročení hygienických limitů hluku. Pouze v případě realizace varianty PGP u Očíhova bude nutné vybudovat po obou stranách silnice I/27 v km 18,9–19,2 protihlukové stěny, zajišťující splnění hlukových limitů. Výška navrhovaných stěn je 2 metry, délka stěn je odhadnuta na cca 300 metrů.

4. Na základě provedených výpočtů lze z akustického hlediska realizovat libovolnou z posuzovaných variant, přičemž porovnání jejich vhodnosti je uvedeno níže.
5. Ve variantním úseku u Sýrovice je z důvodů větší vzdálenosti od chráněných prostorů vhodnější varianta Sýrovice-východ.
6. Ve variantním úseku v km 12,0–23,65 je vhodnější realizovat variantu LUCIDA, která se v dostatečné vzdálenosti vyhýbá souvislé obytné zástavbě.
7. Ve variantním úseku u Strojetic je vhodnější realizovat variantu LUCIDA nebo Strojetic-východ, které jsou prakticky srovnatelné. Varianta Strojetic-západ je z důvodů největšího přiblížení k obytné zástavbě nejméně vhodná.
8. Pro ochranu ptactva je vhodné realizovat protihlukové stěny z matných skel nebo zcela neprůhledné. Čirá skla i se zobrazenými siluetami dravých ptáků jsou z hlediska ochrany ptactva nevhodná.
9. V dalších stupních přípravy záměru bude nutné provést pro vybranou variantu zpřesnění akustických výpočtů na základě dostupných dat a dle zjištěných výsledků případně zpřesnit návrh protihlukových opatření.
10. Po uvedení silnice I/27 do provozu bude nezbytné provést kontrolní měření v těch výpočtových bodech, v nichž se teoretická hodnota hluku blíží ( $\pm 2$  dB) k hygienického limitu 60 dB ve dne nebo 50 dB v noci.
11. Na základě výše uvedených skutečností lze považovat navržené varianty úpravy silnice I/27 z akustického hlediska za vyhovující.

Problematicke hluku a jeho vlivů na veřejné zdraví se podrobně věnuje studie Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (zpracovatel Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o), která je součástí přílohy části B dokumentace jako Příloha č. 7.

Celková úroveň hlukové zátěže v dotčené oblasti podél stávající silnice se jeví z hlediska možného vzniku zdravotních rizik jako střední. V žádné lokalitě nebyly vypočteny hodnoty indikující riziko poškození zdraví obyvatel. V několika lokalitách však byly vypočteny hodnoty v pásmu silného nebo mírného obtěžování. Po realizaci přeložky dojde k přesunu emisí hluku z intravilánu obcí do volného prostoru. Sníží se počet negativně ovlivněných obyvatel.

Z variantních řešení je možné upřednostnit PGP Sýrovice východ před PGP Sýrovice-západ, variantu Lucidu či variantu PGP Strojetic východ před PGP Strojetic západ a celkově v úseku od Pšova po konec přeložky variantu Lucida před variantou PGP.

Rozsah vlivu hluku na obyvatele lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako velkou.

### **Vlivy demolice**

Směrové vedení silnice I/27 je navrženo tak, aby žádné stávající obytné či rekreační objekty nebyly demolice dotčeny. Z dostupných podkladů není zřejmé, zda nedojde v případě varianty PGP cca v km 19,1 k demolici bývalého vojenského bunkru. Doporučujeme proto v dalších fázích přípravy záměru vyřešit tento případný střet.

### **Ostatní vlivy**

Těleso silnice může působit jako bariéra pro pohyb obyvatel a negativně tak působit na faktory pohody, případně i na bezpečnost obyvatel i účastníků silničního provozu (při přecházení silnice na nevhodných místech). Toto negativní působení silnice minimalizuje především dostatečný počet mostních objektů a vhodných křižovatek se stávající silniční sítí. Lze konstatovat, že posuzovaná přeložka je z tohoto hlediska navržena standardním způsobem. Faktory pohody jsou velmi subjektivní



vjemy a zcela jistě bude stejná varianta vykazovat zcela odlišné vlivy na faktory pohody různých obyvatel. Například v obcích, kde je možnost vedení silnice I/27 navržena alternativně, bude každá z možností vnímána odlišně pro obyvatele různých částí obce.

Určitým ovlivněním obyvatel může být i případné narušení turistických a cyklistických cest. V zájmovém území jich není mnoho, podstatná je skutečnost, že realizací posuzovaného záměru nedojde oproti současnému stavu k výrazné změně. Jediná značená turistická cesta, která již dnes kříží sinici I/27, je v Žatci, kde nedojde k žádným změnám v silničním tělese a tím tato cesta nebude dotčena.

Varianta PGP u Blšan (cca v km 16,5–17,0) se významně přibližuje k závlahové nádrži Blšany, kterou v letních měsících místní obyvatelé využívají k rekreaci, koupání a odpočinku. Vedení silnice I/27 těsně při jejím západním břehu výrazně sníží atraktivitu tohoto lokálního rekreačního území.

Dalším významným vlivem je dělicí efekt silnice I/27 pro obyvatele Očihova a Hradčan. Stávající silnice je v současnosti výraznou komunikační bariérou, jejím přesunutím blíže k centrální části Očihova a zejména změnou nivelety (vedení silnice v násypu) bude možné posuzovanou silnici I/27 křížit mimoúrovňově. Tím se její dělicí efekt oproti současnému stavu výrazně sníží. V případě realizace varianty LUCIDA tento dělicí efekt zmizí zcela.

Co se týká variantního řešení z hlediska jiných vlivů na obyvatelstvo (než vlivů hluku a imisí) lze konstatovat následující:

- varianty Sýrovice-východ a Sýrovice-západ jsou srovnatelné
- varianta LUCIDA vzhledem k svému výrazně většímu odstupu od souvislé obytné zástavby je mírně vhodnější k realizaci než varianta PGP
- varianty Strojetic-východ a Strojetic-západ jsou srovnatelné

Komentář zpracovatele posudku:

Ad Vlivy emisí a imisí – Údaje prezentované v této části korespondují se závěry prezentovanými v rámci Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, které je součástí přílohové části B dokumentace jako příloha č. 7.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na obyvatele byl zpracovatelem dokumentace vyhodnocen jako malý až střední, jeho významnost jako střední.

Zpracovatel posudku by v této části kapitoly upřednostňoval podrobnější popis charakterizace rizika pro vybrané polutanty.

Uvedená připomínka je metodického charakteru, nemá vliv na celkové hodnocení záměru.

Ad Vlivy hluku - Údaje prezentované v této části korespondují se závěry prezentovanými v rámci Akustické studie, která tvoří samostatnou přílohu D dokumentace EIA.

Ze závěrů Akustické studie vyplývá, že stávající silnice je z hlediska hlukové situace nevyhovující. Žádná z posuzovaných variant nezpůsobí překročení hygienických limitů hluku. Pouze v případě realizace varianty PGP u Očihova bude nutné vybudovat po obou stranách silnice I/27 v km 18,9–19,2 protihlukové stěny.

Ve variantním úseku u Sýrovic je z důvodů větší vzdálenosti od chráněných prostorů vhodnější varianta Sýrovice-východ. Ve variantním úseku v km 12,0–23,65 je vhodnější realizovat variantu LUCIDA. Ve variantním úseku u Strojetic je vhodnější realizovat variantu LUCIDA nebo Strojetic-východ, které jsou prakticky srovnatelné.

*Z výsledků Akustické studie vyplývá, že realizace varianty II/226-jih bude z akustického hlediska výhodnější než varianta II/226-sever. Ve variantě II/226-sever lze očekávat překročení hygienického limitu hluku v noční době až o 1,9 dB.*

*Celková úroveň hlukové zátěže v dotčené oblasti podél stávající silnice se jeví z hlediska možného vzniku zdravotních rizik jako střední. V žádné lokalitě nebyly vypočteny hodnoty indikující riziko poškození zdraví obyvatel. Z variantních řešení je možné upřednostnit PGP Sýrovice-východ před PGP Sýrovice-západ, variantu LUCIDA či variantu PGP Strojetic-východ před PGP Strojetic-západ a celkově v úseku od Pšova po konec přeložky variantu LUCIDA před variantou PGP.*

*Rozsah vlivu hluku na obyvatele lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako velkou.*

*Závěry akustické studie by zpracovatel posudku upřednostňoval uvést v kapitole D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky. Namísto toho by pracovatel posudku v této části kapitoly upřednostňoval podrobnější popis charakterizace rizika hluku.*

*Uvedené připomínky jsou metodického charakteru, nemají vliv na celkové hodnocení záměru.*

*Zpracovatel posudku se přiklání k realizaci variant Sýrovice-východ, napojení silnice II/226-jih a varianty LUCIDA.*

*Ad Vlivy demolice – V dalších fázích přípravy záměru je nutno vyřešit případný střet varianty PGP s bývalým vojenským bunkrem (cca v km 19,1). Ostatní varianty demolice nevyžadují.*

*Zpracovatel posudku nemá k připomínky.*

*Ad Jiné vlivy – V této části se zpracovatel dokumentace věnuje čtyřem zásadním vlivům na obyvatelstvo, a to vlivu stavby na faktor pohody obyvatel, možnému narušení turistických a cyklistických cest, vlivu na atraktivitu a rekreační využití území a dělicímu efektu stavby.*

*Jak již bylo komentováno dříve, bylo by vhodné se rovněž věnovat i vlivu stavby na rozvoj dotčených obcí. Tato připomínka je však spíše formálního charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.*

#### D.I.2. Vliv na ovzduší a klima

V době výstavby nové silnice lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových) koncentrací. Na základě znalostí o kvalitě ovzduší v dané lokalitě lze předpokládat, že provoz staveništní dopravy nezpůsobí překračování imisních limitů. Při plánování stavby a výběru dodavatele je však nutné preferovat nasazení moderní techniky s nízkými emisními parametry.

Provoz na silnici I/27 bude zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Vlivy uvolňování emisí na imisní koncentrace v okolí silnice jsou kvantitativně vyhodnoceny v rozptylové studii (zpracovatel Ing. Václav Píša, Praha, listopad 2009), která je součástí předkládané dokumentace EIA jako část C.

Celkově je možno konstatovat, že vybudování přeložky přinese výrazné snížení imisní zátěže zpravidla v centrálních částech dotčených sídel. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde v okolí nové komunikace, tento nárůst se však objeví převážně mimo zástavbu nebo jen na okrajích jednotlivých sídel.

Z pohledu variantního řešení je možné konstatovat, že z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší v obytné zástavbě se jako mírně vhodnější ukazuje v oblasti Sýrovice varianta Sýrovice-východ, stejně jako v případě Strojetic, kde je vhodnější varianta Strojetic-východ. V případě varianty LUCIDA je tato varianta vhodnější v lokalitách Hradčany a Očihovec, zatímco v oblasti Letova a Očihova je výhodnější opět varianta PGP.

Rozsah vlivu emisí z dopravy na ovzduší a klima lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako střední.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Údaje prezentované v kapitole D.I.2. korespondují s údaji prezentovanými v rámci Rozptylové studie, která tvoří samostatnou přílohu C dokumentace EIA.*

*K hodnocení variant lze ještě dle údajů Rozptylové studie dodat, že z hlediska počtu zasažených obyvatel, bude mírně výhodnější varianta LUCIDA oproti základní variantě, neboť v případě její realizace dojde k poklesu imisní zátěže na větší ploše území, zatímco nárůst zátěže se bude týkat pouze menší části obytné zástavby.*

*Dle závěrů Rozptylové studie lze v oblasti napojení komunikace II/226 v prostoru Pšov–Podbořany očekávat jako příznivější variantu napojení procházející ve větší vzdálenosti od Pšova (II/226-jih).*

*Zpracovatel posudku nemá k výstupům v oblasti posouzení vlivu stavby na znečištění ovzduší připomínky. Prezentované výstupní údaje korespondují se vstupy.*

*Zpracovatel posudku se přiklání k realizaci kombinace variant Sýrovice–východ, napojení silnice II/226-jih a varianty LUCIDA.*

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

Vlivy hluku z provozu vozidel po rekonstrukci silnice I/29 jsou vyhodnoceny v části dokumentace D. Akustická studie, kterou zpracoval Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o. v listopadu 2009. Podrobně jsou výsledky této studie prezentovány v kapitole D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů – Vlivy hluku.

Výstavba přeložky silnice I/27 na hodnoceném úseku bude představovat významné snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/27, významný pokles bude zejména na stávajících průtazích obcemi. V důsledku snížení intenzit dopravy pak dojde i k poklesu akustické zátěže v blízkosti přilehlé zástavby.

V akustické studii byly vyhodnoceny lokality, které by mohly být provozem na nové přeložce silnice I/27 v navrhovaných variantách zasaženy hlukem z dopravy. V problémových místech jsou navržena protihluková opatření. Jejich konkrétní provedení bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Ke správnosti informací uvedených v kapitole D.I.3. nemá zpracovatel posudku připomínky.*

*Je však na škodu tak rozsáhlého díla, že právě v této kapitole chybí exaktní výsledky hlukové studie, které by ilustrovaly vliv záměru na životní prostředí v jednotlivých variantách.*

*Kapitola je popsána poměrně obecně, i když právě zde by měly být uvedeny nejvýznamnější zjištěné skutečnosti včetně shrnujících závěrů.*

*Nedostatek této kapitoly dokumentace nemá však zásadní vliv na hodnocení celého záměru, pouze je na škodu celkové přehlednosti a vypovídací schopnosti dokumentace v jednom z dominantních vlivů tohoto záměru. Tyto závěry a podrobnější informace o akustických vlivech tohoto záměru jsou uvedeny v příloze D. dokumentace EIA (Akustická studie), kde jsou akustické vlivy na okolí posuzovaného záměru popsány v dostatečném rozsahu.*

**Vliv vibrací**

Vliv vibrací není v dokumentaci EIA kvantitativně vyhodnocen.

Vliv vibrací na životnost objektů v blízkosti posuzované silnice lze orientačně vyhodnotit metodikou publikovanou v práci „Transevropská magistrála - metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace“ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988). Dle této metodiky je počítáno snížení životnosti u objektů stojících do vzdálenosti 50 m od komunikace. Výsledkem je veličina „kód snížení životnosti“, nabývající hodnot 1-9 (1 = životnost nezměněna, 9 = životnost snížena o 50 %).

Obytné objekty se ve vzdálenosti do 50 m (nebo přibližně na hranici 50 metrů) nacházejí v následujících úsecích a variantách:

- LUCIDA – km cca 19,0 – Beraní Dvůr – 1 obytný objekt (č. p. 57)
- PGP – km cca 19,1 Hradčany – 1 obytný objekt (č. p. 118)
- PGP Strojetic z západ – km cca 21,6 – 1 obytný objekt (č. p. 130)

Všechny uvedené objekty se nacházejí zhruba ve vzdálenosti 50 metrů od tělesa silnice I/27. Pro všechny objekty bude „kód snížení životnosti“ dle uvedené metodiky menší než 1 a jejich životnost tak bude oproti současnému stavu nezměněna. Ostatní objekty se nacházejí ve větší vzdálenosti a ani jejich životnost nebude v důsledku vibrací po realizaci přeložky snížena.

Z hlediska vlivu vibrací není mezi posuzovanými variantami rozdíl.

Za pozitivní vliv lze považovat odvedení tranzitní dopravy z center jednotlivých obcí, kde v důsledku zklidnění dopravy budou vibrací nižší a lze tak očekávat pozitivní dopad na životnost přilehlých objektů.

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku nemá k této části kapitoly D.I.3. připomínky. Pro účely posouzení vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo je dané hodnocení postačující.*

## Jiné vlivy

Další fyzikální charakteristiky (např. úroveň záření v zájmovém území) nebudou výstavbou a provozem posuzované přeložky silnice I/27 dotčeny. Ovlivnění biologických charakteristik je vyhodnoceno v následujících kapitolách dokumentace EIA, především v kapitole D.I.7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy.

Komentář zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

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

### Vlivy na povrchové vody

Během realizace přeložky silnic plánovaného záměru dojde k částečnému obnažení půdního a horninového profilu a tím dojde k odnosu půdních částic do přilehlých vodních toků a nakonec do Ohře. V dokumentaci EIA je doporučeno zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby.

Po realizaci přeložky silnice I/27 dojde k nárůstu podílu zpevněných ploch v území až o 330 000 m<sup>2</sup> (dle varianty) a tím také ke zrychlení odtoku povrchových vod z území. Podrobné technické řešení odvodnění přeložky z jednotlivých úseků silnice I/27 nebylo dosud zpracováno. Před vyústěním do recipientů doporučujeme zařadit dešťové usazovací nádrže odpovídajícího objemu se schopností zachycovat pevné splaveniny a ropné látky, nejlépe navržené jako biodegradační nádrže. V případě potřeby ochrany málo vodných vodotečí bude potřeba zvážit osazení retenčních nádrží před vyústěním

do recipientů. Technické parametry retenčních nádrží budou stanoveny na základě hydrotechnického výpočtu.

Jako variantu s nejmenšími vlivy na povrchové vody lze hodnotit nejkratší variantu, tj. variantu PGP v kombinaci s východním obchvatem obcí Sýrovice a Strojetic. Nejdelší je varianta LUCIDA, u které vzhledem k délce lze očekávat největší negativní vlivy. Rozdíly mezi variantami však nejsou velké. Ani v jedné variantě nejsou nutná žádná speciální opatření na ochranu povrchových vod.

Při porovnání variantního řešení napojení silnice II/226 lze za vhodnější považovat variantu II/226-sever, která je kratší a v počátečním úseku využívá těleso stávající silnice I/27 a v koncovém úseku těleso silnice II/226.

Realizací záměru dojde k navýšení množství zpevněných ploch a tím i k navýšení objemů vod odtékajících ze silnice. Nedojde ke změnám v kvalitě vody odtékajících z posuzované komunikace. Celkový rozsah vlivu splachových vod ze silnice na povrchové vody tak lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako malou až střední.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku nemá k přeloženému posouzení vlivu stavby na povrchové vody připomínky. Jako velmi vhodné se jeví doporučení před vyústěním do recipientů zařadit dešťové usazovací nádrže odpovídajícího objemu se schopností zachycovat pevné splaveniny a ropné látky.*

*Zpracovatel posudku upozorňuje, že je nezbytné dodržet opatření navržená v rámci stanoviska příslušného úřadu.*

### **Vlivy na podzemní vody**

V této části kapitoly jsou převzaty údaje z části E. dokumentace „Hydrogeologické posouzení“. Podrobně je vyhodnocen možný vliv jednotlivých úseků stavby (v jednotlivých variantách) na hladinu podzemní vody a kvalitu vody ve vodních zdrojích v okolí.

Následně je v kapitole provedeno porovnání variant. Na základě informací uvedených v dokumentaci se jako mírně vhodnější jeví varianta PGP s východní variantou obchvatu Sýrovic, i když jsou všechny hodnocené varianty navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí a režimu podzemních vod a nebude zřejmě podstatně ovlivněna vydatnost a kvalita vody individuálních jímacích objektů v okolí.

Z pohledu možného ovlivnění zdrojů podzemní vody se mírnou nevýhodou jeví průchod trasy ve variantě LUCIDA ochranným pásmem II. stupně zdroje přírodní minerální vody v Očihově, vzhledem k tomu, že trasa je v předmětném úseku vedena v úrovni terénu a zčásti v mělkém zářezu nad hladinou podzemní vody, neovlivní výstavba vydatnost chráněného zdroje. Vhodným technickým opatřením lze zabránit průsaku splachových vod z komunikace do horninového prostředí a vyloučit kvalitativní ovlivnění zdroje.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Se závěry posouzení vlivu stavby na podzemní vody je možné se ztotožnit. Na základě předložených údajů se jako mírně vhodnější jeví varianta PGP s východní variantou obchvatu Sýrovic.*

*Zpracovatel posudku upozorňuje, že je nezbytné dodržet opatření navržená v rámci stanoviska příslušného úřadu.*

#### D.I.5. Vlivy na půdu

V současné fázi přípravy záměru byl stanoven orientační rozsah nezbytného záboru pro výstavbu přeložky silnice I/27. Celkový zábor půdy bude 534 819,3–574 506,6 m<sup>2</sup> v závislosti na vybrané variantě. Téměř celý zábor se bude odehrávat na zemědělské půdě (98,6 %–99,4 %). Podíl lesních půd (PUPFL) v koridoru přeložky je nevýznamný (0,4 %–0,5 %).

Z hlediska celkového záboru i z hlediska zásahu do zemědělských půd lze za vhodnější považovat variantu Sýrovice–východ, která vykazuje menší celkový zábor i menší zásah do nejkvalitnějších půd v I. a II. třídě ochrany zemědělských půd. Zásah do lesních půd PUPFL je v tomto úseku u obou variant nulový.

Z hlediska celkového záboru i z hlediska zásahu do zemědělských půd se jako nejvhodnější jeví varianta Lucida, která vykazuje menší celkový zábor i menší zásah do nejkvalitnějších půd v I. a II. třídě ochrany zemědělských půd. Za nejméně vhodnou variantu lze považovat variantu PGP Strojetic–východ. Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) je pro všechny varianty srovnatelný a rozsahem nevýznamný.

Za variantu s celkově menším vlivem na půdy lze hodnotit variantu II/266–sever, která vykazuje menší celkový zábor a menší zásah do nejcennějších zemědělských půd v I. a II. třídě ochrany. Zábor do lesních pozemků (PUPFL) je nulový.

Největší zábor půdy nastane v případě kombinace nevariantních úseků a variant PGP Sýrovice–západ a PGP Strojetic–východ. Nejmenší zábor půdy nastane v případě kombinace nevariantních úseků a variant PGP Sýrovice–východ a varianty LUCIDA. Nejdůležitější kontaminující látkou z provozu na komunikacích jsou chloridy ze zimní údržby. Minimalizace negativních dopadů spočívá v optimalizaci posypových dávek, v minimalizaci obsahu chloridů v posypových materiálech, v náhradě chloridů jinou účinnou látkou a v odůvodněných případech je možné vyloučení posypových solí ze zimní údržby.

#### *Komentář zpracovatele posudku:*

*V rámci dokumentace EIA byl stanoven pouze orientační rozsah nezbytného záborů půd pro realizaci přeložky silnice I/27. V dalších stupních projektové dokumentace bude zpracován záborový elaborát a bude upřesněna velikost záboru ploch.*

*V daném stupni projektových příprav jsou údaje o předpokládaných záborech postačující.*

*Z hlediska vlivu stavby na půdy jsou vlivy jednotlivých variant de facto srovnatelné, nejvhodnější se jeví kombinace nevariantních úseků a variant PGP Sýrovice–východ a varianty LUCIDA.*

*Kapitola D.I.5. je zpracována dostatečně.*

#### D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Projektovaná trasa neprochází žádným u České geologické služby evidovaným chráněným ložiskovým územím.

Trasa varianty PGP v km 6,4–6,6 prochází prognózním ložiskem cihlářských surovin Radíčeves č. 9272400 a v km 11,3–12,27 a 13,28–13,95 prognózním ložiskem bentonitu Letov–Liběšovice č. 9011000.

Trasa ve variantě Lucida s přípojnou trasou II/241 v km 13,15–14,5 prochází prognózním ložiskem bentonitu Letov–Liběšovice č. 9011000.

Žádná z posuzovaných variant silnice I/27 neprochází přes žádné poddolované území.

V trasách variantních tras a přípojných komunikací nejsou evidovány žádné svahové deformace.

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

Komentář zpracovatele posudku:

Kapitola D.I.6. je zpracována dostatečně. Zpracovatel posudku nemá k obsahu dané kapitoly připomínky.

D.I.7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

**Vlivy na flóru**

Z botanického hlediska nejsou v trase plánované přeložky žádné zvlášť zajímavé biotopy. Nejzajímavějším biotopem je soustava luk a mezí SZ obce Blšany, kterého se okrajově dotýká trasa varianty PGP. V trase silnice nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný rostlinný druh ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.

Z botanického hlediska se jako mírně vhodnější jeví varianta LUCIDA, neboť varianty PGP vstupují do luk a rozptýlené zeleně teplých svahů severozápadně obce Blšany, nicméně rozdíl není příliš výrazný. Mezi variantami PGP u Sýrovic a u Strojetic není z botanického hlediska žádný rozdíl.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku si ověřil situaci v terénu, k dané kapitole D.I.7. nemá zpracovatel posudku připomínky.

**Vlivy na faunu**

V trase posuzované přeložky bylo zaznamenáno 9 zvláště chráněných druhů obratlovců dle zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů: ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*), pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), žluva hajní (*Oriolus oriolus*), koroptev polní (*Perdix perdix*), rorýs obecný (*Apus apus*), ůhýk obecný (*Lanius collurio*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*). Pro tyto druhy lze celkově konstatovat, že jejich životní podmínky a další existence v zájmovém území nebudou realizací a provozem přeložky silnice I/27 významně ohroženy.

Jako nejcennější byla vyhodnocena lokalita č. 3 – teplá stráň u Blšan (v trase varianty PGP) a lokalita č. 5 stráň u Očihova (v trase varianty LUCIDA).

Z porovnání varianty Sýrovice-východ a Sýrovice-západ vyplývá jako mírně vhodnější varianta Sýrovice-západ, protože většina druhového bohatství je soustředěna na malých ploškách rozptýlené zeleně, na trávnících a rudéralech, které se více vyskytují ve variantě Sýrovice-východ.

Evertebratologicky zajímavější biotopy byly nalezeny zejména v trase varianty LUCIDA, která (především v jižní polovině) mnohem více než varianta PGP, zasahuje do některých relativně zachovalých segmentů krajiny. Vyskytuje se zde hojně jeden zvláště chráněný druh ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (prskavec rodu *Brachinus*).

Z porovnání variant Strojetic-východ a Strojetic-západ vychází lépe varianta Strojetic-východ, protože varianta Strojetic-západ částečně narušuje poměrně zajímavé refugium s bohatou teplomilnou faunou bezobratlých.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*K dané kapitole D.I.8. Vlivy na faunu nemá zpracovatel posudku připomínky.*

*Jednotlivé posuzované varianty skutečně nevykazují významný rozdíl z hlediska vlivu stavby na faunu.*

*Je nutno upozornit, že k případnému zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů je třeba stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. V tomto stanovisku orgán ochrany přírody může uložit náhradní ochranné opatření, například záchranný přenos živočichů.*

**Vlivy na ekosystémy**

Posuzovaná trasa přeložky silnice I/27 prochází krajinou celkově člověkem značně ovlivněnou. Silnice bude zabírat většinou plochy 1., 2. a 3. stupně ekologické stability. Nejnižší stupeň, tedy č. 1 a 2 jsou pole, dočasné travní porosty, stávající těleso silnice, jeho svahy a zářezy, ruderalní plochy a podobně. Ekologická stabilita stupně 3 se přiřazuje jehličnatým lesům a zachovalejším nivám, tedy v případě silnice I/27 okrajům lesních porostů a nivě Blšanky.

Co se týče variantního řešení, z hlediska vlivu na ekosystémy je zřejmě nejvýznamnějším střetem posuzované silnice souběh varianty PGP s nivou Blšanky a střet s mozaikou malých kosených luk, nekosených strání a mezí spolu se svahovou akátinou severozápadně od Blšan. Z uvedených důvodů lze proto mírně preferovat variantu LUCIDA.

V případě varianty Sýrovice-západ a Sýrovice-východ není mezi variantami významný rozdíl, při porovnání variant Strojetic-západ a Strojetic-východ lze při realizaci záměru mírně preferovat variantu Strojetic-východ.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez připomínek.*

**Vlivy na lesní porosty**

V rámci rekonstrukce silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov bude nezbytné smýcení několika lesních porostů. Výstavba silnice I/27 si vyžádá relativně malé zábory lesních porostů pod 1 ha, což představuje cca 0,4-0,5 % celkového záboru.

Rozdíly mezi variantami jsou z hlediska lesních porostů malé. Ve variantním úseku od Pšova po konec úseku, kde jsou navrženy dvě hlavní varianty PGP a LUCIDA, je mírně vhodnější varianta PGP, která se cca v km 16,00 dotýká akátového porostu. Varianta LUCIDA kříží cca v km 19,5 remíz na PUPFL a zabírá spodní část keřového porostu na PUPFL v km 17,9.

V případě posuzovaného záměru lze konstatovat, že vlivy na faunu, flóru a ekosystémy budou střední, významnost bude také střední.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez připomínek.*

D.I.8. Vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, přírodní parky, VKP, ÚSES a krajinu



**Vliv na zvláště chráněná území**

Posuzovaná silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území dle zákona č. 114/1992 Sb. Rozdíl mezi variantami je proto z tohoto hlediska nulový.

Komentář zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

**Vliv na prvky soustavy Natura 2000**

Trasa silnice kříží I/27 již v současnosti evropsky významnou lokalitu Ohře (CZ0423510). Tento úsek silnice nebude stavebně upravován, vliv na tuto evropsky významnou lokalitu bude nulový.

Ve vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje a Krajského úřadu Středočeského kraje (viz Část B. Přílohy, Příloha č. 10 Doklady), je uvedeno, že uvedený záměr nebude mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na území evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Komentář zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

**Vliv na přírodní parky**

Trasa silnice prochází cca 2-4 km od západní hranice přírodního parku Džbán. Vliv posuzovaného záměru na tento přírodní park bude nulový.

Komentář zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

**Vliv na významné krajinné prvky**

Silnice I/27 prochází významnými krajinnými prvky ze zákona – kříží vodní toky, jejich nivy a lesní porosty. V kapitole C.I.1. Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky je počet střetů vyčíslen (12-13 dle varianty).

Varianty Sýrovice-západ a Sýrovice-východ vykazují shodně po dvou střetech. Varianta LUCIDA a varianta PGP v kombinaci s variantou Strojetic-východ vykazuje 4 střety s významnými krajinnými prvky ze zákona, varianta PGP v kombinaci s variantou Strojetic-západ o jeden střet více.

Stavba nezasahuje do žádného významného krajinného prvku zvláště registrovaného orgánem ochrany přírody.

Z hlediska vlivu stavby na významné krajinné prvky lze považovat všechny varianty za víceméně srovnatelné s mírnou preferencí varianty LUCIDA nebo PGP s podvariantou Strojetic-východ.

Komentář zpracovatele posudku:

*Vyhodnocení vlivů na významné krajinné prvky je zpracováno v dostatečném rozsahu. Zpracovatel posudku by k němu doplnil pouze následující:*

*Navržená trasa PGP + Strojetic-východ a PGP + Strojetic-západ prochází v km 18-19 v blízkosti vodního toku - Blšanky. Lze předpokládat, že negativní vliv na významný krajinný prvek (vodní tok), zde bude významnější než ve variantě LUCIDA, která tok Blšanky pouze kříží v km 21.*

*Záměrem budou dotčeny pouze VKP def. ze zákona č. 114/1992 Sb. K zásahu do VKP je třeba v dalších stupních projektové dokumentace získat stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody.*

*Jinak bez připomínek.*

### **Vliv na ÚSES**

V dokumentaci jsou dle jednotlivých úseků uvedeny všechny biokoridory, které přeložka silnice I/27 kříží a biocentra, do kterých přeložka silnice I/27 zasahuje. Je popsán charakter střetu a jsou uvedeny možnosti technického řešení střetu přeložky s biocentrem či biokoridorem ÚSES.

Z hlediska počtu střetů posuzovaných variant s prvky ÚSES lze konstatovat, že více střetů vykazuje varianta LUCIDA. Ve variantě LUCIDA je zahrnuto jedno křížení RBK a jedno křížení LBK v důsledku výstavby napojení obce Blšany na tuto variantu. Celkem tedy vykazuje varianta LUCIDA 19 střetů s prvky ÚSES, kdežto varianta PGP pouze 11.

Ačkoliv v počtu střetů je mezi variantami LUCIDA a PGP poměrně výrazný rozdíl, v mnoha případech se jedná o střety s nefunkčními prvky ÚSES (zejména lokální úrovně) nebo je zajištěno kvalitní křížení silnice s dotčeným prvkem ÚSES. Z hlediska významnosti jednotlivých střetů jsou obě varianty srovnatelné a jednotlivé střety jsou řešitelné.

Vzhledem k rozdílu v počtu střetů lze konstatovat, že z hlediska vlivů stavby na prvky ÚSES je mírně vhodnější k realizaci varianta PGP. Mezi jednotlivými variantami PGP Strojeticce-východ a Strojeticce-západ není rozdíl.

#### **Komentář zpracovatele posudku:**

*Střet posuzovaných variant přeložky silnice I/27 s prvky zobrazuje mapový list G.1. Příroda, ÚSES v samostatné části dokumentace G.*

*Co se týče variantního řešení ve vztahu k problematice ÚSES ze závěrů dokumentace EIA vyplývá, že mírně vhodnější k realizaci je varianta PGP. Z hlediska významnosti jednotlivých střetů jsou obě varianty (LUCIDA a PGP) srovnatelné a jednotlivé střety řešitelné.*

*S danými závěry se lze ztotožnit. Zpracovatel posudku by doplnil pouze následující:*

*Za poměrně významný lze považovat zásah variant PGP + Strojeticce-východ a PGP + Strojeticce-západ do regionálních biokoridorů v údolí Blšanky. Jedná se o RBK 1088 „Valovský les – RK 1086“ a RBK 1086 „Borečnice-Zákrut Blšanky“. Dle mapových podkladů jsou biokoridory v údolí Blšanky dotčeny návrhem varianty PGP v celkové délce cca 1 km. Vedení silnice podélně trasou biokoridoru je ve vztahu k jeho funkci velmi omezující.*

*Jinak bez připomínek.*

### **Vliv na památné stromy**

Všechny památné stromy v širším území se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od navrhované přeložky silnice I/27. Realizací nebudou poškozeni ani nebude narušeno jejich ochranné pásmo.

#### **Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez připomínek.*

### **Vliv na krajinu**

Vliv na krajinu je detailně vyhodnocen v samostatné studii, kterou zpracovala v říjnu 2009 ing. Alexandra Čurnová (část dokumentace B-Příloha č. 6, Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz v trase plánované silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov).

Změna oproti současnému stavu, kterou přinese přeložka silnice I/27, není rozhodně z hlediska vlivu na krajinný ráz pozitivní, nicméně je v posuzované krajině akceptovatelná.

Z hlediska variantního řešení není mezi posuzovanými variantami prakticky žádný rozdíl. Varianta LUCIDA více vybíhá do volné krajiny, naproti tomu varianta PGP v km 15,8-16,0 protíná návrší severně od Blšan.

Mezi variantami napojení silnice II/226 není z hlediska krajinného rázu rozdíl.

Komentář zpracovatele posudku:

*Ke správnosti informací uvedených v této části kapitoly nemá zpracovatel posudku připomínky.*

*Je však na škodu, že právě v této kapitole chybí rozsáhlejší vyhodnocení vlivů řešeného záměru na dotčené krajinné prostory. Kapitola je popsána poměrně obecně, i když právě zde by měly být uvedeny nejvýznamnější zjištěné skutečnosti včetně shrnujících závěrů. Tyto závěry a podrobnější informace o vlivu na krajinný ráz jsou v dostatečném rozsahu uvedeny v části dokumentace B-Příloha č. 6, Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz v trase plánované silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov.*

*Zpracovatel vyhodnocení vlivů na krajinný ráz využil pro posouzení vlivu stavby na krajinný ráz pětistupňového hodnocení (zásah žádný - slabý - středně silný - silný - velmi silný zásah). Intenzitu vlivu přiřadil zpracovatel k jednotlivým ukazatelům zásahu do krajinného rázu dle variant. Intenzita vlivů na krajinný ráz byla vyhodnocena jako žádná až slabá (v případě obou variant – PGP i LUCIDA).*

*Studie je zpracována přehledně, srozumitelně a v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivů na životní prostředí.*

*Mezi variantami obchvatu Sýrovice-východ a Sýrovice-západ není z hlediska krajinného rázu rozdíl.*

*Zpracovatel posudku považuje varianty PGP + Strojeticke-východ a PGP + Strojeticke-západ oproti variantě LUCIDA za více ovlivňující krajinný ráz v některých ukazatelích, zejména při zásahu do VKP (nivy, potoky) a zásahu do estetických hodnot. Lze předpokládat, že negativní vliv variant PGP na VKP – nivu a tok Blšanky (navržené varianty PGP prochází podél toku) bude významnější než ve variantě LUCIDA, která tok Blšanky pouze kříží. Zároveň lze předpokládat, že výstavba silnice v údolí potoka zasáhne více estetické hodnoty krajiny než silnice vedená po orné půdě mimo toto údolí.*

*Zpracovatel posudku se přiklání k realizaci varianty Sýrovice-východ (s napojením silnice II/226-jih) v kombinaci s variantou LUCIDA.*

*Nedostatek této kapitoly dokumentace nemá však zásadní vliv na hodnocení celého záměru, pouze je na škodu celkové přehlednosti a vypovídací schopnosti dokumentace.*

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Trasa silnice je vedena maximálně možným způsobem mimo centrální části obcí a vyhýbá se tak souvislé zástavbě. Toto částečně neplatí u varianty PGP v km 18,5–19,5, kde je trasa přeložky vedena nivou Blšanky mezi Očihovem a Hradčany. Nicméně i zde je posuzovaná trasa silnice vedena ve vzdálenosti minimálně 50 metrů od nejbližšího obytného objektu.

Demolice obytných objektů se nepředpokládají v případě žádné z posuzovaných variant.

Z dostupných podkladů není zřejmé, zda nedojde v případě varianty PGP cca v km 19,1 k demolici bývalého vojenského bunkru. Doporučujeme proto v dalších fázích přípravy záměru vyřešit tento případný střet.

V zájmovém území posuzované přeložky silnice I/27 bylo identifikováno 76 lokalit s kulturními památkami a archeologickými nálezy (viz kapitola C.II.8. Hmotný majetek).

S možností potřeby záchranného archeologického výzkumu ve smyslu § 22 zákona 20/1987 Sbírky o státní památkové péči je třeba počítat v celé trase silnice. Pro snížení rizika kolize stavebních prací a archeologických operací doporučujeme zajistit v dostatečném předstihu provedení zjišťovacího archeologického průzkumu v trase vybrané varianty přeložky silnice I/27 (letecké snímkování, povrchové sběry, geofyzikální měření apod.). V případě potvrzení nálezu archeologických památek bude nutné zajistit provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

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

Komentář zpracovatele posudku:

*V této kapitole je mimo jiné shrnuta míra ovlivnění archeologických lokalit a kulturních památek v jednotlivých úsecích navržené komunikace. Kapitola D.I.11. obsahuje veškeré náležitosti tak, aby bylo možné posoudit vliv záměru na hmotný majetek, kulturní památky a archeologické nálezy.*

*Důležitým opatřením pro snížení rizika kolize stavebních prací a archeologických nálezů je zajištění průzkumných archeologických prací v dostatečném předstihu před zahájením výstavby. Toto opatření je uvedeno jako jedna z podmínek návrhu stanoviska, který je součástí kapitoly VII. posudku.*

## **D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti příhraničních vlivů**

Z hlediska velikosti zasaženého území je možné posuzovaný záměr hodnotit jako záměr středního až velkého rozsahu. Z hlediska zasažené populace lze posuzovaný záměr hodnotit rovněž jako střední.

Ve srovnání se současným stavem dojde k významným změnám v úsecích, kde je přeložka vedena v nové trase. V centrálních částech obcí, kterými nyní prochází tranzitní doprava se jednoznačně projeví pozitivní vliv vyvedení dopravy z obytné zástavby. Na druhé straně představuje realizace přeložky v nové trase nezbytný zábor půdy, odstranění vegetace na ploše trvalého záboru, negativní vlivy na faunu a ekosystémy, případně na další složky životního prostředí. Nicméně tyto vlivy byly vyhodnoceny v předkládané dokumentaci jako akceptovatelné.

V dokumentaci jsou vyhodnoceny všechny posuzované varianty ze všech hledisek vlivu na životní prostředí. Navržena jsou opatření k minimalizaci vlivů realizace záměru.

Realizace a provoz posuzovaného úseku přeložky silnice I/27 nebudou mít žádné přeshraniční vlivy.

Komentář zpracovatele posudku:

*Kapitola D.II. předkládá komplexní charakteristiku vlivů záměru na životní prostředí, přičemž vychází ze závěrů předcházejících kapitol dokumentace EIA.*

*Zpracovatel posudku nemá ke kapitole D.II. připomínky. Kapitola je zpracována po formální i obsahové stránce správně.*

## **D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech**

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním zásad organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami staveniště.

Při provozu na silnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku pohonných hmot (ropných látek). Kritická by mohla být havárie vozidla převážejícího určité nebezpečné látky (ropné látky, některé chemikálie, odpady, radioaktivní látky).

Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel dokumentace správně komentuje možná rizika, a to jak pro fázi výstavby, tak i pro fázi provozu.*

*Bez připomínek.*

**D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů na životní prostředí**

V textu dokumentace EIA jsou uváděna opatření pro všechny varianty, neboť žádná z variant nevykazuje tak závažné vlivy na životní prostředí, aby musela být již v této fázi vyloučena.

Opatření jsou rozčleněna na 3 části: opatření pro fázi přípravných prací, opatření pro fázi výstavby, opatření pro fázi provozu.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku nemá k navrženým opatřením ve fázi projektové přípravy, výstavby ani provozu zásadní připomínky. Formulace některých opatření byla v návrhu stanoviska pouze mírně upravena, většina připomínek však byla převzata do návrhu stanoviska beze změn.*

*Nutno podotknout, že v rámci zpracování posudku byl návrh stanoviska doplněn o několik dalších opatření.*

*V návrhu stanoviska je tak uveden kompletní soubor opatření, při jejichž splnění je záměr akceptovatelný z hlediska vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo.*

**D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů**

Při identifikaci vlivů posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí byla v dokumentaci použita standardní metodika EIA – katalogy činností a složek životního prostředí a matice interakcí.

Informace o zájmovém území byly získány z mapových podkladů, z literatury, z konzultací s příslušnými odborníky a znalci místních poměrů, z konzultací s pracovníky státní správy a samosprávy a vlastním průzkumem území.

**Rozptylová studie** - Pro výpočet byl použit model ATEM. Model ATEM je v nařízení vlády č. 350/2002 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

**Akustická studie** - Pro posouzení hlukové situace v souvislosti s provozem posuzovaného úseku silnice I/29 byl použit program pro výpočet hluku HLUK+ ver. 7.16 Profi., ve kterém je implementována „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004“ (publikováno v časopise MŽP ČR „Planeta 2/2005“). Uvedená metodika zahrnuje mimo jiné koeficient zohledňující předpoklad obměny současného vozového parku za vozidla s nižší hlukovou emisí.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Pro zpracování dokumentace EIA, resp. samostatných odborných studií byly využity schválené výpočtové programy a byly použity aktuální platné metodické pokyny. Zpracovatel dále vycházel z legislativy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví platné v době zpracování dokumentace EIA. Bez připomínek.*

**D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při zpracování dokumentace**

Základním technickým podkladem pro zpracování dokumentace byly následující studie:

„Studie výhledové trasy sil. I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov“, kterou zpracoval v roce 2007 Ing. Jan Froněk, Pragoprojekt a.s. ateliér Karlovy Vary ve spolupráci s VPÚ DECO Praha a.s.

„Studie výhledové trasy sil. I/27 v úseku u Podbořan a Očihova“, kterou zpracoval v roce 2008 ateliér LUCIDA

Studie obsahují všechny nezbytné údaje v podrobnosti obvyklé pro tuto fázi přípravy záměru. Na úrovni technické studie nebyly stanoveny některé detaily provádění stavby, např. přesné vyčíslení potřeby materiálů, energie, vody a pod. Neznalost těchto údajů je v procesech EIA obvyklá a nemá většinou významný vliv na vyhodnocení posuzované silniční stavby, její doporučení nebo nedoporučení k realizaci a na návrh opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí.

Ve fázi zpracování dokumentace EIA byly při kvantifikaci některých jevů zjednodušeny výpočty. Např. při výpočtu hlukové situace byl zjednodušen tvar terénu použitím rovinného modelu šíření zvukových vln. Vypočtené hodnoty hladin hluku z dopravy jsou platné v rámci zadaných vstupních údajů. Odchylka od reálného stavu však bude nepatrná.

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 dokumentace EIA za dostatečné.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Specifikované nedostatky odpovídají stupni projektových příprav.*

*V dalším stupni projektové dokumentace je třeba na základě zpřesněných vstupů (zaměření stavby v terénu) upřesnit např. akustické výpočty, případně i návrh protihlukových opatření. Tento požadavek je součástí návrhu stanoviska.*

**ČÁST E - POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU**

V tabulkách, která je součástí kapitoly E dokumentace EIA, je provedeno porovnání jednotlivých hodnocených variant (varianta Sýrovice-východ, varianta Sýrovice-západ, varianta PGP Strojeticce-východ, varianta PGP Strojeticce-západ, varianta LUCIA, varianta napojení silnice II/226-sever, varianta napojení silnice II/226-jih) z hlediska jejich vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

Pro každé kritérium (složku životního prostředí) je stanoveno pořadí variant podle velikosti vlivu. V případě porovnání dvou variant je použito dvoubodového hodnocení (1-větší vliv, 2-menší vliv), v případě tří variant je použito systému třibodového (1 - nejmenší vliv, 3 – největší vliv). Pokud je vliv zhruba stejný pro všechny varianty, je jim přiřazena stejná hodnota (1,5 nebo 2), pokud některá z variant je výrazně lepší nebo horší, má vlastní hodnocení a zbývající varianty pak mají stejnou

hodnotu (např. jedna nevhodná – 3, ostatní stejné – po 1,5). Tučně jsou zvýrazněna kritéria, která považujeme pro porovnání variant za rozhodující.

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Varianty	
	Sýrovice-východ	Sýrovice-západ
<b>Obyvatelstvo – hluk</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Obyvatelstvo – imise</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Obyvatelstvo – demolice	1,5	1,5
Obyvatelstvo – ostatní vlivy	1,5	1,5
Ovzduší, klima	1	2
<b>Povrchové vody</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Podzemní vody</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Půda	1	2
Horninové prostředí a přírodní zdroje	1,5	1,5
Flóra	1,5	1,5
Fauna bezobratlí	2	1
Fauna obratlovců	1,5	1,5
Ekosystémy	1,5	1,5
Lesní porosty	1,5	1,5
<b>Územní systém ekologické stability</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>
Krajina (krajinný ráz)	1,5	1,5
ZCHÚ, VKP, Natura 2000, památné stromy	1,5	1,5
Hmotný majetek, kulturní památky, archeologie	1,5	1,5
<b>Suma</b>	<b>24,5</b>	<b>29,5</b>
<b>Pořadí varianty v celkovém hodnocení</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Z provedeného hodnocení vyplývá, že méně negativních vlivů na životní prostředí lze očekávat v případě realizace varianty Sýrovice-východ. Varianta Sýrovice-západ vykazuje horší hodnocení v celkovém součtu i podle kritérií, která jsme vyhodnotili jako rozhodující.

Ačkoliv je varianta Sýrovice-východ vyhodnocena jako vhodnější, ani ve variantě Sýrovice-západ nebyly shledány takové negativní vlivy na životní prostředí, které by tuto variantu nutně musely vyloučit z další přípravy záměru.

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Varianty		
	PGP Strojetic- východ	PGP Strojetic- západ	LUCIDA
<b>Obyvatelstvo – hluk</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>Obyvatelstvo – imise</b>	<b>1,5</b>	<b>3</b>	<b>1,5</b>

Kritérium (ovlivněná složka ŽP)	Varianty		
	PGP Strojeticce-východ	PGP Strojeticce-západ	LUCIDA
Obyvatelstvo – demolice	2	2	2
Obyvatelstvo – ostatní vlivy	2	2	2
Ovzduší, klima	1,5	1,5	3
<b>Povrchové vody</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>3</b>
<b>Podzemní vody</b>	<b>1</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>
Půda	3	2	1
Horninové prostředí a přírodní zdroje	2	2	2
Flóra	2,5	2,5	1
Fauna bezobratlí	1	2	3
Fauna obratlovců	2	2	2
Ekosystémy	2,5	2,5	1
Lesní porosty	2	2	2
<b>Územní systém ekologické stability</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>3</b>
Krajina (krajinný ráz)	2	2	2
ZCHÚ, VKP, Natura 2000, památné stromy	2	2	2
Hmotný majetek, kulturní památky, archeologie	2,5	2,5	1
<b>Suma</b>	<b>34,5</b>	<b>38,5</b>	<b>35</b>
<b>Pořadí varianty v celkovém hodnocení</b>			

Z provedeného hodnocení vyplývá, že nejvíce negativních vlivů na životní prostředí lze očekávat v případě realizace varianty PGP v podvariantě Strojeticce-západ, která byla jako nejhorší vyhodnocena zejména ve vlivech imisí a hluku na obyvatelstvo.

Naopak nejméně negativních vlivů lze očekávat u varianty PGP v podvariantě Strojeticce-východ, která v žádném z vybraných důležitých kritérií nevykazuje nejhorší hodnocení.

Ačkoliv lze na základě provedeného porovnání variant určit variantu s nejmenšími nebo naopak s největšími negativními vlivy, mezi jednotlivými variantami je v celkovém hodnocení poměrně malý rozdíl. Některá varianta vykazuje horší vlivy na obyvatelstvo, jiná zase na povrchové vody či ÚSES. Z uvedeného vyplývá, že z hlediska vlivů jednotlivých variant na životní prostředí nelze jednoznačně doporučit nebo naopak nedoporučit k realizaci některou z navržených variant. Žádná z nich nevykazuje tak zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí, aby nemohla být realizována.

Variantním způsobem bylo navrženo a vyhodnoceno i napojení silnice II/226 na variantu PGP jihovýchodně od Pšova. Zde byly vyhodnoceny dvě varianty:

- varianta II/226–sever
- varianta II/226-jih



Kritérium (ovlivňená složka ŽP)	Varianty napojení silnice II/226	
	sever	jih
<b>Obyvatelstvo – hluk</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Obyvatelstvo – imise</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Obyvatelstvo – demolice	1,5	1,5
Obyvatelstvo – ostatní	2	1
Ovzduší, klima	1,5	1,5
<b>Povrchové vody</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Podzemní vody</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Půda	1	2
Horninové prostředí a přírodní zdroje	1,5	1,5
Flóra	1,5	1,5
Fauna bezobratlí	1,5	1,5
Fauna obratlovci	1,5	1,5
Ekosystémy	1,5	1,5
Lesní porosty	1,5	1,5
<b>Územní systém ekologické stability</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>
Krajina (krajinný ráz)	1,5	1,5
ZCHÚ, VKP, Natura 2000, památné stromy	1,5	1,5
Hmotný majetek, kulturní památky, archeologie	1,5	1,5
<b>Suma</b>	<b>28</b>	<b>26</b>
<b>Pořadí varianty v celkovém hodnocení</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Z provedeného porovnání variant napojení silnice II/226 jižně od Pšova vyplývá, že mírně vhodnější k realizaci je varianta II/226-jih. Tato varianta vykazuje lepší parametry zejména ve svém vlivu na hlukovou a imisní situaci a ve vlivu na podzemní vody. Pro toto vyhodnocení se tak ukázala jako rozhodující vzdálenost komunikace od obce Pšov.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku je v převážné části hodnocení velikosti vlivu na jednotlivé složky životního prostředí stejného názoru jako zpracovatel dokumentace. Odlišného hodnocení by zpracovatel posudku užil v případě tří složek životního prostředí u variant PGP Strojeticce-východ, PGP Strojeticce-západ, LUCIDA . Jedná se o ekosystémy, ÚSES a krajinný ráz.*

*Vliv na ekosystémy a VKP: Zpracovatel posudku by varianty PGP Strojeticce-východ a PGP Strojeticce-západ ohodnotil vyšší velikostí vlivu s hodnotou 3, a to z důvodu vedení trasy PGP v blízkosti toku Blšanky. Navržená trasa prochází v km 18-19 v blízkosti tohoto vodního toku. Lze předpokládat, že negativní vliv na ekosystém říční nivy (zároveň VKP), zde bude mnohem významnější než ve variantě LUCIDA, která tok Blšanky pouze kříží v km 21.*

*Vliv na ÚSES: Zpracovatel posudku se domnívá, že velikost vlivu 1,5 u variant PGP Strojeticce-východ a PGP Strojeticce-západ je podhodnocena. Sám zpracovatel dokumentace v kapitole D.I.8. dokumentace uvádí: „Ačkoliv v počtu střetů je mezi variantami LUCIDA a PGP poměrně výrazný rozdíl, v mnoha případech se jedná o střety s nefunkčními prvky ÚSES (zejména lokální úrovně) nebo je zajištěno kvalitní křížení silnice s dotčeným prvkem ÚSES. Z hlediska významnosti jednotlivých střetů jsou obě varianty srovnatelné a jednotlivé střety řešitelné“. Za poměrně významný zásah považuje zpracovatel posudku zásah variant PGP Strojeticce-východ a PGP Strojeticce-západ do regionálních biokoridorů v údolí Blšanky. Jedná se o RBK 1088 „Valovský les – RK 1086“ a RBK 1086 „Borečnice-Zákrut Blšanky“. Dle mapových podkladů jsou biokoridory v údolí Blšanky dotčeny návrhem varianty PGP v celkové délce cca 1 km. Vedení silnice podélně trasou biokoridoru je ve vztahu k jeho funkci velmi omezující. Zpracovatel posudku doporučuje ohodnotit velikost vlivu variant PGP Strojeticce-východ a PGP Strojeticce-západ na ÚSES hodnotou 2,5.*

*Vliv na krajinný ráz: Zpracovatel posudku vyhodnotil velikost vlivu všech tří variant (PGP Strojeticce-východ, PGP Strojeticce-západ, LUCIDA) shodně – hodnotou 2. Zpracovatel posudku považuje varianty PGP za více ovlivňující krajinný ráz v některých ukazatelích, zejména zásahu do VKP (nivy, potoky) a zásahu do estetických hodnot. Jak bylo již výše uvedeno, lze předpokládat, že negativní vliv variant PGP na VKP – nivu a tok Blšanky bude významnější než ve variantě LUCIDA, která tok Blšanky pouze kříží. Zároveň lze předpokládat, že výstavba silnice v údolí potoka zasáhne více estetické hodnoty krajiny než silnice vedená po orné půdě mimo toto údolí. Zpracovatel posudku doporučuje přehodnotit velikost vlivu obou PGP variant na hodnotu 2,5.*

*Z navržených úprav vyplývá, že výsledná velikost vlivu jednotlivých variant bude:*

- varianta PGP Strojeticce-východ	36,5
- varianta PGP Strojeticce-západ	40,5
- varianta LUCIDA	35

*Z této upravené analýzy vyplývá, že nejméně vhodná k realizaci je varianta PGP Strojeticce-západ. Varianty PGP Strojeticce-východ a LUCIDA jsou téměř rovnocenné, avšak za mírně vhodnější lze považovat variantu LUCIDA.*

*Tuto skutečnost podporuje i fakt, že varianty PGP prochází územím nejkvalitnějších chmelnic v Čechách. Dle zákona č. 97/1996 Sb. o ochraně chmele patří dotčená lokalita mezi významné polohy pěstování chmele tzv. „Údolí Zlatého potoka“.*

*Na základě hodnocení zpracovatele dokumentace a výše uvedených doplňujících údajů doporučuje zpracovatel posudku realizaci varianty Sýrovice-východ (s napojením silnice II/229-jih) v kombinaci s variantou LUCIDA.*

Obrázek 1 Údolí Blšanky s chmelnicemi v pozadí



Obrázek 2 Chmelnice v údolí Blšanky



Obrázek 3 Teplé stráně u Blšan



## **ČÁST F – ZÁVĚR**

Vzhledem ke skutečnostem uvedeným v textu předkládané dokumentace a v textu jednotlivých odborných studií je možné konstatovat, že realizace a následný provoz záměru „Silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelný.

Žádná z posuzovaných variant nevykazuje tak závažné vlivy na životní prostředí, aby musela být již v této fázi vyloučena. Konečný výběr varianty bude záviset na jiných kritériích, než je vliv realizace na životní prostředí.

Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření navržených v kapitole D.IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku v zásadě není v rozporu s tvrzením, že „Žádná z posuzovaných variant nevykazuje tak závažné vlivy na životní prostředí, aby musela být již v této fázi vyloučena. Konečný výběr varianty bude záviset na jiných kritériích, než je vliv realizace na životní prostředí.“.*

*Přesto na základě výsledků vyhodnocení vlivů jednotlivých variant považuje za nejméně vhodnou variantu PGP Strojetic-západ. Varianty PGP Strojetic-východ a LUCIDA jsou téměř rovnocenné, avšak za mírně vhodnější lze považovat variantu LUCIDA.*

*Zpracovatel posudku doporučuje realizovat variantu Sýrovice-východ (s napojením silnice II/229-jih) v kombinaci s variantou LUCIDA.*

## **ČÁST G - VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU**

Kapitola G předložené dokumentace EIA se věnuje závěrečnému shrnutí netechnického charakteru. V úvodu kapitoly je uveden popis záměru spolu s výčtem nejzávažnějších charakteristik dotčeného území.

Dále jsou shrnuty zjištěné vlivy záměru na obyvatelstvo, na ovzduší a klima, na povrchové a podzemní vody, na půdu, na horninové prostředí a přírodní zdroje, na krajinný ráz, na flóru, faunu, ekosystémy, lesní porosty, vlivy na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, prvky Natura 2000 a památné stromy, na územní systém ekologické stability a na hmotný majetek a kulturní památky.

Na základě výsledků hodnocení vlivů posuzovaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí je konstatováno, že realizace a následný provoz záměru „Silnice I/27 v úseku Žiželice-MÚK R6 Kolečov“ jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Podmínkou pro realizaci záměru je dodržení opatření navržených v kapitole D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.

Z hlediska vlivu stavby na životní prostředí nelze jednoznačně doporučit k realizaci nebo naopak z realizace vyloučit žádnou z navržených variant, neboť žádná z nich nevykazuje tak zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí, aby nemohla být realizována.

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel posudku nemá ke kapitole G zásadní připomínky.*

*Zpracovatel posudku v zásadě není v rozporu s tvrzením, že „Žádná z posuzovaných variant nevykazuje tak zásadní konflikty, aby nemohla být realizována.“.*

*Přesto na základě výsledků vyhodnocení vlivů jednotlivých variant považuje za nejméně vhodnou variantu PGP Strojetic-západ. Varianty PGP Strojetic-východ a LUCIDA jsou téměř rovnocenné, avšak za mírně vhodnější lze považovat variantu LUCIDA.*

*Zpracovatel posudku doporučuje realizovat variantu Sýrovice-východ (s napojením silnice II/229-jih) v kombinaci s variantou LUCIDA.*

## **ČÁST H - PŘÍLOHY**

Část předkládané dokumentace EIA B. Přílohy obsahuje:

Příloha č. 1 - Mapa širších vztahů, 1 : 500 000

Komentář zpracovatele posudku:

*Mapa poskytuje dobrý přehled o umístění záměru v rámci širších vztahů.*

*Chybí pouze odkaz na zdroj, ze kterého byla mapa převzata.*

*Jinak bez připomínek.*

Příloha č. 2 - Turistická mapa, měřítko 1 : 50 000

Komentář zpracovatele posudku:

*Mapa poskytuje první seznámení s vedením všech variant vedení tras záměru přeložky silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov.*

*Ke grafické interpretaci nemá zpracovatel posudku žádné připomínky. Mapa je opatřena všemi potřebnými atributy, jako je legenda či měřítko.*

*Chybí opět odkaz na zdroj, ze kterého byla mapa převzata.*

*Jinak bez připomínek.*

Příloha č. 3 - Vodohospodářská mapa, měřítko 1 : 50 000

Komentář zpracovatele posudku:

*Mapa poskytuje první seznámení s vedením všech tří navržených tras záměru přeložky silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov ve vztahu k hydrologickým poměrům území.*

*Chybí opět odkaz na zdroj, ze kterého byla mapa převzata.*

*Jinak bez připomínek.*

Příloha č. 4 – Fotodokumentace

Komentář zpracovatele posudku:

*Bez připomínek.*

Příloha č. 5 - Kulturní památky a archeologické lokality v trase plánované silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov

Komentář zpracovatele posudku:

*Přílohu zpracoval PhDr. Michal Bureš ze společnosti Archeo Pro o.p.s.*

*V rámci studie bylo podrobně sledováno území v rozsahu cca 1 km na každou stranu od plánované přeložky silnice I/27. V území bylo identifikováno celkem 76 lokalit s kulturními památkami a archeologickými nálezy.*

*Studie je zpracována velmi podrobně, včetně souhrnné tabulky a grafické přílohy.*

*Bez připomínek.*

Příloha č. 6 - Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz

Komentář zpracovatele posudku:

Přílohu zpracovala Ing. Alexandra Čurnová ze společnosti EIA SERVIS s. r. o.

V rámci studie byl podrobně vyhodnocen vliv posuzované přeložky silnice I/27 na dotčené krajinné prostory Čeradická plošina a Kryrská pahorkatina. Zpracovatel vyhodnocení vlivů na krajinný ráz využil pro posouzení vlivu stavby na krajinný ráz pětistupňové hodnocení (zásah žádný - slabý - středně silný - silný - velmi silný zásah). Intenzitu vlivu přiřadil zpracovatel k jednotlivým ukazatelům zásahu do krajinného rázu dle variant. Na konci přílohy je provedeno srovnání variant.

Studie je zpracována přehledně, srozumitelně a v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivů na životní prostředí.

Zpracovatel posudku považuje varianty PGP Strojetic-východ a PGP Strojetic-západ oproti variantě LUCIDA za více ovlivňující krajinný ráz v některých ukazatelích, zejména při zásahu do VKP (nivy, potoky) a zásahu do estetických hodnot. Lze předpokládat, že negativní vliv variant PGP na VKP – nivu a tok Blšanky (navržené varianty PGP prochází podél toku) bude významnější než ve variantě LUCIDA, která tok Blšanky pouze kříží. Zároveň lze předpokládat, že výstavba silnice v údolí potoka zasáhne více estetické hodnoty krajiny než silnice vedená po orné půdě mimo toto údolí.

Zpracovatel posudku se přiklání k realizaci varianty Sýrovice-východ (s napojením silnice II/226-jih) v kombinaci s variantou LUCIDA.

## Příloha č. 7 - Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Komentář zpracovatele posudku:

Přílohu zpracovala Mgr. Pavla Dušková ze společnosti EIA SERVIS s. r. o.

V rámci studie byly podrobně vyhodnoceny vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví obyvatel žijících v okolí navržené trasy silnice. Základními podklady pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví byla Rozptylová a Hluková studie.

Na základě výsledků studie lze konstatovat, že provoz na navrhované přeložce způsobí celkové snížení zdravotních rizik v dotčené zástavbě v okolí stávající komunikace. Pouze v několika lokalitách v blízkém okolí přeložky je možné očekávat nárůst zdravotních rizik.

Studie je zpracována velmi podrobně. Zpracovatel posudku nemá ke správnosti jejího obsahu připomínky.

## Příloha č. 8 - Územně plánovací podklady

Komentář zpracovatele posudku:

Přílohu tvoří dvě mapy:

- 2. změny a doplňky ÚPN VÚC Severočeské hnědouhelné pánve – základní mapa a přehled VPS (měřítko 1 : 50 000)

- ÚAP Ústeckého kraje – výkres záměrů na provedení změn v území (měřítko 1 : 90 000)

Mapy poskytují přehled o vedení přeložky silnice I/27 na úrovni krajských územně plánovacích dokumentací.

Chybí pouze odkaz na zdroj, ze kterého byla mapa převzata.

Jinak bez připomínek.

## Příloha č. 9 - Zjišťovací řízení

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel dokumentace EIA dokládá závěry zjišťovacího řízení. Nejedná se o povinnou přílohu dokumentace EIA.*

*Bez připomínek.*

## Příloha č. 10 - Doklady

Komentář zpracovatele posudku:

*Povinné doklady, tj. vyjádření stavebního úřadu k souladu záměru s ÚPn a vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., jsou v dokumentaci EIA doloženy.*

*Bez připomínek.*

**Ostatní přílohy dokumentace EIA****Část C. Rozptylová studie**

Rozptylovou studii zpracoval ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r.o. v listopadu roku 2009 pod vedením Ing. Václava Píši, CSc.

Studie je rozčleněna do 7 hlavních částí: Úvod, Vstupní údaje pro modelové výpočty, Metodika výpočtu, Výsledky modelových výpočtů, Odhad úrovně imisního pozadí, Závěr, Seznam použité literatury.

V úvodu jsou stručně shrnuty informace o záměru a cíle předkládané studie.

Kapitola 1. Vstupní údaje pro modelové výpočty poskytuje přehled o zvolené síti referenčních bodů, informace o základních klimatologických a rozptylových podmínkách (větrná růžice), včetně charakteristiky zdrojů znečišťování ovzduší.

Rozptylová studie obsahuje i poměrně detailní popis metodiky výpočtu (kapitola 2), včetně vztahu k imisním limitům (kapitola 2.2).

Výsledky modelových výpočtů jsou zpracovány postupně pro každý z hodnocených polutantů (oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM<sub>10</sub>), a to pro všechny studované varianty. U oxidu dusičitého byly hodnoceny průměrné roční koncentrace a maximální hodinové koncentrace, u benzenu a u PM<sub>10</sub> průměrné roční koncentrace.

Odhad úrovně imisního pozadí byl proveden na základě údajů ze stanic imisního monitoringu. výsledky měření jsou uvedeny pro NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub> v letech 2006–2008.

Z rozptylové studie i z předložených závěrů vyplývá, že vybudování přeložky přinese výrazné snížení imisní zátěže zpravidla v centrálních částech dotčených sídel. Naproti tomu k nárůstu koncentrací znečišťujících látek dojde v okolí nové komunikace. Tento nárůst se však objeví převážně mimo zástavbu nebo jen na okrajích jednotlivých sídel.

Z pohledu variantního řešení je možné konstatovat, že z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší v obytné zástavbě se jako mírně vhodnější ukazuje v oblasti Sýrovic varianta Sýrovice-východ, stejně jako v případě Strojetic, kde je vhodnější varianta Strojetic-východ. V případě varianty LUCIDA je tato varianta vhodnější v lokalitách Hradčany a Očihovec, zatímco v oblasti Letova a Očihova je výhodnější opět varianta PGP.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Rozptylová studie je zpracována velmi kvalitně. Zpracovatel studie neopomněl uvést všechny potřebné vstupy pro výpočet emisního a imisního zatížení. Výstupy jsou prezentovány ve formě přehledných map s pásmy koncentrací jednotlivých polutantů doplněných slovním komentářem pro jednotlivé posuzované stavy.*

**Část D. Akustická studie**

Akustickou studii zpracoval EIA SERVIS s. r. o. v listopadu roku 2009 pod vedením Mgr. Radomíra Mužíka.

Studie je rozčleněna do 7 hlavních kapitol: 1. Úvod, 2. Metodika, 3. Hlukové limity, 4. Vstupní údaje, 5. Výsledky, 6. Shrnutí, 7. Závěr.

V úvodu jsou stručně shrnuty informace o záměru a cíle předkládané studie.

Akustická studie obsahuje základní popis použité metodiky (kapitola 2), včetně vztahu k hlukovým limitům (kapitola 3).

Kapitola 4. Vstupní údaje obsahuje informace o intenzitách dopravy v roce 2020, dále popis vybraných výpočtových bodů.

Výsledky výpočtů jsou zpracovány jednotlivě pro obce Radíčeves, Sýrovice, Pšov, Blšany, Očihov, Očihovec, Strojetic, Letov, Hartová, Beraní Dvůr. Žádná z posuzovaných variant nezpůsobí překročení hygienických limitů hluku. Pouze v případě varianty PGP u Očihova jsou navrženy protihlukové clonny.

Z akustické studie i z předložených závěrů vyplývá, že realizací záměru nedojde k významnému navýšení hlukové zátěže území, dojde ovšem k přesunu emisí hluku z intravilánu obcí do volného prostoru. Splnění hlukových limitů podél silnice I/27 lze ve všech posuzovaných variantách bez problému zajistit.

Ve variantním úseku u Sýrovic je z důvodů větší vzdálenosti od chráněných prostorů vhodnější varianta Sýrovice-východ.

Ve variantním úseku v km 12,0–23,65 je vhodnější realizovat variantu LUCIDA, která se v dostatečné vzdálenosti vyhýbá souvislé obytné zástavbě.

Ve variantním úseku u Strojetic je vhodnější realizovat variantu LUCIDA nebo Strojetic-východ, které jsou prakticky srovnatelné. Varianta Strojetic-západ je z důvodů největšího přiblížení k obytné zástavbě nejméně vhodná.

Akustická situace je prezentována na předložených mapách.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku v předložené akustické studii postrádá údaj uvádějící nejistotu prezentovaných výpočtů. S danou nejistotou je vhodné kalkulovat např. při návrhu protihlukových opatření. Ze studie není zcela zřejmé, zda autoři hlukové studie s touto nejistotou počítali.*

*Na škodu přehlednosti studie je poměrně nízká provázanost vlastní textové části s grafickými přílohami. Především se jedná o to, že pro jednotlivé výpočtové body uváděné v tabulkách akustické studie neuvádí zpracovatel studie bohužel žádný odkaz na situaci se znázorněním jejich umístění.*

*Závěrem je možné konstatovat, že i přes drobné připomínky, tato akustická studie dostatečně přibližuje výhledovou akustickou situaci. Připomínkové nepřesnosti v tomto stupni přípravy záměru lze*



*považovat za méně významné. V dalších stupních projektové přípravy dojde ke zpřesnění výpočtů pro vybranou variantu a optimalizaci navrhovaných protihlukových opatření.*

## **Část E. Hydrogeologické posouzení**

Studii zpracoval RNDr. Marcel Homolka v říjnu 2009.

Studie je rozčleněna do 6 hlavních kapitol: 1. Úvod, 2. Geologické a hydrogeologické poměry, 3. Ovlivnění režimu podzemních vod, vydatnosti jímacích objektů a kvality vody, 4. Ochranná pásma vodních zdrojů, 5. Ochranná pásma ložisek nerostných surovin, poddolovaná a sesuvná území, 6. Hodnocení variantních řešení.

Důležitou kapitolou části E je kapitola 3 zabývající se ovlivněním režimu podzemních vod, vydatnosti jímacích objektů a kvality vody. Přehledně jsou evidovány všechny dokumentované jímací, monitorovací a průzkumné vrty. Následně je velmi detailně vyhodnocen vliv stavby na podzemní vody, včetně zastižených jímacích vrtů.

Z hlediska vlivu stavby na povrchové a podzemní vody se jako mírně výhodnější ukazuje varianta PGP s východní variantou obchvatu Sýrovic, i když jsou všechny hodnocené varianty navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí a režimu podzemních vod a nebude zřejmě podstatně ovlivněna vydatnost a kvalita vody individuálních jímacích objektů v okolí.

### *Komentář zpracovatele posudku:*

*Studie je zpracována velmi kvalitně, vychází z celé řady archivních dokumentů a zdrojů informací o území.*

*Zpracovatel posudku nemá k dané příloze žádné připomínky.*

## **Část F. Biologický průzkum**

Biologický průzkum zpracoval EIA SERVIS s.r.o. v listopadu roku 2009 pod vedením RNDr. Vojtěcha Vyhnálka.

Studie je rozčleněna do 3 hlavních částí: A. Flóra, B. Fauna – bezobratlí, C. Fauna – obratlovci.

V kapitole A. Flóra je nejprve podrobně popsána fytogeografická charakteristika studované oblasti, rekonstrukční vegetace a potenciální přirozená vegetace. Dále je na základě botanického průzkumu z vegetačního období roku 2009 popsána stávající vegetační charakteristika věnující se osmi vytipovaným lokalitám. Následně je v kapitole vyloučen výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. V konci kapitoly jsou vyhodnoceny vlivy na flóru a jsou navržena opatření zmírňující negativní dopad stavby na vegetaci.

Z botanického hlediska se jako mírně vhodnější jeví varianta LUCIDA, neboť varianty PGP vstupují do luk a rozptýlené zeleně teplých svahů severozápadně obce Blšany, nicméně rozdíl není příliš výrazný. Mezi variantami PGP u Sýrovic a u Strojetic není z botanického hlediska žádný rozdíl.

V kapitole B. Fauna – bezobratlí je nejprve podrobně popsána zoogeografická charakteristika fauny bezobratlých studované oblasti, studované skupiny a metodika. Dále je na základě zoologického průzkumu z vegetačního období roku 2009 popsána stávající charakteristika bezobratlých věnující se osmi vytipovaným lokalitám. Následně je zmíněn výskyt jednoho zvláště chráněného druhu živočicha dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. V konci kapitoly jsou vyhodnoceny vlivy záměru na faunu bezobratlých a jsou navržena opatření zmírňující negativní dopad stavby na tyto živočichy.

Z hlediska bezobratlých lze k realizaci doporučit variantu PGP v podvariantách Sýrovice-západ a Strojetic-východ.

V kapitole C. Fauna – obratlovci je nejprve podrobně popsána zoogeografická charakteristika studované oblasti a metodika terénního průzkumu. Dále je na základě zoologického průzkumu z vegetačního období roku 2009 uveden výskyt jednotlivých druhů obratlovců v tabulkové formě. Následně je komentován výskyt devíti zvláště chráněných druhů živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. V konci kapitoly jsou vyhodnoceny vlivy záměru na obratlovce a jsou navržena opatření zmírňující negativní dopad stavby na tyto živočichy.

Ze zoologického hlediska není rozdíl mezi variantami příliš výrazný. Jako mírně vhodnější lze vyhodnotit variantu LUCIDA. Navržené varianty obchvatů Sýrovic a Strojetic jsou srovnatelné.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Studie je zpracována velmi kvalitně, vychází z podrobných průzkumů provedených v území v průběhu celé vegetační sezóny.*

*Zpracovatel posudku nemá k dané příloze žádné připomínky.*

**Část G. Mapové listy**

Příloha F dokládá celkem 15 grafických příloh. Hlavní části grafických příloh jsou: 1. Příroda, ÚSES, 2. Geologie a voda, kulturní památky, 3. Zemědělská půda a lesy, 4. Podélné profily (pro všechny varianty), 5. Vzorové příčné řezy (v náspu, v zářezu).

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Ke grafické interpretaci nemá zpracovatel posudku žádné připomínky. Mapy jsou opatřeny základními atributy, jako je legenda či měřítko. Vhodné by bylo doplnit severku.*

*Jinak bez připomínek.*

***Shrnutí***

*Předložená dokumentace předkládá poměrně rozsáhlý soubor informací a faktů o stávající i variantní výhledové situaci po realizaci záměru. Vzhledem k tomu, že většina rozhodujících faktorů ŽP byla posuzována na straně bezpečnosti a s řádnou rezervou, lze připomínkované nepřesnosti v tomto stupni přípravy záměru považovat za méně významné.*

*Řada dalších vznesených připomínek byla spíše metodického charakteru, bez vlivu na celkové hodnocení záměru.*

*Z hlediska úplnosti informací obsažených v jednotlivých kapitolách doplněné dokumentace EIA lze konstatovat, že podstatné informace pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou v dokumentaci obsaženy, odpovídají stupni projektové přípravy záměru. Jednotlivé připomínky mají spíše doplňující charakter.*

*Na drobné nedostatky dokumentace bylo upozorněno v komentáři zpracovatele posudku k jednotlivým kapitolám doplněné dokumentace EIA.*

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

Připomínky zpracovatele posudku ke správnosti údajů jednotlivých kapitol dokumentace jsou řešeny v předchozí kapitole II. 1. Úplnost dokumentace. Tato kapitola se tedy zabývá především správností použitých metod hodnocení.

## Dopravně-inženýrské podklady

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:

Sčítací úsek	Popis	Počet vozidel projíždějících úsekem za 24 hodin				
		OA	LN	TN	BUS	celkem
4-0648	Žatec-Radíčeves	6 923	748	1011	84	8 766
4-0660	Radíčeves-Pšov	6 923	748	1011	84	8 766
4-0670	Pšov-Očihov	3 656	527	1333	48	5 564
4-0680	Očihov-R6	4 231	454	1009	55	5 749

Na silnici II/226 v úseku Pšov–Podbořany lze v roce 2020 očekávat 4 086 osobních automobilů a 651 nákladních automobilů za 24 hodin.

*Komentář zpracovatele posudku:*

*V dopravně-inženýrských podkladech by mělo být jasně uvedeno, z jakého zdroje byly převzaty údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých úsecích. Zpracovatel posudku proto prověřil použitý zdroj. Jak je uvedeno v dokumentaci EIA byla data převzata z celostátního sčítání z roku 2005. Tato data zpracovává ŘSD ČR (viz [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).*

*Některé nedostatky má i vlastní tabulka s údaji o intenzitách dopravy. Především jsou zde zpřeházena číselná značení dotčených úseků. Zpracovatel posudku si ověřil správné číslování úseků, které je: 4-0680 Žatec–Radčiceves, 4-0670 Radčiceves–Pšov, 4-0660 Pšov–Očihov, 4-0648 Očihov–R6.*

*Rovněž popis sčítacích úseků je bez dalšího vysvětlení poměrně nepřehledný. Není jasné, kde prezentované úseky začínají a kde končí. Dle tabulek ŘSD ČR s intenzitami dopravy v daných úsecích by v dokumentaci měly být namísto stávajících uvedeny následující popisy úseků:*

*Žatec–Radíčeves*                      *správně: Žatec, x s 22524 - Radíčeves k. z.*

*Radičeves–Pšov*                      *správně: Radičeves k. z. - Pšov, vyús. 226*

*Pšov–Očihov* *správně: Pšov, vyús. 226 - Blšany, vyús. 221*

*Očihov–R6* *správně: Očihov, vyús. 224 - hr. kr. Ústeckého a Středoč.*

*Zároveň by bylo vhodné uvést, z jakého důvodu se popisy posledních dvou jmenovaných úseků neshodují s popisy uvedenými v tabulkách intenzit dopravy ŘSD ČR. V dokumentaci uvedeném úseku Pšov–Očihov jsou sloučeny tři úseky (Pšov, vyús. 226 - Blšany, vyús. 221, Blšany, vyús. 221 - Blšany, zaús. 221, Blšany, zaús. 221 - Očihov, vyús. 224), které mají shodné intenzity dopravy. V dokumentaci uvedený úsek Očihov–R6 odpovídá správnému názvu úseku Očihov, vyús.224 - hr. kr. Ústeckého a Středočeského, neboť zakončení úseku silnicí R6 v zásadě odpovídá i poloze hranice Ústeckého a Středočeského kraje.*

*Z tabulky ani z textu není patrné, zda údaje v tabulce představují intenzity dopravy v roce 2005 nebo intenzity dopravy získané přepočtovými koeficienty ŘSD pro rok 2020. Zpracovatel posudku tento fakt prověřil a lze konstatovat, že se jedná o intenzity dopravy získané přepočtovými koeficienty ŘSD pro rok 2020.*

*V popisném řádku tabulky vypadlo v dokumentaci slovo „hodin“. Pro úplnost lze doplnit, že údaje v tabulce udávají počet vozidel projíždějících úsekem za 24 hodin.*

*Uvedené nedostatky jsou převážně formálního charakteru a nemají vliv na celkové hodnocení záměru. Data použitá v dalších výpočtech jsou správná a zpracovatel posudku k nim nemá připomínky.*

### **Vliv záměru na akustickou situaci**

Pro posouzení akustické situace v souvislosti s provozem posuzovaného úseku silnice I/27 byl použit program HLUK+, verze 7.16 Profi, ve kterém je implementována „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004“.

*Zpracovatel posudku nemá k použitému výpočtovému produktu žádné připomínky. Jedná se o standardně využívaný program pro výpočet hluku.*

### **Vliv záměru na ovzduší**

Pro výpočet znečištění ovzduší byl použit model ATEM, který je v nařízení vlády č. 597/2006 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro stanovení rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Pro výpočty emisí byl použit model MEFA-06, který obsahuje emisní faktory publikované MŽP ČR. Množství částic PM<sub>10</sub> zviřených automobily bylo stanoveno na základě metodiky US EPA AP-42.

*Použité metody jsou vhodné. Zpracovatel posudku nemá k použitému výpočtovému produktu žádné připomínky.*

### **Vliv záměru na vibrace**

Vliv vibrací na životnost objektů v blízkosti posuzované silnice byl vyhodnocen metodikou publikovanou v práci „Transevropská magistrála – metodologie vícekritériální analýzy a její aplikace“ (Liberko M. a kol. VÚVA Praha, 1988).

*Zpracovatel posudku nemá ke zvolené formě hodnocení vlivu vibrací žádné připomínky.*

### **Vliv záměru na krajinný ráz**

Pro posouzení vlivu realizace na dotčený krajinný prostor je v dokumentaci EIA zpracována vyhodnocovací tabulka s následující stupnicí: zásah žádný – zásah slabý – zásah středně silný – zásah silný – zásah velmi silný.

*Využití výše zmíněného postupu je správné, bylo tak možné posoudit jednotlivé aspekty vlivu stavby na krajinu a její ráz.*

*Je nutné poznamenat, že hodnocení krajinného rázu je vždy určitým způsobem subjektivní.*

*Zpracovatel posudku považuje varianty PGP Strojeticke-východ a PGP Strojeticke-západ oproti variantě LUCIDA za více ovlivňující krajinný ráz v některých ukazatelích, zejména při zásahu do VKP (nivy, potoky) a zásahu do estetických hodnot. Lze předpokládat, že negativní vliv variant PGP na VKP – nivu a tok Blšanky (navržené varianty PGP prochází podél toku) bude významnější než ve*

*variantě LUCIDA, která tok Blšanky pouze kříží. Zároveň lze předpokládat, že výstavba silnice v údolí potoka více zasáhne estetické hodnoty krajiny než silnice vedená po orné půdě mimo toto údolí. Zpracovatel posudku se přiklání k realizaci varianty Sýrovice-východ (s napojením silnice II/226-jih) v kombinaci s variantou LUCIDA.*

### **Půda, horninové prostředí a přírodní zdroje**

*K hodnocení ovlivnění půd, horninového prostředí a přírodních zdrojů nebyla použita žádná speciální metoda. Údaje byly získány rešeršní metodou z dostupných podkladů.*

*Vstupní informace a způsob zhodnocení vlivu na neživou přírodu jsou považovány zpracovatelem posudku za vyčerpávající.*

### **Flóra, fauna, ekosystémy, ÚSES**

Podrobný botanický průzkum byl proveden během vegetačního období roku 2009, a to v lokalitách:

- Radičeves – západní okraj obce, km cca 6,7
- Sýrovice – Pšov – posouzení 2 variant PGP, km cca 11,0-13,0
- Blšany – stráně SZ obce, km cca 15,9–16,5 – jen varianty PGP
- Blšanka – křížení s řekou v km cca 18,3 a jejím přítokem v km cca 19,3 – jen varianty PGP
- Očíhov - remíz SSZ obce v km 17,8, okraj louky pod závlahovou nádrží Očíhov v km cca 18,6, lemy cest Z obce v km cca 19,4 – jen varianta Lucida
- Blšanka – křížení s řekou v km cca 21,2 – jen varianta Lucida
- Strojetic – posouzení 2 variant PGP, km cca 21,0–23,0
- Stromořadí podél stávající silnice I/27

Průzkum zaměřený na bezobratlé živočichy byl proveden během vegetační sezóny roku 2009.

Byla využita metodika pro sběr bezobratlých (Absolon, 1993) a brouků (Krásenský, 2004) vypracovaná pro AOPK ČR. Pro sběr brouků byly použity metody zemních pastí a prosev opadu. Získaný materiál byl determinován (Lohnse, 1964, Hůrka, 1996) a vyhodnocován na základě frekvence výskytu druhů podle reliktnosti (Boháč, 1999, Hůrka, Veselý, Farkač, 1996).

Ve variantě PGP byly předpokládány a prověřeny následující zajímavější lokality:

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

Varianta LUCIDA je vedena mimo koridor varianty PGP, v jejím směrovém vedení byly prověřeny následující lokality:

- Okolí závlahové nádrže Očíhov (západně od obce Blšany), km cca 18,2–18,6
- Remízky jižně od nádrže, km cca 19,4–19,6
- Přemostění Blšanky a těsný průchod trasy mezi remízky směrem na Strojetic, km cca 21,1–21,3

Terénní průzkum obratlovců byl proveden v průběhu vegetační sezóny 2009 a byl zaměřen zejména na zjištění přítomnosti zvláště chráněných druhů živočichů uvedených ve vyhlášce č. 395/1992 Sb. Obratlovci byli determinováni na základě přímého pozorování, pomocí dalekohledu nebo pomocí zvukových projevů. Kromě přímého pozorování byly také využívány čerstvé pobytové známky obratlovců (stopy, okus a trus).

Průzkum obratlovců byl proveden v následujících lokalitách:

- Radičeves – západní okraj obce, km cca 6,7
- Sýrovice – Pšov – posouzení 2 variant PGP, km cca 11,0-13,0
  - 2a – varianta Sýrovice-východ
  - 2b – varianta Sýrovice-západ
- Blšany – varianta PGP
  - stráně SZ od obce, km cca 15,9–16,5
- Blšanka – varianta PGP
  - křížení s řekou v km cca 18,3 a jejím přítokem v km cca 19,3 (Očihovecký potok) – jen varianty PGP
- Očihov – varianta LUCIDA
  - remíz SSZ od obce v km 17,8
  - okraj louky pod závlahovou nádrží Očihov v km cca 18,6
  - lemy cest Z od obce v km cca 19,4
- Blšanka – varianta LUCIDA
  - křížení s řekou v km cca 21,2
- Strojetic – posouzení 2 variant PGP, km cca 21,0–23,0
  - 7a – Strojetic-východ
  - 7b – strojetic-západ

*Byl proveden podrobný botanický a zoologický průzkum, ostatní údaje byly získány rešerší z dostupných podkladů.*

*Pro účely procesu EIA pokládáme vstupní informace a způsob hodnocení vlivu záměru na živou přírodu za dostatečné.*

### **Hmotný majetek, kulturní památky**

*K hodnocení nebylo použito žádné zvláštní metody ani šetření. Zpracovatel dokumentace vycházel z Ústředního seznamu památek, z Archeologické databáze Čech a z nálezů evidovaných ve Státním archeologickém seznamu*

### **Shrnutí**

*Uváděné informace a použité metody hodnocení jsou pro předkládaný záměr vhodné a dostatečné. Použité metody i celkovou koncepci zpracování dokumentace EIA považuje zpracovatel posudku za adekvátní charakteru záměru a jeho lokalizaci.*

### 3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Z provedené multikriteriální analýzy v rámci dokumentace EIA (viz kapitola E. Porovnání variant záměru) vyplývá, že mezi variantami jsou jen minimální rozdíly.

Při zvolených kritériích se jeví jako nejvhodnější realizace variant obchvatu Sýrovice v následujícím pořadí:

1. varianta PGP Sýrovice-východ,
2. varianta PGP Sýrovice-západ,

U variant PGP + Strojeticice-východ, PGP + Strojeticice-západ a LUCIDA nestanovuje zpracovatel dokumentace pořadí. Pouze konstatuje, že nejvíce negativních vlivů na životní prostředí lze očekávat v případě realizace varianty PGP v podvariantě Strojeticice-západ, která byla jako nejhorší vyhodnocena zejména ve vlivech imisí a hluku na obyvatelstvo.

Naopak nejméně negativních vlivů lze očekávat u varianty PGP v podvariantě Strojeticice-východ, která v žádném z vybraných důležitých kritérií nevykazuje nejhorší hodnocení.

Ačkoliv lze na základě provedeného porovnání variant určit variantu s nejmenšími nebo naopak s největšími negativními vlivy, mezi jednotlivými variantami je v celkovém hodnocení poměrně malý rozdíl. Některá varianta vykazuje horší vlivy na obyvatelstvo, jiná zase na povrchové vody či ÚSES. Z uvedeného vyplývá, že z hlediska vlivů jednotlivých variant na životní prostředí nelze jednoznačně doporučit nebo naopak nedoporučit k realizaci některou z navržených variant. Žádná z nich nevykazuje tak zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí, aby nemohla být realizována.

Při zvolených kritériích se jeví jako nejvhodnější realizace variant napojení silnice II/226 v následujícím pořadí:

1. varianta II/226-jih,
2. varianta II/226-sever,

V rámci zpracování posudku proběhla kontrola multikriteriální analýzy. Na základě té lze konstatovat, že jako nejvhodnější se jeví realizace variant obchvatu Sýrovice v následujícím pořadí:

1. varianta PGP Sýrovice-východ,
2. varianta PGP Sýrovice-západ,

Oponentní hodnocení zpracovatele posudku koresponduje s hodnocením v kapitole E. dokumentace EIA.

Odlišného hodnocení by zpracovatel posudku užil v případě tří složek životního prostředí u variant PGP Strojeticice-východ, PGP Strojeticice-západ, LUCIDA. Jedná se o vliv na ekosystémy, ÚSES a krajinný ráz. V porovnání variant jsou opět minimální rozdíly, ale zpracovatel posudku se přiklání k následujícímu pořadí variant:

1. varianta LUCIDA,
2. varianta PGP Strojeticice-východ,
3. varianta PGP Strojeticice-západ.

Zpracovatel posudku souhlasí s trváním, že při zvolených kritériích se jeví jako nejvhodnější realizace variant napojení silnice II/226 v následujícím pořadí:

1. varianta II/226-jih,
2. varianta II/226-sever,

### **Shrnutí**

Jako nejméně vhodná varianta byla ve všech případech (v rámci dokumentace EIA i v posudku) vyhodnocena varianta Sýrovice-západ a varianta napojení silnice II/226-sever. Pořadí variant PGP Strojeticé-východ, PGP Strojeticé-západ, LUCIDA zpracovatel dokumentace nestanovuje s tím, že nelze jednoznačně doporučit nebo naopak nedoporučit k realizaci některou z navržených variant. Žádná z nich nevykazuje tak zásadní konflikty se zájmy ochrany životního prostředí, aby nemohla být realizována.

Zpracovatel posudku provedl kontrolní multikriteriální analýzu na základě které se při zohlednění všech vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jako nejvhodnější varianta LUCIDA, méně vhodná (avšak rovněž realizovatelná) je varianta PGP Strojeticé-východ a nejméně vhodná (avšak rovněž realizovatelná) je varianta PGP Strojeticé-západ.

**Zpracovatel posudku se přiklání k realizaci varianty Sýrovice-východ (s napojením silnice II/226-jih) v kombinaci s variantou LUCIDA.**

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

Uvedený záměr nebude mít vliv na životní prostředí přesahující státní hranice.

## **III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí**

Technické řešení záměru je v dokumentaci popsáno dostatečně, odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za vhodné.

Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z dokumentace EIA, z tohoto posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území ke stavbě.

## **IV. Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí**

S opatřeními navrhovanými v doplněné dokumentaci EIA autor posudku souhlasí. Tato opatření budou zahrnuta do návrhu stanoviska.

Zpracovatel posudku pokládá za nezbytné doplnit následující opatření k minimalizaci či kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí:



**Fáze projektové přípravy**

- V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat množství, druhy vznikajících odpadů a prostory pro jejich shromažďování.

**Fáze výstavby**

- Při výkopových pracích provést příslušné rozbor, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi musí být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.
- Půdní prostředí může být v havarijním případě kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu ihned odtěžit a odvézt na zabezpečenou skládku.
- V období výstavby je třeba minimalizovat vznik odpadů. Dále je třeba preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.

**Fáze provozu**

- Provozovatel záměru je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, zákona č. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů příslušnému úřadu dle § 39, odst. 2.

*Uvedená opatření budou zapracována do návrhu stanoviska.*

**V. Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci**

Úplné znění všech došlých vyjádření k doplněné dokumentaci EIA je uvedeno v příloze posudku. V této části posudku je uvedena stručná podstata těchto vyjádření, případně sumarizace jejich obsahu a reakce zpracovatele posudku s případným návrhem řešení jednotlivých připomínek.

Všechna vyjádření k dokumentaci jsou přílohou posudku.

K dokumentaci EIA svá vyjádření zaslaly dotčené orgány státní správy a samosprávy, veřejnost:

1. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 8. 3. 2010
2. Ústecký kraj, náměstek hejtmanky Mgr. Arno Fišera, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 17. 2. 2010
3. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, č.j. ČIŽP/44/IPP/0802403.002/10/UJP ze dne 23. 2. 2010
4. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, č.j. ČIŽP/41/IPP/0802459.002/10/PKJ ze dne 24. 2. 2010
5. Ministerstvo zdravotnictví České Republiky, č.j. 4IL-5.2.2010/7536-Pr ze dne 9. 2. 2010
6. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 020534/2010/KUSK

7. Středočeský kraj, náměstek hejtmána Ing. Miloš Petera, č.j. 035762/2010/KUSK ze dne 2. 3. 2010
8. Městský úřad Žatec, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. MUZAS 5301/2010 ze dne 5. 2. 2010
9. Město Žatec, odbor rozvoje města, č.j. MUZA 5851/2010 ze dne 23. 2. 2010
10. Městský úřad Kryry, ze dne 25. 2. 2010
11. Městský úřad Podbořany, odbor životního prostředí, č.j. OŽP-Vyj-23/10-Sla ze dne 1. 3. 2010
12. Město Podbořany, stavební technik města, č.j. VÝST/47165/2010/Šik ze dne 16. 3. 2010
13. Městský úřad Rakovník, odbor životního prostředí, č. j. MURA/8001/2010 ze dne 2. 3. 2010
14. Městský úřad Blšany, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 41/2010, ze dne 8. 3. 2010
15. Obec Očihov, č.j. 90/2010 ze dne 2. 3. 2010
16. Zemědělská společnost Blšany (Blšany 107, Blšany), ze dne 15. 2. 2010
17. Iva Slanařová (Pšov 29, Podbořany), Pavel Slanař (Školní 504, Klášterec nad Ohří), ze dne 22. 2. 2010

---

**Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 8. 3. 2010**

KUUK doporučuje do závěrečného stanoviska zahrnout podmínku: Nestanoví-li příslušný orgán ochrany přírody jinak, musí být biologický průzkum před zahájením stavebního řízení aktualizován tak, aby výsledky nebyly starší dvou let, a to v rozsahu a v lokalitách, v nichž byl pro příslušnou variantu vypracován při posuzování vlivů na životní prostředí.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*V návrhu stanoviska bude tato podmínka doplněna.*

KUUK doporučuje do závěrečného stanoviska zahrnout podmínku (resp. nahradit podmínku č. 7 pro fázi přípravných prací): U obou variant přechodu Blšanky nesmí mostní objekt zhoršit odtokové poměry odpovídající stoleté povodni. Tato skutečnost bude před zahájením územního řízení ověřena výpočtem, jehož náležitosti budou předem projednány se správcem povodí. Pilíře mostu nesmí být umístěny v aktivní zóně záplavového území.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*V návrhu stanoviska bude tato podmínka doplněna.*

KUUK souhlasí s navrženými podmínkami, s výjimkou požadavků na úpravu hranic ÚSES, které by měly být vypořádány automaticky v rámci případných změn platné ÚPD související se stavbou.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Podmínky na úpravu hranic ÚSES budou z návrhu stanoviska vypuštěny.*

**Ústecký kraj, náměstek hejtmanky Mgr. Arno Fišera, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 17. 2. 2010**

Na základě Usnesení Rady Ústeckého kraje (č. 33/30R/2009) nepožaduje provést posouzení záměru podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

**Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, č.j. ČIŽP/44/IPP/0802403.002/10/UJP ze dne 23. 2. 2010**

Z hlediska ochrany ovzduší, vod a odpadového hospodářství nemá ČIŽP k předložené dokumentaci připomínky.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

Z hlediska státem chráněných zájmů ochrany přírody a krajiny ČIŽP požaduje, aby do podmínek závěrečného stanoviska byly zpracovány následující připomínky:

- Kácení zeleně bude prováděno v mimohnízdním období.
- Dřeviny přesahující stanovenou velikost mohou být káceny pouze na základě pravomocného povolení ke kácení.
- Náhradní výsadba bude provedena druhy odpovídající místní provenienci.
- Geograficky nepůvodní druhy dřevin lze vysazet jen na základě povolení příslušného orgánu ochrany přírody. Nutné je zcela vyloučit vysazování akátů *Robinia pseudoacacia*.
- Na základě provedeného průzkumu bude požádáno o udělení výjimek podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se zásahem do stanoviště a přirozeného vývoje konkrétních zvláště chráněných druhů živočichů, kterých se realizace stavby bude přímo dotýkat.
- Pro potřeby územního řízení budou doloženy pravomocné výjimky udělené podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se zásahem do stanoviště a přirozeného vývoje konkrétních zvláště chráněných druhů živočichů, kterých se bude výstavba přímo dotýkat.
- V průběhu stavby budou dodržovány podmínky stanovené v rozhodnutích o udělení výjimek podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb.
- Zásahy do významných krajinných prvků (ze zákona, případně registrovaných), které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, lze provádět pouze na základě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody.
- V průběhu stavby budou dodržovány podmínky stanovené v závazných stanoviscích k zásahům do významných krajinných prvků.
- Bude předložen nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. k umístování a povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Podmínka kácení zeleně v mimohnízdním období je již v dokumentaci uvedena. Rovněž podmínka k výsadbě dřevin pouze místní provenience je již v dokumentaci zahrnuta. Ostatní podmínky budou do návrhu stanoviska doplněny.*

**Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha,****č.j. ČIŽP/41/IPP/0802459.002/10/PKJ ze dne 24. 2. 2010**

Z hlediska ochrany vod a ochrany ovzduší nemá ČIŽP k dokumentaci připomínky.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

Z hlediska odpadového hospodářství ČIŽP upozorňuje:

- odpady je možné převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona o odpadech.
- s nebezpečnými odpady může původce nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy dle § 16 odst. 3 zákona o odpadech.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

Z hlediska ochrany přírody požaduje ČIŽP na území Středočeského kraje doplnit projekt o zábrany přechodu zvěře a obojživelníků v místech, kde jsou migrační tahy.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*V návrhu stanoviska bude tato podmínka doplněna.*

Z hlediska ochrany lesa ČIŽP upozorňuje, že dle zákona o lesích je k trvalému odnětí PUPFL potřebné souhlasné stanovisko příslušného orgánu státní správy lesů.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

**Ministerstvo zdravotnictví České Republiky, č.j. 4IL-5.2.2010/7536-Pr ze dne 9. 2. 2010**

MZ ČR - Český inspektorát lázní a zřidel upozorňuje, že trasa varianty LUCIDA prochází ochranným pásmem zdroje přírodní minerální vody Očíhov. Stavba v této lokalitě bude posuzována dle zákona č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech, v platném znění.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

**Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 020534/2010/KUSK**

Z hlediska ochrany přírody a krajiny nemá KÚSK k záměru připomínky.

Z hlediska zákona o odpadech KÚSK souhlasí se záměrem v případě, že odpady vzniklé při výstavbě a provozu záměru budou přednostně využívány a odstraňovány až v případě, že nebude možné jejich využití.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel posudku zahrne podmínku do návrhu stanoviska.*

**Středočeský kraj, náměstek hejtmána Ing. Miloš Petera, č.j. 035762/2010/KUSK ze dne 2. 3. 2010**

Středočeský kraj souhlasí s dokumentací k záměru „Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ za podmínky dodržení opatření stanovených v kapitole D.IV dokumentace.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

**Městský úřad Žatec, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. MUZAS 5301/2010 ze dne 5. 2. 2010**

Z hlediska ochrany ovzduší nemá MÚ Žatec k záměru připomínky.

Z hlediska odpadového hospodářství vyžaduje MÚ Žatec doložit odboru životního prostředí doklady o nakládání s odpady, které vzniknou při realizaci stavby, včetně jejich množství. Před zahájením provozu je nezbytné aby provozovatel měl souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady dle § 16 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*V návrhu stanoviska budou tyto podmínky doplněny.*

Z hlediska ochrany přírody požaduje MÚ Žatec, aby v dalších fázích PD byla zpracována studie ozelenění komunikace.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Respektováno v návrhu stanoviska.*

Z hlediska ochrany ZPF MÚ Žatec doporučuje v dalších fázích přípravy postupovat dle vyhlášky č. 13/1994 Sb. – příloha č. 5 a Metodického pokynu MŽP č. j. OOLP/1067/96.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Respektováno v návrhu stanoviska.*

Z hlediska lesního hospodářství MÚ Žatec upozorňuje, že v lesích zvláštního určení nesmí být narušeno plnění funkcí, pro které byly vyhlášeny (týká se lesního porostu u Radíčevsi).

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Dle zákona o lesích je k trvalému odnětí PUPFL potřebné souhlasné stanovisko příslušného orgánu státní správy lesů. Tento orgán rozhodne, zda dochází k narušení funkcí lesa zvláštního určení.*

Z hlediska vodního hospodářství je dle vyjádření MÚ Žatec nutné v dalším stupni PD uvést podrobné technické řešení odvádění dešťových vod z komunikace, množství vod při 15minutovém přívalovém dešti a kvalitu (hlavně v ukazateli chloridové zátěže). V případě, že nebude možné dešťové vody odvést do vodoteče, je nutno navrhnout jiný vhodný způsob.

Komentář zpracovatele posudku:

*Respektováno v návrhu stanoviska.*

### **Město Žatec, odbor rozvoje města, č.j. MUZA 5851/2010 ze dne 23. 2. 2010**

Město Žatec požaduje do projektu dopracovat protihlukové bariéry podél komunikace I/27 ve městě Žatec v částech zasažených zvýšenými limity hluku.

Komentář zpracovatele posudku:

*Průtah Žatcem (km 0,0-3,8) nebyl v oznámení ani v dokumentaci EIA z akustického hlediska hodnocen, neboť celý průtah městem je již řadu let v souladu s územním plánem zrealizován a provozován. V tomto úseku nebude dle údajů uvedených v dokumentaci docházet ke změnám směrového či výškového uspořádání. Jedinou uvažovanou změnou bude vybudování jedné okružní křižovatky (I/27xII/250). Případná protihluková opatření u nové okružní křižovatky bude vhodné podrobně specifikovat (na základě měření hluku) v dalším stupni projektové dokumentace. Tato připomínka je doplněna do opatření v návrhu stanoviska.*

*Pokud na průtahu Žatcem dochází k nadměrnému zatěžování hlukem, je vhodnější a především přesnější provést v území měření hluku a na základě výsledků navrhnout případná protihluková opatření. Protihlukovou ochranu před provozem na silnicích první třídy zajišťuje ŘSD ČR v rámci řešení staré hlukové zátěže (SHZ).*

V obci Radíčeves požaduje Město Žatec zajistit ochranu proti zvýšeným zátěžím ve stávající i plánované obytné výstavbě.

Komentář zpracovatele posudku:

*Radíčeves (stejně jako ostatní obce) je v dokumentaci z hlediska hluku řešena standardním způsobem - je vyhodnoceno šíření hluku z posuzovaného obchvatu ve vztahu k zastavěnému území obce, je vyhodnocen stav bez realizace obchvatu a je odhadnut i hluk ze zbytkové dopravy v intravilánu obce v případě realizace záměru. V případě Radíčevsi jsou všechny vypočtené hodnoty podlimitní. Případné plochy zastavitelné obytnou zástavbou řešeny nebyly, pro potřeby akustické studie vycházel zpracovatel dokumentace z faktu, že silnice je zcela v souladu se schváleným územním plánem.*

### **Městský úřad Křivý, ze dne 25. 2. 2010**

Nemá k dokumentaci připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

*Bez komentáře.*

**Městský úřad Podbořany, odbor životního prostředí, č.j. OŽP-Vyj-23/10-Sla ze dne 1. 3. 2010**

Z hlediska odpadového hospodářství, ochrany ovzduší, ochrany vod a správy lesů mená MÚ Podbořany k dokumentaci připomínky.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře.*

Z hlediska ochrany přírody a krajiny doporučuje MÚ Podbořany kombinaci variant Sýrovice-východ a LUCIDA, neboť představují nejmenší zásah do prvků ÚSES a VKP. Dále upozorňuje, že k zásahu do VKP a do krajinného rázu je nutné závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Před realizací stavby je třeba požádat příslušný orgán ochrany přírody o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel dokumentace doporučuje k realizaci variantu Sýrovice-východ v kombinaci s variantou LUCIDA.*

*V návrhu stanoviska jsou tyto podmínky respektovány.*

Orgán ochrany ZPF MÚ Podbořany shledává díky nejmenšímu záboru ZPF jako nejvhodnější kombinaci variant Sýrovice-východ a LUCIDA. Varianta LUCIDA se navíc vyhýbá kvalitním zemědělským půdám využívaným jako chmelnice.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel dokumentace doporučuje k realizaci variantu Sýrovice-východ v kombinaci s variantou LUCIDA.*

**Město Podbořany, stavební technik města, č.j. VÝST/47165/2010/Šik ze dne 16. 3. 2010**

Město Podbořany souhlasí s kombinací variant Sýrovice-východ a LUCIDA.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Zpracovatel dokumentace doporučuje k realizaci variantu Sýrovice-východ v kombinaci s variantou LUCIDA.*

**Městský úřad Rakovník, odbor životního prostředí, č.j. MURA/8001/2010 ze dne 2. 3. 2010**

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, ochrany ovzduší a správy lesů nemá MÚ Rakovník k záměru připomínky.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Bez komentáře*

Z hlediska odpadového hospodářství MÚ Rakovník upozorňuje, že odpady z výstavby silnice je nutno třídit a odděleně shromažďovat podle druhů odpadů. Nashromážděné odpady je třeba přednostně nabídnout k využití. Nebude-li využití možné, je nutné odpady předat osobám oprávněným

k nakládání s nimi. S nebezpečnými odpady je možno nakládat pouze se souhlasem příslušného orgánu státní správy.

Komentář zpracovatele posudku:

*Respektováno v návrhu stanoviska.*

**Městský úřad Blšany, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 41/2010, ze dne 8. 3. 2010**

Městský úřad Blšany doporučuje k realizaci variantu PGP Strojeticke-západ a dále variantu LUCIDA. Tato varianta je při posuzování vlivů na životní prostředí nejšetrnější.

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel dokumentace doporučuje k realizaci variantu LUCIDA.*

**Obec Očihov, č.j. 90/2010 ze dne 2. 3. 2010**

Dle vyjádření obce Očihov varianta PGP rozděluje obce Očihov a Očihovec. Varianta PGP dále zasahuje závlahovou nádrž na Valovském potoce a zasahuje do údolní nivy Blšanky (VKP), kde se nachází úrodné chmelnice (oblast Zlatého potoka).

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel dokumentace doporučuje k realizaci variantu LUCIDA.*

**Zemědělská společnost Blšany (Blšany 107, Blšany), ze dne 15. 2. 2010**

Zemědělská společnost Blšany nesouhlasí s variantou PGP, která je vedena přes stávající chmelnice v údolí Blšanky. Upozorňují na skutečnost, že dle § 3, odst. 2 zákona č. 97/1996 Sb. o ochraně chmele náleží území mezi význačné polohy „Údolí Zlatého potoka“. V území je rovněž vybudován závlahový systém chmelnic. Společnost upřednostňuje variantu LUCIDA.

Komentář zpracovatele posudku:

*Zpracovatel dokumentace doporučuje k realizaci variantu LUCIDA.*

**Iva Slanařová (Pšov 29, Podbořany), Pavel Slanař (Školní 504, Klášterec nad Ohří), ze dne 22. 2. 2010**

Nesouhlasí s variantou přeložky II/226-sever z důvodu znečišťování ovzduší emisemi, prachem a hlukem a z důvodu otřesů domů. Realizací varianty by došlo k demolici stodoly a mohlo by dojít k sesuvu pozemku i se silnicí na hospodářský dvůr. Obávají se ztráty pitné vody ve studních na zahradě. Jedna ze zahrad je v územním plánu Podbořany určena k bydlení. Na pozemcích vedle zahrad směrem k silnici II/226 je vybudováno meliorační zařízení. Podporují variantu přeložky II/226-jih.

Komentář zpracovatele posudku:

*Dle výsledků Rozptylové studie lze v oblasti napojení komunikace II/226 v prostoru Pšov–Podbořany očekávat příznivější variantu napojení procházející ve větší vzdálenosti od zástavby (varianta II/226-jih).*

*Z výsledků Akustické studie vyplývá, že realizace varianty II/226-jih bude z akustického hlediska výhodnější než varianta II/226-sever. Ve variantě II/226-sever lze očekávat překročení hygienického limitu hluku v noční době až o 1,9 dB.*



*Varianta II/226-sever prochází v těsné blízkosti zástavby obce Pšov. Lze předpokládat, že se zde projeví vliv vibrací na objekty v blízkosti komunikace. Varianta II/226 je díky vzdálenosti od zástavby výhodnější.*

*Varianta II/226-sever je vedena přímo přes pozemek navržený v ÚP Podbořany jako ke smíšené obytné funkci. Tato varianta je zásadně v rozporu s návrhem ÚP Podbořany.*

*Za nevýhodu varianty II/226-sever lze předpokládat rovněž případný střet s melioračním zařízením. Dle hydrogeologického posouzení je k realizaci vhodnější varianta II/226-jih, neboť je vedena ve větší vzdálenosti od individuálních jímacích objektů.*

*Zpracovatel posudku doporučuje k realizaci variantu napojení silnice II/226-jih.*

Slanařovi nesouhlasí s vybudováním přeložky ve variantě LUCIDA z důvodu záboru zemědělských půd I. třídy ochrany ZPF. Tyto půdy lze ze ZPF odejmout pouze výjimečně, a to převážně pro záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Přeložka silnice I/27 není liniová stavba zásadního významu. Souhlasí s variantou PGP.

**Komentář zpracovatele posudku:**

*Jižně od Pšova je varianta LUCIDA akutečně vedena v převážné míře po kvalitních zemědělských půdách. Avšak z hlediska celkového záboru a z hlediska celkového zásahu do zemědělských půd se varianta LUCIDA jeví jako nejvhodnější, neboť vykazuje menší zásah do nejkvalitnějších půd v I. a II. třídě ochrany. Oproti variantám PGP je zábor půd I. třídy ochrany ve variantě LUCIDA nižší o cca 3,6 ha.*

*Zpracovatel posudku doporučuje k realizaci variantu LUCIDA.*

## **VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí**

1. Dokumentace EIA je zpracována po formální stránce až na drobné nesrovnalosti a nepřesnosti správně podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.
2. Metody použité k hodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí jsou standardní a vhodně zvolené k účelům posuzování vlivu stavby na životní prostředí a obyvatelstvo.
3. Dokumentace EIA je zpracována standardní formou, je vhodně doplněna grafickou přílohou.
4. Popis životního prostředí pravděpodobně ovlivněného navrhovaným záměrem je proveden dostatečně.
5. Předložené varianty záměru jsou v dokumentaci EIA až na drobné připomínky popsány pro účely posuzování vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo dostatečně.
6. Vlivu jednotlivých variant na životní prostředí je v dokumentaci EIA věnována dostatečná pozornost, rozsah hodnocení je dostačující.
7. K dokumentaci EIA se vyjádřilo celkem 17 subjektů (15 dotčených orgánů státní správy a samosprávy, 2 zástupci veřejnosti).

8. Přípomínky uvedené ve vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy se nejčastěji týkaly volby optimální varianty, vlivů záměru na akustickou situaci, vlivů záměru na vody, správného nakládání s odpady, podmínek stanovených k ochraně přírody a krajiny.
9. Přípomínky uvedené ve vyjádření veřejnosti se nejčastěji týkaly volby optimální varianty, vlivů záměru na zábor zemědělské půdy, vlivu záměru na oblast chmelnic.
10. Všechny oprávněné požadavky a podmínky jsou zahrnuty v návrhu stanoviska v kapitole VII. předkládaného posudku.

### **Závěrečné hodnocení**

Dokumentace EIA je logicky koncipovaným materiálem, jehož snahou bylo podchytit nejen vliv samotné stavby, ale především vliv v širším kontextu území. Občasné nedostatky dokumentace jsou z větší míry formálního charakteru nebo nemají vliv na celkové hodnocení záměru.

Předloženou dokumentaci lze po odborné i grafické stránce označit jako dokumentaci na velmi dobré úrovni a pro hodnocení předloženého záměru z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatele jako dostačující a vyhovující.

Na základě posouzení dokumentace EIA a s uvažováním jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku je možné předložené varianty seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

#### **Obchvat Sýrovice**

1. varianta PGP Sýrovice-východ

2. varianta PGP Sýrovice-západ

#### **Napojení silnice II/226 u Pšova**

1. varianta II/226-jih

2. varianta II/226-sever

U variant PGP + Strojeticice-východ, PGP + Strojeticice-západ a LUCIDA nestanovuje zpracovatel dokumentace pořadí. Pouze konstatuje, že nejvíce negativních vlivů na životní prostředí lze očekávat v případě realizace varianty PGP v podvariantě Strojeticice-západ, která byla jako nejhorší vyhodnocena zejména ve vlivech imisí a hluku na obyvatelstvo.

Zpracovatel posudku užil v případě těchto variant mírně odlišného hodnocení významnosti vlivu na životní prostředí. Na základě tohoto hodnocení se zpracovatel posudku přiklání k následujícímu pořadí variant:

1. varianta LUCIDA,

2. varianta PGP + Strojeticice-východ,

3. varianta PGP + Strojeticice-západ.

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko ke všem variantám posuzovaného záměru. Zpracovatel posudku doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat kombinaci variant PGP Sýrovice-východ, napojení silnice II/26-jih a LUCIDA, které mají nejmenší vliv na životní prostředí.

## VII. Návrh stanoviska

**Stanovisko k posouzení vlivů záměru na životní prostředí** podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů:

### 1. Identifikační údaje

#### 1. Název záměru

**Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov**

#### 2. Kapacita (rozsah) záměru

Přeložka silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov je navržena jako dvoupruhová silnice I. třídy v kategorii S 11,5/70. Délka posuzovaného úseku je 25,3 km. V následujícím textu uvádíme stručný popis jednotlivých variant a dílčích úseků.

##### Varianta PGP

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 Žatcem 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. Nevyhovující je ale větší počet směrových i výškových oblouků. I přes zdánlivou přímost současné 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 Strojetic, 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 Strojetic-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 (v dokumentaci označen jako varianta 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. Dokumentace rozlišuje 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 Letov. 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 následně 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 mimoúrovňově kříží stávající silnici II/224 v prostoru mezi Očihovem a Hradčany. Odsud trasa začíná stoupat v těsném souběhu s I/27 směrem ke Strojetici.

Strojetic 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 výstavbu 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 10,204 a končí v km 12,925 základní trasy (délka 2,721 km). Celková délka variantního řešení je 10,204 – 13,163 = 2,959 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 přes zemědělské pozemky, překonává mostem údolí s bezejmennou vodotečí a ve vzdálenosti cca 50 m od nejzápadněji položených domků 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 23,651. Délka této varianty je tedy cca 3,251 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 zvlněný. 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 Strojeticům 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 možností 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 problematictější 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, Blšany 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.

### Varianta LUCIDA

Alternativní trasa k trase základní (vytyčené PGP ve vyhledávací studii z 07/2007) vychází z požadavku vymístění silnice I/27 z údolí Blšanky u Očihova a omezení zásahů do chmelnic. Dále navazuje na výhledovou komunikační síť Podbořan a připojení tamní průmyslové zóny. Nový návrh počítá s obchvaty všech obcí, kterými tato silnice prochází.

Studie výhledové trasy silnice I/27 navazuje v severní části u Pšova v km 12,0 na předchozí úsek základní trasy. Délka trasy v km 12,00–24,007 činí 12,007 km, oproti základní trase PGP je delší o 1,407 km.

Varianta LUCIDA se od varianty PGP odklání v km 12,00 jihozápadním směrem přes zemědělské pozemky. V km 12,546 je navržena styková křižovatka, která propojuje silnici I/27 s Blšany a Pšovem. Doprava Blšany-Pšov je převedena nadjezdem nad silnicí I/27.

V km 14,378 je navrženo napojení na silnici II/226. V km cca 15,0 levotočivým obloukem obchází obec Letov a stáčí se více k jihu. V km 15,385 je navržen nadjezd nad silnicí III/22110. Jedná se o vzájemné mimoúrovňové křížení bez propojení. V km 16,441 poblíž zemědělské usedlosti Hartová je navržen podjezd pod silnicí II/221 bez vzájemného propojení. V km 16,52 je navržena styková křižovatka propojující silnice I/27 a stávající II/221 jednou obousměrnou rampou. V km 18,445–18,591 silnice mimoúrovňově kříží silnici II/224 a údolí Valovského potoka pod hrází závlahové nádrže Očihov. V km 18,630 je navržena styková křižovatka se silnicí II/224 na Očihov a následné napojení obce Blšany prostřednictvím nové komunikace. Silnice dále pokračuje k jihu, v km 19,0 míjí samotu Beraní Dvůr a západně míjí Očihov. V km 21,047 je navržena křižovatka na Kryry na silnici III/2241 a silnice vzápětí kolmým způsobem přes mostní objekt v km 21,105–21,229 kříží Blšanku. V km 22,644 je navržen nadjezd nad silnicí III/2242 u Strojetic a v km 23,165 je navržena styková křižovatka na současnou silnici I/27.

Veškerá křížení se silnicemi II. třídy a III. třídy jsou navržena jako mimoúrovňová a připojení silnice II. nebo III. třídy je navrženo spojovací rampou. Jedná se o řešení odpovídající současnému evropskému trendu budování silniční sítě.

### Výškové uspořádání

Největší navržený podélný sklon je 6,0 % v oblasti Očihova a Strojetic. Nevyžaduje, aby byl doplněn přídatný pruh ve stoupání. Výškové vedení je blízké terénu, výšky násypů a hloubky zářezů nepřesahují 6 m. Problémy s výškovým vedením nejsou ani u napojovaných a křižujících komunikací. Jednotlivé podélné profily jsou doloženy ve výkresové části.

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 Očihova 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.

Mostní objekty:

Nadjezd nad III/22110 v km 15,385

Mostní objekt o 3 polích má délku 49 m (15+19+15). Založení se předpokládá hlubinné.

Podjezd pod II/221 v km 16,441

Mostní objekt u Hartové je navržen o 3 polích, má délku 49 m (15+19+15). Založení se předpokládá hlubinné.

Mostní objekt nad II/224 v km 18,445-18,591 překonávající Valovský potok je navržen v délce 146 m (32+32+32+25+25 m rozpětí polí). Jeho založení je uvažováno plošné, příp. kombinované s hlubinným.

Mostní objekt nad II/2241 v km 21,105-21,225 překonávající Blšanku je navržen v délce 120 m (30+30+30+30 m rozpětí polí). Jeho založení je uvažováno hlubinné.

Nadjezd nad III/2242 u Strojetic v km 22,644

Mostní objekt o 3 polích má délku 49 m (15+19+15). Založení se předpokládá hlubinné

Trubní propusty jsou navrženy v lokálním terénním minimu. Odtok je zajištěn po spádu území.

**3. Umístění záměru**

Kraj: Ústecký	Město/obec	katastrální území
	Žatec	Žatec
Podbořany		Radičeves
		Milčeves
		Sýrovice
		Pšov u Podbořan
		Letov
Blšany		Blšany
		Liběšovice
Očihov		Očihov
		Očihovec
Kryry		Strojetice u Podbořan
		Běsno
		Kryry

Kraj: Středočeský	Město/obec	katastrální území
	Kolečov	Kolečov

**4. Obchodní firma oznamovatele**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

**5. IČ oznamovatele**

65993390

**6. Sídlo oznamovatele**

Na Pankráci 56

145 05 Praha



## 2. Průběh posuzování

### 1. Oznámení záměru „Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov“

*Zpracovatel:* RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. – EIA SERVIS s.r.o.  
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 2721/4692/EP/92/93  
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 45099/ENV/06  
EIA SERVIS s.r.o.  
U Malše 20  
370 01 České Budějovice

*Datum předložení:* 24. 1. 2008

### 2. Dokumentace „Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov“

*Zpracovatel:* RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc. – EIA SERVIS s.r.o.  
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 2721/4692/EP/92/93  
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 45099/ENV/06  
EIA SERVIS s.r.o.  
U Malše 20  
370 01 České Budějovice

*Datum předložení:* 4. 1. 2010

### 3. Posudek „Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov“

*Zpracovatel:* Ing. Libor Ládyš  
číslo osvědčení odborné způsobilosti: 3772/603/OPV/93  
číslo prodloužení osvědčení odborné způsobilosti: 48068/ENV/06  
EKOLA group, spol. s r. o.  
Mistrovská 4  
108 00 Praha 10

*Datum předložení:* 3. 5. 2010

### 4. Veřejné projednání

*Datum:*

*Místo konání:*

### 5. Průběh procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí

Oznámení na uvažovaný záměr bylo příslušnému orgánu státní správy předloženo dne:

24. 1. 2008

Informace o zahájení ZŘ byla předložena dne:

4. 2. 2008

Zjišťovací řízení byla ukončena dne:

10. 3. 2008 vydáním Závěrů zjišťovacího řízení č.j. 334/ZPZ/2008/ 415-záv.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr „Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ **bude dále posuzován** podle citovaného zákona.

Dokumentace byla příslušnému úřadu předložena:

4. 1. 2010

Dokumentace byla příslušným úřadem zveřejněna:

5. 2. 2010

Zpracovatel posudku byl stanoven dne:

4. 3. 2010 (podepsána smlouva na zpracování posudku)

Vyhotovený posudek byl předložen dne:

3. 5. 2010

Závěry zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku považuje doplněnou dokumentaci EIA o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí na předložený záměr za akceptovatelnou. Po vyhodnocení dokumentace EIA a obdržených připomínek k této dokumentaci **doporučuje zpracovatel posudku příslušnému orgánu vydat souhlasné stanovisko pro realizaci záměru v pořadí variant:**

Obchvat Sýrovice

1. varianta PGP Sýrovice-východ
2. varianta PGP Sýrovice-západ

Napojení silnice II/226 u Pšova

1. varianta II/226-jih
2. varianta II/226-sever

Varianta v km 12,00–23,65

1. varianta LUCIDA,
2. varianta PGP + Strojeticé-východ,
3. varianta PGP + Strojeticé-západ.

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko ke všem variantám posuzovaného záměru. Zpracovatel posudku doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat kombinaci variant PGP Sýrovice-východ, napojení silnice II/26-jih a LUCIDA, které mají nejmenší vliv na životní prostředí.

Závěry veřejného projednání:

...

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

1. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 8. 3. 2010

2. Ústecký kraj, náměstek hejtmanky Mgr. Arno Fišera, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 17. 2. 2010
3. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, č.j. ČIŽP/44/IPP/0802403.002/10/UJP ze dne 23. 2. 2010
4. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, č.j. ČIŽP/41/IPP/0802459.002/10/PKJ ze dne 24. 2. 2010
5. Ministerstvo zdravotnictví České Republiky, č.j. 4IL-5.2.2010/7536-Pr ze dne 9. 2. 2010
6. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 020534/2010/KUSK
7. Středočeský kraj, náměstek hejtmanky Ing. Miloš Petera, č.j. 035762/2010/KUSK ze dne 2. 3. 2010
8. Městský úřad Žatec, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. MUZAS 5301/2010 ze dne 5. 2. 2010
9. Město Žatec, odbor rozvoje města, č.j. MUZA 5851/2010 ze dne 23. 2. 2010
10. Městský úřad Kryry, ze dne 25. 2. 2010
11. Městský úřad Podbořany, odbor životního prostředí, č.j. OŽP-Vyj-23/10-Sla ze dne 1. 3. 2010
12. Město Podbořany, stavební technik města, č.j. VÝST/47165/2010/Šik ze dne 16. 3. 2010
13. Městský úřad Rakovník, odbor životního prostředí, č. j. MURA/8001/2010 ze dne 2. 3. 2010
14. Městský úřad Blšany, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 41/2010, ze dne 8. 3. 2010
15. Obec Očihov, č.j. 90/2010 ze dne 2. 3. 2010
16. Zemědělská společnost Blšany (Blšany 107, Blšany), ze dne 15. 2. 2010
17. Iva Slanařová (Pšov 29, Podbořany), Pavel Slanař (Školní 504, Klášterec nad Ohří), ze dne 22. 2. 2010

### III. Hodnocení záměru

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

##### *Vliv záměru na akustickou situaci a veřejné zdravé (hluk)*

Ze závěrů Akustické studie vyplývá, že stávající silnice je z hlediska hlukové situace nevyhovující. Žádná z posuzovaných variant nezpůsobí překročení hygienických limitů hluku. Pouze v případě realizace varianty PGP u Očihova bude nutné vybudovat po obou stranách silnice I/27 v km 18,9–19,2 protihlukové stěny.

Ve variantním úseku u Sýrovic je z důvodů větší vzdálenosti od chráněných prostorů vhodnější varianta Sýrovce-východ. Ve variantním úseku v km 12,0–23,65 je vhodnější realizovat variantu LUCIDA. Ve variantním úseku u Strojetic je vhodnější realizovat variantu LUCIDA nebo Strojetic-východ, které jsou prakticky srovnatelné.

Z výsledků Akustické studie vyplývá, že realizace varianty II/226-jih bude z akustického hlediska výhodnější než varianta II/226-sever. Ve variantě II/226-sever lze očekávat překročení hygienického limitu hluku v noční době až o 1,9 dB.

Celková úroveň hlukové zátěže v dotčené oblasti podél stávající silnice se jeví z hlediska možného vzniku zdravotních rizik jako střední. V žádné lokalitě nebyly vypočteny hodnoty indikující riziko poškození zdraví obyvatel. Z variantních řešení je možné upřednostnit PGP Sýrovice-východ před PGP Sýrovice-západ, variantu LUCIDA či variantu PGP Strojetic-východ před PGP Strojetic-západ a celkově v úseku od Pšova po konec přeložky variantu LUCIDA před variantou PGP.

#### ***Vliv záměru na znečištění ovzduší a veřejné zdraví (ovzduší)***

Na základě výsledků Rozptylové studie se jako mírně vhodnější v oblasti Sýrovic ukazuje varianta Sýrovice-východ, stejně jako v případě Strojetic, kde je vhodnější varianta Strojetic-východ. V případě varianty LUCIDA je tato varianta vhodnější v lokalitách Hradčany a Očihovec, zatímco v oblasti Letova a Očihova je výhodnější opět varianta PGP.

Z hlediska počtu zasažených obyvatel, bude mírně výhodnější varianta LUCIDA oproti základní variantě, neboť v případě její realizace dojde k poklesu imisní zátěže na větší ploše území, zatímco nárůst zátěže se bude týkat pouze menší části obytné zástavby.

V oblasti napojení komunikace II/226 v prostoru Pšov–Podbořany lze očekávat jako příznivější variantu napojení procházející ve větší vzdálenosti od Pšova (II/226-jih).

Zpracovatel posudku doporučuje realizaci kombinace variant PGP Sýrovice-východ, napojení silnice II/26-jih a LUCIDA.

#### ***Vliv záměru na flóru, faunu a ekosystémy***

Z botanického hlediska se jako mírně vhodnější jeví varianta LUCIDA, neboť varianty PGP vstupují do luk a rozptýlené zeleně teplých svahů severozápadně obce Blšany, nicméně rozdíl není příliš výrazný. Mezi variantami PGP u Sýrovic a u Strojetic není z botanického hlediska žádný rozdíl.

Ze zoologického hlediska nebyl zjištěn zásadní rozdíl mezi variantami napojení silnice II/226-sever a II/226-jih. Jako mírně napříznivá se oproti variantě Sýrovice-západ jeví varianta Sýrovice-východ. Varianta LUCIDA je z hlediska zoologického nejméně vhodná, vhodnější je varianta PGP Strojetic-západ a nejvíce vhodná je varianta PGP Strojetic-východ.

Z hlediska vlivu na ekosystémy je zřejmě nejvýznamnějším střetem posuzované silnice souběh varianty PGP s nivou Blšanky a střet s mozaikou malých kosených luk, nekosených strání a mezi spolu se svahovou akátinou severozápadně od Blšan. Z uvedených důvodů lze proto mírně preferovat variantu LUCIDA. V případě varianty Sýrovice-západ a Sýrovice-východ není mezi variantami významný rozdíl, při porovnání variant Strojetic-západ a Strojetic-východ lze při realizaci záměru mírně preferovat variantu Strojetic-východ.

#### ***Vlivy záměru na prvky ÚSES, VKP a ZCHÚ***

Vzhledem k rozdílu v počtu střetů lze konstatovat, že z hlediska vlivů stavby na prvky ÚSES je mírně vhodnější k realizaci varianta PGP než varianta LUCIDA. V mnoha případech se jedná o střety s nefunkčními prvky ÚSES (zejména lokální úrovně) nebo je zajištěno kvalitní křížení silnice s dotčeným prvkem ÚSES. Z hlediska významnosti jednotlivých střetů jsou obě varianty srovnatelné a

jednotlivé střety řešitelné. Mezi jednotlivými variantami PGP Strojeticé-východ a Strojeticé-západ a variantami napojení silnice II/226-sever a II/226-jih není rozdíl.

Záměrem budou dotčeny pouze VKP def. ze zákona č. 114/1992 Sb. - vodní toky, jejich nivy a lesní porosty. Varianty Sýrovice-západ a Sýrovice-východ se ve střetech s významnými krajinnými prvky ze zákona neliší. Varianta LUCIDA je ve střetech s významnými krajinnými prvky ze zákona mírně příznivější než varianty PGP + Strojeticé-východ a PGP + Strojeticé-západ. Mezi variantami napojení silnice II/226-sever a II/226-jih není významnější rozdíl.

Stavba nezasahuje do žádného významného krajinného prvku zvlášť registrovaného orgánem ochrany přírody.

Posuzovaná silnice I/27 v úseku Žiželice – MÚK R6 Kolečov nezasahuje do žádného velkoplošného ani maloplošného zvlášť chráněného území dle zákona č. 114/1992 Sb. Rozdíl mezi variantami je proto z tohoto hlediska nulový.

#### ***Vliv záměru na krajinný ráz***

Mezi variantami obchvatu Sýrovice-východ a Sýrovice-západ není z hlediska krajinného rázu rozdíl. Mezi variantami napojení silnice II/226 není z hlediska krajinného rázu rozdíl. Za více ovlivňující krajinný ráz považuje zpracovatel posudku varianty PGP + Strojeticé-východ a PGP + Strojeticé-západ oproti variantě LUCIDA, zejména z důvodu zásahu do údolí Blšanky.

#### ***Vliv záměru na povrchové a podzemní vody***

Jako variantu s nejmenšími vlivy na povrchové vody lze hodnotit nejkratší variantu, tj. variantu PGP v kombinaci s východním obchvatem obcí Sýrovice a Strojeticé. Nejdelší je varianta LUCIDA, u které lze vzhledem k délce očekávat největší negativní vlivy. Rozdíly mezi variantami však nejsou velké. Při porovnání variantního řešení napojení silnice II/226 lze za vhodnější považovat variantu II/226-sever, která je kratší a v počátečním úseku využívá těleso stávající silnice I/27 a v koncovém úseku těleso silnice II/226.

Z hlediska vlivu na podzemní vody se jako mírně vhodnější jeví varianta PGP s východní variantou obchvatu Sýrovic, i když jsou všechny hodnocené varianty navrženy bez závažných zásahů do horninového prostředí a režimu podzemních vod a nebude zřejmě podstatně ovlivněna vydatnost a kvalita vody individuálních jímacích objektů v okolí.

Z pohledu možného ovlivnění zdrojů podzemní vody se mírnou nevýhodou jeví průchod trasy ve variantě LUCIDA ochranným pásmem II. stupně zdroje přírodní minerální vody v Očihově, vzhledem k tomu, že trasa je v předmětném úseku vedena v úrovni terénu a zčásti v mělkém zářezu nad hladinou podzemní vody, neovlivní výstavba vydatnost chráněného zdroje.

#### ***Vliv záměru na hmotný majetek a kulturní památky***

Je možné odhadnout, že rozsah vlivů výstavby a provozu posuzované stavby na hmotný majetek a kulturní památky lze hodnotit jako střední, jeho významnost bude střední. Mezi jednotlivými variantami nejsou zásadní rozdíly.

#### ***Vliv záměru na půdy, horninové prostředí a přírodní zdroje***

Z hlediska celkového záboru i z hlediska zásahu do zemědělských půd lze za vhodnější považovat variantu Sýrovice-východ oproti variantě Sýrovice-západ.

Z hlediska celkového záboru i z hlediska zásahu do zemědělských půd se jako nejvhodnější jeví varianta LUCIDA. Za nejméně vhodnou variantu lze považovat variantu PGP + Strojetic-východ.

Za variantu s celkově menším vlivem na půdy lze hodnotit variantu II/266–sever oproti variantě II/226-jih.

#### ***Vliv záměru na produkci odpadů***

Vlivy posuzovaných variant záměru na produkci odpadů ve fázi výstavby a provozu budou akceptovatelné. Mezi jednotlivými variantami nejsou významnější rozdíly. Při splnění navržených opatření týkajících se nakládání s odpady lze záměr akceptovat.

#### ***Shrnutí vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatele***

Z hlediska životního prostředí nebyl nalezen natolik významný a zásadní faktor, který by za předpokladu striktního dodržení podmínek formulovaných ve stanovisku bránil realizaci předmětného záměru.

Se záměrem nejsou v žádné z předložených variant spojeny významné přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na základě posouzení dokumentace EIA a při uvážení jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku je možné předložené varianty seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

##### Obchvat Sýrovice

1. varianta PGP Sýrovice-východ
2. varianta PGP Sýrovice-západ

##### Napojení silnice II/226 u Pšova

1. varianta II/226-jih
2. varianta II/226-sever

U variant PGP + Strojetic-východ, PGP + Strojetic-západ a LUCIDA nestanovuje zpracovatel dokumentace pořadí. Pouze konstatuje, že nejvíce negativních vlivů na životní prostředí lze očekávat v případě realizace varianty PGP v podvariantě Strojetic-západ, která byla jako nejhorší vyhodnocena zejména ve vlivech imisí a hluku na obyvatelstvo.

Zpracovatel posudku užil v případě těchto variant mírně odlišného hodnocení významnosti vlivu na životní prostředí. Na základě tohoto hodnocení se zpracovatel posudku přiklání k následujícímu pořadí variant:

1. varianta LUCIDA,
2. varianta PGP + Strojetic-východ,
3. varianta PGP + Strojetic-západ.

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko ke všem variantám posuzovaného záměru. Zpracovatel posudku doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat kombinaci variant PGP Sýrovice-východ, napojení silnice II/26-jih a LUCIDA, které mají nejmenší vliv na životní prostředí.

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

Technické řešení záměru je vhodné a správné. Při dodržení všech legislativních požadavků na umístění záměru a způsob výstavby lze technické řešení záměru považovat za standardní. Nezbytným požadavkem zůstává zahrnutí technických opatření sloužících k ochraně životního prostředí do projektu stavby, a to především s ohledem na snížení akustické zátěže, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí a k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel. Tato opatření musí vycházet z doplněné dokumentace, z tohoto posudku a dále z nových poznatků v průběhu přípravy projektu či průběhu přípravy území ke stavbě.

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

Vstupní informace a použité metody hodnocení předkládané dokumentace mají dobrou vypovídací schopnost a jsou zpracovány na dobré úrovni. Technické řešení spolu s navrženými doporučeními vyplývajícími z procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektují požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí.

Dokumentace EIA předkládá soubor opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Za zásadní opatření je třeba považovat požadavky ke snížení akustické zátěže, k ochraně ovzduší, krajinného rázu a opatření k minimalizaci zásahu do přírodního prostředí a k minimalizaci negativních vlivů na zdraví obyvatel.

Na základě obdržených vyjádření k dokumentaci EIA a v rámci zpracování posudku byl navržený soubor opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí dále doplněn, rozšířen, případně upraven. Úplný soupis navržených opatření je uveden v kapitole 6 návrhu stanoviska.

## **4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivu na životní prostředí**

Na základě posouzení dokumentace EIA a při uvážení jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku je možné předložené varianty seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

### Obchvat Sýrovice

1. varianta PGP Sýrovice-východ
2. varianta PGP Sýrovice-západ

### Napojení silnice II/226 u Pšova

1. varianta II/226-jih
2. varianta II/226-sever

U variant PGP + Strojeticé-východ, PGP + Strojeticé-západ a LUCIDA nestanovuje zpracovatel dokumentace pořadí. Pouze konstatuje, že nejvíce negativních vlivů na životní prostředí lze očekávat v případě realizace varianty PGP v podvariantě Strojeticé-západ, která byla jako nejhorší vyhodnocena zejména ve vlivech imisí a hluku na obyvatelstvo.

Zpracovatel posudku užil v případě těchto variant mírně odlišného hodnocení významnosti vlivu na životní prostředí. Na základě tohoto hodnocení se zpracovatel posudku přiklání k následujícímu pořadí variant:

1. varianta LUCIDA,
2. varianta PGP + Strojetic-východ,
3. varianta PGP + Strojetic-západ.

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko ke všem variantám posuzovaného záměru. Zpracovatel posudku doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat kombinaci variant PGP Sýrovice-východ, napojení silnice II/26-jih a LUCIDA, které mají nejmenší vliv na životní prostředí.

## **5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci a k posudku**

### ***Vypořádání vyjádření obdržných k dokumentaci:***

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 15 vyjádření příslušných orgánů státní správy a samosprávy a 2 vyjádření veřejnosti.

Připomínky uvedené ve vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy se nejčastěji týkaly volby optimální varianty, vlivů záměru na akustickou situaci, vlivů záměru na vody, správného nakládání s odpady, podmínek stanovených k ochraně přírody a krajiny.

Připomínky uvedené ve vyjádření veřejnosti se nejčastěji týkaly volby optimální varianty, vlivů záměru na zábor zemědělské půdy, vlivu záměru na oblast chmelnic.

### ***Vypořádání vyjádření k posudku:***



**6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru**

Krajský úřad Ústeckého kraje jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v souladu s § 10 odst. 1 téhož zákona, na základě dokumentace EIA, vyjádření příslušných dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanských sdružení, iniciativ a veřejnosti, doplňujících informací, zpracovaného posudku a výsledků veřejného projednání vydává podle § 10 odst. 3 téhož zákona

**S o u h l a s n é   s t a n o v í s k o**

**k záměru stavby**

**Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov**

Na základě posouzení dokumentace EIA a s uvážením jejích výsledků, ověření situace v terénu, studia dostupných podkladů a konzultací s odborníky a na základě předloženého posudku je možné předložené varianty seřadit z hlediska vlivů na životní prostředí v následujícím pořadí (od nejméně problematické varianty po nejvíce problematickou variantu):

**Obchvat Sýrovic**

1. varianta PGP Sýrovice-východ
2. varianta PGP Sýrovice-západ

**Napojení silnice II/226 u Pšova**

1. varianta II/226-jih
2. varianta II/226-sever

U variant PGP + Strojeticé-východ, PGP + Strojeticé-západ a LUCIDA nestanovuje zpracovatel dokumentace pořadí. Pouze konstatuje, že nejvíce negativních vlivů na životní prostředí lze očekávat v případě realizace varianty PGP v podvariantě Strojeticé-západ, která byla jako nejhorší vyhodnocena zejména ve vlivech imisí a hluku na obyvatelstvo.

Zpracovatel posudku užil v případě těchto variant mírně odlišného hodnocení významnosti vlivu na životní prostředí. Na základě tohoto hodnocení se zpracovatel posudku přiklání k následujícímu pořadí variant:

1. varianta LUCIDA,
2. varianta PGP + Strojeticé-východ,
3. varianta PGP + Strojeticé-západ.

Při dodržení podmínek uvedených dále v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko ke všem variantám posuzovaného záměru. Zpracovatel posudku doporučuje v dalším stupni projektové dokumentace podrobněji rozpracovat kombinaci variant PGP Sýrovice-východ, napojení silnice II/26-jih a LUCIDA, které mají nejmenší vliv na životní prostředí.

Podmínky souhlasného stanoviska jsou souhrnem navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo uvedených v dokumentaci EIA, dále podmínek navržených zpracovatelem posudku, dotčenými orgány státní správy, samosprávy a dalšími subjekty, které se v průběhu procesu EIA k danému záměru vyjádřily.

## **Podmínky pro další stupně projektové přípravy, fázi výstavby a provozu záměru**

### **Opatření pro fázi přípravných prací**

1. Převzít trasu vybrané varianty přeložky silnice I/27 do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (ZÚR) a do územních plánů dotčených obcí a měst.
2. V územních plánech obcí a měst stanovit regulační opatření pro výstavbu v území ovlivněném provozem na přeložce silnice I/27.
3. V dalších fázích přípravy záměru provést zaměření tělesa silnice v terénu. V km 19,1 prověřit možný střet silnice s blízkým bunkrem.
4. Pro vybranou variantu stanovit rozsah trvalých a dočasných záborů půdy. Zábory minimalizovat na nezbytnou míru, vyloučit dočasné zábory PUPFL.
5. Upřesnit bilanci zemních prací pro vybranou variantu. V případě přebytku výkopového materiálu zajistit místa pro využití nebo uložení přebytečné výkopové zeminy.
6. Zpracovat bilanci skrývky svrchních kulturních vrstev půdy (ornice a podorniční vrstvy) a plán na jejich využití. Tyto vrstvy přednostně využít pro úpravy svahů zářezů a násypů přeložky, přebytek nabídnout k zemědělskému využití.
7. U obou variant přechodu Blšanky nesmí mostní objekt zhoršit odtokové poměry odpovídající stoleté povodni. Tato skutečnost bude před zahájením územního řízení ověřena výpočtem, jehož náležitosti budou předem projednány se správcem povodí. Pilíře mostu nesmí být umístěny v aktivní zóně záplavového území.
8. Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum pro vybranou variantu. Na základě výsledků hydrogeologického průzkumu navrhnout opatření pro minimalizaci vlivů výstavby přeložky na podzemní vody a zdroje podzemních vod. Hydrogeologické posouzení zpracované v rámci dokumentace EIA identifikovalo následující problémové úseky:
  - a) Nevariantní úsek v km 4,22–4,82; v rámci podrobného hydrogeologického průzkumu zdokumentovat individuální zdroje vody v zahrádkářské kolonii a v průběhu stavby sledovat výšku hladiny a kvalitu vody.
  - b) Nevariantní úsek v km 6,18–6,58; zdokumentovat domovní studny na levém břehu bezejmenné vodoteče v Radíčevsi a posoudit možnost kvantitativního i kvalitativního ovlivnění, zemními pracemi a provozem na komunikaci
  - c) Varianta PGP, úsek v km 15,75–15,97; zdokumentovat studny do vzdálenosti cca 200 metrů a v průběhu výstavby i provozu silnice I/27 průběžně kontrolovat kvalitu vody.
  - d) Varianta PGP, úsek v km 19,00–19,1; zdokumentovat studny v prostoru mezi původní silnicí I/27 a tokem Blšanky, posoudit možnost kvalitativního ovlivnění stavbou a případně navrhnout sledování a odpovídající opatření.
  - e) Varianta PGP Sýrovice-západ, úsek v km 11,5–12,5; zdokumentovat studny do vzdálenosti cca 150 metrů východně od přeložky a posoudit možnosti kvalitativního ovlivnění zemními pracemi.
  - f) Napojení silnice II/226-sever; zdokumentovat jímací objekty v Pšově, posoudit možnosti jejich kvalitativního ovlivnění výstavbou přeložky a navrhnout případná opatření.

- g) Varianta PGP Strojetic-západ - přeložka silnice III/2242 Strojetic-Kryry; zdokumentovat studny východně od posuzované varianty do vzdálenosti cca 300 metrů a v průběhu výstavby sledovat.
  - h) Varianta LUCIDA, úsek v km 12,4–14,6; zdokumentovat jímací objekty do vzdálenosti cca 300 metrů od trasy silnice a posoudit možnost jejich kvalitativního ovlivnění v průběhu výstavby.
  - i) V případě realizace varianty LUCIDA v rozsahu OP II. stupně (km 19,14–19,94) vyloučit zasakování splachových vod z komunikace do horninového prostředí. Zajistit nepropustné provedení příkopů v kombinaci buď s vyloučením chemického ošetřování komunikace v zimním období nebo se zábranou rozstřikování splachových vod do prostoru mimo těleso silnice.
  - j) Napojení silnice II/226 ve variantě severního připojení; zdokumentovat individuální jímací objekty v Pšově, posoudit možnosti jejich kvalitativního ovlivnění výstavbou přeložky a navrhnout případná opatření.
9. Zpracovat technické řešení odvádění dešťových vod z vozovky (řešit množství vod při 15minutovém přívalovém dešti a kvalitu - hlavně v ukazateli chloridové zátěže). Dešťové vody odváděné do recipientů předčistit v dešťových usazovacích nádržích schopných zachycovat pevné splaveniny a ropné látky. Preferovat nádrže ve formě přirozených rybníčních nádrží, v případě realizace betonových nádrží vybavit tyto nádrže bariérou proti vniknutí drobných živočichů. Objem dešťových usazovacích nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
10. V případě potřeby (vyrovnání průtoků) navrhnout před zaústěním do recipientu retenční nádrž ve formě rybníční nádrže se zemními hrázemi a úpravou okolí do přírodě blízkého stavu. Umístění a stavební provedení retenčních nádrží konzultovat s orgánem ochrany přírody. Objem retenčních nádrží doložit hydrotechnickým výpočtem.
11. V případě, že nebude možné dešťové vody odvést do vodoteče, je nutno navrhnout jiný vhodný způsob.
12. V dalších fázích přípravy záměru identifikovat u vybrané varianty střety trasy silnice s melioračními zařízeními a navrhnout odpovídající řešení.
13. Ověřit současný stav sesuvu v km 16,45 varianty PGP, posoudit vliv na mostní konstrukce v trase silnice I/27 a případně navrhnout odpovídající sanační opatření.
14. Zpracovat aktualizovanou akustickou studii pro vybranou variantu na základě zaměření tělesa přeložky do terénu (v dokumentaci pro územní rozhodnutí, DÚR a v dokumentaci pro stavební povolení, DSP), navrhnout stavební řešení protihlukových opatření. Akustická studie zpracovaná v rámci dokumentace EIA identifikovala jeden potenciálně problémový úsek a to v případě realizace varianty PGP u Očihova (km 18,9–19,2), kde je předběžně navrženo vybudovat po obou stranách silnice I/27 v délce 300 metrů protihlukové stěny o výšce 2 metry.
15. V podrobnějším stupni projektové dokumentace prověřit vliv okružní křižovatky I/27xII/250 na akustickou situaci v dotčeném území a navrhnout případná protihluková opatření.
16. Případné protihlukové stěny realizovat s ohledem na ochranu ptactva z matných skel nebo zcela neprůhledné. Čírá skla i se zobrazenými siluetami dravých ptáků jsou z hlediska ochrany ptactva nevhodná.
17. V případě realizace varianty Sýrovice-západ realizovat křížení silnice s lokálním biokoridorem v km 11,74 rámovým propustkem v souladu s metodikou Toman a kol., 1995: Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR. Upravit hranici biocentra v km 11,65-11,74 mimo těleso silnice. Zajistit ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny odpovídající náhradní výsadbu za poškozené interakční prvky v km 12,3 a 12,49-12,64.
18. V případě realizace varianty Sýrovice-východ realizovat křížení silnice s lokálním biokoridorem v km 10,84 rámovým propustkem v souladu s metodikou Toman a kol., 1995: Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR.

19. V případě realizace varianty PGP v úseku 12,0–23,65 řešit střety silnice s prvky ÚSES následujícím způsobem:
  - a) Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny zajistit odpovídající náhradní výsadbu za pokácené dřeviny lokálního biokoridoru v km 14,5.
  - b) Realizovat křížení silnice s regionálním biokoridorem 1088 „Valovský les – RK 1086“ (km 18,13) rámovým propustkem v souladu s metodikou Toman a kol., 1995: Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR.
  - c) Realizovat křížení silnice s lokálním biokoridorem Očihovecký potok v km 19,29 rámovým propustkem v souladu s metodikou Toman a kol., 1995: Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR.
20. V případě realizace varianty LUCIDA v úseku 12,0–23,65 řešit střety silnice s prvky ÚSES následujícím způsobem:
  - a) Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny zajistit odpovídající náhradní výsadbu za pokácené dřeviny interakčního prvku v km 12,35–12,4.
  - b) Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny zajistit odpovídající náhradní výsadbu za pokácené dřeviny interakčního prvku a lokálního biokoridoru v km 14,5 a 14,7.
  - c) Realizovat křížení silnice s regionálním biokoridorem „Lesík Homole – Viničný vrch“ rámovým propustkem v souladu s metodikou Toman a kol., 1995: Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR, případně zvážit možnost řešit křížení regionálního biokoridoru se silnicí mostním objektem nebo prověřit možnost přeložení vodního toku s funkcí regionálního biokoridoru tak, aby protékal pod mostním objektem v km 15,3–15,35.
  - d) Ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny zajistit odpovídající náhradní výsadbu za pokácené dřeviny interakčního prvku v km 19,56 a lokálního biokoridoru „K Blšance“ v km 20,6.
21. Stanovit rozsah nezbytného smýcení lesních porostů, smýcení omezit pouze na plochu trvalého záboru pro výstavbu přeložky.
22. Pro vybranou variantu zpracovat dendrologický průzkum, který stanoví rozsah nezbytného kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení omezit pokud možno pouze na plochu trvalého záboru. Minimalizovat, případně vyloučit kácení dřevin rostoucích mimo les na plochách dočasného záboru.
23. Dřeviny přesahující stanovenou velikost mohou být káceny pouze na základě pravomocného povolení ke kácení.
24. Zpracovat projekt vegetačních úprav silničního tělesa a projekt rekultivace a vegetačních úprav ploch dočasného záboru. Podél nové silnice vysázet dřeviny podél pat násypů a na hrany zářezů, v úrovni terénu za příkopy. Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek, pro výsadby dřevin použít přednostně domácí druhy, které odpovídají podmínkám příslušného stanoviště, např. dub, lípa, javor, bříza (*Quercus robur*, *Tilia cordata*, *Acer platanoides*, *Betula pendula*). Plochy zeleně přeložky navázat dle místních podmínek na stávající plochy zeleně nebo na plochy zeleně navržené územními plány.
25. Geograficky nepůvodní druhy dřevin lze vysázet jen na základě povolení příslušného orgánu ochrany přírody. Nutné je zcela vyloučit vysazování akátů *Robinia pseudoacacia*.
26. Nestanoví-li příslušný orgán ochrany přírody jinak, musí být biologický průzkum před zahájením stavebního řízení aktualizován tak, aby výsledky nebyly starší dvou let, a to v rozsahu a v lokalitách, v nichž byl pro příslušnou variantu vypracován při posuzování vlivů na životní prostředí.
27. Na základě provedeného průzkumu bude požádáno o udělení výjimek podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se zásahem do

- stanoviště a přirozeného vývoje konkrétních zvláště chráněných druhů živočichů, kterých se realizace stavby bude přímo dotýkat.
28. Pro potřeby územního řízení budou doloženy pravomocné výjimky udělené podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb. v souvislosti se zásahem do stanoviště a přirozeného vývoje konkrétních zvláště chráněných druhů živočichů, kterých se bude výstavba přímo dotýkat.
  29. V průběhu stavby budou dodržovány podmínky stanovené v rozhodnutích o udělení výjimek podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazů stanovených § 50 zákona č. 114/1992 Sb.
  30. V dalším stupni zpracování doplnit projektovou dokumentaci o zábrany přechodu zvěře a obojživelníků v místech, kde jsou migrační tahy.
  31. Zásahy do významných krajinných prvků (ze zákona, případně registrovaných), které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, lze provádět pouze na základě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody.
  32. Předložit nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. k umístování a povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz.
  33. Jednoznačně identifikovat úseky stávající silnice I/27, které budou i po realizaci záměru nadále využívány jako stavba dopravní infrastruktury. Zpracovat návrh využití ponechaných úseků silnice (např. polní cesty, cyklostezky apod.) a návrh rekultivace úseků rušených.
  34. Při výběru dodavatele stavby preferovat použití moderních stavebních mechanismů s co nejnižší hlučností, v dobrém technickém stavu.
  35. V předstihu seznámit obyvatelstvo nejbližší obytné zástavby s připravovanou stavbou, délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby.
  36. Zpracovat zásady organizace výstavby (ZOV). Do ZOV zahrnout řešení následujících problémů:
    - a) Vymezit plochy pro zařízení staveniště tak, aby nezasahovaly do cenných biotopů, významných krajinných prvků a prvků ÚSES (biocenter a biokoridorů). Umístit je pokud možno v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
    - b) Vymezit plochy pro deponie zemin a ornice tak, aby nenarušovaly ekologickou stabilitu a nezasahovaly do prvků ÚSES nebo významných krajinných prvků.
    - c) Stanovit množství potřebných surovin a materiálů pro výstavbu. Stanovit objem zemin a ornice přemísťovaných během výstavby.
    - d) Stanovit přepravní trasy pro dopravu materiálů a surovin na staveniště. Stanovit přepravní trasy pro přepravu zemin a ornice v rámci staveniště a na deponie.
    - e) Specifikovat množství, druhy vznikajících odpadů a prostory pro jejich shromažďování.
    - f) Zpracovat časový plán realizace stavby. V časovém plánu stanovit časový harmonogram jednotlivých stavebních prací, nasazení stavebních mechanismů a využívání přepravních tras.
    - g) Zpracovat návrh protierozních opatření pro období výstavby, např. zřízení protierozních sedimentačních jímek v místech křížení staveniště s vodotečemi, případně v místech předpokládaného odtoku dešťových vod ze staveniště.
    - h) Zpracovat havarijní plán pro období výstavby, který bude obsahovat seznam opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. Součástí havarijního plánu bude způsob informování orgánu ochrany veřejného zdraví a orgánů ochrany životního prostředí, případně správců vodních toků.
  37. Zajistit v dostatečném předstihu provedení zjišťovacího archeologického průzkumu v trase vybrané varianty přeložky silnice I/27 (letecké snímkování, povrchové sběry, geofyzikální měření apod.). V případě potvrzení nálezů archeologických památek zajistit provedení záchranného

archeologického výzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

### **Opatření pro fázi výstavby**

38. Při výstavbě postupovat v souladu se zásadami organizace výstavby. Realizovat stavbu s maximálním ohledem na okolí, zejména v úsecích křížení vodních toků a v blízkosti stromů. Dočasné zábory půdy omezit na nezbytnou míru, vyloučit zásahy do prostředí mimo plochy staveniště (trvalého a dočasného záboru).
39. Zařízení staveniště umístit mimo cenné biotopy, významné krajinné prvky a prvky ÚSES (biocentra a biokoridory) v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby.
40. Zařízení staveniště vybavit tak, aby jejich provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí (nakládání s odpady, nakládání s odpadními vodami, prostředky pro zachyt úniku ropných látek).
41. V průběhu stavby dodržovat podmínky stanovené v závazných stanoviscích k zásahům do významných krajinných prvků.
42. Při výkopových pracích provést příslušné rozборы, zda mohou být zeminy dále používány jako inertní materiál, nebo zda s nimi musí být nakládáno jako s nebezpečným odpadem.
43. Půdní prostředí může být v havarijním případě kontaminováno úniky ropných produktů ze stavebních či dopravních mechanismů. V tomto případě bude nutné kontaminovanou zeminu ihned odtěžit a odvézt na zabezpečenou skládku.
44. V období výstavby je třeba minimalizovat vznik odpadů. Dále je třeba preferovat recyklaci a třídění odpadů, avšak za předpokladu minimalizace přímých (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.
45. Odpady vniklé při výstavbě a provozu záměru musí být přednostně využívány. Jejich odstranění (předání oprávněným osobám k nakládání s odpady) umožnit až v případě, že nebude možné jejich využití.
46. Příslušnému odboru životního prostředí doložit doklady o nakládání s odpady, které vzniknou při realizaci stavby, včetně jejich množství.
47. Před zahájením provozu musí mít provozovatel souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady dle § 16 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb.
48. Na vnějším staveništi uvést kontakt na zástupce stavitele, kterému budou moci občané sdělit své oprávněné připomínky na postupy provádění stavby (případné stížnosti na hlučnost, prašnost apod.)
49. Odděleně deponovat kulturní vrstvy půdy (ornici a podorniční vrstvy), jejich využití realizovat v souladu se schváleným plánem.
50. Stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu.
51. Zajistit očistu stavebních mechanismů a nákladních automobilů před výjezdem ze staveniště na silniční síť. Zajistit pravidelnou očistu vozovek příjezdových komunikací na staveništi.
52. Zajistit pravidelné skrápění prašných ploch.
53. Při přepravě sypkých materiálů používat k zakrytí nákladu plachty.
54. Zamezit odtoku splavenin ze staveniště přeložky do povrchových vod provizorními sedimentačními jímkami dle návrhu protierozních opatření pro období výstavby.
55. Zajistit ochranu podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat podle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit u odborné firmy.

56. V případě realizace varianty LUCIDA je nutné při zemní pracích v rozsahu OP II. stupně (km 19,14–19,94) vyloučit jakékoli úniky znečišťujících látek do horninového prostředí - maximálně urychlit provedení prací, vyloučit skládky skryvky a materiálů, parkování mechanizace, zajistit dokonalý technický stav mechanizace bez úniků znečišťujících látek, zajistit okamžitou likvidaci případných havarijních úniků znečištění.
57. Varianta LUCIDA, úsek v km 15,95–17,05; v průběhu zemních prací sledovat hladinu vody v dokumentačním bodu č. 5.
58. Varianta LUCIDA, úsek v km 18,85–19,10; v průběhu výstavby přeložky a během provozu sledovat kvalitu vody v dokumentačním bodu č. 6.
59. Varianta LUCIDA, úsek v km 19,10–19,22; zamezit vsaku splachových vod ze silnice do horninového prostředí (např. nepropustné vedení příkopů) a vyloučit znečištění horninového prostředí v průběhu zemních prací.
60. V předstihu oznámit příslušnému orgánu památkové péče termín zahájení zemních prací, při provádění zemních prací postupovat podle doporučení orgánu památkové péče. V případě odkrytí archeologických nálezů tuto skutečnost oznámit a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.
61. V maximální možné míře recyklovat odpady vznikající během výstavby.
62. Zvážit možnost zkoordinování výstavby jednotlivých etap nové silnice I/27 a současné rekultivace starého tělesa silnice I/27 tak, aby bylo možno využít materiál původní silnice v rámci výstavby dalších úseků silnice I/27.
63. Kácení dřevin provádět přednostně v období vegetačního klidu, vyloučit kácení v hnízdním období ptáků (duben–srpen).
64. Zajistit odpovídající ochranu dřevin na plochách navazujících na plochy trvalého a dočasného záboru, případně dřevin v blízkosti přepravních tras dle ČSN DIN 18 920.
65. Plochy dočasného záboru půdy a ostatní plochy dotčené v průběhu výstavby co nejdříve rekultivovat do původního stavu, případně na trvalé travní porosty s porosty domácích dřevin napojené na okolní plochy zeleně.
66. Rozprostření ornice na svahy násypů a zářezů, zatravnění a výsadbu dřevin provést dle projektu sadových úprav v co nejkratším termínu, aby se snížila pravděpodobnost eroze svahů násypů a zářezů a zamezilo rozvoji nežádoucích druhů rostlin.

### **Opatření pro fázi provozu**

67. Po uvedení silnice I/27 do provozu prověřit hlukové zatížení nejbližších obytných objektů v úsecích, kde Akustická studie zpracovaná v rámci dokumentace EIA stanovila hlukovou zátěž blízko hygienických limitů:
  - v případě realizace varianty PGP: km 18,9–19,2 (Očihov-Hradčany)
  - v případě realizace varianty PGP Strojeticke-západ: km 21,6–21,7 (Strojeticke)
  - v případě realizace varianty LUCIDA: km 19,0 (Beraní dvůr)
68. V případě překročení limitů realizovat dodatečná protihluková opatření.
69. Odpovídajícím způsobem pečovat o vysazené dřeviny. Za uhynulé jedince zajistit včasnou dosadbu.
70. Při zimní údržbě optimalizovat množství posypových solí a způsob jejich aplikace. Používat posypové soli s nízkým obsahem příměsí (těžkých kovů).
71. Odpady vznikající na přeložce zařadit do odpadového hospodářství provozovatele.

72. Provozovatel záměru je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 39, odst. 1, zákona č. 185/2001 Sb. a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů příslušnému úřadu dle § 39, odst. 2.

Datum vydání stanoviska:

Razítko příslušného úřadu:

Jméno a příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:



## Přílohy

### **Vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy, veřejnosti a dalších subjektů k dokumentaci EIA**

1. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 8. 3. 2010
2. Ústecký kraj, náměstek hejtmanky Mgr. Arno Fišera, č.j. 334/ZPZ/2008/415 ze dne 17. 2. 2010
3. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, č.j. ČIŽP/44/IPP/0802403.002/10/UJP ze dne 23. 2. 2010
4. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, č.j. ČIŽP/41/IPP/0802459.002/10/PKJ ze dne 24. 2. 2010
5. Ministerstvo zdravotnictví České Republiky, č.j. 4IL-5.2.2010/7536-Pr ze dne 9. 2. 2010
6. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 020534/2010/KUSK
7. Středočeský kraj, náměstek hejtmána Ing. Miloš Petera, č.j. 035762/2010/KUSK ze dne 2. 3. 2010
8. Městský úřad Žatec, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. MUZAS 5301/2010 ze dne 5. 2. 2010
9. Město Žatec, odbor rozvoje města, č.j. MUZA 5851/2010 ze dne 23. 2. 2010
10. Městský úřad Kryry, ze dne 25. 2. 2010
11. Městský úřad Podbořany, odbor životního prostředí, č.j. OŽP-Vyj-23/10-Sla ze dne 1. 3. 2010
12. Město Podbořany, stavební technik města, č.j. VÝST/47165/2010/Šik ze dne 16. 3. 2010
13. Městský úřad Rakovník, odbor životního prostředí, č. j. MURA/8001/2010 ze dne 2. 3. 2010
14. Městský úřad Blšany, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 41/2010, ze dne 8. 3. 2010
15. Obec Očihov, č.j. 90/2010 ze dne 2. 3. 2010
16. Zemědělská společnost Blšany (Blšany 107, Blšany), ze dne 15. 2. 2010
17. Iva Slanařová (Pšov 29, Podbořany), Pavel Slanař (Školní 504, Klášterec nad Ohří), ze dne 22. 2. 2010

## Podkladové materiály

### Výchozí podklady

- Oznámení záměru „Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ (EIA SERVIS s.r.o., listopad 2007)
- Závěr zjišťovacího řízení č. j. 334/ZPZ/2008/ 415-záv. ze dne 10. 3. 2008
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí „Silnice I/27 Žiželice – MÚK R6 Kolečov“ (EIA SERVIS s. r. o., listopad 2009)
- Došlá vyjádření dotčených orgánů státní správy a samosprávy, občanů a dalších subjektů k dokumentaci EIA (EIA SERVIS s.r.o., listopad 2009)

### Platná legislativa a metodiky vztahující se k posuzovanému záměru

- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, v platném znění
- Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, v platném znění
- Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů
- Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy. VÚVA Brno, 1991.
- Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy. Ing. J. Kozák, CSc., RNDr. M. Liberko, Zpravodaj č. 3/1996, Ministerstvo životního prostředí ČR.

Datum zpracování posudku

3. 5. 2010

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku

Ing. Libor Ládyš

EKOLA group, spol. s r. o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

tel.: 274 784 927 - 9

fax.: 274 772 002

Autorizace ke zpracování posudku

Ing. Libor Ládyš

Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993;

prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 48068/ENV/06 ze dne 9. 8. 2006

Osoby, které se podílely na zpracování posudku

Mgr. Pavel Dušek, EKOLA group, spol. s r. o.

Mgr. Michaela Křtěnová, EKOLA group, spol. s r. o.