



Oznámení EIA podle přílohy č. 3 - přeložka části silnice II/268

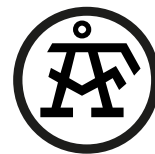
AF-CITYPLAN s.r.o.

Mgr. Paulína Pidaná
Ing. Zuzana Toniková



OBSAH

A	ÚDAJE O OZNAMOVATELI	6
B	ÚDAJE O ZÁMĚRU	6
B.1	Základní údaje	6
B.1.1.	Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	6
B.1.2.	Kapacita (rozsah) záměru	6
B.1.3.	Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	7
B.1.4.	Charakter záměru a možnost kumulace s jiným1 záměry	7
B.1.5	Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí	10
B.1.6.	Stručný popis technického a technologického řešení záměru	10
B.1.7.	Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení23	
B.1.8.	Výčet dotčených územně samosprávných celků.....	24
B.1.9.	Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.	24
B.2	Základní údaje	24
B.2.1	Půda.....	24
B.2.2	Voda	26
B.2.3	Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	27
B.2.4	Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	29
B.3	Údaje o výstupech.....	30
B.3.1	Ovzduší	30
B.3.2	Odpadní vody	31
B.3.3	Odpady.....	32
B.3.4	Ostatní – hluk.....	34
B.3.5	Doplňující údaje	35
B.3.6	Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií36	
C	Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území	39
C.1	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území 39	
C.1.1	Územní systém ekologické stability.....	39
C.1.2	Obecná ochrana přírody a krajiny	40
C.1.3	Zvláště chráněná území	42
C.1.4	Natura 2000, EVL.....	42
C.1.5	Flóra, fauna a ekosystémy	43
C.1.6	Památné stromy	44
C.1.7	Území historického, kulturního a archeologického významu	44
C.1.8	Území hustě zalidněná	45
C.1.9	Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení	46
C.1.10	Extrémní poměry v dotčeném území.....	47



C.2	Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně výrazně ovlivněny	47
C.2.1	Ovzduší a klima	47
C.2.2	Voda	48
C.2.3	Půda.....	51
C.2.4	Horninové prostředí a přírodní zdroje.....	52
C.2.5	Hluková zátěž.....	54
C.3	Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení	56
D	Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí	58
D.1	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	58
D.1.1	Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	58
D.1.2	Vlivy na ovzduší a klima.....	61
D.1.3	Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky.....	63
D.1.4	Vlivy na povrchové a podzemní vody	64
D.1.5	Vlivy na půdu	66
D.1.6	Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	67
D.1.7	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	68
D.1.8	Vlivy na krajinu.....	70
D.1.9	Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	70
D.2	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	71
D.3	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.....	72
D.4	Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné.....	72
D.5	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	73
E	Porovnání variant řešení záměru	75
F	Doplňující údaje	77
F.1	Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	77
F.2	Další podstatné informace oznamovatele.....	79
G	Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru	80
H	Přílohy	84



SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Lokalita záměru - plochy a koridory nadmístního významu	39
Obrázek 2 Lokalita záměru – koridor místního významu	40
Obrázek 3 Oblast a podoblast krajinného rázu.....	41
Obrázek 4 Biotopy nacházející se v lokalitě	43
Obrázek 5 Geobotanická mapa	44
Obrázek 6 Umístění památníku.....	45
Obrázek 7 Vrty provedeny během inženýrskogeologického průzkumu.....	50
Obrázek 8 Střet trasy záměru a OP vodního zdroje	51
Obrázek 9 Ochranné pásmo ve vztahu k posuzovanému záměru podle portal HIES VUV	51
Obrázek 10 Vrty provedeny během inženýrskogeologického průzkumu.....	53
Obrázek 11 Standardní kvádrová blokovitost křídových pískovců v místě záměru	54
Obrázek 12 Sčítání dopravy 2010	55
Obrázek 13 Stávající silnice	78
Obrázek 14 Terén, kterým povede nová trasa	78



SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Data z webových aplikací Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů	18
Tabulka 2 Katastrální úřad Horní Krupá	24
Tabulka 3 Katastrální úřad Kuřívody.....	25
Tabulka 4 Tabulka materiálů z odkopu	28
Tabulka 5 Druhy odpadů a jejich likvidace - pro tuto stavbu jsou předpokládány následující uvedené druhy odpadů:	33
Tabulka 6 Nálezy v dané lokalitě.....	43
Tabulka 7 Vybrané sociálně-ekonomické ukazatele dotčeného sídla.....	46
Tabulka 8 Základní charakteristiky klimatické oblasti MT9.....	47
Tabulka 9 Znečištění ovzduší v dotčeném území	48
Tabulka 10 Data z Českého hydrometeorologického ústav	49
Tabulka 11 Geomorfologie	52
Tabulka 12 Základní údaje o provedených vrtech.....	52
Tabulka 13 Přehled výsledků laboratorních zkoušek vzorku zeminy	53
Tabulka 14 Očekávané charakteristiky zemin a hornin.....	54
Tabulka 15 Přehled podrobných výstupů.....	55
Tabulka 16 Zdroje hluku používané při výstavbě	60
Tabulka 17 Souhrn vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo	61
Tabulka 18 Souhrn vyhodnocení vlivů na ovzduší a klima	62
Tabulka 19 Souhrn vyhodnocení vlivů na hluk a vibrace	64
Tabulka 20 Souhrn vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody.....	66
Tabulka 21 Souhrn vyhodnocení vlivů na půdy	67
Tabulka 22 Souhrn vyhodnocení vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	68
Tabulka 23 Souhrn vyhodnocení vlivů na flóru, faunu a ekosystémy	69
Tabulka 24 Souhrn vyhodnocení vlivů na krajinu	70
Tabulka 25 Souhrn vyhodnocení vlivů na hmotný majetek a kulturní památky.....	71
Tabulka 26 Srovnání variant záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo (hlavní ovlivněné složky)	75



A ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma
Liberecký kraj
2. IČ
70891508
3. Sídlo (bydliště)
U jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2
4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele
Martin Půta, hejtman Libereckého kraje, v plné moci Marek Pieter, náměstek hejtmána

B ÚDAJE O ZÁMĚRU

B.1 Základní údaje

B.1.1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje; přeložka silnice II/268

Záměr podléhá posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Záměr „Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje; přeložka silnice II/268“ je zařazen do bodu 9.1 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, tj. „*Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).*“

Příslušným úřadem pro zjišťovací řízení je Krajský úřad Libereckého kraje.

B.1.2. Kapacita (rozsah) záměru

Jedná se o přeložku silnice II. třídy, S 9,5/70 s jízdním pruhem pro pomalá vozidla, o celkové navržené šířce 12,00 m. Přeložka je navržena pro odstranění nebezpečných příkrých zatáček na stávající sinici a jejich nahrazení přímější trasou s rozšířením o stoupací pruh. Přeložka silnice je dvoupruhová obousměrná směrově nerozdělená komunikace se stoupacím pruhem, šířka jízdních pruhů 3 x 3,50 m, šířka vodicích proužků 2 x 0,25 m, šířka zpevněné krajnice 2 x 0,50 m (v obloucích bez rozšíření, R \geq 250 m). Délka silnice II/268 se stoupacím pruhem je 1,38 km.

Kapacita a dimenze stavby je navrhována na výhledové intenzity automobilové dopravy vycházející ze sčítání dopravy z roku 2010, tj. SV (všechna vozidla) = 3351 vozidel za 24 hodin a TNV = 963 voz/24h (viz sčítací úsek č. 4-1269).

Začátek stavebních úprav úseku se stoupacím pruhem je ve staničení km 23,140, je umístěn v napojení na stávající trasu silnice II/268. Konec stavebních úprav směrově i výškově navazuje na stávající silnici II/268 ve staničení km 24,520.

Stávající opuštěná stopa silnice II/268 bude rekultivována a vrácena do lesních pozemků (PUPFL), šířkově bude stávající vozovka zúžena, na konci bude řešena točka



pro návěsovou soupravu, komunikace bude využívána jako účelová pro provoz lesní techniky.

Stávající silniční propustek v km 24,434 bude rekonstruován, nově bude umístěn ve staničení 24,424. V km 23,330 00 je navržena nová silniční propust – rámový propustek, který může zároveň sloužit jako migrační trasa pro menší živočichy.

Součástí záměru je i rekonstrukce silnice II/268 na navazujícím úseku před začátkem rozšíření pro stoupací pruh v délce 140 m. Celková nově řešená délka silnice je tedy 1,52 km. Před začátkem rozšíření vozovky pro stoupací pruh je na stávající trase silnice směrový oblouk o poloměru zhruba 150 m. Poloměr směrového oblouku je v rámci rekonstrukce zvětšen na 250 m, bude tak zajištěn plynulejší průjezd, budou zlepšeny rozhledové podmínky, na tomto začátku úseku dojde k výškovému napojení úseku se stoupacím pruhem na stávající vozovku. Šířkově bude na prvních 140 m vozovka řešena obdobně jako navazující úseky stávající silnice, které budou následně rekonstruovány, (rekonstruované úseky však nejsou součástí předloženého záměru). Tento navazující úsek přeložky bude mít celkovou šířku asfaltové vozovky 7,0 m, stejně jako rekonstruované úseky stávající silnice.

B.1.3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj: Liberecký

Obec: Ralsko [562017]

K.ú.: Horní Krupá [918415], Kuřívody [739227]

Stavební záměr přeložky silnice II/268 se nachází v nezastavěném území jihovýchodně od města Ralska. Délka přeložky silnice se stoupacím pruhem je cca 1,420 km, plus na začátku úseku je řešena úprava směrového oblouku na délce zhruba 140 m. Celková nově řešená délka silnice II/268 je tedy zhruba 1,560 m.

Záměr je součástí akce „Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje“, při které bude rekonstruována silnice II/268 od hranice Libereckého kraje (konec obce Dolní Krupá) po železniční přejezd P3443 v Mimoní.

Stavba přeložky je lokalizována na pozemcích vedených v KN jako lesní pozemky (PUPFL) a ostatní plochy, stavba si vyžádá trvalé i dočasné zábory těchto ploch.

Lokalita stavby spadá do území CHOPAV Severočeská křída.

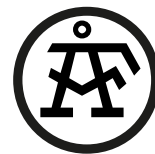
Stavba plánované přeložky se nenachází v záplavovém ani v poddolovaném území.

V dotčeném území ani v blízkém okolí se nevyskytují žádná chráněná území.

Podle vyjádření příslušného stavebního úřadu (MěÚ Ralsko, odbor stavební úřad – viz příloha č. 1) navržená stavba „Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje; přeložka silnice II/268“ je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území. Územní plán Ralsko vydalo zastupitelstvo města Ralsko usnesením ze dne 17.12.2014 s nabytím účinnosti dne 21.1.2015. V tomto územním plánu Ralsko je předmětný záměr stavby přeložky silnice II/268 v k.ú. Horní Krupá, Kuřívody zařazen do veřejně prospěšných staveb pod označením „Z92“ plochy zastavitelné – DS plochy dopravní infrastruktury – silniční.

B.1.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jiným1 záměry

Jedná se o novostavbu, část úseku stávající silnice II. třídy II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje.



Přeložka silnice II/268 je součástí stavebního záměru „Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje“, který má za cíl rekonstrukci silnice II/268 v úseku Mimoň – hranice Libereckého kraje.

Stavba je trvalého charakteru s návrhovou dobou životnosti 25 let.

Jedná se o liniovou dopravní stavbu – obousměrná dvoupruhová směrově nerozdělená pozemní komunikace kategorie S 9,5/70 doplněná o přídatný stoupací jízdní pruh pro pomalá vozidla. Šířka jízdních pruhů bude 3 x 3,50 m, šířka vodících proužků 2 x 0,25 m, šířka zpevněné krajnice 2 x 0,50 (v obloucích bez rozšíření, $R \geq 250$ m). Délka silnice se stoupacím pruhem je 1,38 km. Na navazujícím úseku před začátkem rozšíření pro stoupací pruh bude provedena rekonstrukce stávající silnice v délce 140 m. Celková délka přeložky silnice je tedy 1,52 km.

Záměr stavby přeložky silnice II/268 se nachází v nezastavěném území jihovýchodně od města Ralsko. Pozemky stavby se nacházejí v katastrálním území Horní Krupá a Kuřivody. Terén je v navržené trase kopcovitý až horský. Jeho nadmořská výška se pohybuje okolo 275 až 330 m n. m. Trasa přeložky bude vedena v hlubokém zářezu.

Nová trasa je situována na pozemcích vedených v KN jako lesní pozemek (PUPFL) a ostatní plocha. V zájmovém území stavby se nachází ochranné pásmo pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Stavba přeložky silnice se nachází z větší části na lesních pozemcích (PUPFL), z menší části na ostatních plochách. Pro stavbu tedy bude potřebný dočasný i trvalý zábor pozemků. Podrobně jsou nutné zábory pozemků uvedeny v záborovém elaborátu (viz příloha č. 4). Na dotčených pozemcích trvalého záboru PUPFL bude nutné vykácet část stávajícího lesního porostu. Podrobný přehled kácených porostů bude zpracován až v etapě stavebního řízení pro žádost o odnětí pozemků z PUPFL.

Stručnou charakteristiku dotčených lesních porostů uvádíme z podkladů ÚHUL:

Trasa vlastní přeložky silnice II/268 bude ležet v dílci 95 A. Napojení přeložky na navazující úseky stávající silnice II/268 bude zasahovat do dílců 101 A, 94 A a 93 A.

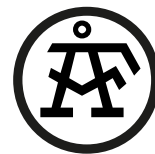
Stavbou přeložky budou zasaženy následující lesní porosty:

Dílec 95 A – porostní skupina 10. Jedná se o porost borovice (BO 75%) a smrku (SM 25%), s nepravidelným zápojem, s vtroušeným bukem, břízou, místy se smrkovým podrostem, věk 98 let, doba obmýetí 130 let.

Dílec 101 A – porostní skupina 6a a 9a. Porostní skupina 06a - jedná se o smíšený porost borovice (80 %), smrku (15 %) a modřínu (5 %), s vtroušeným bukem, břízou, lípou, olší a javorem klenem, věk 55, doba obmýetí 130 let. Porostní skupina 09a - jedná se o smíšený porost borovice (80 %) a smrku (20 %) s vtroušeným dubem zimním, modřínem, břízou a bukem, věk 85 let, doba obmýetí 130 let.

Dílec 94 A – porostní skupina 09. Jedná se o smíšený porost jasanu (65%), smrku (25%) a javoru klenem (10%), s nepravidelným zápojem, s vtroušeným javorem mléčcem, modřínem, lípou, dubem zimním, osikou a dubem červeným, věk 81 let, doba obmýetí 90 let.

Dílec 93 A – porostní skupina 08. Jedná se o porost smrku (55 %) a borovice (45 %) s vtroušeným modřínem a břízou, věk 80 let, doba obmýetí 110 let.



V k.ú. Horní Krupá budou trvalé zábory PUPFL činit 41 121 m², dočasné zábory ploch budou jen u ostatních ploch. V k.ú. Kuřívody budou trvalé zábory PUPFL činit 4 930 m², dočasný zábor ploch bude jen u ostatní plochy.

Po výstavbě přeložky budou na dotčených plochách (svahy silničního tělesa) provedeny vegetační úpravy okolo nové přeložky (ohumusování, zatravnění). Náhradní výsadba za zábor PUPFL a smýcené lesní porosty se nepředpokládá, bude kompenzováno odvodny za zábor PUPFL.

V rámci přeložky silnice nebudou dotčeny žádné pozemky ZPF.

Veškeré inženýrské sítě kolidující s navrhovanou stavbou budou vhodně přeloženy a napojeny na stávající infrastrukturu.

Stavba si vyžádá přeložky a ochrany inženýrských sítí, a to přeložku podzemního optického sdělovacího kabelu CETINu (bude přeložen na dvou místech v délce 122 a 670 m) a posunutí sloupu elektrického vedení, dále posun kamenného památníku v km 24,060 (na prusko-rakouskou válku 1866 – cca o 10 m) a bodů nivelačního pořadu. Na začátku úseku přeložky (p.č.6/1 v k.ú. Horní Krupá) bude napájecí kabel meteohlásky napojen na stávající el. zdroj.

Stavbou přeložky nebudou dotčena nadzemní vedení NN ani nadzemní sdělovací vedení.

Žádné další sítě se v místě přeložky nenacházejí.

V zájmovém území stavby a v její blízkosti se nachází nivelační body nivelačního pořadu „Cc9 Kuřívody – Mnichovo Hradiště“. Stavbou dotčené nivelační body budou přemístěny do nové polohy. U ostatních bodů se předpokládá jejich zachování a po dobu výstavby budou dodatečně ochráněny.

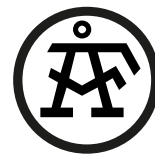
V lokalitě stavby přeložky se nachází v km 24,060 kamenný památník, připomínající válečné události prusko-rakouské války v roce 1866. O památník se stará spolek „Komitét pro udržování památek z války roku 1866“. Tento památník bude muset být přesunut cca o 10 m vzhledem k rozšíření přeložky o stoupačí pruh.

Dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen památkový zákon), zhotovitel stavby s dostatečným předstihem ohlásí a projedná stavební záměr s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a umožní záchranný archeologický výzkum.

Je možné, že zejména v místě pod přesouváním památníkem v km 24,060, se mohou v neurčené hloubce vyskytovat kosterní pozůstatky.

Stavba se člení na stavební objekty:

- SO 002 Příprava staveniště
- SO 102 Přeložka silnice II/268
- SO 122.1 Silniční propust v km 23,330
- SO 122.2 Silniční propust v km 24,424
- SO 192 – Dopravní značení
- SO 402.1 Přeložka sdělovacího kabelu
- SO 402.2 Meteostanice a proměnné SDZ
- SO 802 Vegetační úpravy



Možnost kumulace s jinými záměry:

V zájmovém území nejsou známy žádné jiné záměry, jejichž vlivy by se mohly kumulovat s vlivy předkládaného záměru přeložky silnice II/268.

B.1.5 Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Z důvodu značného podélného sklonu a nevhodného směrového průběhu stávajícího úseku silnice II/268 je navržena změna trasy předmětné silnice v daném území spolu s realizací přídavného stoupacího jízdního pruhu. Cílem těchto úprav je zajištění plynulejší silniční dopravy a také zajištění větší bezpečnosti provozu na tomto úseku silnice. Dle databáze jednotné dopravní vektorové mapy se v řešené lokalitě a blízkých navazujících úsecích v období od 1. 1. 2007 do 31. 12. 2015 stalo celkem 48 evidovaných dopravních nehod, z toho 14 nehod s následky na zdraví. Nejčastějším důvodem nehody bylo nepřiměřené rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokrá povrch apod.) a nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (směrové oblouky, klesání, šířka apod.).

Současné trasování silnice II/268 v řešeném území neumožňuje zajištění plynulé silniční dopravy, zvláště pak za zhoršených klimatických podmínek.

Řešení spočívá v přeložce vybraného úseku silnice II/268 do nové stopy. Součástí záměru je rovněž realizace účelové komunikace spojující přeložku a původní trasu II/268. Důvodem je zachování obsluhy sousedních pozemků z veřejné komunikace.

Podle vyjádření příslušného stavebního úřadu (MěÚ Ralsko, odbor stavební úřad) záměr přeložky silnice je v souladu s ÚP města Ralska (schváleného zastupitelstvem města Ralsko dne 17. prosince 2014 s účinností od 21.1.2015). V územním plánu je řešený úsek přeložky silnice II/268 veden jako veřejně prospěšná stavba, jedná se o dopravní (silniční) infrastrukturu. V územním plánu je řešená plocha vedena pod označením Z92.

Vzhledem k tomu, že přeložka silnice II/268 bude realizována v kopcovitém terénu a její vedení mimo dosavadní trasu si vyžádá zářez do stávajícího kopce, byly v úvodu přípravy záměru a projekčních prací uvažovány ještě tři další (víceméně souběžné) varianty vedení trasy, které by nevyžadovaly tak hluboký zářez (varianty 1, 2 a 3) jako varianta trasy podle platného územního plánu.

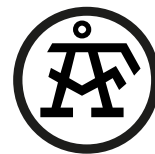
Protože varianty 1, 2 a 3 by vyžadovaly nejprve projednat a schválit změnu územního plánu pro některou z těchto tras, byly tyto varianty hned v úvodu přípravy záměru opuštěny a v další přípravě neuvažovány a investor záměru rozhodl o přípravě varianty v souladu s platným územním plánem – tedy varianty předložené v oznámení tohoto záměru.

B.1.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Záměrem přeložky silnice II. třídy II/268 dojde k přeložení části stávající silnice mezi Horní Krupou a Ralskem zčásti do nové trasy a k narovnání trasy ve srovnání se stávající zatáčkou na silnici. Zlepší se i průjezdnost podélně sklonité silnice přidáním stoupacího jízdního pruhu.

Technický popis:

Celková nově řešená délka silnice je tedy 1,52 km. Před začátkem rozšíření vozovky pro stoupací pruh je na stávající trase silnice směrový oblouk o poloměru zhruba



150 m. Poloměr směrového oblouku je v rámci rekonstrukce zvětšen na 250 m, bude tak zajištěn plynulejší průjezd, budou zlepšeny rozhledové podmínky, na tomto začátku úseku dojde k výškovému napojení úseku se stoupacím pruhem na stávající vozovku. Šířkově bude na prvních 140 m vozovka řešena obdobně jako navazující úseky rekonstrukce silnice, které nejsou součástí záměru v oznámení. U těchto úseků bude celková šířka asfaltové vozovky 7,0 m.

Začátek stavebních úprav úseku se stoupacím pruhem je ve staničení km 23,140, je umístěn v napojení na stávající trasu silnice II/268. Konec stavebních úprav směrově i výškově navazuje na stávající silnici II/268 ve staničení km 24,520.

Stávající opuštěná stopa silnice II/268 bude rekultivována a vrácena do funkce lesního pozemku, šířkově bude stávající vozovka zúžena, na konci bude řešena točka pro návěsovou soupravu, komunikace bude využívána jako účelová pro provoz lesní techniky.

Stávající silniční propustek v km 24,434 bude rekonstruován a posunut, nově bude umístěn ve staničení 24,424. V km 23,330 00 je navržena nová silniční propust – rámový propustek, který může zároveň sloužit jako migrační trasa pro menší živočichy (dno bude vydlážděno lomovým kamenem, polovina dna bude vyvýšena pro možnost suché cesty).

Předložený záměr stavby přeložky silnice II/268 je členěn na následující stavební objekty:

SO 002 Příprava staveniště

SO 102 Přeložka silnice II/268

SO 121.1 Silniční propust v km 23,330

SO 122.2 Silniční propust v km 24,424

SO 402.1 Přeložka sdělovacího kabelu

SO 402.2 Meteostanice a proměnné SDZ

SO 802 Vegetační úpravy

Pro plánovaný záměr byl v dotčeném území proveden inženýrskogeologický průzkum (GEM – Mgr. L.Žabka, Liberec) a geotechnické posouzení skalního zářezu (Ing. L.Terš, Plzeň-Černice). Z uvedených průzkumů vyplývají následující zásadní závěry :

Inženýrskogeologický průzkum:

V budoucí trase řešeného úseku se stoupacím pruhem byl proveden geotechnický průzkum (GEM – Mgr. Luděk Žabka) – vrty J3 a J4.

Z výsledků provedených prací vyplývá, že povrchový horizont horninového prostředí je v plánované trase přeložky silnice tvořen středně ulehlými písky, na povrchu humózními, o celkové mocnosti převážně 1,50 až 2,00 m. Písky do podloží přecházejí do mírně zvětralého, vápnitého křídového pískovce. Hornina má na povrchu terénu střední pevnost s polohami s vysokou pevností. S hloubkou bude pevnost pískovce vzrůstat.

Zářez v místě plánované přeložky bude realizován v obtížně rozpojitelném křídovém pískovci.



Podzemní voda sondami zastižena nebyla, její dlouhodobou hladinu lze očekávat v hloubce více než 5,0 m pod povrchem terénu. Po dešti a tání sněhu může docházet k proudění vody v pokryvných zeminách.

Geotechnické posouzení skalního zářezu:

Zářez v místě plánované přeložky bude realizován v obtížně rozpojitelném křídovém pískovci.

Příčný řez je navržen se sklony svahu 10:1 a lavicemi šířky min. 1 m. Zářezový svah bude vhodné při realizaci přizpůsobit blokové odlučnosti pískovců a využít tak predisponovaných ploch pro realizaci skutečné geometrie zářezu.

Na patě zářezu bude vytvořen prostor pro realizaci zábrany proti opadávání zvětralých částí pískovce. Tato zábrana zajistí bezpečnost a plynulost provozu v době, kdy budou pískovcové bloky postiženy procesem zvětrávání a postupně bude docházet k menším či větším odpadům. Bariéra je navržena z gabionové konstrukce, a to především z důvodu její životnosti a schopnosti pohltit náraz.

Protierozní opatření: Pískovcový masiv bude v přípovrchových částech zvětralý, toto je dokumentováno i na vrtech J3 a J4 z inženýrskogeologického průzkumu. Proto je doporučeno první lavici opatřit georohoží a ocelovým pletivem, které bude přikotveno systémovým kotvením. Georohož zajistí výrazné zpomalení procesu zvětrávání a ocelové pletivo dokáže zachytit menší odpady v případě potřeby.

S ohledem na výše zmíněné zvětrávání pískovců je nutné počítat s tím, že v průběhu doby (roky) bude docházet v celé ploše lokálně (dle kvality mateční horniny) ke zhoršení stavu přípovrchových částí stěny – lícová část je přímo ovlivněna klimatickými vlivy. Proto je nutné očekávat, že v horizontu mnoha let bude nutné realizovat sanační opatření v podobě např. georohoží a ocelových sítí. Vzhledem k tomu, že není známa blokavá stavba pískovců, nelze také vyloučit potřebu nějaký blok lokálně kotvit ocelovými kotvami.

Stabilita svahu na základě dostupných vstupních parametrů dle statického posouzení vyhovuje.

SO 002 Příprava staveniště

Objekt zahrnuje úpravy ploch pro zařízení staveniště včetně uvedení do původního stavu nebo odstranění provedených úprav tak, aby plochy mohly být v rámci příslušných objektů uvedeny do projektovaného stavu.

Přesné umístění zařízení staveniště bude specifikováno v dalším stupni v projektové dokumentaci pro stavební povolení. Předpokládá se využití blízkých výrobních areálů a samotné plochy silničního pozemku.

Kulturní vrstvy z dočasného záboru budou uloženy na mezideponie a po skončení stavby v rámci technické rekultivace se rozprostřou na plochy dočasného záboru ve stejných tloušťkách, ve kterých byly sejmuty.

Všude tam, kde bylo provedeno sejmutí stávajících drnů (odhumusování), dojde k jejich následnému či zpětnému zatravnění. Ohumusování se provede v tl. 0,15 m a takto upravené plochy budou následně zatravněny travním semenem.

Zatím probíhá předběžné jednání s Vojenskými lesy (správce dotčeného PUPFL), zda by mohly být využity jako zařízení staveniště plochy u parcely 444/1 v k.ú. Kuřivody. Místo se jeví jako vhodné pro zázemí stavby z několika důvodů, jednak je to zhruba



uprostřed celé řešené trasy, jednak je to mimo zástavbu, mimo hlavní dopravní tah, takže veřejnost nebude nijak omezována. Ve zmíněném areálu jsou pravděpodobně zpevněné plochy, což je výhoda pro nakládání uloženého materiálu, pro pohyb strojů.

Plocha zařízení staveniště bude po skončení prací uvedena do původního stavu.

SO 102 Přeložka silnice II/268

Současné trasování silnice II/268 v řešeném území neumožňuje zajištění plynulé silniční dopravy, zvláště pak za zhoršených klimatických podmínek.

Řešení spočívá v přeložce vybraného úseku silnice II/268 do nové stopy. Součástí stavebního objektu je rovněž realizace účelové komunikace spojující přeložku a původní trasu II/268. Důvodem je zachování obsluhy sousedních pozemků z veřejné komunikace.

Předložený záměr přeložky je obousměrná dvoupruhová směrově nerozdělená pozemní komunikace kategorie S 9,5/70 doplněná o přídatný stoupací jízdní pruh pro pomalá vozidla. Šířka jízdních pruhů bude 3 x 3,50 m, šířka vodicích proužků 2 x 0,25 m, šířka zpevněné krajnice 2 x 0,50 (v obloucích bez rozšíření, $R \geq 250$ m). Délka silnice se stoupacím pruhem je 1,38 km. Na navazujícím úseku před začátkem rozšíření pro stoupací pruh bude provedena rekonstrukce stávající silnice v délce 140 m. Celková délka přeložky silnice je tedy 1,52 km.

Příčné uspořádání komunikace

Příčné uspořádání komunikace odpovídá S9,5/70 dle normy ČSN 73 6101. V úseku se zvýšeným počtem jízdních pruhů o stoupací jízdní pruh je pak navrženo základní příčné uspořádání jízdních pruhů 3 x 3,50 m, šířka vodicích proužků 2 x 0,25 m, šířka zpevn. krajnice 2 x 0,50 m. Rozšíření jízdních pruhů ve směrových obloucích nebude v souladu s ČSN 73 6101 realizováno.

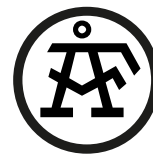
V přímých úsecích bude jednostranný či střechovitý sklon o hodnotě 2,5 %. Ve směrových obloucích je pak navržen dostředný příčný sklon max. 6,0 %.

Směrové řešení

Začátek rekonstruovaného úseku je v km 23,000. Začátek úseku je v přímé, navazuje na stávající trasu. Nově je upraven poloměr stávajícího směrového oblouku ze zhruba 150 m na 250 m, směrový oblouk bude mít z obou stran přechodnice délky 30 m. Směrový oblouk bez rozšíření vozovky. Navazuje přímý úsek, který se bude od km 23,140 rozšiřovat pro účely zřízení stoupacího pruhu.

Osa řešeného úseku se stoupacím pruhem začíná v km 23,140 souvisejícího úseku stavebního záměru, kde se napojuje na stávající osu silnice II/268. Osa směřuje od jihovýchodu na severozápad v přímé části délky cca 185 m. Na přímou navazuje levostranný oblouk o poloměru 250,0 m a délky 101,07 m se vstupní přechodnicí délky 80,0 m a výstupní přechodnicí délky 80,0 m bez rozšíření jízdních pruhů. Následuje mezipřímá délky cca 46 m, v km 23,621 93 navazuje pravostranný směrový oblouk o poloměru 250,0 m a délky 142,21 m se vstupní přechodnicí délky 80,0 m a výstupní přechodnicí délky 80,0 m. Osa následuje přímou délky 111,77 m, poté přechází v levostranný přechodnicový oblouk poloměru 450,0 m, délky 55,94 m s délkou přechodnic 40,0 m. Poté následuje přímá délky 348,15 m, která navazuje na stávající osu silnice II/268.

Směrové řešení je navrženo tak, aby bylo v souladu s aktuálně platným územním plánem města Ralska, kde je počítáno s přeložkou silnice II/268. Směrové oblouky



jsou voleny o poloměru min. 250 m, jedná se o řešení, při kterém se nemusí rozšiřovat vozovka.

Výškové řešení

Návrh nivelety rekonstruovaného úseku silnice II/268 vychází ze stávajícího průběhu výškového řešení silnice II/268 v zájmovém území stavby. Podélné sklony komunikace budou proměnné o hodnotách 0,52 % až 5,75 %, což odpovídá i konfiguraci území v zájmové oblasti stavby, tj. podhorské pahorkatině.

Začátek úseku výškově navazuje na niveletu stávající komunikace a niveleta stoupá ve sklonu 0,78 % k vydatému výškovému oblouku $R = 3\,500$ m. Následně niveleta stoupá sklonem 5,75 % výškovou přímou. Ve výškovém vrcholu s vrcholovým obloukem 3 200 m mění niveleta sklon klesání na hodnotu 0,95 %. Na konci přímé výškového polygonu se nachází vydatý výškový oblouk $R = 3\,500$ m. Poté niveleta stoupá sklonem 2,71 % a 2,14 % a výškově navazuje na stávající úsek komunikace II/268.

V řešeném místě přeložky vychází zářez terénu s hloubkou zářezu až kolem 18 m. Návrh vychází ze vzorových listů silničního tělesa – zpevnění a zabezpečení svahů, zemní těleso v zářezu. Podél skalního zářezu bude realizována bariéra z gabionových košů. Gabiony budou uloženy v nezámrazné hloubce 0,8 m. Výška gabionů min. 2 m nad povrchem.

Odvodnění

Odtokové poměry v území nebudou stavbou změněny. Povrchová voda z atmosférických srážek budou silničními příkopy odváděny do přílehlého terénu a vodoteče, a z části se budou ze silničních příkopů odpařovat a zasakovat na místě.

V zájmovém území stavby se nachází drobná bezejmenná vodoteč, na niž v širším okolí navazuje Krupský potok.

Odvodnění zpevněných ploch je řešeno příčným a podélným sklonem komunikace.

Zemní pláš bude odvodněna do silničních příkopů či do trativodu pod nezpevněnou krajnicí. Příkopy budou vydlážděny zatravnovací dlažbou, která umožní zasakování. Pod příkopy bude řešena drenáž, která bude vysypána štěrkodrtí frakce 32/64. Drenáž bude plnit funkci zpomalení odtoku povrchové vody, která se bude postupně vsakovat.

S ohledem na konfiguraci terénu a zalesnění lokality nelze očekávat výrazné přítoky povrchových vod. Na návodní straně, která je vpravo ve směru staničení, bude v případě potřeby (z důvodu konfigurace terénu) vhodné uvažovat s bariérou tak, aby nahromaděné přívalové srážky neproudily přímo po skalním zářezu. Podpovrchové vody lze očekávat dle zpracovatele inženýrskogeologického průzkumu v hloubce přibližně 5 m pod povrchem. S ohledem na to, že skalní zářez má hloubku téměř 20 m, je možné očekávat, že už v průběhu realizace puklinová pískovcová voda zaklesne až k patě zářezu. Pouze výjimečně se můžou lokálně po dlouho trvajících srážkách vyskytnout malé přítoky podzemní vody.

Silniční záchytné systémy

Nová silniční ocelová svodidla jsou navržena z důvodu strmých zářezových svahů silničního tělesa a výšky násypového tělesa. Použita budou i podél propustků v alespoň minimální délce, která odpovídá typu svodidla a rychlosti vozidel. Kolem vtokové jímky bude osazeno trubkové zábradlí s výškou alespoň 1,1 m, stejně tak bude toto zábradlí osazeno na římsy rámového propustku.



Bezpečnost při užívání stavby je zajištěna pomocí svislého a vodorovného dopravního značení a pomocí zádržného systému v místech s hloubkou příkopu vyšší 1,5 m, popř. v blízkosti zárubní stěny.

Silniční vodící systémy

Na rekonstruované komunikaci II/268 budou osazeny směrové vodící sloupky dle TP 58 a vodorovné dopravní značení dle TP 133.

Rozhledová pole

Trasa byla prověřena na rozhledy ve směrových obloucích, rozhledy vyhovují s rezervou pro rychlost 70 km/h (doporučená rychlost na trase určena svislým dopravním značením je 70 km/h).

Rozhledová pole sjezdů polních cest a samostatných sjezdů byla prověřena dle příslušných předpisů a jsou vyhovující.

Sjezdy

V km 23,252 vlevo bude napojen nový sjezd – napojení na původní trasu silnice. Nově bude z původního napojeného úseku účelová komunikace, která bude na konci zaslepeno, na konci bude zřízena točka, která umožní otáčení návěsových souprav. Je zde předpoklad provozu nákladních vozidel, která budou převážet dřevo.

V km 23,252 vpravo bude upraven stávající sjezd, bude zatrubněn, zpevněn.

V km 23,994 bude zrušen stávající sjezd po levé straně silnice.

V km 24,297 budou upraveny sjezdy po obou stranách silnice.

Sjezdy budou zatrubněné, se šikmými čely, čela budou odlážděná kamenem.

U sjezdů bude umožněno pouze pravé odbočení vzhledem k přítomnosti 3 jízdních pruhů.

Vegetační úpravy:

Svahy silničního tělesa budou ohumusovány a zatravněny. Všude tam, kde bylo provedeno sejmutí stávajících drnů (odhumusování), dojde k jejich následnému či zpětnému zatravnění. Ohumusování se provede v tl. 0,15 m a takto upravené plochy budou následně zatravněny travním semenem.

SO 121.1 Silniční propust v km 23,330

Silniční propust navržena pro převedení stávající bezejmenné vodoteče přes silniční těleso přeložky silnice II/268. Předpoklad rámový propustek, rámy o vnitřních rozměrech 2×2 m, dno bude zapuštěno a vydlážděno, světlá výška v propustku tak bude alespoň 1,3 m. Dl. 15,8 m s kolmými železobetonovými čely, svahy zadlážděné kamennou dlažbou do betonu spolu s přilehlou plochou silničního příkopu.

SO 122.2 Silniční propust v km 24,424

Náhrada stávající trubní silniční propusti s kolmými betonovými čely pod silnicí II/268 z důvodu rozšíření silničního tělesa a špatného stavu původního kamenného propustku. Předpoklad železobetonová trouba DN 1200, dl. 21,3 m se šikmým výtokovým čelem a vtokovou jímkou. Jímka bude osazena zábradlím. Výtok zadlážděný kamennou dlažbou do betonu spolu s přilehlou plochou silničního příkopu. Oproti původnímu stavu nový propustek situačně posunut o 10 m z důvodu příznivějšího



výškového řešení. V dalším stupni projektové dokumentace může být upravena dimenze a materiál propustku.

SO 402.1 Přeložka sdělovacího kabelu

Přeložka silnice II/268 vyvolává přeložku trasy sdělovacího kabelu při napojení překládané silnice na napojení do stávající stopy silnice II/268.

Střet s trasou telekomunikačního vedení bude rovněž z důvodu realizace přídatného jízdního pruhu, což vyvolá rozšíření tělesa komunikace, což si vyžádá úpravu příkopu podél silnice. Rovněž v těchto místech bude přeloženo sdělovací vedení.

Je navrženo přeložení a zahloubení optického kabelu tak, aby bylo splněné krytí a uložení sítě dle ČSN 73 6005. Kabel bude uložen do dělené PVC/HDPE chráničky. Celková délka nového přeloženého kabelu bude zhruba 830 m.

SO 402.2 Meteostanice a proměnné SDZ

Předmětem objektu je osazení meteostanice v těsné blízkosti komunikace, osazení svislého proměnného dopravního značení (A8 + A24 + E4 (1 500 m) – proměnné svislé dopravní značení - PDZ) spolu s realizací přípojky silových kabelů pro napájení meteohlásky a dopravního značení, včetně sdělovacího vedení mezi jednotlivými zařízeními.

Důvodem instalace této technologie je snaha o informování uživatele pozemní komunikace o sjízdnosti a případných dalších komplikacích či překážkách v silničním provozu.

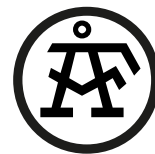
Poloha a trasa napájecích silových kabelů viz koordinační situace. Součástí meteostanice bude i trojice kamer na dvou sloupcích, pro zajištění vizuálního dohledu dispečery správce komunikace.

Meteostanice se bude nacházet na silničním pozemku na vnější straně směrového oblouku (poloha bude upřesněna během projednávání s DOSS a na základě bližších požadavků správce komunikace vzniklých při projednávání záměru). Meteohláska bude za silničními ocelovými svodidly. Na povrchu vozovky se umístí čidla, která budou prostřednictvím sdělovacích kabelů zajišťovat informaci o stavu a sjízdnosti komunikace.

Celková délka tras napájecích kabelů bude min. 2 620 m. Nad trasami silových kabelů se uloží výstražná fólie. Krytí kabelů bude dle ČSN 73 6005, pod komunikací bude uložena trasa do plastové chráničky DN 110.

V rámci objektu bude provedena přípojka kabelu NN (CYKY 4-Ox10mm). Kabelová přípojka bude provedena k nově zřízenému odběrnému místu s elektroměrem u trafostanice ČEZ v Horní Krupé. Před provedením betonáže patek bude kabel NN uložen do PVC chrániček a poté bude proveden základ z betonu C30/37-XF4 o velikosti min. 1,0x1,0x1,50 m. U DZ bude následně provedena montáž nosné konstrukce a proměnného DZ, u meteorologické stanice bude provedeno rovněž osazení ocelové konstrukce a instalace meteorologických čidel, rozvaděče a komunikační jednotky pro GPRS, která bude komunikovat s dispečinkem Krajské správy silnic Libereckého kraje. Komunikace se samostatnou PDZ bude napojena ze stožáru s meteostanicí z rozvaděče Mx kabelem CYKY 4-Ox4mm a slaboproudým kabelem TCEPKPFLE 3XN0,8.

Svislé PDZ bude zobrazovat symboly A8 „Nebezpečí smyku“, A24 „Náledí“, E4 „Délka úseku“ a v rozích bude doplněna o výstražné symboly S7. Zvětšené výstražné DZ bude zobrazeno pomocí bílých a červených LED (A8, A24).



SO 802 Vegetační úpravy

Důvodem vegetačních úprav je záměr novostavby silnice II/268, jímž dojde k přeložení silnice II/268 z části do nové trasy. Stavba přeložky vyvolává požadavek na odstranění části stávajících vozovkových souvrství silnice II/268 a dále přesun památníku, odkazující na prusko-rakouskou válku roku 1866, do nové polohy.

V rámci odstranění dále nevyužívaného úseku stávající silnice II/268 bude provedena po odstranění stávající konstrukce vozovky a silničního tělesa technická a biologická rekultivace.

Kultura jednotlivých rekultivovaných ploch – opuštěných silnic (příp. vodotečí) bude odpovídat sousední kultuře (lesní pozemek). Plochy zařízení staveniště se vrátí do stejné kultury (druhu pozemku). Umístění ploch staveniště dosud není stanoveno, zatím probíhají předběžná jednání o jeho umístění.

Přesné umístění zařízení staveniště bude specifikováno v dalším stupni v projektové dokumentaci pro stavební povolení. Předpokládá se využití blízkých výrobních areálů a samotné plochy silničního pozemku.

Kulturní vrstvy z dočasného záboru budou uloženy na mezideponie a po skončení stavby v rámci technické rekultivace se rozprostřou na plochy dočasného záboru ve stejných tloušťkách, ve kterých byly sejmuty.

Všude tam, kde bylo provedeno sejmutí stávajících drnů (odhumusování), dojde k jejich následnému či zpětnému zatravnění. Ohumusování se provede v tl. 0,15 m a takto upravené plochy budou následně zatravněny travním semenem.

Stavba zasahuje trvalým zábořem do pozemků určených k plnění funkcí lesa a rovněž do ochranného pásma lesa. Stavba vyžaduje kácení lesní zeleně.

Výčet pozemků je uveden v záborovém elaborátu (viz příloha č. 4).

Stručnou charakteristiku dotčených lesních porostů uvádíme z podkladů ÚHUL:

Trasa vlastní přeložky silnice II/268 bude ležet v dílci 95 A. Napojení přeložky na navazující úseky stávající silnice II/268 bude zasahovat do dílců 101 A, 94 A a 93 A.

Stavbou přeložky budou zasaženy následující lesní porosty:

Dílec 95 A – porostní skupina 10. Jedná se o porost borovice (75%) a smrku (SM 25%), s nepravidelným zápojem, s vtroušeným bukem, břízou, místy se smrkovým podrostem, věk 98 let, doba obmýtí 130 let.

Dílec 101 A – porostní skupina 6a a 9a. Porostní skupina 06a - jedná se o smíšený porost borovice (80 %), smrku (15 %) a modřínu (5 %), s vtroušeným bukem, břízou, lípou, olší a javorem klenem, věk 55, doba obmýtí 130 let. Porostní skupina 09a - jedná se o smíšený porost borovice (80 %) a smrku (20 %) s vtroušeným dubem zimním, modřínem, břízou a bukem, věk 85 let, doba obmýtí 130 let.

Dílec 94 A – porostní skupina 09. Jedná se o smíšený porost jasanu (65%), smrku (25%) a javoru klenu (10%), s nepravidelným zápojem, s vtroušeným javorem mléčcem, modřínem, lípou, dubem zimním, osikou a dubem červeným, věk 81 let, doba obmýtí 90 let.

Dílec 93 A – porostní skupina 08. Jedná se o porost smrku (55 %) a borovice (45 %) s vtroušeným modřínem a břízou, věk 80 let, doba obmýtí 110 let.



V k.ú. Horní Krupá budou trvalé zábory PUPFL činit 41 121 m², dočasné zábory ploch budou jen u ostatních ploch. V k.ú. Kuřívody budou trvalé zábory PUPFL činit 4 930 m², dočasný zábor ploch bude jen u ostatní plochy.

Po výstavbě přeložky budou na dotčených plochách (svahy silničního tělesa) provedeny vegetační úpravy okolo nové přeložky (ohumusování, zatravnění). Náhradní výsadba za zábor PUPFL a smýcené lesní porosty se nepředpokládá, bude kompenzováno odvody za zábor PUPFL.

V souvislosti se stavbou jsou navrženy ke smýcení plochy lesních pozemků par. č. 31, 40/1, 33 v k.ú. Horní Krupá a 147/1 a 149 v k.ú. Kuřívody. U těchto pozemků bude požadováno jejich trvalé odnětí z PUPFL. Smýcení a kácení na pozemcích ve správě vojenských lesů a statků si provede přímo správce lesa. Odstranění pařezů následně provede zhotovitel stavby. Z plochy vykáčeného porostu bude sejmuta lesní hrabanka, která bude použita na jiných lesních plochách podle potřeby (zatím neurčeno).

Souhrnné informace k pozemkům určeným k plnění funkce lesa jsou uvedeny v tabulce níže.

Tabulka 1 Data z webových aplikací Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů

Katastrální území	Horní Krupá			Kuřívody	
	31	33	40/1	147/1	149
Parcelní číslo:	31	33	40/1	147/1	149
Vlastnické poměry (2014)	VLS	VLS	VLS	VLS	VLS
Etážovitost (2014)	1	1	1	1	1
Zakmenění (2014)	9	8, 9	8, 9, 10	9	9
Cílový hospodářský soubor (2014)	Přirozená borová stanoviště	Přirozená borová stanoviště; Lužní stanoviště; Kyselá stanoviště středních ploch	Přirozená borová stanoviště; Kyselá stanoviště středních ploch; Exponované stanoviště středních ploch	Přirozená borová stanoviště; Kyselá stanoviště středních ploch	Přirozená borová Stanoviště
Smíšenost v porostních skupinách (2014)	Jehličnatý porost	Jehličnatý porost; Listnatý porost	Jehličnatý porost	Jehličnatý porost	Jehličnatý porost
Hospodářský tvar (2014)	Vysoký	Vysoký	Vysoký	Vysoký	Vysoký
Druhová	D3P1	D3P1;	D1P3;	C3;	C3P1



Katastrální území	Horní Krupá			Kuřívody	
Parcelní číslo:	31	33	40/1	147/1	149
skladba (2014)		D1P3; M7P1P6	M1Z3; D3P1P9x; D3Z1	M1Z3	

Zkratky:

VLS	Vojenské lesy a statky ČR, s.p.
C3	Čisté borovice
C3P1	Čisté borovice, příměs smrk
D1P3	Dominantní smrk, příměs borovice
D3P1	Dominantní borovice, příměs smrk
D3P1P9x	Dominantní borovice, příměs smrk a ostatní listnáč
D3Z1	Dominantní borovice, základní smrk
M1Z3	Majoritní smrk, základní borovice
M7P1P6	Majoritní jasan, příměs smrk a buk/javor/třešeň

Zdroj: <http://www.uhul.cz/>

Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Rekonstruovaný úsek pozemní komunikace II/268 tvoří dopravní infrastrukturu a bude napojen na současnou navazující dopravní infrastrukturu, a to na počátku i na konci řešeného úseku, na silnici II/268.

V rámci výstavby nebudou navrženy provizorní komunikace.

Pro příjezd na stavební pozemky bude využita stávající komunikace II/268, která je rovněž součástí stavby. Během realizace stavby budou pro objízdné trasy využity pozemní komunikace stávající silniční sítě.

Související úpravy:

Na řešeném úseku trasy se vyskytuje několik nivelačních bodů, které spadají do nivelačního pořadu „Cc9 Kuřívody - Mnichovo Hradiště“. Některé z nich bude potřeba přemístit:

Bod PPBP 507: Leží v místě úpravy směrového oblouku, bude dotčen stavbou.

Bod Cc9-12.1: Je umístěn na betonovém čele propustku pod sjezdem – sjezd se bude upravovat, příkop a zatrubnění sjezdu bude posunuto.

Bod Cc9-11: Je umístěn vedle stávající vozovky silnice II/268, jedná se o místo, které bude rekultivováno.

Bod PPBP 506: Leží v místě nově krajnice, bude dotčen stavbou.

Bod Cc9-9: Je na římsce stávajícího propustku, propustek bude řešen nově.

Organizace výstavby

Přesný plán organizace výstavby zpracuje až dodavatel stavby, který bude vybrán ve výběrovém řízení. Zde zatím uvádíme jen obvyklé a standardní zásady výstavby, jako u obdobných staveb, které je třeba při vlastní realizaci záměru přeložky silnice II/268 respektovat a dodržovat.



Hlučné práce nebudou prováděny v době mezi 21. – 7. hod, v téže době nebude provozována ani nákladní doprava. Hlučná stavební mechanizace bude používána jen po nezbytně dlouhou dobu, a to tak, aby pokud možno nedocházelo k její kumulaci v jednom místě nebo v jedné době.

Z důvodu omezení prašnosti budou deponované i přepravované sypké materiály zkrápěny nebo budou zaplachtovány. Nákladní vozidla opouštějící staveniště budou čištěna (zejm. pneumatiky). Plochy staveniště a navazujících příjezdových komunikací budou v suchých obdobích zkrápěny. Tato opatření k omezení prašnosti budou zařazena do provozních předpisů, budou s nimi prokazatelně seznámeni pracovníci a bude pravidelně kontrolováno jejich dodržování.

V rámci staveniště bude zajištěna likvidace splaškových vod (chemické WC). Stavební mechanizace bude odstavována výhradně na staveništi a bude zabezpečena proti případným úkapům instalací záchytných van. Čištění stavební mechanizace bude prováděno pouze na staveništi. Na staveništi bude prováděna pouze běžná údržba stavební mechanizace, nikoli opravy. Čerpání pohonných hmot bude prováděno pouze z běžné distribuční sítě nebo na čerpacích stojanech v areálech stavebních firem, nikoli v rámci staveniště. Látky závadné vodám budou skladovány pouze v rámci staveniště na zabezpečených plochách a se zabezpečením proti jejich volnému splachu.

Stavební mechanizace bude udržována v dobrém technickém stavu a toto bude průběžně kontrolováno, zejména bude kontrolováno, zda nedochází k úkapům provozních kapalin.

Staveniště bude vybaveno prostředky pro případ zachycení úniku provozních kapalin při havárii (Vapex či sorpční rohože, norná stěna, označené sběrné nádoby apod.). V případě havárie budou okamžitě kontaktovány příslušné organizace integrovaného záchranného systému – HZS, správce vodních toků a bude zamezeno šíření případné kontaminace (Vapex či sorpční rohože, instalace norné stěny).

Před zahájením vlastní stavby bude provedena skrývka kulturních vrstev i ostatní zeminy a horniny, tyto materiály deponovány odděleně, přičemž deponie kulturních vrstev budou zajištěny proti degradaci, vč. zaplevelení. Deponované zeminy budou přednostně využity pro rekultivace v rámci záměru.

Budou minimalizovány pojezdy a stání stavební mechanizace mimo zpevněné plochy a plochu staveniště.

Při provádění stavebních prací nebude docházet k nadměrnému (zbytečnému) zraňování nebo usmrcování volně žijících živočichů.

Dřeviny v blízkosti stavby, které mají být zachovány a u nichž hrozí poškození při výstavbě, budou po dobu výstavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 (ČSN DIN 18920) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích následovně:

- kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace budou chráněny dřevěným bedněním do výšky min. 1,8 m, které nebude nasazeno přímo na kořenové náběhy a bude z vnitřní strany vypoštěřováno
- v místech pohybu stavební mechanizace budou překážející větve vyvázány vzhůru, případně budou podepřeny



- pohyb stavební mechanizace v kořenovém prostoru stromu, tj. v prostoru pod korunou stromů ohraničenou okapovou linií koruny a zvětšenou do stran o 1,5 m, u sloupovitých forem o 5 m bude vyloučen nebo maximálně omezen
- výkopové práce v oblasti kořenové zóny stromů budou prováděny pouze ručně
- v případě poranění kořenů bude zajištěno odborné ošetření (zahlázení a ošetření řezných míst a následná ochrana před vysycháním nebo promrzáním)
- v kořenové zóně stromů nebude skladována zemina, stavební materiál ani zde nebude odstavována stavební mechanizace
- v průběhu stavby bude stres stromů kompenzován opakovanou a důkladnou závlivkou.

B.1.6.1 Závazné podmínky realizace záměru

Závazné podmínky realizace záměru jsou uvedeny pro jednotlivé fáze včetně provozu (včetně podmínek vyplývajících z legislativních předpisů).

Opatření, navržená v oznámení záměru přeložky silnice II/268 jsou zapracována do projektové dokumentace.

Opatření pro fázi přípravy:

- Opatření k omezení prašnosti při výstavbě budou zahrnuta do projektu stavby a zařazena do provozních předpisů, budou s nimi prokazatelně seznámeni pracovníci a bude pravidelně kontrolováno jejich dodržování.
- Opatření k omezení rizika kontaminace povrchových i podzemních vod, případně půdy, při výstavbě budou zahrnuta do projektu stavby a zařazena do provozních předpisů, budou s nimi prokazatelně seznámeni pracovníci a bude pravidelně kontrolováno jejich dodržování.

Opatření pro fázi výstavby:

Hluk

- Hlučné práce nebudou prováděny v době mezi 21. – 7. hod.
- Nákladní doprava nebude provozována v době mezi 21. – 7. hod.
- Hlučná stavební mechanizace bude provozována tak, aby pokud možno nedocházelo ke kumulaci v jednom místě nebo v jedné době.
- Hlučná stavební mechanizace bude používána jen po nezbytně dlouhou dobu.
- V případě rizika překročení limitů hluku při výstavbě budou realizována další potřebná opatření
- Organizovat nákladní automobilovou dopravu při výstavbě tak, aby byla rozložena rovnoměrně v průběhu dne

Ovzduší

- Stavební mechanizace bude zapnuta jen po nezbytně nutnou dobu, jinak bude vypínána.
- Deponované i přepravované sypké materiály budou zkráпěny nebo zaplachtovány.
- Nákladní vozidla opouštějící staveniště budou čištěna (zejm. pneumatiky).
- Plochy staveniště a navazujících příjezdových komunikací budou pravidelně čištěny a v suchých obdobích zkráпěny.
- Odstraňovat zdroje prachu a usazeného prachu před zahájením stavebních prací
- Vlhčit materiál před zahájením zemních a stavebních prací
- Případně instalovat mobilní ploty proti prašnosti



- Čistit komunikace dotčené staveništní dopravou.

Voda

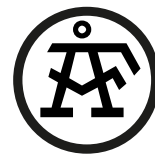
- Splaškové vody budou likvidovány pomocí chemického WC v rámci staveniště.
- Čerpání pohonných hmot bude prováděno pouze z běžné distribuční sítě nebo na čerpacích stojanech v areálech stavebních firem, nikoli v rámci staveniště.
- Staveniště nebude umístěno v bezprostřední blízkosti povrchových vod a bude zajištěno proti úkapům a odtoku znečištěné vody do povrchových nebo podzemních vod (nepropustná plocha s bezodtokou jámkou).
- Stavební mechanizace bude odstavována výhradně na staveništi.
- Odstavená stavební mechanizace bude zabezpečena proti případným úkapům (záchytné vany).
- Čištění stavební mechanizace bude prováděno pouze na staveništi.
- Stavební mechanizace bude udržována v dobrém technickém stavu (průběžné kontroly), a to z hlediska úkapů provozních kapalin.
- Na staveništi bude prováděna pouze běžná údržba stavební mechanizace, nikoli opravy.
- Látky závadné vodám budou skladovány pouze v rámci staveniště a se zabezpečením proti jejich volnému splachu nebo proniknutí do půdy a vod.
- Staveniště bude vybaveno prostředky pro případ zachycení úniku provozních kapalin při havárii (Vapex či sorpční rohože, norná stěna, označené sběrné nádoby apod.).
- V případě havárie budou okamžitě kontaktovány příslušné organizace integrovaného záchranného systému – HZS, správce vodních toků a bude zamezeno šíření kontaminace (Vapex či sorpční rohože, instalace norné stěny).

Půda

- Před zahájením vlastní stavby bude provedena skrývka kulturních vrstev a bude deponována odděleně.
- Deponie skrývek a zemin budou zajištěny proti degradaci, vč. zaplevelení.
- Deponované zeminy budou přednostně využity pro rekultivace v rámci záměru.
- Budou minimalizovány pojezdy a stání stavební mechanizace mimo zpevněné plochy a plochu staveniště.
- Závadné látky budou skladovány pouze v prostoru staveniště, a to tak, aby byly zabezpečeny proti jejich úniku do půdního prostředí.
- na stavbu přeložky budou v maximální možné míře využity zeminy a materiály z odkopu zářezu, na rekultivace a úpravy terénu bude v maximální míře využita zemina ze skrývky provedené v rámci přípravy stavby.

Příroda

- Při provádění stavebních prací nebude docházet k nadměrnému (zbytečnému) zraňování nebo usmrcování volně žijících živočichů.
- V místech, kde bylo provedeno stržení travního drnu nebo kde došlo k odstranění stávající konstrukce vozovky, bude provedeno ohumusování a zpětné zatravnění.
- Dřeviny v blízkosti stavby, které mají být zachovány a u nichž hrozí poškození při výstavbě, budou po dobu výstavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 (ČSN DIN 18920) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích následovně:
 - a) kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace budou chráněny



- dřevěným bedněním do výšky min. 1,8 m, které nebude nasazeno přímo na kořenové náběhy a bude z vnitřní strany vypoštěřováno
- b) v místech pohybu stavební mechanizace budou překážející větve vyvážány vzhůru, případně budou podepřeny
 - c) pohyb stavební mechanizace v kořenovém prostoru stromu, tj. v prostoru pod korunou stromů ohraničenou okapovou linií koruny a zvětšenou do stran o 1,5 m, u sloupovitých forem o 5 m bude vyloučen nebo maximálně omezen
 - d) výkopové práce v oblasti kořenové zóny stromů budou prováděny pouze ručně
 - e) v případě poranění kořenů bude zajištěno odborné ošetření (zahlázení a ošetření řezných míst a následná ochrana před vysycháním nebo promrzáním)
 - f) v kořenové zóně stromů nebude skladována zemina, stavební materiál ani zde nebude odstavována stavební mechanizace
 - g) v průběhu stavby bude stres stromů kompenzován opakovanou a důkladnou zálivkou

Odpady

- Bude zajištěna následná péče o případné dřeviny vysazené v rámci vegetačních úprav nové přeložky
- Zhotovitel povede o odpadech evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace.
- Minimalizovat při výstavbě vznik odpadů, vzniklé odpady třídit a uchovávat odděleně
- Maximum vzniklých odpadů zpětně využít nebo recyklovat
- Nevyužitelné odpady předávat k likvidaci pouze oprávněným osobám

Opatření pro fázi provozu

Příroda

- Bude zajištěna následná péče o případné dřeviny, pokud budou vysazené v rámci vegetačních úprav nové přeložky

Voda

- V případě havárie budou okamžitě kontaktovány příslušné organizace integrovaného záchranného systému – HZS, správce vodních toků a bude zamezeno šíření kontaminace (Vapex či sorpční rohože, instalace norné stěny).

Půda

- V případě havárie budou okamžitě kontaktovány příslušné organizace integrovaného záchranného systému – HZS a bude zamezeno šíření kontaminace do půdy (Vapex či sorpční rohože, instalace norné stěny).

B.1.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení
Předpokládané zahájení a dokončení stavby je uvažováno mezi roky 2017-2020.

Rozdělení na etapy je uvažováno. V první etapě by mělo dojít k výstavbě přeložky komunikace mimo stávající silniční síť a následně v druhé etapě napojení na ni tak, aby byl provoz na současné silniční síti co nejméně omezen.



B.1.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčené územně samosprávné celky jsou určeny tím, že do jejich správního obvodu zasahuje alespoň zčásti dotčené území, tj. území, v němž by mohlo být životní prostředí nebo obyvatelstvo významně ovlivněno záměrem. Dotčenými územně samosprávnými celky jsou obce a kraje v samostatné působnosti. V tomto případě se jedná o následující:

Kraj: Liberecký

Obec: Ralsko

B.1.9. Výčet navazujících rozhodnutí podle § 9a odst. 3 a správních orgánů, které budou tato rozhodnutí vydávat.

- územní rozhodnutí – Městský úřad Ralsko, odbor stavební úřad
- stavební povolení – Městský úřad Ralsko, odbor stavební úřad
- kolaudační rozhodnutí – Městský úřad Ralsko, odbor stavební úřad
- povolení ke kácení stromů – Vojenské lesy a statky ČR, s.p., Divize Mimoň
- souhlas s trvalým odnětím pozemků určených k plnění funkcí lesa - Vojenské lesy a statky ČR, s.p., Divize Mimoň
- souhlas s posunutím pomníku - Vojenské lesy a statky ČR, s.p., Divize Mimoň
- povolení pro nakládání s nebezpečnými odpady – odbor životního prostředí městského úřadu Česká Lípa (ORP)

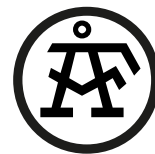
B.2 Základní údaje

B.2.1 Půda

Přeložka silnice bude umístěna na pozemcích v k.ú. Horní Krupá a k.ú. Kuřívody. Pozemky dotčené stavbou jsou vedeny v KN jako lesní pozemky (PUPFL), ostatní plochy – silnice, ostatní plochy – jiné plochy, zastavěné plochy a nádvoří. Pro tyto pozemky bude nutný zábor pozemků, a to buď trvalý, nebo dočasný. Přehled dotčených pozemků je uveden v následující tabulce:

Tabulka 2 Katastrální úřad Horní Krupá

Číslo parcely v KN	Celková výměra [m ²]	Druh pozemku	BPEJ – třída ochrany	Výměra [m ²]	Trvalý zábor [m ²]	Dočasný zábor [m ²]
2	2225	společný dvůr/zastavěná plocha a nádvoří	--	--	0	8
4	17	zastavěná plocha a nádvoří	--	--	0	1
13/1	3 769	ostatní plocha – jiná plocha	--	--	144	73



Číslo parcely v KN	Celková výměra [m ²]	Druh pozemku	BPEJ – třída ochrany	Výměra [m ²]	Trvalý zábor [m ²]	Dočasný zábor [m ²]
25	14 787	ostatní plocha – jiná plocha	--	--	387	0
31	92 956	lesní pozemek	101A06a, 101A09a		1 975	0
32	6 348	ostatní plocha – jiná plocha	--	--	1 110	0
33	469 535	lesní pozemek	94A09, 95A10, 95A09		34 655	0
40/1	557 907	lesní pozemek	104A08, 104A12, 103A13, 102B08		4 491	0
44	8 404	ostatní plocha – jiná plocha	--	--	1 454	0
45	25 589	ostatní plocha – jiná plocha	--	--	1 232	0
39	25 882	ostatní plocha – silnice	--	--	7 634	17 406
13/10	571	ostatní plocha – jiná plocha	--	--	0	27
6/1	3 032	ostatní plocha – ostatní komunikace	--	--	0	580
celkem					53 082	18 095

Tabulka 3 Katastrální úřad Kuřívody

Číslo parcely v KN	Celková výměra [m ²]	Druh pozemku	BPEJ – třída ochrany	Výměra [m ²]	Trvalý zábor [m ²]	Dočasný zábor [m ²]
147/1	404 474	lesní pozemek	93A08		2 952	0
149	324 577	lesní pozemek	105A08		1 978	0
148/1	30 154	ostatní plocha – silnice	--	--	2 162	624



Číslo parcely v KN	Celková výměra [m ²]	Druh pozemku	BPEJ – třída ochrany	Výměra [m ²]	Trvalý zábor [m ²]	Dočasný zábor [m ²]
celkem					7092	624

V k.ú. Horní Krupá budou trvalé zábory PUPFL činit 41 121 m², dočasné zábory ploch budou jen u ostatních ploch. V k.ú. Kuřívody budou trvalé zábory PUPFL činit 4 930 m², dočasný zábor ploch bude jen u ostatní plochy.

Stručnou charakteristiku dotčených lesních porostů uvádíme z podkladů ÚHUL:

Trasa vlastní přeložky silnice II/268 bude ležet v dílci 95 A. Napojení přeložky na navazující úseky stávající silnice II/268 bude zasahovat do dílců 101 A, 94 A a 93 A.

Stavbou přeložky budou zasaženy následující lesní porosty:

Dílec 95 A – porostní skupina 10. Jedná se o porost borovice (BO 75%) a smrku (SM 25%), s nepravidelným zápojem, s vtroušeným bukem, břízou, místy se smrkovým podrostem, věk 98 let, doba obmýtí 130 let.

Dílec 101 A – porostní skupina 6a a 9a. Porostní skupina 06a - jedná se o smíšený porost borovice (80 %), smrku (15 %) a modřínu (5 %), s vtroušeným bukem, břízou, lípou, olší a javorem klenem, věk 55, doba obmýtí 130 let. Porostní skupina 09a - jedná se o smíšený porost borovice (80 %) a smrku (20 %) s vtroušeným dubem zimním, modřínem, břízou a bukem, věk 85 let, doba obmýtí 130 let.

Dílec 94 A – porostní skupina 09. Jedná se o smíšený porost jasanu (65%), smrku (25%) a javoru klenem (10%), s nepravidelným zápojem, s vtroušeným javorem mléčcem, modřínem, lípou, dubem zimním, osikou a dubem červeným, věk 81 let, doba obmýtí 90 let.

Dílec 93 A – porostní skupina 08. Jedná se o porost smrku (55 %) a borovice (45 %) s vtroušeným modřínem a břízou, věk 80 let, doba obmýtí 110 let.

Z tabulek vyplývá, že se jedná jen o zábor lesních pozemků a ostatních ploch, resp. zastavěných ploch, takže nikde není dotčena zemědělská půda (ZPF). Veškeré kácené stromy budou jen na lesních nebo na ostatních plochách. Záměr stavby přeložky nevyžaduje žádné zábory ZPF.

B.2.2 Voda

Období výstavby:

Po dobu výstavby bude odběr vody záviset mimo jiné na počtu pracovníků na stavbě a rychlosti stavebních prací. Tento počet není v současném stavu projektu znám. Pro provozní účely bude použita voda technologická, která se použije do výroby betonových a maltových směsí, ošetřování betonových konstrukcí při tunutí, kropení staveništních komunikací proti nadměrnému prášení a na očistu stavebních strojů a vozidel. Voda pro hygienické potřeby bude během stavby zajišťována obvyklými prostředky (dovoz balené vody, cisterny, případně napojení na stávající rozvod vody) – počítáno je cca 60 l vody pro hygienické účely na osobu. Pro dopravu vody bude určující i charakter zařízení staveniště.

Pro technologické účely (např. případná výroba betonových směsí přímo na stavbě) bude voda odebírána z místních zdrojů. Může se jednat o místní vodovodní síť, nebo



povrchové zdroje – pro výrobu betonu musí být ověřena kvalita vody. Pro ostatní potřeby (kropení, mytí vozidel) může být rovněž použita povrchová voda.

Období provozu:

Stavba ke svému běžnému provozu nevyžaduje vodu.

Při provozu záměru se předpokládá spotřeba vody pouze pro čištění komunikace. Množství vody nelze specifikovat, bude záležet na mnoha dnes neznámých okolnostech. Tato voda bude pravděpodobně dovážena v cisternách podle aktuální potřeby.

B.2.3 Ostatní surovinové a energetické zdroje

Energetické zdroje:

V období provozu:

Stavba vyžaduje ke svému provozu elektrickou energii pro napájení meteohlásky a proměnného dopravního značení.

Napojení na technickou infrastrukturu se předpokládá pouze napojení na elektrickou rozvodnou síť z důvodu zajištění napájení elektrickou energií meteostanice a proměnného svislého dopravního značení. Zapojovacím místem bude rozvodná skříň na pozemku par.č. 2 ve vlastnictví České republiky, správcem jsou Vojenské lesy a statky ČR, s.p., Pod Juliskou 1621/5, Dejvice, 160 00 Praha 6.

Předpokládány celkový požadovaný příkon meteohlásky a proměnného svislého značení je cca 0,5 kW.

Celková délka napájecích kabelů od zapojovacího bodu k meteohlásce a jednotlivým PDZ je cca 2630 m.

V období výstavby:

Elektrická energie v době výstavby bude odebírána z odběrných míst, které určí provozovatel energetické sítě. Jedná se o napojení zařízení staveniště, kde budou mimo jiné situovány provozy závislé na elektrické energii. Jednotlivá pracovní místa mohou být vybavena přenosnými agregáty pro výrobu elektrické energie. Množství odběru ani požadovaný počet přípojných míst není v tomto stupni dokumentace znám.

Jako další energetický zdroj bude potřeba pohonných hmot pro stavební mechanismy a dopravní prostředky. V současné fázi přípravy stavby nelze spotřebu pohonných hmot vůbec odhadnout, není známo, kolik a jakých bude dopravních prostředků a stavebních mechanismů, jakou budou mít spotřebu, jak daleko budou vozit materiály, jaká budou množství všech stavebních materiálů apod. Pohonné hmoty budou čerpány buď v běžné distribuční síti, nebo případně na zařízeních staveniště.

Ostatní surovinové zdroje a stavební materiály

Období výstavby

Ve fázi DÚR není specifikováno, jaké suroviny a v jakém množství budou potřeba pro realizaci záměru, lze však vycházet ze zkušeností s obdobnými typy záměrů, kdy jsou zpravidla potřeba následující suroviny a materiály:

- zemina pro konstrukci tělesa komunikace a pro terénní úpravy (pro rekultivace bude využita skrytá zemina)



- kamenivo, šterky, šterkopísky apod. pro konstrukci vozovky přeložky
- kamenivo, šterková drť a šterkopísky pro betonové konstrukce silnice, propustky a návazné části stávající komunikace
- beton – cement, písek, přísady do betonů
- prefabrikáty, roury, potrubí, kabelová vedení
- asfalt pro povrch vozovek
- ocel – výztuž betonů, svodidla
- materiál na rekultivaci ploch (zemina, humus, travní směs)
- pohonné hmoty, oleje a maziva - provoz stavební mechanizace a dopravní techniky

Veškeré suroviny na stavbu budou dováženy, na stavbu přeložky budou v maximální možné míře využity zeminy a materiály z odkopu zářezu, na rekultivace a úpravy terénu bude v maximální míře využita zemina ze skrývky provedené v rámci přípravy stavby. Čerpání pohonných hmot bude prováděno z běžné distribuční sítě nebo na čerpacích stojanech v areálech stavebních firem.

Bilance zemních prací a stavebních materiálů

Bilance zemních prací je z hlediska celkové stavby nevyrovnaná (tj. přebytek zemin z výkopů – zejména z hlubokého zářezu). Celkový objem výkopu bude značně převyšovat celkový objem násypu. Lze očekávat nutný odvoz materiálu.

Mezideponie materiálu bude navržena na pozemcích v blízkosti stavby – bude stanoveno po dohodě mezi investorem a zhotovitelem.

Konkrétní výpočty výkopů i stavebních materiálů budou zpracovány až ve fázi dokumentace pro stavební povolení, zde uvádíme jen hrubé orientační výpočty materiálů.

Tabulka 4 Tabulka materiálů z odkopu

Materiál	Tloušťka skrývané vrstvy [m]	Objem (kubatura) [m³]
Kulturní vrstvy	0,3	15 390
Ostatní zemina	1,5	29 700
Pískovec		141 000
Celkem		186 090

Odkop –	kulturní vrstvy	15 390 m ³
	ostatní zemina	29 700 m ³
	pískovec	141 000 m ³

Nový stavební materiál :

Stavební materiály budou potřebné na úpravu a stavbu účelové komunikace, na sjezdy a na novou přeložku včetně jejího napojení na stávající trasu silnice II/268.



Štěrkodrt'	11 643 m ³
Asfalty	3 794 m ³
Asfaltový recyklát	312 m ³
Zatrávňovací tvárnice	277 m ³
Beton – propustky	111 m ³
Svodidla	1 360 m

U ostatních stavebních materiálů na stavbu přeložky silnice II/268 v této fázi přípravy záměru nelze předpokládané množství odhadnout.

B.2.4 Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Období výstavby:

Nároky na stavební dopravu (odvoz odtěžené zeminy a hornin a dovoz materiálů) se budou lišit podle jednotlivých etap stavby. Předpokládá se denní pracovní doba 10 hod.

Nejnáročnější na dopravu bude úvodní etapa zemních prací, kdy bude odtěžována zemina a skalní bloky pískovce ze zářezu, tyto materiály budou činit největší část přepravovaných hmot. Předpokládá se, že odvoz těchto materiálů nebude kontinuální a denně, ale vždy po určité prodlevě po době odtěžování, kdy se nashromáždí dostatek materiálu na odvoz. Pak bude období intenzivního odvozu hmot, kdy se bude nakládat jedno auto za druhým. Pro toto období se předpokládá maximální intenzita dopravy 240 nákladních aut za den, tj. po dobu denní pracovní doby 10 hod, tj. maximálně 24 NA/hod.

Četnost stavební dopravy v této etapě: 240 nákladních aut/den po dobu 92 dnů.

V etapě pokládky asfaltů na silnici se předpokládá cca jedno NA za 15 minut, tzn. 4 NA/hod, 40 NA/den (při 10 hod. pracovní době).

Pro dopravu odtěžených hmot se předpokládá použití 4 NA – sklápěčů 8x4 s nosností 17 tun, s objemem korby 18 m³. Při objemové hmotnosti pískovce 2,2 t/m³ jeden sklápěč uveze cca 7,7 m³.

Pro dobu výstavby nebude potřeba zajišťovat jiné objízdné trasy, doprava na stavbu využije stávající navazující úseky silnice.

Celková doba výstavby celého 1,4 km úseku se předpokládá 2 stavební sezóny. V rámci 1. roku by se mohl svah odtěžit, upravit stěny zářezu, v druhém roce by se pak udělaly vozovkové vrstvy.

Období provozu:

Nová přeložka silnice II/268 bude napojena na stávající navazující úseky silnice a nebude mít nároky na jinou dopravní infrastrukturu. Zrušená část stávající silnice bude upravena a využita jako účelová komunikace pro dopravní obsluhu okolních pozemků.



B.3 Údaje o výstupech

B.3.1 Ovzduší

Emise do ovzduší

Období výstavby

Během výstavby budou vznikat emise prachových částic (tuhých znečišťujících látek – TZL) z vlastního provádění stavebních prací, ze skládek sypkých materiálů a ze staveništní dopravy. Velkou část emisí TZL, resp. částic PM₁₀ (uvádí se až 60%) tvoří tzv. resuspendované emise, tj. emise vzniklé opětovným zviřením již usazených částic. Obzvláště částice PM₁₀ a nižší frakce jsou nebezpečné z hlediska veřejného zdraví, protože fungují jako nosiče, které na sebe váží další škodliviny a takto jsou následně vdechovány. Nejvyšší emise TZL, resp. částic PM₁₀ lze očekávat v místě provádění zemních a stavebních prací, liniových zdroj těchto emisí pak představuje stavební doprava. Pro snížení rozptylu emisí TZL, resp. částic PM₁₀ je zásadním opatřením zajištění očisty nákladních automobilů před opuštěním staveniště, skrápění ploch staveniště, zaplachtování nákladních aut převážejících sypké hmoty a používání techniky v dobrém stavu.

Při výstavbě budou vznikat také další emise ze stavební mechanizace, lze předpokládat emise spojené s provozem vznětových motorů, tj. především TZL, NO_x a CO.

Množství emisí ze stavební dopravy ani ze stavebních mechanismů nelze ve fázi DÚR odhadovat, jelikož zatím nejsou známy počty a typy nákladních automobilů a stavebních mechanismů, doba provozu, souběh činností apod., které budou opravdu použity při výstavbě. Z hlediska možného ovlivnění ovzduší a životního prostředí a případně veřejného zdraví je důležité, že jde o dočasný a přerušovaný vliv, který bude působit pouze po dobu realizace záměru.

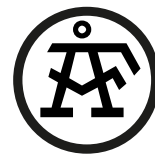
Po dobu realizace stavby budou zdrojem znečišťování zejména prováděné zemní práce. Jde zejména o prašnost krátkodobého lokálního charakteru.

Při stavební činnosti budou vyžity dostupné prostředky a standardní opatření ke snížení emisí prachu ze staveniště, např. zaplachtování sypkých materiálů v deponiích i na nákladních autech, používání techniky v dobrém stavu a neznečišťování v nadměrné míře okolí, omývání vozidel opouštějících stavbu, skrápění ploch staveniště, vlhčení používaných sypkých materiálů, čištění komunikací znečištěných stavební dopravou apod.

Období provozu:

Jako nový liniový zdroj emisí prachových částic i emisí ze spalovacích (vznětových) motorů lze uvažovat dopravu na trase vlastní přeložky v novém území (dříve lesní porost), kde dosud žádná silnice nevedla. Z běžně používaných osobních a nákladních automobilů lze předpokládat emise TZL (částic větších než PM₁₀ z otěrů pneumatik, brzd a vozovky, a částic PM₁₀ a nižších frakcí), NO_x, CO, těkavých organických látek (VOC) a benzo(a)pyrenu. Množství emisí ze spalovacích motorů závisí ve velké míře na dopravní intenzitě, na technickém stavu motoru a na způsobu provozu.

Lze předpokládat, že výstavbou přeložky se intenzita dopravy v daných směrech na nové přeložce oproti dosavadní trase nezmění. Z hlediska znečištění ovzduší a jeho vlivu na životní prostředí i na obyvatelstvo se situace mírnělepší, neboť na nové přeložce bude jízda plynulá (přidán stoupací pruh), a v území, které dosud bylo zatíženo emisemi méně než současná trasa.



Realizací záměru se nezmění kategorie komunikace a nedojde k podstatnému zvýšení kapacity komunikace. S ohledem na výše uvedené se ve fázi provozu záměru předpokládá vznik emisí v druhu (především TZL, resp. PM₁₀, NO_x, CO ad.) a množství odpovídajícím současnému provozu.

B.3.2 Odpadní vody

Období provozu:

Odvodnění

Povrchové vody z atmosférických srážek budou silničními příkopy odváděny do přilehlého terénu a vodoteče, a z části se budou ze silničních příkopů odpařovat a zasakovat na místě. V zájmovém území stavby se nachází drobná bezejmenná vodoteč, na niž v širším okolí navazuje Krupský potok.

Odvodnění zpevněných ploch je řešeno příčným a podélným sklonem komunikace.

Zemní pláň bude odvodněna do silničních příkopů či do trativodu pod nezpevněnou krajnicí. Příkopy budou vydlážděny zatravnovací dlažbou, která umožní zasakování. Pod příkopy bude řešena drenáž, která bude vysypána štěrkokodrtí frakce 32/64. Drenáž bude plnit funkci zpomalení odtoku povrchové vody, která se bude postupně vsakovat.

S ohledem na konfiguraci terénu a zalesnění lokality nelze očekávat výrazné přítoky povrchových vod. Na návodní straně, která je vpravo ve směru staničení, bude v případě potřeby (z důvodu konfigurace terénu) vhodné uvažovat s bariérou tak, aby nahromaděné přívalové srážky neproudily přímo po skalním zářezu. Podpovrchové vody lze očekávat dle zpracovatele inženýrskogeologického průzkumu v hloubce přibližně 5 m pod povrchem. S ohledem na to, že skalní zářez má hloubku téměř 20 m, je možné očekávat, že už v průběhu realizace puklinová pískovcová voda zaklesne až k patě zářezu. Pouze výjimečně se můžou lokálně po dlouho trvajících srážkách vyskytnout malé přítoky podzemní vody.

V rámci provozu navrhované stavby nejsou řešeny likvidace splaškových vod, neboť řešená stavba při provozu tyto vody neprodukuje.

Stavba ke svému provozu nevyžaduje vodu. Dešťová voda je ze zpevněných ploch odváděna příčným a podélným sklonem do přilehlých silničních příkopů. Zemní pláň je odvodněna do příkopu či podélných trativodů.

Před začátkem skalního zářezu bude po pravé straně zřízeno vyvedení příkopu směrem do lesního porostu, dle skutečné morfologie terénu zde bude zřízen příkop délky zhruba 80 m, který bude vyústěn v lese, kde bude moct být voda přirozeně zasakována. Vyústění je navrženo dle doporučení správce lesa, Vojenských lesů a statků. Cílem je zadržet v lesních porostech co nejvíce vody.

Odborný odhad množství dešťových vod

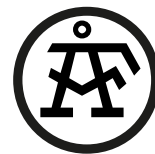
Dešťová voda je odváděna pomocí příčného a podélného sklonu komunikací povrchově do silničních příkopů.

Srážkové vody

Výpočet odtoku dešťových vod – stávající stav

Použita $i_{10} = 250$ l/s/ha (pro periodicitu = 0,1)

Plocha původní vozovky 0,4 + 0,58 ha $\varphi = 0,8$



Celkem odtok z komunikace:

$$Q = A_{\text{red}} \times i_{10} = (0,4+0,58) \times 0,8 \times 250 = \mathbf{196 \text{ l/s}}$$

Výpočet odtoku dešťových vod – nový stav

Použita $i_{10} = 250 \text{ l/s/ha}$ (pro periodicitu = 0,1)

Plocha komunikací - živice..... 1,7 ha $\varphi = 0,8$

Celkem redukována plocha A_{red} $1,7 \times 0,8 = 1,36 \text{ ha}$

Celkem odtok z komunikace:

$$Q = A_{\text{red}} \times i_{10} = 1,36 \times 250 = \mathbf{340 \text{ l/s}}$$

U srážkových vod z řešené komunikace se předpokládá střední znečištění hrubými i jemnými nečistotami, těžkými kovy (zejm. Zn a Cu), uhlovodíky i chloridy. Znečištění srážkových vod je zde způsobeno jednak vymýváním znečištěného ovzduší (emise z pohonných hmot), dále pak splachem nečistot z komunikace (opotřebení vozovky, oděry pneumatik a brzd, úkapy pohonných hmot apod., posypový materiál ze zimní údržby). V důsledku mírného nárůstu odvodňované plochy (přidán stoupací pruh) a tím zvýšení odtoku dešťových vod dojde k většímu naředění znečištění.

Z pohledu zákona o vodách se v případě srážkových vod z pozemní komunikace nejedná o odpadní vody, pokud je znečištění těchto vod řešeno technickými opatřeními podle vyhl. č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, přičemž tato vyhláška dále odkazuje na řešení podle platných technických norem.

Období výstavby:

V období výstavby mohou vznikat odpadní vody zejména z čištění komunikací a stavební mechanizace, v malé míře pak také z kropení betonu při tuhnutí (množství vody potřebné pro kropení betonu při jeho tuhnutí nemůže být velké, aby nedocházelo k vyplavování tuhnutí směsí). Nelze také absolutně vyloučit, že během výstavby nedojde k havarijnímu úniku provozních kapalin a znečištění půdního nebo vodního prostředí, avšak toto riziko nelze kvantifikovat. Pro minimalizaci tohoto rizika bude uplatněna řada běžných a standardních technických a organizačních opatření, která jsou uvedena v kap. D.4. – Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů.

Dále budou vznikat splaškové vody v rámci zařízení staveniště, které budou likvidovány v chemických WC. Jejich množství nelze předem určit, bude záviset na množství pracovníků na stavbě, době výstavby a dalších okolnostech.

B.3.3 Odpady

Druh, množství a nakládání s odpady

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady s původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen), po jejím uvedení do provozu to bude správce příslušné pozemní komunikace. Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb., v platném znění) a odpady, které nemůže sám využít,

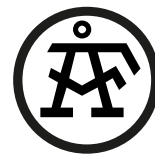


trvale nabízet k využití právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Tabulka 5 Druhy odpadů a jejich likvidace - pro tuto stavbu jsou předpokládány následující uvedené druhy odpadů:

Kód	název	kategorie	Způsob likvidace	Původ odpadu
13 01 00	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny *		Zneškodnění oprávněnou osobou	Ze stavebních strojů
15 01 00	Odpady obalů			
15 01 06	Směs obalových materiálů	O, N	Bude odvezeno na řízenou skládku	Obaly zabudovaných materiálů
17 00 00	Stavební a demoliční odpady			
17 01 00	Beton, hrubá a jemná keramika a výrobky ze sádry a azbestu			
17 01 01	Beton	O	Bude zrecyklováno a použito/odvezeno na řízenou skládku	Z demolice
17 03 00	Asfalt, dehet, výrobky z dehtu			
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	Bude zrecyklováno a použito/odvezeno na řízenou skládku	Z demolice
17 03 02	Asfaltové směsi bez dehtu	O	Bude zrecyklováno a použito/odvezeno na řízenou skládku	Z demolice
17 04 00	Kovy, slitiny kovů			
17 04 05	Železo nebo ocel	O	Bude zrecyklováno	Z demolice
17 05 00	Zemina vytěžená			
17 05 04	Zemina a kameny	O	Bude využita ke zpětnému zásypu, nevyužitý objem bude odvezen na skládku.	Z demolice, výkopek
20 02 00	Odpady ze zahrad a parků			
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Bude kompostováno	Odpad z kácení a údržby zeleně
20 02 02	Zemina a kameny	O	Bude využita ke zpětnému zásypu, nevyužitý objem bude	Odpad z údržby



Kód	název	kategorie	Způsob likvidace	Původ odpadu
			odvezen na skládku.	krajnice
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O	Bude odvezeno na skládku.	Odpad z kácení a údržby zeleně, nevhodný pro kompostování

Zhotovitel povede o odpadech evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace. Tato evidence bude sloužit pro kontrolní činnost KÚ – odboru životního prostředí a jako jeden z dokladů ke kolaudaci.

Po předání stavby do provozu je hospodaření s odpady věcí provozovatele silnice.

Období provozu

Při provozu záměru, tj. užívání a údržbě komunikace, budou vznikat odpady z údržby vozovek a jejich okolí, z údržby meteohlásky, případně z údržby zeleně kolem komunikace. Dále budou vznikat odpady z likvidace příp. havarovaných vozidel, odpadky vyhazované motoristy, posypové materiály ze zimní údržby, odpady z uhynulých zvířat při střetu s vozidly, odpady z čištění odvodňovacích zařízení apod.

Jejich množství nelze dopředu určit. Je však předpoklad, že množství odpadů bude obdobné jako dosud na stávající komunikaci, neboť realizací přeložky silnice se nezmění dosavadní kategorie silnice ani se znatelně nezvýší intenzita dopravy.

B.3.4 Ostatní – hluk

Hluk, vibrace

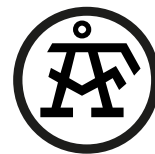
Účelem stavby přeložky silnice není zkapacitnění komunikace ani změna kategorie komunikace (jedná se o komunikaci II. třídy), navíc jde o poměrně krátký úsek v rámci celé komunikace, není proto očekáván nárůst dopravních intenzit a stavba tak ve fázi svého provozu nepředstavuje významný nový zdroj hlukové zátěže v území. Obdobně to platí i pro vibrace.

Hluk

Stavba přeložky nevyvolává nárůst dopravních intenzit, a proto stavba nezvyšuje hlukovou zátěž na okolí. Navíc je umístěna mimo zastavěné území, v okolí se nenacházejí žádné chráněné objekty ve smyslu NV č. 272/2011 Sb. Není proto nutné navrhovat nějaká protihluková opatření.

S ohledem na charakter stavby se po jejím dokončení nepředpokládá nárůst hluku vlivem provozu dopravy oproti současnému stavu.

Hlukovou zátěž na okolní prostředí bude způsobovat po dobu stavby stavební činnost. Zhotovitel stavby je povinen provádět taková opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku během výstavby, aby byly dodrženy hygienické limity pro denní i noční dobu dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.



Řada takových standardních opatření proti hluku při výstavbě je uvedena v kapitole D.4. – Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů.

Následující předpisy a nařízení stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné míře vystaveni hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy:

- zákon č. 258/2000 Sb. Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb. O Ochrane zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému hluku. Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami.

Problematiku hygienických limitů hluku podrobně řeší nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Vibrace

Překládaná silnice nebude po dokončení stavby zdrojem vibrací, které by měly mít nepříznivý vliv na okolí.

Maximální přípustné hodnoty vibrací stanoví příslušná vyhláška o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

K zamezení nepříznivých účinků stavebních strojů s vibračními účinky na budovy v blízkosti stavby pozemní komunikace je možné tyto použít pouze se souhlasem dozoru po předchozím posouzení stavu budov.

Stavba nezvyšuje zátěž na okolí, a proto není nutné navrhovat žádná opatření.

Radon

Opatření proti radonu není u liniové stavby navrženo.

B.3.5 Doplnující údaje

Terénní úpravy

Záměr stavby přeložky silnice II/268 se nachází v nezastavěném území jihovýchodně od města Ralsko, v k.ú. Horní Krupá a k.ú. Kuřívody, z části na lesních pozemcích. Terén je v navržené trase kopcovitý až horský. Jeho nadmořská výška se pohybuje okolo 275 až 330 m n. m. Skalní podloží kopce v místě zářezu tvoří zhutnělý a obtížně rozpouštělný křídový pískovec. Trasa přeložky protíná úbočí kopce a bude vedena v hlubokém zářezu, v nejhlubším místě až cca 20 m (viz příloha č. 5 a č. 7). Proto si stavba záměru vyžádá významné terénní úpravy a velký objem zemních prací. Objem výkopu bude značně převyšovat objem násypu. Podle předběžné bilance zemin bude výkop tvořit:

kulturní vrstvy	15 390 m ³
ostatní zemina	29 700 m ³



pískovec	141 000 m ³
celkem	186 090 m ³

Na patě zářezu bude vytvořen prostor pro realizaci zábrany proti opadávání zvětralých částí pískovce. Tato zábrana zajistí bezpečnost a plynulost provozu v době, kdy budou pískovcové bloky postiženy procesem zvětrávání a postupně bude docházet k menším či větším odpadům. Bariéra je navržena z gabionové konstrukce, a to především z důvodu její životnosti a schopnosti pohltit náraz.

Vzhledem k tomu, že přeložka silnice bude realizována v zalesněném území, bude z dálkových pohledů zářez skryt a nenaruší dosavadní krajinný ráz.

B.3.6 Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

Riziko požáru

V rámci stavby nebudou realizovány žádné objekty technických zařízení, kterých se dotýkají požární předpisy.

Stavba splňuje technické požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb.

Vzhledem k charakteru stavby není třeba uvažovat o bezpečnostních opatřeních, jako je evakuace osob, zhodnocení možnosti požárního zásahu, které udává vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů. Průjezdny profil řešené liniové stavby má šířku nejméně 4,25 m s průjezdnou výškou bez omezení min. 4,1 m a splňuje tak požadavky ČSN 73 0802 čl. 12.2.

Během stavební činnosti bude zachován příjezd pro pohotovostní vozidla hasičského záchranného sboru a musí být zachován přístup ke všem objektům pro požární techniku. Veškeré požární hydranty musí být během stavby po celou dobu výstavby přístupné a nesmí dojít k jejich zakrytí. V případě uzavírky komunikací nebo jejich části bude tato skutečnost písemně oznámena min. 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

Povodně

U stavby předloženého záměru přeložky silnice II/268 nehrozí riziko povodní, neboť stavba se nenachází v záplavovém území.

Radon

Lokalita záměru přeložky se nachází v místě s nízkým a středním radonovým rizikem. Opatření proti pronikání radonu není u liniové stavby navrženo, není potřebné.

Riziko poddolování

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

Riziko sesuvů

Vzhledem k charakteru terénu a podloží (svažitý terén, pískovcový skalní masiv) v místě zářezu přeložky silnice do stávajícího terénu hrozí riziko uvolňování a opadávání zvětralých částí pískovce ze skalního masivu a sesuv drobných částí, kdy budou pískovcové bloky postiženy procesem zvětrávání a postupně bude docházet k menším či větším odpadům.



Na patě zářezu bude vytvořen prostor pro realizaci zábrany proti opadávání zvětralých částí pískovce. Tato zábrana zajistí bezpečnost a plynulost provozu. Bariéra je navržena z gabionové konstrukce, a to především z důvodu její životnosti a schopnosti pohltit náraz.

Jelikož pískovcový masiv bude v přípořechových částech zvětralý, proto je doporučeno první lavici opatřit georochoží a ocelovým pletivem, které bude přikotveno systémovým kotvením. Georochož zajistí výrazné zpomalení procesu zvětrávání a ocelové pletivo dokáže zachytit menší odpady v případě potřeby.

S ohledem na výše zmíněné zvětrávání pískovců je nutné počítat s tím, že v průběhu doby (roky) bude docházet v celé ploše lokálně (dle kvality mateční horniny) ke zhoršení stavu přípořechových částí stěny – lícová část je přímo ovlivněna klimatickými vlivy. Proto je nutné očekávat, že v horizontu mnoha let bude nutné realizovat sanační opatření v podobě např. georochoží a ocelových sítí. Vzhledem k tomu, že není známa bloková stavba pískovců, nelze také vyloučit potřebu nějaký blok lokálně kotvit ocelovými kotvami.

Stabilita svahu na základě dostupných vstupních parametrů dle statického posouzení vyhovuje.

Proti tomuto riziku jsou v DUR navržena konkrétní a dostatečná technická opatření (gabionová bariéra, georochože, ocelové pletivo atd.), která toto riziko minimalizují a zajistí bezpečnost provozu na silniční přeložce.

Riziko kontaminace půdy a vod

Největší rizika z havárií vyplývají z charakteru stavby tj. pozemní komunikace. V případě nehod vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému, který plyne ze zákonné povinnosti v těchto případech.

Při provozu na pozemní komunikaci může také docházet k haváriím vozidel a v důsledku toho ke znečištění půdního nebo vodního prostředí. Velikost tohoto vlivu nelze přesně predikovat. Jelikož však realizací záměru dojde ke zlepšení technického stavu komunikace (stoupací pruh, odstranění rizikové zatáčky) v daném úseku, předpokládá se také snížení rizika havárie, a tím i rizika znečištění složek životního prostředí. Zamezení škod na životním prostředí v důsledku úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) při případné havárii bude řešeno zásahem integrovaného záchranného systému.

Riziko kontaminace při výstavbě

Při výstavbě může dojít k havarijnímu úniku provozních kapalin ze stavební mechanizace, v důsledku čehož by mohlo dojít ke znečištění půdního a vodního prostředí. Toto riziko lze eliminovat nebo výrazně snížit jeho pravděpodobnost a snížit tak pravděpodobnost negativního ovlivnění složek životního prostředí pomocí jednoduchých organizačních opatření navržených v kap. D.4 a zapracovaných do projektu (DÚR). Především jde o umístění staveniště mimo bezprostřední dosah vodních útvarů povrchových vod, dále pak o zabezpečení plochy staveniště vůči únikům znečištění, organizaci údržby stavební mechanizace a zajištění prostředků k zachycení kontaminace na staveništi.



Dopravní prostředky musí být zabezpečeny proti úniku ropných látek (parkování pouze na plochách zabezpečených proti úniku ropných látek do horninového prostředí – plochy vybavené čistícím zařízením odpadních vod).

Je nutné dodržet zákaz mytí a údržby osobních aut a mechanizačních prostředků (lze provádět pouze na vyhrazených a zpevněných plochách, vybavených čistícím zařízením odpadních vod).



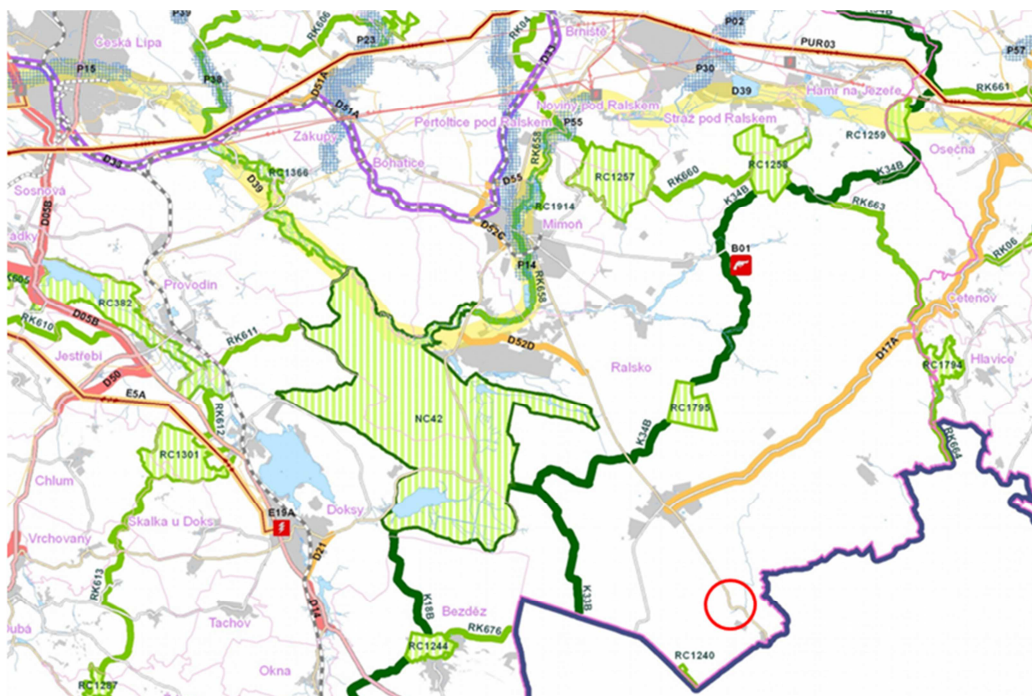
C Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

C.1 Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

C.1.1 Územní systém ekologické stability

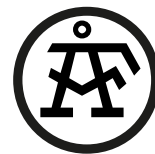
Podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, tvoří ÚSES v krajině soubor funkčně propojených ekologicky stabilnějších ekosystémů (přírodních nebo přírodě blízkých), které jsou zdroji biodiverzity a napomáhají k udržování přírodní stability v rámci méně stabilní krajiny. V souladu s tím je také vytváření ÚSES deklarováno zákonem jako veřejný zájem.

Obrázek 1 Lokalita záměru - plochy a koridory nadmístního významu

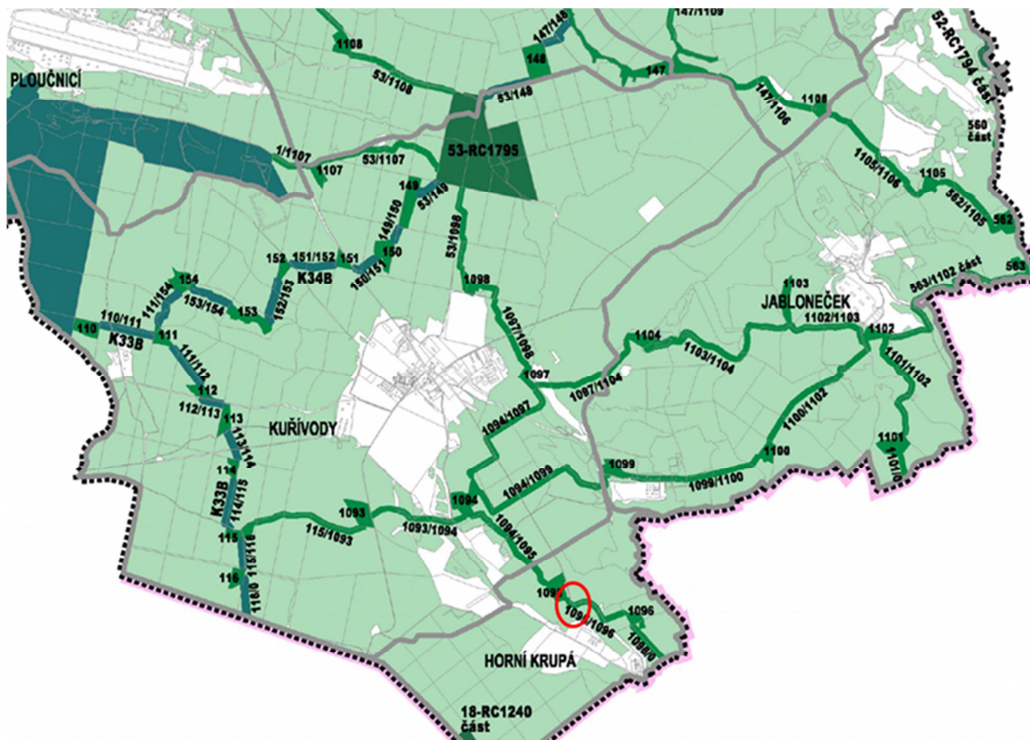


Zdroj: ÚP Ralsko (2014)

V dotčeném území nejsou vymezeny skladebné části regionální ani nadregionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES). Realizace záměru se nedotkne ani žádného z okolních prvků ÚSES. V místě stávajícího vedení komunikace se prolíná pouze s vedením místního biokoridoru 1095/1095 – viz obrázek níže.



Obrázek 2 Lokalita záměru – koridor místního významu



Zdroj: ÚP Ralsko (2014)

C.1.2 Obecná ochrana přírody a krajiny

Významné krajinné prvky

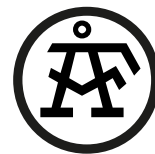
Podle § 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, to jsou ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. VKP jsou ze zákona veškeré lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

V území není registrován žádný prvek. V řešeném případě je tedy VKP tok bezejmenného potoka a již zmíněné lesní porosty.

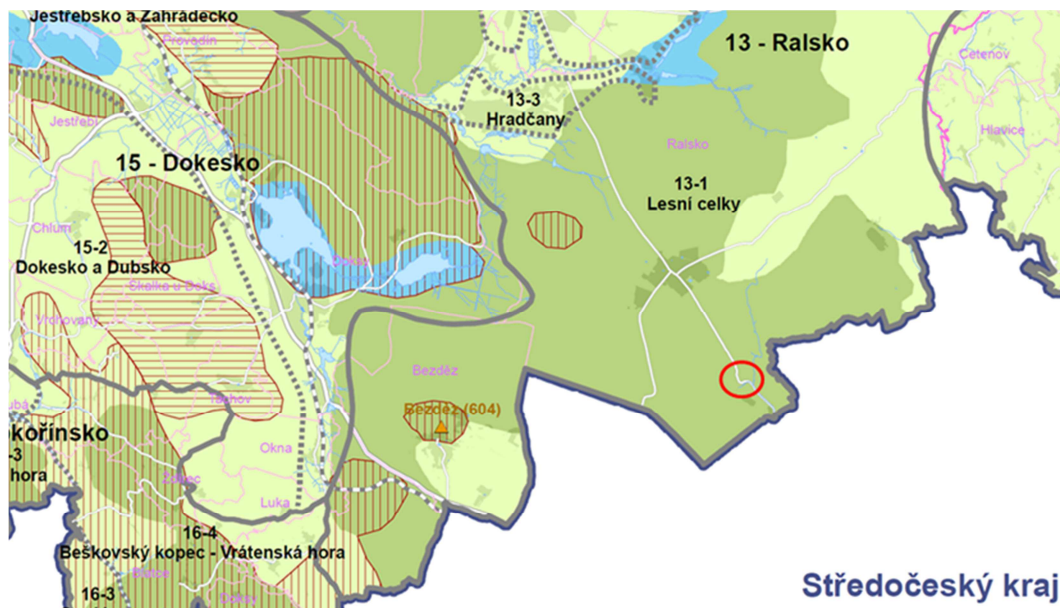
Krajina

Území se stejným či velmi podobným souborem typických znaků, odrážejících jeho stav a vývoj. Krajinný ráz je dán určitou typickou kombinací přírodních, kulturních a historických charakteristik oblasti krajinného rázu, které jsou lidmi vnímány jako její typické znaky, které pro ně určitý prostor identifikují a vytvářejí jeho obraz, se nazývá oblast krajinného rázu.

Dle zásad územního rozvoje Libereckého kraje patří posuzovaná lokalita do oblasti krajinného rázu 13 – Ralsko a podoblasti 13-1 Lesní celky. Oblast krajinného rázu Ralsko je charakterizována jako zachovalý krajinný prostor s množstvím přírodních, přírodě blízkých krajinně dominantních prvků, s centry osídlení i venkovskou zástavbou, ale též s hojným výskytem starých ekologických zátěží a narušením krajiny po vojenské činnosti a těžbě uranu. Cenné nivy podél vodotečí, pohledové vazby na výrazné dominanty okolních OKR.



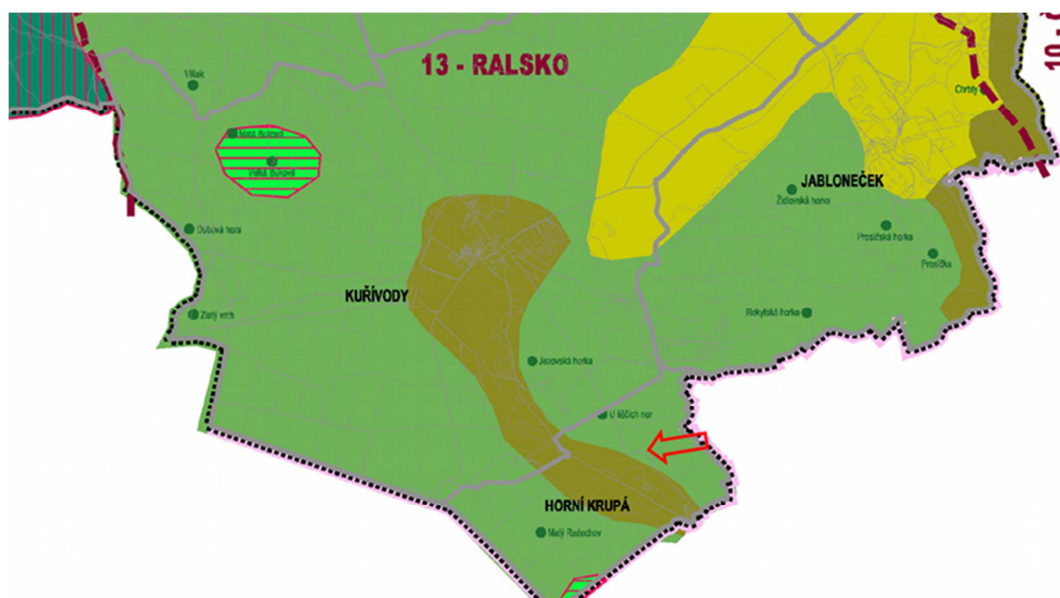
Obrázek 3 Oblast a podoblast krajinného rázu



Zdroj: ZÚR Libereckého kraje

Lokalita posuzovaného záměru se nachází ve vrcholně středověké krajině hercynské, krajině lesní, krajině rozřezaných tabulí. V blízkosti se nachází místo krajinného rázu Kuřívody a významná krajinná dominanta U lišších nor.

Obrázek 4 Oblast krajinného rázu – místo krajinného rázu a významná krajinná dominanta



Zdroj: ÚP Ralsko

Lokalita posuzovaného záměru se nachází v nezastavěné krajině. Místo má kopcovitý ráz a je pokryto lesním porostem – smrkovou monokulturou s výskytem dubo-habrových hájů) a díky průchodnosti krajiny je tak součástí migračního koridoru pro velké savce.



Obrázek 5 Migrační koridor pro velké savce



Zdroj: <http://mapy.nature.cz/>

Obrázek 6 Stínovaný reliéf lokality



Zdroj: <http://mapy.nature.cz/>

Dle Culka je dané území klasifikováno jako výrazné údolí ve vápnitých pískovcích (biochora 3UF). Území spadá do Ralského bioregionu (1.34).

Přírodní parky

V daném území se nenachází žádný přírodní park.

C.1.3 Zvláště chráněná území

Území, ve kterém je lokalita hodnoceného záměru, se nenachází v chráněném území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

C.1.4 Natura 2000, EVL

Záměr přímo nezasahuje do žádné lokality soustavy Natura 2000, ale v blízkosti – cca 2,3 km západně od lokality záměru – se nachází ptačí oblast Českolipsko-Dokeské pískovce a mokřady (CZ CZ0511007).



Nejbližší evropsky významnou lokalitou je Jestřebsko-Dokesko (CZ0514042), vzdáleno více než 4 km severozápadně od lokality záměru.

C.1.5 Flóra, fauna a ekosystémy

Zoologický ani botanický průzkum nebyl pro potřeby vyhodnocení vlivů záměru prováděn a ani provedený terénní průzkum nebyl zaměřen na zjištění výskytu druhů živočichů a rostlin, a to s ohledem na umístění záměru ve smrkové monokultuře. Při dané charakteristice lokality se tedy vycházelo výhradně z informací získaných z Nálezné databáze ochrany přírody AOPK ČR (viz níže).

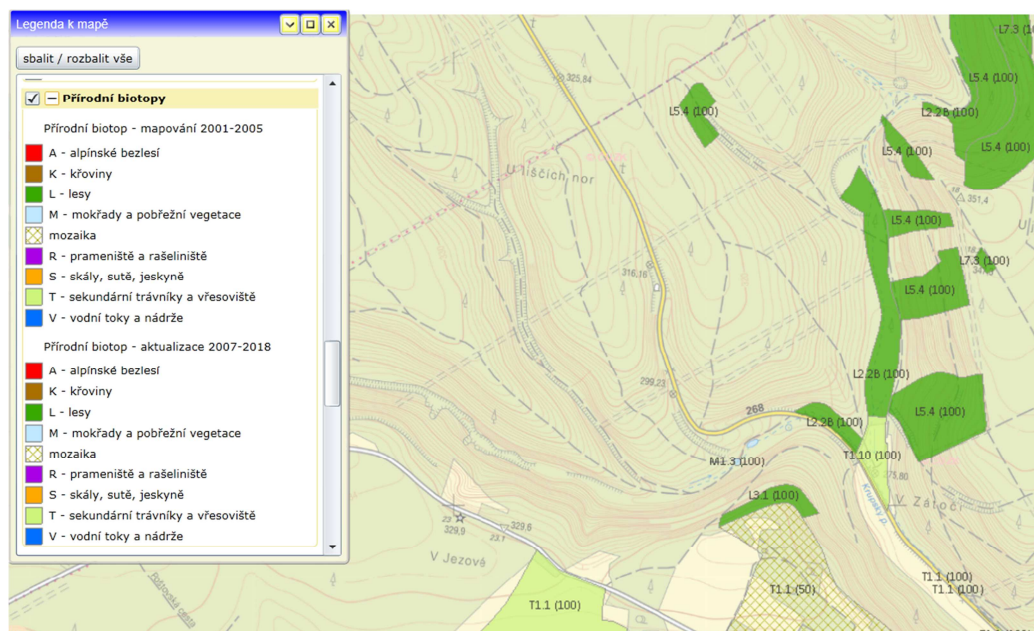
Tabulka 6 Nálezy v dané lokalitě

Název druhu latinsky	Název druhu česky	Kategorie ochrany	Typ nálezu	Lokalita nálezu	Datum nálezu	Poznámka
<i>Avenella flexuosa</i>	Metlička křivolaká	-	Plošný	-	2002	
<i>Rana dalmatina</i>	Skokan štíhlý	Silně ohrožené	Plošný	Horní Krupá	1995	jedinci

Zdroj: <http://www.ochranaprirody.cz/>

Jedná se v převážné míře o lesy, v malém jsou zastoupeny sekundární trávníky a vřesoviště.

Obrázek 4 Biotopy nacházející se v lokalitě

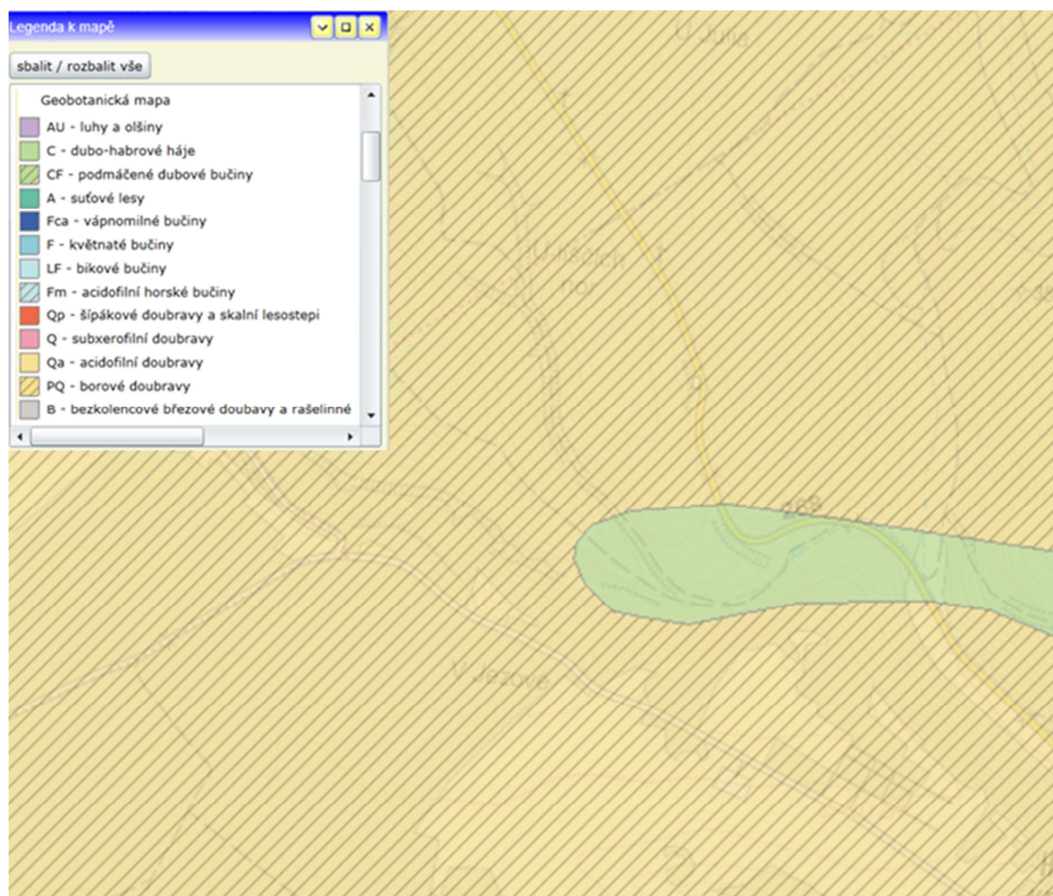


Zdroj: <http://mapy.nature.cz/>

Z hlediska geobotanického se v dané lokalitě vyskytují borové doubravy a dubohabrové háje. Viz obrázek níže.



Obrázek 5 Geobotanická mapa



Zdroj: <http://mapy.nature.cz/>

Dřeviny se nacházejí na lesních pozemcích, tj. pozemcích určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) – na dřeviny nacházející se na těchto pozemcích se nevztahuje režim povolování kácení podle § 8 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ale postup podle zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa, a vyhláška č. 55/1999 Sb., o způsobu výpočtu výše újmy nebo škody způsobené na lesích.

C.1.6 Památné stromy

V dotčeném území se nenacházejí památné stromy, skupiny stromů ani stromořadí ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny.

C.1.7 Území historického, kulturního a archeologického významu

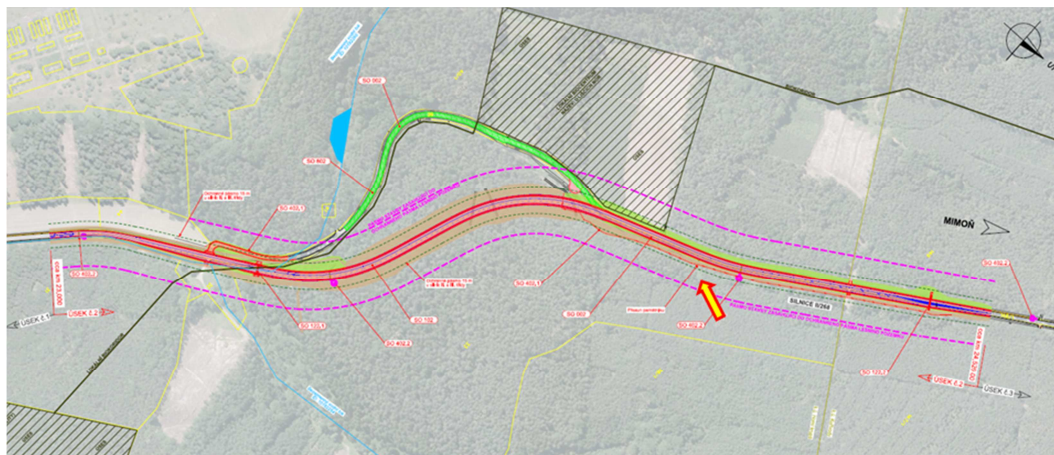
V blízkosti plánované trasy přeložky se nachází památník, který připomíná válečné události prusko-rakouské války v roce 1866. Ten bude potřeba přemístit. Přesun památníku bude zhruba o 10 m, mimo ochranné pásmo sdělovacího kabelu, mimo bezpečnostní odstup vozovky. Památník bude po přemístění ležet opět na parcele p. č. 33 (KÚ Horní Krupá), která je ve vlastnictví ČR, kterou spravují Vojenské lesy a statky ČR. O údržbu památníku se stará spolek „Komitét pro udržování památek z války roku 1866“ (dále jen „Komitét 1866“). Jedná se o kamenný památník. V textu památníku je uvedeno č. 13. Památník má v registru Ministerstva obrany České republiky evidenční číslo CZE-5101-32551. Památník byl spolkem Komitét 1866 v roce 2007 nově



obnoven, spolu s řadou dalších památníků, které jsou situovány podél silnice II/268. Jelikož se jednalo o náročnou obnovu, která nejen vrátila z historického a památkářského hlediska krajině kus své identity, ale také znamenala důstojné uctění památky zde zemřelých lidí, obdržel zástupce Vojenských lesů a statků – divize Mimoň v roce 2009 medaili Ministerstva obrany České republiky za péči o válečné hroby. Jedná se o evidovaný válečný hrob (s ostatky) dle zákona č. 122/2004 Sb., vedený v databázi Ministerstva obrany ČR, které jediné je oprávněno udělovat souhlas k manipulaci s ním či k jeho přesunu. Přesun památníku bude proveden ve spolupráci s archeology a za asistence zástupce Komitétu 1866 (na základě písemné výzvy zhotovitelem nebo investorem). Vzhledem k tomu, že Komitétu 1866 jsou známy určité skutečnosti, vycházející ze specifikace technologie sestavení všech dílů pomníku při jeho obnově v roce 2007, se spolek přiklání k tomu, aby jeho přesun, tzn. demontáž a následnou montáž na nově určeném místě mohl zprostředkovat přímo spolek Komitét 1866.

Umístění památníku je znázorněno na obrázku níže.

Obrázek 6 Umístění památníku



Památník znázorněn žlutou šipkou

Zdroj: AF-CityPlan

Dle zákona o státní památkové péči č. 20/1987 Sb. zhotovitel umožní oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum. O záměru realizace výkopových prací bude informovat s dostatečným předstihem. V místě památníku a v jeho okolí lze očekávat výskyt kosterních pozůstatků, lze zde očekávat výskyt hromadných hrobů.

Podrobné informace k památníku viz příloha č. 6 – vyjádření spolku Komitét pro udržování památek z války roku 1866, z.s., ze dne 2. 2. 2016, kde je uvedeno vyjádření k záměru přesunu pomníku z prusko-rakouské války roku 1866 v rámci rekonstrukce silnice II/268.

C.1.8 Území hustě zalidněná

Záměr se nachází na území Libereckého kraje, ve správním obvodu města Ralska, spadajícím pod obec s pověřeným obecním úřadem Mimoň a obec s rozšířenou působností Česká Lípa. Město Ralsko má celkem 2 073 (údaj k 1.1.2015) obyvatel a rozlohu 17 023 km².



Tabulka 7 Vybrané sociálně-ekonomické ukazatele dotčeného sídla

Ukazatel	Ralsko
počet obyvatel (k 31. 12. 2014)	2 073
přírůstek/úbytek (k r. 2014)	1
uchazeči o práci (celkem k r. 2014)	151
počet hlášených volných míst (r. 2011)	7

Zdroj: <http://www.risy.cz>, upraveno AF-CityPlan

Zájmové území není zastavěno a je z většiny využíváno jako lesní pozemky. Nejbližší obytná zástavba je ve vzdálenosti 770 m jihovýchodním směrem v obci Dolní Krupá. Severovýchodním směrem je to 1,176 km vzdálená Horní Rokytá, 2 850 m severozápadním směrem se nachází Ralsko a jihozápadně ve vzdálenosti 6 270 m Bělá pod Bezdězem.

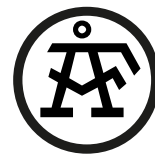
C.1.9 Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení

Území města Ralsko je zatíženo rozsáhlými starými ekologickými zátěžemi po pobytu vojsk a těžbě uranových rud. Nejhorší kvalita životního prostředí je v lokalitách nejvíce postižených pobytém sovětských vojsk a těžbou uranu – zóna Hradčany letiště, Kuřívody, Svěbořice. Nachází se zde mnoho starých ekologických zátěží, které jsou a budou ještě dlouhodobě sanovány, a velký počet brownfields (ploch i objektů). V řadě území se objevují nové černé skládky, často i plošně rozsáhlé. Po roce 2000 zde firma Logika Ralsko začala přes nesouhlas některých obcí a kraje svou činnost (kácení, bourání) a oznámila i záměr zahájit těžbu písků a štěrku.

Bývalý vojenský výcvikový prostor Ralsko se nalézá v Libereckém kraji a malou částí též Středočeském kraji, přibližně mezi městy Doksy, Zákupy, Mimoň, Stráž pod Ralskem, Mnichovo Hradiště a Bělá pod Bezdězem. Východním okrajem se přibližně shoduje s geomorfologickým celkem Ralská pahorkatina. Jeho rozloha činila 250 km². Využívala jej československá armáda a v letech 1968 až 1991 též sovětská vojska.

Již za Rakouska v době císaře Josefa II. zde bylo vojenské cvičiště. Území bylo až do první poloviny 20. století poměrně řídko osídleno. Po Mnichovu 1938 bylo území součástí německého záboru (Sudety). Část prostoru mezi Novým dvorem a Mimoní získal v letech 1942 - 3 Wehrmacht, resp. Afrikakorps, který na písčitéch polích cvičil střelce panzerfaustu a panzerschrecku. 30. října 1946 rozhodla vláda o zřízení Vojenského výcvikového tábora Bezděz. Na počátku roku 1947 byla oblast vyklizena a obyvatelé vysídleni. Některé vesnice byly srovnány se zemí, jiné využity pro potřeby armády. Dalším vládním rozhodnutím ze dne 6.6.1950 byl ke dni 1. července 1950 na území vojenského tábora vyhlášen Vojenský újezd Ralsko. Po invazi vojsk Varšavské smlouvy v roce 1968 prostor obsadila sovětská vojska. Po sametové revoluci byl vyjednáán odsun sovětských vojsk a 30. května 1991 odjel z Mimoně poslední sovětský transport.

K nejhorší devastaci přírody docházelo v prostoru letiště Hradčany, kde se nacházely jedny z největších skladů pohonných hmot a mazadel na českém území. V nevyhovujících nádržích bylo skladováno přes 37 000 m³ leteckého petroleje, nafty a benzínu, dále oleje, raketové palivo, nemrznoucí směsi a různé chlorové látky. Následkem je silná kontaminace půdy (přes 485 000 m³ ropnými uhlovodíky) a podzemních vod (82 250 m³ ropou a těžkými kovy). Nyní probíhá asanace území, která v první fázi spočívala v čerpání a čištění spodní vody. Nyní již několik let probíhá v České republice nejrozsáhlejší asanace celé lokality metodou bioremediace in-situ.



Dalším závažně poškozeným územím je šest rozsáhlých střelnic, kde se dodnes nachází množství munice téměř všech druhů a kmeny okolních stromů jsou plné železných střepin.

Před odchodem sovětské armády vznikl obrovský požár (vyhořelo přes 200 hektarů lesa) a Sověti zde zanechali velké množství černých skládek.

C.1.10 Extrémní poměry v dotčeném území

V daném území se nenacházejí půdy ohrožené erozí.

Lokalita se nachází v oblasti s nízkým a středním radonovým rizikem.

V daném území se nenacházejí plošné ani bodové nestability.

C.2 Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně výrazně ovlivněny

C.2.1 Ovzduší a klima

C.2.1.1 Klimatické faktory

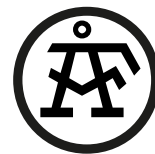
Z hlediska klimatického členění jde o mírně teplou oblast T9 (Quitt 1971).

Tabulka 8 Základní charakteristiky klimatické oblasti MT9

	MT9
Počet letních dní	40-50
Počet dní s teplotou alespoň 10°C	140-160
Počet mrazových dní	110-130
Počet ledových dní	30-40
Průměrná teplota v lednu [°C]	-3 - -4
Průměrná teplota v dubnu [°C]	6-7
Průměrná teplota v červenci [°C]	17-18
Průměrná teplota v říjnu [°C]	7-8
Počet dnů se srážkami alespoň 1 mm	100-120
Srážkový úhrn ve vegetačním období [mm]	400-450
Srážkový úhrn v zimním období [mm]	250-300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60-80
Počet dní jasných	120-150
Počet dní zatažených	40-50

C.2.1.2 Kvalita ovzduší

Nejbližší stanice monitoringu znečištění ovzduší provozovaná ČHMÚ se nachází v Mladé Boleslavi, stanice je umístěna v částečně zastavěném, rovinatém území, a její uváděná reprezentativnost je 4–50 km. Vzdálenost stanice od posuzovaného záměru je cca 16 km.



Pro přibližnou charakteristiku kvality ovzduší v dotčeném území jsou použity údaje o pětiletých průměrných koncentracích znečišťujících látek ve čtvercích 1 x 1 km (za r. 2010-2014) a jejich srovnání s limity stanovenými zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 9 Znečištění ovzduší v dotčeném území

Znečišťující látka	5-letý průměr	Imisní limit
4. hodnota max. 24 hod. průměru SO ₂	22,9	125 µg.m ⁻³
roční průměr NO ₂	13,6	40 µg.m ⁻³
36. hodnota max. 24 hod. průměru PM ₁₀	41,9	50 µg.m ⁻³
roční průměr PM ₁₀	22,1	40 µg.m ⁻³

Zdroj: ČHMÚ – ISKO

Naměřené hodnoty koncentrací škodlivin ovzduší v dané lokalitě jsou pod hranici imisního limitu, z čeho vyplývá, že kvalita ovzduší je v dané oblasti dobrá. Jedinou látkou, u které se hodnoty blíží k hranici limitu, jsou částice polévatvého prachu, což může být způsobeno dopravní zátěží na stávajících komunikacích.

C.2.2 Voda

Povrchové vody

Řešené území patří do povodí bezejmenného potoka, povodí Ohře, Dolního Labe a ostatních přítoků Labe a do mezinárodního povodí Labe.

Plánovaná přeložka kříží bezejmenný potok. V blízkosti přeložky se nevyskytuje žádný významnější vodní tok ani vodní plocha.

Stavební záměr se nachází v oblasti povodí Horního a středního Labe.

Dle mapových podkladů hydroekologického informačního systému se v blízkosti nachází 2 bezejmenné vodní toky, ID 10182254 a ID 10182260 (číslo ID dle centrální evidence vodních toků), soutok je právě u silnice II/268 u začátku řešeného úseku. Vodní toky níže pokračují jako Krupský potok. Terén klesá směrem k Dolní Krupé.

Po většinu roku jsou koryta těchto vodních toků bez vody, pouze v případě větších dešťů, popř. v období tání se zde vyskytuje voda. Vzhledem k tomu, že ve stávajícím stavu není v daném místě žádný propustek, vzhledem k tomu, že průtoky toků jsou minimální, je předpoklad, že v místě označeném v mapách nedochází k soutoku, je předpoklad, že případná voda přítoku zůstává na levé straně silnice II/268. S tím je počítáno i v novém návrhu, že vedlejší přítok (ID 10182260) zůstane po levé straně silnice II/268, kde bude dále odtékat v příkopu podél silnice II/268, kde bude moci voda průběžně zasakovat.



Tabulka 10 Data z Českého hydrometeorologického ústav

Vodní tok								Krupský potok (ID: 10182254)
Číslo hydrologického pořadí								1-05-0-0690
Profil								nad silnicí II/268
Plocha povodí A								15,410 km ²
N-leté průtoky Q_N m³.s⁻¹								
1	2	5	10	20	50	100	Třída	
0,7	1,1	1,7	2,3	2,9	3,9	4,8	III.	
Vodní tok								přítok Krupského potoka od Jezové (ID: 10182260)
Číslo hydrologického pořadí								1-05-02-0690
Profil								nad silnicí II/268, navrhovaný nový stav
Plocha povodí A								5,695 km ²
N-leté průtoky Q_N m³.s⁻¹								
1	2	5	10	20	50	100	Třída	
0,4	0,7	1,1	1,5	1,9	2,6	3,2	IV.	

Na základě informací uvedených v odborném podkladu „Posouzení skalního zářezu“ z ledna 2016 lze říci, že s ohledem na konfiguraci terénu a zalesnění lokality nelze očekávat výrazné přítoky povrchových vod.

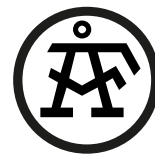
Podzemní vody

Z hydrogeologického hlediska je podle vyhl. č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí, území řazeno do hydrogeologického rajónu 4710 - Bazální křídový kolektor na Jizeře. Bazální kolektor je vyvinut v pískovcích a slepencích cenomanského perucko-korycanského souvrství v širokém prostoru centrální části české křídové pánve. Podzemní voda má napjatou hladinu, propustnost souvrství je průlino-puklinová, střední, s koeficientem $1 \cdot 10^{-4}$ až $1 \cdot 10^{-3}$ m²/s.

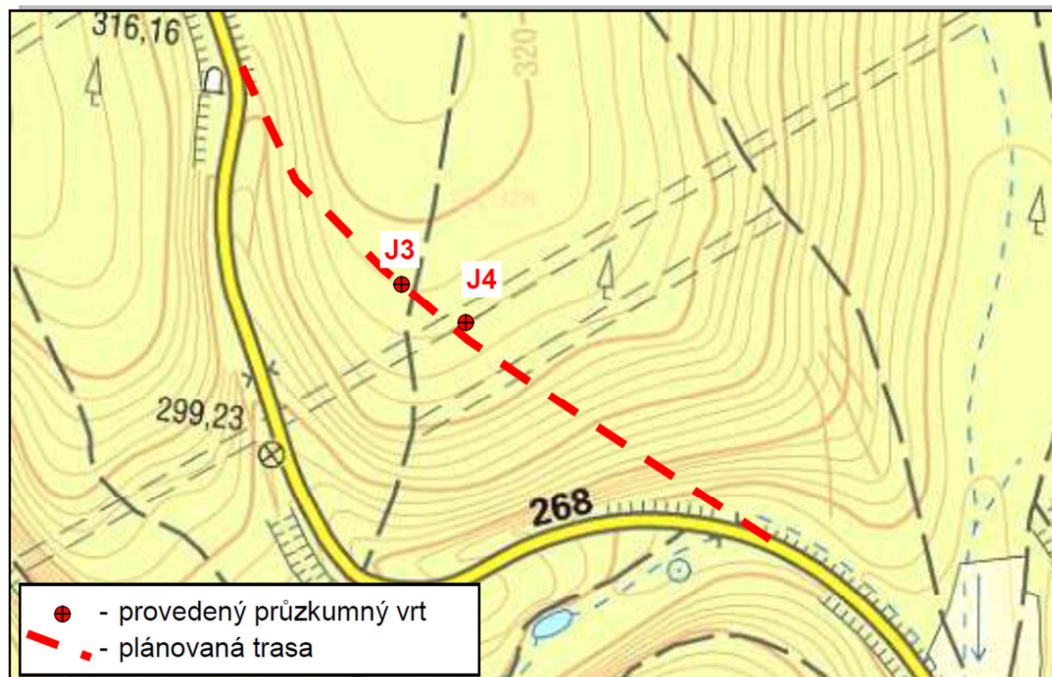
Freatické vody oblasti bývají vázány na propustnější polohy kvartérního pokryvu a na zónu připovrchového rozvolnění podložního masivu. V okolí toků mívají těsnou hydraulickou spojitost s povrchovými vodami. Směr proudění obvykle odpovídá morfologii terénu.

Nezámrzná hloubka je v zájmové oblasti 0,80 m pod terénem.

V říjnu 2015 byl v dané lokalitě realizován inženýrskogeologický průzkum. V místech znázorněných na obr. 10 a 11 byly v plánované trase strojně vyhloubeny 2 jádrové vrty označené jako J3 a J4, hluboké 3 m.



Obrázek 7 Vrtky provedeny během inženýrskogeologického průzkumu



Zdroj: Inženýrskogeologický průzkum – listopad 2015

Podzemní voda sondami zastižena nebyla, její dlouhodobou hladinu můžeme očekávat v hloubce více než 5 m pod povrchem terénu. S ohledem na to, že skalní zářez má hloubku téměř 20 m, je možné očekávat, že už v průběhu realizace puklinová pískovcová voda zaklesne až k patě zářezu. Po dešti a tání sněhu může docházet k proudění vody v pokryvných zeminách.

Propustnost povrchového horizontu horninového prostředí je dle klasifikace Jetela (1973) převážně mírná ($k = 1 \cdot 10^{-5}$ až $1 \cdot 10^{-4} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$), s hloubkou bude klesat.

Ralsko patří v zemi k nejzatíženějším lokalitám po pobytu sovětských vojsk. Největším problémem byla podzemní voda i zemina kontaminovaná pohonnými hmotami. V oblasti Ralska skončila po více než 20 letech likvidace ekologické zátěže. Nyní ještě pokračuje monitorování zhruba 30 vrtů, zejména v okolí letiště Hradčany, které by mělo potvrdit, že zásadní část znečištění je odstraněna.

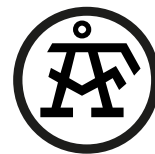
Zdroje pitné vody

V Kuřivodech je zdrojem pitné vody vrt HV1 Horní Krupá o vydatnosti 3 l/s, čerpání pitných vod je zajištěno čerpací stanicí – ČS o výkonu 3 l/s a vodojemem o celkové kapacitě 500 m³.

V obci Horní Krupá je zásobování pitnou vodou řešeno dodávkou z veřejného vodovodu, jehož hlavním provozovaným zdrojem je studna o vydatnosti 4,5 l/s přes AT stanici a nově vybudované úseky vodovodní sítě.

CHOPAV a OP vodních zdrojů

Dotčené území spadá do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída, tedy oblasti s přírodním nahromaděním podzemních nebo povrchových vod.



Plocha plánovaného záměru dle koordinačního výkresu územního plánu Ralsko zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje II. stupně Čs. vodárny v obci Horní Krupá.

Obrázek 8 Střet trasy záměru a OP vodního zdroje



Zdroj: ÚP Ralsko

V mapách Hydroekologického informačního systému (HEIS VÚV), ve vrstvě „Ochranné pásma vodních zdrojů“, která byla aktualizovaná 5.1.2016, toto ochranné pásmo zakreslené není, nejbližší ochranné pásmo vodního zdroje vede souběžně s hranicí Libereckého s Středočeského kraje – viz obrázek níže. To dokládá i vyjádření odboru stavebního úřadu města Ralsko, ve kterém se uvádí, že předkládaný záměr je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území, viz příloha č. 1.

Obrázek 9 Ochranné pásmo ve vztahu k posuzovanému záměru podle portal HIES VUV



Zdroj: <http://heis.vuv.cz/>

C.2.3 Půda

Půda v oblasti realizace záměru je podzolového typu – půdy většinou kyselého charakteru, málo úrodné. Tento půdní typ (podle geneticko agronomické klasifikace půd podzolové půdy a hnědé půdy podzolované) tvořil 1,55 % ZPF. Hnědé půdy podzolované (dnešní kryptopodzoly) zaujímaly z toho 1,50 % ZPF zejména ve východních Čechách (oblast Krkonoš a Orlických hor) a dále v severních Čechách



(Krkonoše a Jizerské hory) a na Šumavě. Podzoly (např. podzol typický, arenický) byly na zemědělsky využívaných pozemcích identifikovány pouze sporadicky, jsou většinou lesními půdami vyšších poloh.

Záměrem nebudou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu (ZPF). Budou zabrány pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL). Dále budou zabrány pozemky s funkčním využitím: zastavěná plocha a nádvoří, ostatní plocha a silnice.

C.2.4 Horninové prostředí a přírodní zdroje

C.2.4.1 Geomorfologie

Posuzované území spadá dle geomorfologického členění do následujících kategorií.

Tabulka 11 Geomorfologie

Soustava	Česká tabule
Podsoustava	Středočeská tabule
Celek	Jizerská tabule
Podcelek	Středojizerská tabule
Okresek	Bělská tabule

Zdroj: <http://mapy.nature.cz/>

C.2.4.2 Geologie

Regionálně geologicky se zkoumaná území nacházejí v sz. části české křídové pánve křídý Českého masivu. Předkvartérní podklad zde převážně tvoří křemenný, podřízeně štěrčíkovitý pískovec jizerského souvrství (turon), ve facii kvádrových pískovců.

V říjnu 2015 byl v dané lokalitě realizován inženýrskogeologický průzkum. V místech znázorněných na obr. 13 byly v plánované trase strojně vyhloubeny 2 jádrové vrty označené jako J3 a J4, hluboké 3 m. Vrty byly provedeny bez použití manipulačního pažení a vrtného výplachu, jednoduchou jádrovkou o průměru 137 mm. Jádro z vrtů bylo průběžně ukládáno do vzorkovnic a bezprostředně po odvrtání makroskopicky dokumentováno řešitelem úkolu.

Základní údaje o průzkumných vrtech shrnuje následující tabulka č. 8.

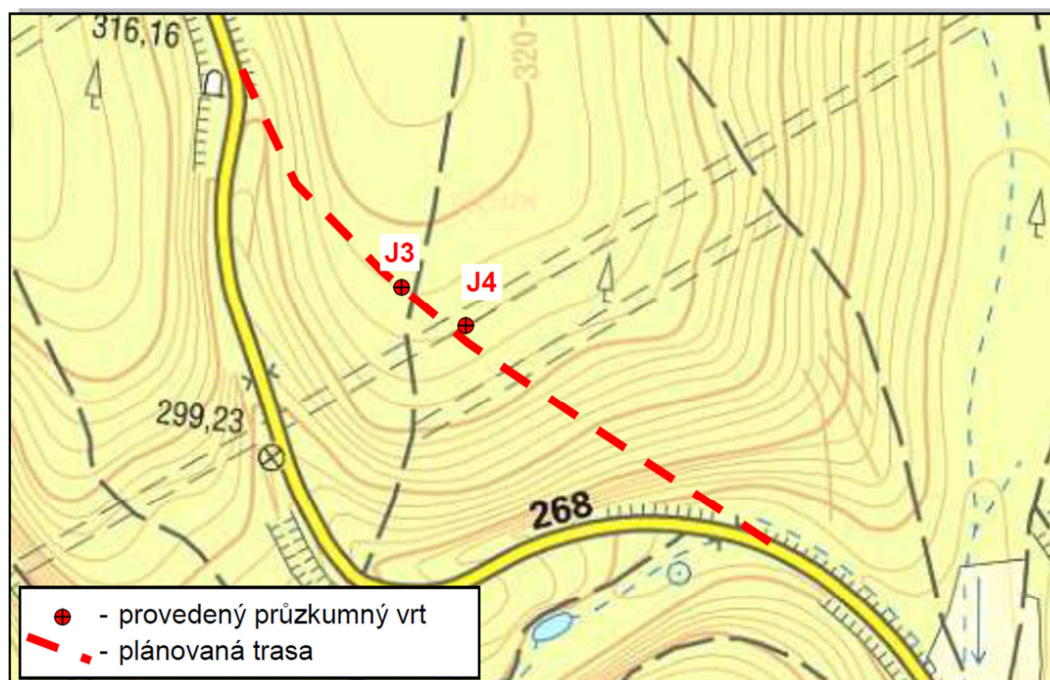
Tabulka 12 Základní údaje o provedených vrtech

Označení vrtu	Hloubka [m]	Kóta ústí* [m n. m.]	Podzemní voda [m p.t. / m n. m.]	Mocnost kvartéru [m]	Zvětralý pískovec [m p.t. / m n. m.]
J3	3,00	318,60	Nezjištěna	1,50	1,50 / 317,10
J4	3,00	317,00	Nezjištěna	2,00	2,00 / 315,00

Zdroj: Inženýrskogeologický průzkum – listopad 2015



Obrázek 10 Vrtý provedeny během inženýrskogeologického průzkumu



Zdroj: Inženýrskogeologický průzkum – listopad 2015

V odborné laboratoři byl na vzorku zeminy proveden zrnitostní rozbor, stanovena vlhkost a zemina byla zatříděna dle ČSN 73 6133 a ČSN EN ISO 14688. Zkrácený přehled je uveden v tabulce č. 8.

Tabulka 13 Přehled výsledků laboratorních zkoušek vzorku zeminy

Vrt	Hloubka odběru [m]	ČSN EN ISO 14688		ČSN 73 6133	k* [m.s ⁻¹]
		Název zeminy	Symbol		
J3	0,80-1,00	Písek	sic1Sa	S3 S-F	5.10 ⁻⁵

Poznámka: k* - orientační hodnota součinitele filtrace stanovena analýzou křivky zrnitosti

Zdroj: Inženýrskogeologický průzkum – listopad 2015

Z výsledků provedených prací vyplývá, že povrchový horizont horninového prostředí je v plánované trase přeložky silnice tvořen středně ulehlými písky, na povrchu humózními, o celkové mocnosti převážně 1,50 až 2,00 m. Písky do podloží přecházejí do mírně zvětralého vápnatého křídového pískovce. Hornina má na povrchu terénu střední pevnost s polohami s vysokou pevností. S hloubkou bude pevnost pískovce vzrůstat.

Dle ČSN 73 6133 byly pískům přiřazeny symbol SMO, S-F a podložnímu pískovci symboly R3 a R2. Zeminy mají třídu těžitelnosti I., pískovec s ohledem na pevnost třídu II. a III. Písky jsou při optimální vlhkosti vhodné pro pozemní komunikace.

V následující tabulce uvádíme očekávané charakteristiky zemin a hornin nacházejících se v zájmovém území.



Tabulka 14 Očekávané charakteristiky zemin a hornin

Název horniny / zeminy		ČSN 73 6133	σ_c MPa	γ kN.m-3	E_{def} MPa	C_{ef} kPa	Φ_{ef} °
písek s příměsí jemnozrnné zeminy	středně ulehlý	S3 S-F	-	17,5	12	0	28
	se střední pevností	R3	15	-	1 500	-	-
pískovec	s vysokou pevností	R2	100	-	4 500	-	-

Zdroj: Inženýrskogeologický průzkum – listopad 2015

Obrázek 11 Standardní kvádrová blokovitost křídových pískovců v místě záměru



Zdroj: Posouzení skalního zářezu – leden 2016

V řešeném území se nenacházejí ložiska vyhrazených a nevyhrazených nerostů ani prognózní zdroje nerostných surovin, nejsou zde tudíž ani vyhlášena chráněná ložisková území ani vymezeny dobývací prostory. Lokalita neleží v poddolovaném území ani nejde o území rizikové z hlediska svahových nestabilit.

C.2.5 Hluková zátěž

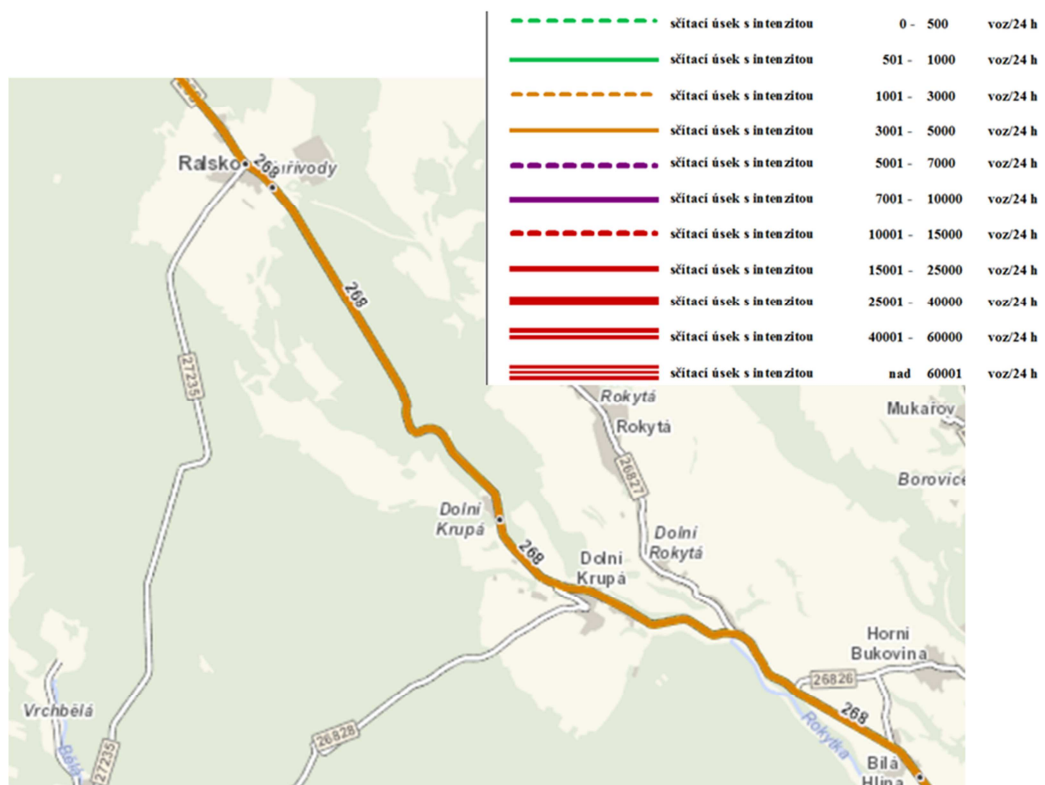
V rámci projektu strategické hlukové mapy nebyla zpracována hluková mapa pro komunikaci II/268 v tomto úseku.

V roce 2010 proběhlo celostátní sčítání dopravy, jehož výsledky poskytují informace o intenzitách automobilové dopravy na dálniční a silniční síti ČR.

Námi posuzované území se nachází na sčítacím úseku 4-1269 mezi hranicemi krajů Středočeského a Libereckého a Kuřívody, viz obrázek níže. Z něho můžeme říct, že se jedná o komunikaci využívanou lokálně s nižším dopravním zatížením.



Obrázek 12 Sčítání dopravy 2010



Zdroj: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

Podrobné hodnoty v sčítacím 4-1269 jsou uvedeny v tabulce níže. Podrobné výstupy z CSD2010 obsahují RPDÍ (roční průměr denních intenzit) všech sledovaných a vypočítaných kategorií vozidel, koeficienty nerovnoměrnosti dopravy, poměr směrů a další vypočtené údaje.

Tabulka 15 Přehled podrobných výstupů

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 4-1269)												... význam zkratk													
Roční průměr denních intenzit dopravy												LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV
RPDÍ - všechny dny	voz/den	265	119	56	33	44	253	19	1	5	7	802	2 524	25	3 351										
RPDÍ - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	329	148	72	41	57	326	22	1	6	9	1 011	2 676	22	3 709										
RPDÍ - volné dny (mimo svátky)	voz/den	105	47	16	13	12	71	11	0	2	3	280	2 144	32	2 456										
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV												
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											98			409										
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											98			370										
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV													
Hodnota TNV	voz/den														963										
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem										
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											2 001	379	278	2 658										
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											347	25	33	405										
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											201	45	42	288										
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem								
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											365	38	23	50	3	479								
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS										
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	1.06	0.00	-										
Intenzita cyklistické dopravy												C													
Cyklistická doprava	cyklo/den														13										



Význam použitých zkratk:

LN	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
SN	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
SNP	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
TN	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
TNP	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
NSN	Návěsové soupravy nákladních vozidel
A	Autobusy
AK	Autobusy kloubové
TR	Traktory bez přívěsů
TRP	Traktory s přívěsy
TV	Těžká motorová vozidla celkem
O	Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
M	Jednostopá motorová vozidla
SV	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
TNV	Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK)
PS	Poměr intenzit protisměrných dopravních proudů v nedělní (odpolední) návratové špičce
ALFA, BETA	Ukazatele variací silniční dopravy ALFA – poměr intenzity v letní neděli k celoročnímu průměru [-] BETA – poměr intenzity v letním pracovním dnu k celoročnímu průměru [-]
GAMA	ALFA/BETA [-]
C	Cyklisté [cyklo/den]

Výpočty podle metodiky CSD 2010 (nákladní souprava je za jedno vozidlo)

Hluk:

OA	O+M
NA	LN+SN+TN+A+AK+TR+TRP
NS	SNP+TNP+NSN

Emise:

OA	O+M
LNA	LN
TNA	SN+TN+TR+TRP
NS	SNP+TNP+NSN
BUS	A+AK

Z výše uvedených údajů můžeme říci, že se jedná o komunikaci využívanou lokálně, s nižším dopravním zatížením v nezastavěném území, a proto není hrozbou pro obtěžování hlukem.

C.3 Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení

Navrhovaný záměr se nachází v nezastavěné krajině, mimo intravilán obcí, na ploše bývalého vojenského prostoru. Působení armády umožnilo vznik mnoha kontaminací vody a půdy. Po 20 letech byly asanace tohoto prostoru ukončeny, teď probíhá monitoring. V konkrétním, námi posuzovaném místě se taková lokalita nenachází.

Samotné místo přeložky leží v zalesněném kopcovitém terénu na pískovcovém podloží. Zářez v místě plánované přeložky bude realizován v obtížně rozpojitelném křídovém pískovci. Na podzemní vodu při hydrogeologickém průzkumu naraženo nebylo. V okolí se nachází Krupský potok a další bezejmenný tok.

Nenachází se tam žádné prvky ochrany přírody, které by mohly být ovlivněny, kromě nálezu jedinců skokana štíhlého z roku 1995 na území katastru kam lokalita posuzovaného záměru spadá.

K záboru zemědělského půdního fondu u tohoto záměru nedojde, přeložka bude zabírat plochy PUPFL.



Z hlediska imisního zatížení můžeme mluvit o čistém ovzduší, nejsou překračovány imisní limity pro ochranu lidského zdraví. Z hlukového hlediska není tato lokalita riziková ani nadměrně zatížená.



D Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

D.1 Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

D.1.1 Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Ovlivněním obyvatelstva se rozumějí vlivy na veřejné zdraví (vlivy na ovzduší – koncentrace škodlivin, hlukovou situaci, vibrace a nehodovost) a sociálně-ekonomické vlivy (demografie, vzdělání, zaměstnanost apod.).

Dále pak i další faktory, které mohou ovlivnit zdraví obyvatel, např. kvalita povrchových a podzemních vod a jejich možná kontaminace, kontaminace půdy a horninového prostředí.

Veřejné zdraví – znečištění ovzduší

Z hlediska hodnocení vlivu znečištění ovzduší způsobeného dopravou na veřejné zdraví jsou podstatnými faktory 1) množství vyprodukovaných emisí, 2) velikost exponované populace a 3) škodlivost emisí.

Při realizaci záměru dojde přechodně a lokálně k nárůstu znečištění ovzduší, a to zejména v samotné lokalitě záměru (provoz stavební mechanizace a staveništní doprava). Ve fázi DÚR nejsou k dispozici údaje o druzích a hlavně počtu stavebních strojů ani nákladních automobilů, ani o organizaci jejich nasazení, množství emisí (velikost vlivů) tedy nelze přesně kvantifikovat, ale pouze odhadnout s ohledem na vlivy obdobných staveb a na současnou imisní situaci v předmětném území.

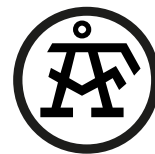
Aktuální kvalita ovzduší v předmětném území je popsána výše v kap. C, druhy emisí, které budou do ovzduší uvolňovány v souvislosti s realizací i provozem záměru, jsou specifikovány v kap. B.3.1. Z hlediska hodinových koncentrací PM₁₀ je kvalita ovzduší v daném území hodnocena jako dobrá, také koncentrace ostatních škodlivin obvykle dosahují cca poloviční hodnoty daného limitu, popř. i nižší.

Během výstavby se předpokládá přímo v místě stavby nárůst především emisí tuhých znečišťujících látek (TZL). Z nich je třeba upozornit na částice PM₁₀ a PM_{2,5}, které nejsou zadržovány v horních cestách dýchacích, ale jsou vdechovány až do plic. Velké procento těchto částic tvoří tzv. resuspendované emise, tj. emise vzniklé opětovným zvířením již usazených částic. V případě částic PM₁₀ a PM_{2,5} se uvádějí následující negativní účinky na lidské zdraví: dráždění sliznic dýchacích cest, snížení samočisticí schopnosti organismu, zvýšení produkce hlenu, zvýšení rizika vzniku infekce, zvýšení výskytu plicních i srdečních onemocnění ad. Vzhledem k tomu, že jsou na tyto částice navázány další škodliviny obsažené v emisích, vč. prokázaných karcinogenů, jsou částice PM₁₀ a PM_{2,5} velkým rizikem z hlediska zdraví lidí.

Proto je potřeba vznikající prašnost co nejvíce omezovat a realizovat účinná opatření ke snížení prašnosti.

Po dobu realizace stavby budou zdrojem znečišťování především prováděné zemní práce. Jde zejména o prašnost krátkodobého lokálního charakteru. V průběhu stavebních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti:

- odstranění zdrojů prachu a usazeného prachu před zahájením stavebních prací
- vlhčení materiálu před zahájením zemních a stavebních prací



- zkrápění staveniště v suchých a větrných dnech (kropení, stříkání vodou nebo vodní mlhou) nebo instalace mobilních plotů proti prašnosti
- při skladování a při přepravě sypkého materiálu mimo obvod staveniště zajištění jeho zakrytí, aby bylo zabráněno jeho rozfoukání
- čištění komunikací dotčených staveništní dopravou.

V místě stavby budou vznikat také další emise spojené s použitím stavební mechanizace (vznětové motory), a to především NO_x a CO. Negativní účinky NO_x na lidské zdraví jsou dány tím, že tyto plyny (zejm. NO a NO_2) způsobují přeměnu hemoglobinu na methemoglobin a brání tím přenosu kyslíku krví, mohou tedy způsobovat otravy. Tyto plyny jsou také podezřelé z karcinogenity. Negativní účinky CO se projevují při expozici v uzavřeném prostředí s vysokou koncentrací této škodliviny a spočívají v přednostní vazbě CO na hemoglobin (vznik tzv. karboxyhemoglobinu) a vytěsnění kyslíku. V uzavřeném prostoru s vysokou koncentrací CO může dojít k otravě, avšak v otevřeném prostoru (silnice ve volné krajině) toto riziko v žádném případě nehrozí.

Dočasný liniový zdroj emisí představuje výstavba přeložky pro trasy stavební dopravy, které povedou po stávajících komunikacích v okolí stavby. Tyto trasy nejsou v úrovni DÚR známy (budou stanoveny ve fázi DSP), opět tedy nelze velikost vlivů přesně kvantifikovat, ale pouze odhadnout s ohledem na obdobné případy. Vzhledem k předpokládané menší četnosti stavební dopravy (nejedná se o rozsáhlou a složitou stavbu) a k omezené době výstavby přeložky (ve srovnání s ostatní dopravou na těchto komunikacích) lze předpokládat, že vzhledem k dobré kvalitě ovzduší v dotčeném území nebudou při výstavbě dosaženy ani překročeny stanovené limity koncentrací škodlivin, a tedy lze tyto vlivy považovat za málo významné, dočasné a akceptovatelné.

Při provozu nové přeložky silnice II/268 lze předpokládat vznik emisí TZL (částic větších než PM_{10} z otěrů pneumatik, brzd a vozovky, a částic PM_{10} ze spalování paliv), NO_x , CO, těkavých organických látek (VOC) a benzo(a)pyrenu, stejně jako tomu bylo na stávající komunikaci. Vzhledem k tomu, že na přeložce silnice se nezmění kategorie komunikace ani se nezvýší stávající intenzita dopravy, budou emise těchto látek z dopravního provozu na stejné úrovni jako dosud, nedojde k jejich nárůstu ani ke zhoršení imisní situace v dotčeném území. Naopak je možné, že zvýšením plynulosti dopravy a vybudováním stoupacího pruhu se stávající emise z dopravy mohou mírně snížit.

Vzhledem k tomu, že přeložka silnice je umístěna mimo intravilán obcí v nezastavěném území a v okolí se nevyskytují obytné objekty, lze konstatovat, že z hlediska znečištění ovzduší nemůže dojít k žádnému ovlivnění zdravotního stavu okolních obyvatel.

Veřejné zdraví – hluk a vibrace

V průběhu výstavby dojde zároveň k dočasnému zvýšení hlukové zátěže a vibrací, přičemž i v tomto případě bude nejvíce zasaženo a ovlivněno přímo území stavby záměru, nacházející se mimo zástavbu v extravilánu. Hlukem může být částečně ovlivněno obyvatelstvo v okolních obcích, přes které povedou trasy stavební dopravy. Ani v tomto případě nelze provést ve fázi DÚR konkrétní vyčíslení nárůstu hluku a vibrací v konkrétních obcích, jelikož podrobnosti týkající se provádění výstavby přeložky budou stanoveny teprve v rámci DSP (dokumentace ke stavebnímu povolení).



Pro orientaci o zdrojích hluku je níže uveden seznam stavební mechanizace, která by mohla být při realizaci použita, včetně hodnot emitovaného hluku (jedná se o příklad strojů zpravidla používaných při obdobných stavebních pracích).

Tabulka 16 Zdroje hluku používané při výstavbě

Stavební technologie	Předpokládaný typ	L _{WA} (dB)
nákladní automobil	TATRA 815 – výkon (volnoběh)	107 (90)
kolové rýpadlo	CAT M315	108
kolový nakladač	KOMATSU	100
kompresor	ATLAS COPCO XAMS 175	88
vrtací, sbíjecí a bourací kladiva	pneumatická	98
tahačový válec	AMMANN ASC 150	107
vibrační deska	ZIPPER ZI-RPE60	101
finišer	AMMANN AFT 350	100

Z hlediska možného ovlivnění veřejného zdraví okolních obyvatel hlukem a vibracemi je podstatné to, že jde o poměrně malé a krátkodobé vlivy, které budou působit pouze po dobu realizace záměru.

Na stavbě tohoto rozsahu se předpokládají pojezdy nákladních automobilů v řádech desítek až několik stovek denně - podle charakteru stavebních prací. V nejzatíženější etapě zemních prací a odtěžení kopce v nové trase přeložky se předpokládá maximální četnost stavební dopravy 240 NA/den, t.j. 24 NA/hod. V dalších etapách prací (např. pokládka nových vrstev na komunikaci) se předpokládá maximální četnost 40 NA/den, t.j. 4 NA/hod. Stavební doprava se předpokládá pouze v pracovní dny.

V kapitole C.2.5. - Hluková zátěž – jsou uvedeny podrobné výsledky sčítání dopravy z roku 2010 pro daný úsek komunikace. Celková dopravní zátěž na tomto úseku byla 3 001 – 5000 všech vozidel za 24 hod.

Pokud pro porovnání uvažujeme pouze nákladní vozidla a v pracovní dny, intenzity dopravy podle sčítání byly následující:

Roční průměr denních intenzit:	1011 těžkých vozidel (TV) za pracovní den
Roční průměr denních intenzit:	973 těžkých nákl. vozidel (TNV) za prac. den
Špičková hodinová intenzita:	98 TV (těžkých vozidel) za hodinu
Špičková hodinová intenzita:	370 SV (všech motor. vozidel) za hodinu

Při porovnání s předpokládanými dopravními intenzitami stavební dopravy v období výstavby bude v etapě zemních prací stavební doprava dosahovat maximálně čtvrtiny stávající zátěže na stávající komunikaci. V dopravně méně náročných etapách stavby to bude ještě podstatně méně (řádově méně). Předpokládaná stavební doprava tedy nezpůsobí významný nárůst hlukové zátěže, nebude zdrojem významného hluku oproti současnému stavu.

Podstatný je také fakt, že přímo v lokalitě záměru se nenachází žádné osídlení a žádní obyvatelé. Ani v případě stavební dopravy přes okolní obce nebudou jejich obyvatelé významně ovlivněni, neboť předpokládaná četnost stavební dopravy (i v nejzatíženější etapě stavby) bude podstatně menší ve srovnání se stávající dopravní intenzitou na těchto komunikacích.

V situaci, kdy nelze negativní vlivy emisí, hluku a vibrací na veřejné zdraví spolehlivě kvantifikovat (lze je jen obecně popsat a odhadovat jejich významnost), je zásadní,



že existují jednoduchá organizační opatření, kterými lze zajistit účinnou a výraznou redukci negativních vlivů. Tato opatření jsou uvedena v kap. D.4 a jsou zapracována do projektu (DÚR).

U vlivů předloženého záměru na případné výše uvedené ostatní faktory, ovlivňující zdraví, lze konstatovat, že se nepředpokládají významné vlivy v tomto směru.

Z provozu ani z výstavby přeložky silnice II/268 nehrozí významná kontaminace vody, půdy ani horninového prostředí, jedná se o komunikaci II. třídy, při výstavbě ani při provozu nebudou používány významná množství závadných látek nebo významné kontaminanty, jež by vyžadovaly nadstandardní opatření v tomto směru. Během výstavby budou realizována standardní opatření ke snížení nebo vyloučení rizika kontaminace závadnými (zejména ropnými) látkami.

Ovlivnění kvality vod nebo případná kontaminace vod a půdy není příliš pravděpodobná, jednalo by se pouze o případy havarijních úniků závadných látek při výstavbě přeložky. Pro snížení rizika havárií jsou při výstavbě realizována a dodržována standardní ochranná opatření proti kontaminaci, která jsou i uvedena v oznámení záměru v kap. D.4. a jsou zapracována do projektu (DÚR).

Sociálně-ekonomické vlivy

Předloženým záměrem je přeložka části silnice II. třídy, tudíž nelze očekávat jakékoliv ovlivnění demografických ukazatelů (počet obyvatel, složení obyvatelstva, věková struktura obyvatelstva, vývoj počtu bytů apod.), vzdělanosti obyvatel ani jiných sociálních ukazatelů. Obdobně nelze očekávat od tohoto záměru ovlivnění ekonomických ukazatelů území (ekonomická situace obyvatel, úroveň podnikatelských aktivit). Je možné, že dodavatelská firma zaměstná některé místní firmy či pracovníky při stavbě přeložky a tím pozitivně ovlivní místní zaměstnanost.

Tabulka 17 Souhrn vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
ovzduší, hluk, vibrace		X		X	X			X				X
sociálně-ekonomické vlivy			X					X				X

D.1.2 Vlivy na ovzduší a klima

Vlivy na ovzduší ve vztahu k veřejnému zdraví jsou podrobněji popsány v předchozí kapitole, proto se jimi tato kapitola již podrobně nezabývá.

Vzhledem k tomu, že realizací záměru nevzniknou nové významné zdroje znečišťování ovzduší, intenzita dopravy na přeložce zůstane stejná jako nyní a vzhledem k tomu, že doprava při výstavbě bude malého rozsahu a pouze na omezenou dobu, nebyla zpracována rozptylová studie.

Vzhledem k předpokládané četnosti dopravy nebudou překročeny stanovené limity znečišťujících látek v ovzduší, a to i vzhledem k tomu, že se lokalita záměru nachází v území s dobrou kvalitou ovzduší. Emise z plošných zdrojů do ovzduší při výstavbě budou účinně minimalizovány vhodnými opatřeními, uvedenými v oznámení, rozsah



výstavby je poměrně malý a v nezastavěném území, zdroje emisí při výstavbě budou působit pouze dočasně.

Z uvedených důvodů jsou vlivy na ovzduší vyhodnoceny jako malé a nevýznamné, které neovlivní znatelně imisní zátěž a kvalitu ovzduší v dané lokalitě. Vzhledem k umístění stavby mimo zastavěné území nepředpokládáme žádné vlivy na obyvatelstvo.

Vlivy na klima se u předloženého záměru nepředpokládají.

Emise do ovzduší mají vliv také na vegetaci, resp. na ekosystémy, zejm. jde o emise NO_x , SO_2 a přízemní ozón O_3 .

Zatímco dlouhodobé a výrazné zvýšení koncentrace NO_x může mít na rostliny toxické účinky, krátkodobé zvýšení koncentrace může mít dokonce pozitivní vliv spočívající v přísunu živin. Negativní vliv dlouhodobě zvýšených emisí NO_x na celá rostlinná společenstva pak spočívá v tom, že dochází ke zvýšení zásoby dusíku v půdě, ale i k celkovému okyselení půdy, a tím k rozvoji nitrofilních druhů a změně druhového složení vegetace. Tento vliv je však významný při dlouhodobém či trvalém působení ve vztahu ke společenstvům s přirozeně omezeným přísunem dusíku (např. teplo- a suchomilných trávníků), nikoli v případě krátkodobého nebo střednědobého působení na porosty v okolí silnice s běžným výskytem nitrofilních druhů (kopřiva, bršlice, vlašovičnick) nebo na okolní lesní porosty.

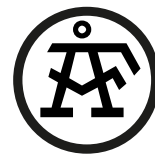
Vliv SO_2 spočívá v reakci s chlorofylem a narušení asimilační schopnosti rostlin a procesu fotosyntézy, dále v celkovém okyselování půdy a vyplavování živin, vč. mobilizace pro rostliny toxického hliníku, nicméně doprava je naprosto nevýznamným zdrojem emisí SO_2 .

Toxické účinky přízemního ozónu O_3 spočívají ve tvorbě volných radikálů, v důsledku čehož dochází k poškození buněčných membrán rostlinné tkáně, ale i k ovlivnění metabolismu rostlin. Účinek ozonu se u zasažených rostlin, resp. dřevin projevuje např. žloutnutím listů a předčasnou defoliací. V případě hodnoceného záměru je tento vliv považován za minimální, a to z důvodu krátkodobé zátěže.

Z hlediska omezení asimilace rostlin mohou mít vliv také vyšší emise tuhých znečišťujících látek (TZL) v průběhu výstavby, a to pokrytím listů rostlin, resp. jehličí stromů v okolí přeložky silnice a omezením přístupu světla. Nicméně i tento vliv je hodnocen jako zanedbatelný vzhledem k tomu, že se v okolí záměru nenacházejí přírodě blízké biotopy a společenstva, pouze hospodářské lesy (de facto smrková monokultura), vliv lze považovat za krátkodobý.

Tabulka 18 Souhrn vyhodnocení vlivů na ovzduší a klima

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
ovzduší (ekosystémy)		X		X				X			X	X
ovzduší (obyvatelstvo)	bez vlivu											
klima	Zcela bez vlivu											



D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

Hluk a vibrace

Vlivy na hluk ve vztahu k veřejnému zdraví jsou podrobněji popsány v kapitole D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo, proto se jimi tato kapitola již podrobně nezabývá.

V průběhu výstavby přeložky dojde zároveň k dočasnému zvýšení hlukové zátěže a vibrací, přičemž i v tomto případě bude nejvíce zasaženo a ovlivněno přímo území stavby záměru, nacházející se mimo zástavbu v extravilánu. Hlukem může být částečně ovlivněno obyvatelstvo v okolních obcích, přes které povedou trasy stavební dopravy. Ani v tomto případě nelze provést ve fázi DÚR konkrétní vyčíslení nárůstu hluku a vibrací v konkrétních obcích, jelikož podrobnosti týkající se provádění výstavby přeložky budou stanoveny teprve v rámci DSP (dokumentace ke stavebnímu povolení).

Během výstavby budou dodrženy stanovené hlukové limity pro provádění stavby a pro snížení hlukové zátěže při výstavbě budou použita a realizována různá protihluková opatření, jež jsou navržena v oznámení v kapitole D.4. – Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů. Hluková zátěž v období výstavby bude pouze krátkodobá a dočasná.

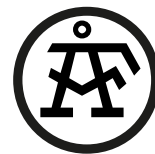
Doprava při výstavbě (odvoz a dovoz materiálů) je předpokládána ve většině fází stavby v rozsahu desítek NA/den, v nejvytíženější etapě zemních prací pak stovek denně. V nejzatíženější etapě zemních prací a odtěžení kopce v nové trase přeložky se předpokládá maximální četnost stavební dopravy 240 NA/den, t.j. 24 NA/hod. V dalších etapách prací (např. pokládka nových vrstev na komunikaci) se předpokládá maximální četnost 40 NA/den, t.j. 4 NA/hod. To nezpůsobí významnou hlukovou zátěž dotčeného území. Podrobné srovnání předpokládaných dopravních intenzit při výstavbě se stávajícími dopravními intenzitami na stávající komunikaci II/268 bylo provedeno v kap. D.1.1. Vlivy na obyvatelstvo.

Zde jenom znovu uvádíme závěry, že předpokládaná stavební doprava tedy nezpůsobí významný nárůst hlukové zátěže, nebude zdrojem významného hluku oproti současnému stavu, neboť předpokládaná četnost stavební dopravy (i v nejzatíženější etapě stavby) bude podstatně menší ve srovnání se stávající dopravní intenzitou jak na stávající komunikaci II/268, tak i na předpokládaných trasách stavební dopravy.

V situaci, kdy nelze negativní vlivy emisí, hluku a vibrací na veřejné zdraví spolehlivě kvantifikovat (lze je jen obecně popsat a odhadovat jejich významnost), je zásadní, že existují jednoduchá organizační opatření, kterými lze zajistit účinnou a výraznou redukci negativních vlivů. Tato opatření jsou uvedena v kap. D.4 a jsou zapracována do projektu (DÚR).

Při provozu nové přeložky silnice II/268 lze předpokládat, že se nezvýší stávající hluková zátěž v dotčeném území. Vzhledem k tomu, že na přeložce silnice se nezmění kategorie komunikace ani se nezvýší stávající intenzita dopravy, bude hluková zátěž dopravního provozu na stejné úrovni jako dosud, nedojde k nárůstu hluku ani ke zhoršení hlukové situace v dotčeném území. Naopak je možné, že zvýšením plynulosti dopravy a vybudováním stoupacího pruhu se stávající hluk z dopravy může mírně snížit.

Z uvedených důvodů jsou vlivy provozu na hlukovou situaci dané lokality vyhodnoceny jako malé a nevýznamné, v období výstavby jako mírné, které neovlivní znatelně hlukovou zátěž v dané lokalitě.



Obdobné předpoklady se týkají i případných vibrací při výstavbě a při provozu nové přeložky.

Během provozu na dokončené přeložce silnice se neočekávají významné zdroje vibrací, resp. vibrace z dopravy na komunikaci (zejména od nákladní dopravy) zůstanou na zhruba stejné úrovni jako na dosavadní silnici, popř. budou menší vlivem nové stavby, která by měla vibrace lépe tlumit než starší komunikace.

V období výstavby budou hlavním zdrojem vibrací stavební doprava a pohyb těžkých stavebních mechanismů po staveništi.

Vzhledem k charakteru a umístění přeložky silnice předpokládáme, že posuzovaný záměr nebude způsobovat vibrace, které by vykazovaly hodnoty a frekvence, překračující povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivů na stabilitu a trvanlivost okolních stavebních objektů.

Tabulka 19 Souhrn vyhodnocení vlivů na hluk a vibrace

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
hluk		X	X	X				X			X	X
vibrace		X		X				X				X

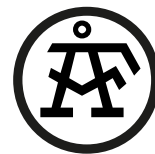
D.1.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody

V období výstavby:

Během výstavby může při zvlášť nepříznivých meteorologických podmínkách dojít ke splachu zeminy z odkrytého povrchu svažitého staveniště nebo z nezajištěných deponií zeminy a dalších materiálů na níže položené plochy, popř. do blízké bezejmenné vodoteče. Deponie je proto potřeba zajistit obvyklými opatřeními proti splachům, tato opatření by měla být formulována v plánu organizace výstavby, zpracovaném budoucím dodavatelem stavby.

Během výstavby nelze vyloučit potenciální ohrožení povrchových a podpovrchových vod z důvodu případného úniku ropných aj. látek z používaných vozidel a stavebních mechanismů. Preventivními kontrolami technického stavu vozidel i dalšími standardními opatřeními na staveništi lze ve většině případů možné kontaminaci vody předejít, případně výrazně snížit jejich pravděpodobnost. V případě úniku je nutné co nejrychleji provést adekvátní asanační opatření. Návrh preventivních opatření proti případné kontaminaci je uveden v kap. D.4.

Při stavebních pracích budou vznikat technologické odpadní vody z krojení betonu, čištění komunikací, čištění stavební mechanizace apod., které mohou být zejména v posledně jmenovaném případě znečištěny ropnými látkami. Za znečištěné se považují také srážkové vody z plochy staveniště. Pro eliminaci nebo maximální snížení znečištění povrchových i podzemních vod těmito odpadními vodami jsou navržena jednoduchá organizační opatření (viz kap. D.4.). Především je třeba provádět čištění stavební mechanizace na nepropustné ploše v rámci staveniště. Přitom staveniště nesmí být umístěno v bezprostřední blízkosti útvarů povrchových vod a zpevněná plocha v rámci staveniště musí být opatřena bezodtokou jímkou. Za těchto podmínek



je možnost znečištění povrchových i podzemních vod minimální. Všechna tato opatření by měla být zapracována již v projektu (DÚR).

Dodržování preventivních opatření při výstavbě je důležité i proto, že se území stavby přeložky nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída, tedy oblasti s přírodním nahromaděním podzemních nebo povrchových vod. Podle nejnovějších podkladů (podrobněji uvedeno v kap. C.2.2.) do území plánovaného záměru nezasahuje ochranné pásmo II. vodního zdroje.

Období provozu:

V období provozu po realizaci přeložky bude zpevněná plocha komunikace zdrojem srážkových vod. V projektu je zajištěno odvodnění nové komunikace. Odvodnění zpevněných ploch komunikace je řešeno příčným a podélným sklonem komunikace.

Odtokové poměry v území nebudou stavbou významně změněny. Povrchové vody z atmosférických srážek budou silničními příkopy odváděny do přilehlého terénu a vodoteče, a z části se budou ze silničních příkopů odpařovat a zasakovat na místě.

S ohledem na konfiguraci terénu a zalesnění lokality nelze očekávat výrazné přítoky povrchových vod. Na návodní straně, která je vpravo ve směru staničení, bude v případě potřeby (z důvodu konfigurace terénu) vhodné uvažovat s bariérou tak, aby nahromaděné přívalové srážky neproudily přímo po skalním zářezu. Podpovrchové vody lze očekávat dle zpracovatele inženýrskogeologického průzkumu v hloubce přibližně 5 m pod povrchem. S ohledem na to, že skalní zářez má hloubku téměř 20 m, je možné očekávat, že už v průběhu realizace puklinová pískovcová voda zaklesne až k patě zářezu. Pouze výjimečně se můžou lokálně po dlouho trvajících srážkách vyskytnout malé přítoky podzemní vody.

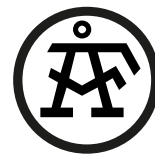
Před začátkem skalního zářezu bude po pravé straně zřízeno vyvedení příkopu směrem do lesního porostu, dle skutečné morfologie terénu zde bude zřízen příkop délky zhruba 80 m, který bude vyústěn v lese, kde bude moci být voda přirozeně zasakována. Vyústění je navrženo dle doporučení správce lesa, Vojenských lesů a statků. Cílem je zadržet v lesních porostech co nejvíce vody.

Podle výpočtů množství srážkových vod (viz kap. B.3.2.) činí stávající odtok dešťových vod z komunikace 196 l/s, budoucí odtok z nové přeložky silnice bude 340 l/s, tedy mírně zvýšen (v důsledku větší plochy přeložky rozšířené o stoupací pruh). Při jejich zasakování do lesních porostů lze zvýšení odtoku považovat za pozitivní vliv.

Vzhledem k nezměněné kapacitě přeložky komunikace a předpokladu obdobných intenzit dopravy na ní jako dosud nelze očekávat nárůst znečištění srážkových vod, ale spíše jejich větší naředění nárůstem objemu srážkových vod z větší plochy komunikace (doplnění stoupacího pruhu). Proto jsou vlivy běžného provozu na komunikaci ve vztahu k vodám hodnoceny jako zanedbatelné.

U srážkových vod z řešené komunikace se předpokládá střední znečištění hrubými i jemnými nečistotami, těžkými kovy (zejm. Zn a Cu), uhlovodíky i chloridy. Znečištění srážkových vod je způsobeno jednak vymýváním nečistot z ovzduší (emise z pohonných hmot), dále pak splachem nečistot z komunikace (opotřebení vozovky, oděry pneumatik a brzd, úkapy pohonných hmot, posypový materiál ze zimní údržby apod.).

Z pohledu zákona o vodách se v případě srážkových vod z pozemní komunikace nejedná o odpadní vody, pokud je znečištění těchto vod řešeno technickými opatřeními podle vyhl. č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích,



ve znění pozdějších předpisů, přičemž tato vyhláška dále odkazuje na řešení podle platných technických norem. V případě záměru přeložky silnice II/268 jsou technické normy dodrženy.

Dle ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky se vody z pozemních komunikací s nízkou intenzitou provozu (blíže nespecifikovanou) považují za neznečištěné srážkové vody a je doporučeno je vsakovat povrchově, podzemně, anebo je lze odvést přímo do vodního recipientu. Obecně jsou ale srážkové vody z pozemních komunikací podle ČSN 75 6101 považovány za vody znečištěné.

Způsob likvidace dešťových vod nebude mít významný vliv na kvalitu vody povrchových ani podzemních vod v dotčeném území.

Vlivy na povrchové i podzemní vody lze hodnotit jako málo významné.

Tabulka 20 Souhrn vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
povrchové vody		X		X	X			X				X
podzemní vody		X	X	X				X			X	X

D.1.5 Vlivy na půdu

Z hlediska vlivů na půdu bude nejvýznamnějším vlivem trvalý zábor lesní půdy – PUPFL, resp. odnětí pozemků z PUPFL pro výstavbu přeložky silnice. Podrobně jsou zábory PUPFL uvedeny v kap. B.2.1 Půda.

Pro stavbu přeložky budou potřebné zábory ostatních ploch (trvalé i dočasné) a zábory PUPFL – trvalé odnětí z PUPFL. V k.ú. Horní Krupá budou trvalé zábory PUPFL činit 41 121 m², v k.ú. Kuřivody budou trvalé zábory PUPFL činit 4 930 m², celkem tedy 46 051 m².

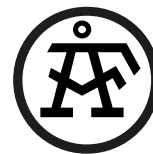
Dočasné zábory ploch pro stavbu a staveniště se předpokládají pouze u ostatních ploch – celkem 18 719 m². Trvalé zábory ostatních ploch budou činit 11 916 m².

Na druhou stranu se tyto zábory budou částečně kompenzovat navrácením zrušené původní silnice (která bude nahrazena přeložkou) zpět do půdního fondu a jejich rekultivací.

Vliv stavby na zábor lesní půdy nebude významný (cca 4,5 ha) vzhledem k tomu, že se záměr přeložky silnice nachází v zalesněné krajině s velkými plochami souvislých lesů, takže úbytek necelých 5 ha z mnohonásobně větších ploch bude málo znatelný.

Zábory PUPFL neovlivní významně ani hospodaření v okolních lesích a jejich přístupnost, místo původní zrušené silnice II/268 bude vybudována účelová komunikace pro přístup na okolní lesní pozemky a budou vybudovány i sjezdy z nové přeložky, takže obhospodařování lesů nebude znatelně ztíženo.

Na základě výše uvedeného je možno konstatovat, že vliv záměru na půdu a PUPFL bude z vyhodnocených vlivů sice nejvýznamnější, ale i tak jen mírný a malý.



Z hlediska záborů ZPF nebude mít záměr žádné vlivy, protože stavbou přeložky silnice není nijak dotčen ZPF a nejsou požadovány žádné zábory ZPF – ani dočasné, ani trvalé. V okolí přeložky se plochy ZPF nevyskytují.

Kontaminace půdy:

V průběhu prací na realizaci záměru nelze zcela vyloučit úniky provozních kapalin ze stavební mechanizace (myšleno v rámci běžného provozu), případně i havarijní úniky závadných látek. Za účelem minimalizace ovlivnění půdního prostředí (ale i vodního prostředí) jsou navržena standardní organizační opatření v kap. D.4. Opatření jsou zaměřena na prevenci a zmírnění důsledků případných úniků přímo u zdrojů. Opatření jsou zapracována v projektu (DÚR).

Záměrem nedochází ke zvýšení možnosti vodní eroze půd (území není ani v současnosti ohroženo vodní erozí). Svahy zářezu přeložky v terénu budou upraveny do vyhovujícího sklonu a zatravněny.

Tabulka 21 Souhrn vyhodnocení vlivů na půdy

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
Vliv na PUPFL		X		X						X	X	
Vliv na půdy - kontaminace		X		X				X				X

D.1.6 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

V dotčeném území se nenacházejí ložiska vyhrazených a nevyhrazených nerostů, prognózní zdroje nerostných surovin, chráněná ložisková území (CHLÚ) ani dobývací prostory (DP). Lokalita neleží v poddolovaném území ani nejde o území rizikové z hlediska svahových nestabilit. Záměr nespočívá v těžbě nerostných surovin.

Tyto objekty tedy nebudou záměrem přeložky silnice nijak ovlivněny, nepředpokládají se žádné vlivy.

Vzhledem k charakteru dotčeného terénu si stavba přeložky v nové trase vyžádá významný zásah do stávajícího horninového podloží – pro dodržení normovaných parametrů silnice bude nutno realizovat hluboký zářez (cca až 20 metrů v nejhlubším místě) ve stávajícím kopcovitém terénu. Část vytěžených skalních bloků pískovce bude využita při výstavbě přeložky silnice, ale protože bude výrazný přebytek výkopů nad násypy, většinu vytěžené horniny bude potřeba odvézt a upotřebit jinde.

Na patě zářezu bude vytvořen prostor pro realizaci zábrany proti opadávání zvětralých částí pískovce. Tato zábrana zajistí bezpečnost a plynulost provozu v době, kdy budou pískovcové bloky postiženy procesem zvětrávání a postupně bude docházet k menším či větším odpadům. Bariéra je navržena z gabionové konstrukce, a to především z důvodu její životnosti a schopnosti pohltit náraz.

Jelikož lze očekávat, že skalní stěny zářezu budou časem zvětrávat a odlamovat se, jsou navržena protierozní opatření.

Pískovcový masiv bude v přípovrchových částech zvětralý, toto je dokumentováno i na vrtech J3 a J4 z inženýrskogeologického průzkumu. Proto je doporučeno první lavici



opatřit georochoží a ocelovým pletivem, které bude přikotveno systémovým kotvením. Georochož zajistí výrazné zpomalení procesu zvětrávání a ocelové pletivo dokáže zachytit menší odpady v případě potřeby.

S ohledem na výše zmíněné zvětrávání pískovců je nutné počítat s tím, že v průběhu doby (roky) bude docházet v celé ploše lokálně (dle kvality mateční horniny) ke zhoršení stavu přípovrchových částí stěny – lícová část je přímo ovlivněna klimatickými vlivy. Proto je nutné očekávat, že v horizontu mnoha let bude nutné realizovat sanační opatření v podobě např. georochoží a ocelových sítí. Vzhledem k tomu, že není známa bloková stavba pískovců, nelze také vyloučit potřebu nějaký blok lokálně kotvit ocelovými kotvami.

Stabilita svahu na základě dostupných vstupních parametrů dle statického posouzení vyhovuje.

Vzhledem k uvedenému zajištění a protierozním opatřením lze vliv stavby přeložky na horninové prostředí (v kontextu charakteru okolního území) vyhodnotit jako mírný, málo významný a akceptovatelný.

Vzhledem k tomu, že přeložka silnice bude realizována v zalesněném území, bude z dálkových pohledů zářez skryt a nenaruší dosavadní krajinný ráz.

Tabulka 22 Souhrn vyhodnocení vlivů na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
vliv na přírodní zdroje (ložiska, prognózní zdroje, CHLÚ, DP)	Bez vlivu											
Vliv na horninové prostředí		X		X	X			X			X	X

D.1.7 Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Vlivy na flóru

Vlivy na flóru představují hlavně kácení a mýcení dřevin, skrývky a terénní úpravy v místech trvalého záboru půdy a zařízení stavenišť pro jednotlivé stavby.

Stavba vyžaduje kácení lesní zeleně, zemědělská půda nebude dotčena. Podrobný přehled kácených porostů bude zpracován až v etapě stavebního řízení pro žádost o odnětí pozemků z PUPFL.

Souhlas ke kácení a mýcení dřevin a křovin vydává příslušný orgán ochrany přírody a ten by měl také stanovit odvody za trvalé odnětí půdy z PUPFL, popř. dostatečná kompenzační opatření za vykácené lesní dřeviny.

Pro stavbu přeložky budou potřebné (kromě záboru ostatních ploch) zábory PUPFL – trvalé odnětí z PUPFL. V k.ú. Horní Krupá budou trvalé zábory PUPFL činit 41 121 m², v k.ú. Kuřívody budou trvalé zábory PUPFL činit 4 930 m², celkem tedy 46 051 m².

V místě záměru se nenacházejí zvláště chráněná území ani lokality soustavy Natura 2000, nenacházejí se zde ani památné stromy, skupiny stromů nebo stromořadí. Tyto



chráněné fenomény nemohou být a nebudou záměrem stavby přeložky nijak ovlivněny.

Vlivy na faunu

Podle náleзовé databáze ochrany přírody AOPK ČR byly v roce 1995 na území katastru Horní Krupá pozorovány jedinci silně ohroženého druhu Skokana štíhlého (*Rana dalmatina*). Biotopy tohoto druhu nejsou přímo z lokality záměru známe. Tento údaj je navíc přes 10 let starý a tedy není jisté, jestli se v území pořád vyskytuje. Poslední léta také patří k velmi suchým, co přispívá k méně častému výskytu tohoto druhu v přírodě.

Vlivy na ekosystémy

V místě stavby přeložky silnice se nevyskytují hodnotné nebo cenné ekosystémy. Na dotčeném území se z velké části nachází lesní porost na PUPFL – většinou ekologicky málo hodnotné smrkové monokultury s vtroušenými dalšími běžnými dřevinami (borovice, buk, modřín, duby, jasan, osika, javor mléč a pod.).

Vzhledem k rozsáhlým lesním porostům v okolí, navazujících na území dotčené stavbou, likvidací lesních porostů v trase přeložky nebudou vyskytující se druhy živočichů nijak ohroženy, neboť se mohou bezproblémově přemístit do okolního stejného území.

Vlivy na ÚSES a VKP

Stavba jak již bylo uvedeno okrajově zasahuje do prvků ÚSES a do významných krajinných prvků ze zákona - lesa.

Záměrem stavby přeložky bude dotčen prvek lokálního ÚSES – lokální biokoridor 1095/1096 V zátočí.

Tabulka 23 Souhrn vyhodnocení vlivů na flóru, faunu a ekosystémy

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
vlivy na flóru		X		X							X	
vlivy na faunu		X		X	X						X	
vlivy na přírodní ekosystémy		X		X							X	
vlivy na obecně chráněné prvky přírody (ÚSES, VKP)	vliv zanedbatelný											
vlivy na zvláště chráněné prvky přírody, lokality soustavy Natura 2000 a památné stromy	zcela bez vlivu											



D.1.8 Vlivy na krajinu

I když přeložka silnice II/268 bude vedena v nové trase a bude vyžadovat hluboký zářez do stávajícího kopcovitého terénu a poměrně velké zemní práce a úpravy terénu, nebude mít významné vlivy na krajinu a na dochovaný krajinný ráz.

Z hlediska vztahů a hlavně měřítek v lesní krajině nelze počítat u stavby komunikace s výraznějším pozitivním estetickým vjemem. Na druhou stranu je stavba navržena v zalesněné kopcovité krajině, navazuje na stávající terén, takže i poměrně hluboký zářez přeložky do kopce nebude vnímán výrazně negativně. Jedná se o poměrně malou stavbu na silnici II. třídy, stavba nebude mít žádné výrazné pohledové prvky, např. most, vysoký val nebo násyp apod. Naopak většina přeložky bude z dálkových pohledů skryta v lesním porostu a nenaruší dosavadní krajinný ráz.

Z hlediska přírodních charakteristik krajinného rázu se většina z nich v dotčeném území nevyskytuje, pouze VKP les. Ten bude stavbou přeložky dotčen a ovlivněn (viz předchozí kapitoly v oznámení), avšak vzhledem k charakteru okolního území – rozsáhlé lesní hospodářské porosty převážně smrkových monokultur – bude ovlivnění malé, na poměrně malé ploše.

Z kulturních a historických charakteristik krajinného rázu se v dotčeném území nalézají pouze válečný památník (podrobněji popsáný v kap. B.1.4), který bude opatrně a citlivě přemístěn cca o 10 m. Pokud budou v místě památníku zastiženy archeologické nálezy, bude se stavebník i investor řídit příslušnými ustanoveními zákona o ochraně památek a umožní případný archeologický průzkum.

Záměr nevytváří nový prvek v krajině ani nenarušuje harmonické měřítko krajiny nebo harmonické vztahy v krajině, když zde komunikace stejné kategorie a prakticky i šířkového uspořádání již v současnosti existuje. Vlastní přeložka tvoří jen malý úsek celé silnice. Záměrem nedochází ani k ovlivnění hodnotných znaků krajiny. Ovlivnění krajiny je proto hodnoceno jako nulové, popř. velmi malé a málo významné.

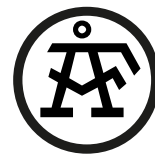
Tabulka 24 Souhrn vyhodnocení vlivů na krajinu

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
Vliv na krajinu, krajinný ráz		X		X							X	

D.1.9 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr nové přeložky, umístěný v extravilánu, se nachází mimo zastavěná území a jeho realizace nevyvolává nutnost demolicí staveb pro bydlení ani jakýchkoliv dalších staveb.

V průběhu realizace záměru mohou být mírně ovlivněny stavby a objekty v místech, přes která bude vedena stavební doprava. V koridorech těchto tras se mohou zvýšit vibrace vyvolané dopravou, které mohou negativně působit na nejbližší stavby. Nicméně tyto vlivy jsou hodnoceny jako nevýznamné, a to vzhledem k poměrně malému rozsahu stavebních prací a krátkodobé realizaci záměru.



Vzhledem k tomu, že se v dotčeném území ani v blízkém okolí nevyskytují žádné kulturní, historické ani archeologické památky, nebude mít předložený záměr přeložky silnice II/268 žádný vliv na tyto jevy.

Jedinou stavbou – historickou památkou, která bude přeložkou silnice dotčena, je válečný památník v blízkosti stávající silnice (viz příloha č. 6). Ten bude opatrně a šetrně přemístěn cca o 10 m dále. Vzhledem k tomu, že pod ním či v nejbližším okolí je možnost nálezu kosterních pozůstatků, bude stavebník i investor striktně postupovat podle ustanovení zákona o státní památkové péči (zák. č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a ohlásí v předstihu skrývkové a stavební práce příslušnému archeologickému pracovišti. V případě náhodných archeologických nálezů je nutno postupovat v souladu s tímto zákonem a umožnit případný archeologický průzkum.

Tabulka 25 Souhrn vyhodnocení vlivů na hmotný majetek a kulturní památky

Vlivy	významné	mírné	kladné	záporné	sekundární	synergické	kumulativní	krátkodobé	střednědobé	dlouhodobé	trvalé	přechodné
vlivy na hmotný majetek	bez znatelného vlivu											
vlivy na kulturní památky	bez znatelného vlivu											

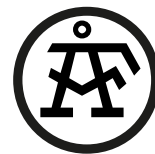
D.2 Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Vlivy záměru ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí jsou komentovány kap. D.1, zde je uveden stručný a názorný souhrn, přičemž zohledněna je velikost vlivu (vč. doby jeho trvání) a významnost vlivu (místní podmínky, dotčené území nebo populace).

Velikost a významnost vyhodnocených vlivů je dána jak poměrně malým rozsahem a významem této stavby, tak i jeho lokalizací, kdy se v dotčeném území nevyskytují téměř žádné významné a cenné nebo chráněné jevy z hlediska jednotlivých složek životního prostředí ani se záměr nenachází v zastavěném nebo jinak exponovaném území.

Jako hlavní negativní vlivy záměru byly vyhodnoceny krátkodobé nárůsty znečištění ovzduší a hluku zejména v místě vlastní stavby, ale případně i podél tras stavební dopravy, popř. i další menší nebo mírnější vlivy, spojené se stavební činností. Dalším negativním vlivem je nutnost záboru půdy, zejména lesních ploch – trvalé odnětí půdy z PUPFL. Je to současně i zásah do VKP ze zákona. V malém měřítku se zábory budou týkat i druhu pozemků – ostatní plochy. Dalším negativním vlivem bude nutnost smýcení stávajících lesních porostů na vyňatých plochách PUPFL – jedná se však většinou o smrkové monokultury s příměsí dalších běžných dřevin, v různém věku, které však netvoří příliš hodnotný ekosystém, nevyskytují se téměř žádné cenné nebo ochranné významné druhy rostlin a živočichů.

V rámci vyhodnocení záměru byly identifikovány také některé další mírné a málo významné vlivy záměru – jak nepříznivé, tak také příznivé – např. potenciální možnost kontaminace půdy a vod při haváriích při výstavbě i provozu (negativní vliv), vliv na horninové prostředí (zářez do svahu – negativní vliv), vliv na historickou památku (přemístění), příznivý vliv odvádění dešťových vod do lesních porostů a pod.



Jako další pozitivní vliv je možno uvést např. zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, snížení hluku a exhalací z vozidel při plynulejší jízdě a menším sklonu vozovky, zlepšení hydrologických poměrů v nejbližším okolí přeložky.

Za přímé vlivy posuzovaného záměru přeložky silnice II/268 lze považovat následující vlivy: vliv na znečištění ovzduší, vliv na hlukovou situaci, vliv na faunu, flóru a ekosystémy v trase přeložky silnice, vlivy na půdu a horninové prostředí, případně malý vliv na krajinný ráz, lokální hydrologické poměry a historickou památku.

Vzhledem k umístění stavby přeložky mimo intravilán obce, v nezastavěném území v zalesněné krajině, se nepředpokládají žádné vlivy na okolní obyvatelstvo nebo populaci v okolních obcích. Jak bylo vyhodnoceno v kapitolách D.1.1, D.1.2 a D.1.3, ani vlivy vyvolané stavební dopravou neovlivní okolní obyvatelstvo, neboť intenzita této dopravy bude podstatně nebo řádově nižší než současná doprava na stávající komunikaci. Ani po stavbě přeložky se při jejím provozu nepředpokládá znatelné zvýšení intenzit dopravy oproti současnému stavu.

Všechny identifikované vlivy (negativní i pozitivní) budou poměrně malé a málo významné a budou mít pouze lokální charakter, projevující se jen v lokalitě trasy přeložky nebo v jejím blízkém okolí. Lze očekávat i některé pozitivní na některé další složky životního prostředí a druhotně i na populaci (řidiče – plynulejší a bezpečnější doprava), které se projeví po výstavbě a zprovoznění přeložky silnice.

Žádné další vlivy záměru – kromě uvedených výše a vyhodnocených v oznámení, nebyly identifikovány.

D.3 Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

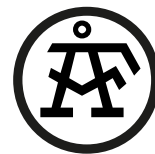
Velikost, významnost a další charakteristiky předpokládaných nebo možných vlivů vzhledem k dotčenému území a obyvatelstvu byly vyhodnoceny v předchozích kapitolách D.1 a D.2. Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že předložený záměr přeložky silnice II/268 se svou kapacitou, rozsahem a potenciálními vlivy řadí mezi malé záměry a ani v kombinaci s umístěním dalších stávajících silničních staveb v okolí nebude mít významné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí v dotčeném území.

Dosah těchto vlivů bude omezen prakticky jen na vlastní lokalitu stavby a její nejbližší okolí a nelze tedy v žádném případě očekávat nějaké nepříznivé vlivy, které by přesahovaly nebo mohly přesahovat státní hranice, které jsou od místa stavby záměru značně vzdáleny, v řádu desítek kilometrů. Lokalita záměru se nenachází v příhraniční oblasti a nemá ani žádné dálkové vlivy.

V žádném případě však nelze uvažovat nebo očekávat, že by se mohly vyskytnout nějaké vlivy, které by přesahovaly státní hranice České republiky. Možnost výskytu přeshraničních vlivů na životní prostředí sousedních států je možno jednoznačně vyloučit.

D.4 Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popis kompenzací, pokud je to vzhledem k záměru možné

Opatření jsou v oznámení záměru přeložky silnice II/268 navržena jednak z hlediska časového – pro období přípravy stavby (zpracování projektové dokumentace), pro období výstavby záměru a pro období provozu již realizovaného záměru.



Z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí jsou navržena preventivní a zmírňující opatření směřována především na potenciální významné vlivy záměru nebo na ty složky, které mohou být záměrem nejvíce nebo nejvýznamněji negativně ovlivněny. Opatření vycházejí z vyhodnocení vlivů v předchozích kapitolách oznámení a řada z nich je již zmíněna i přímo při vyhodnocení vlivů.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů záměru jsou navržena především pro fázi výstavby záměru, kdy jsou předpokládány potenciálně významnější negativní vlivy záměru než v období provozu, tj. zejména pro období provádění zemních prací, terénních úprav a s tím související zvýšenou dopravní zátěží (především z nákladních automobilů) na přilehlých komunikacích. Dále jsou uvedena i opatření pro fázi provozu záměru.

Všechna uvedená zmírňující opatření při jejich dodržení mohou účinně snížit na minimum nebo vyloučit případné nepříznivé vlivy změny záměru na životní prostředí a okolní obyvatelstvo. Podrobně jsou popsány v kapitole B.1.6.1.

D.5 Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Oznámení EIA bylo vypracováno podle dokumentace k územnímu řízení (DÚR). Dále byly použity zdroje informací volně dostupné na internetu, informace z tištěných publikací a z archivních zdrojů, související platná legislativa (viz seznam použitých podkladů, předpisů a norem v závěru oznámení EIA). Další informace byly zjišťovány nebo ověřovány u příslušných orgánů státní správy, samosprávy, příp. specialistů. Za účelem ověření aktuálního stavu území bylo provedeno terénní šetření v lokalitě záměru.

Při hodnocení potenciálních vlivů záměru bylo nutné vycházet i z obdobných záměrů (výstavba a rekonstrukce silnic II. třídy), a to obzvláště v případech, kdy nebyly v rámci tohoto hodnoceného záměru k dispozici některé informace.

Hlavní nedostatky ve znalostech na straně záměru vyplývají z podrobnosti rozpracování záměru (DÚR), kdy ještě nemohou být a nejsou specifikovány některé pro hodnocení významné skutečnosti. To se týká zejména informace o počtu a typech použité stavební mechanizace, vč. počtu nákladních vozů, tras stavební dopravy, v důsledku čehož nelze přesněji predikovat (modelovat) změnu imisní situace ani hlukové zátěže v období výstavby.

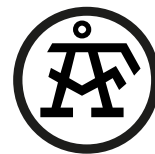
Druhy živočichů nebyly zaznamenány, nebyl proveden průzkum. Informace o fauně a flóře pocházejí z archivních dat a z datových serverů různých institucí. Vzhledem k povaze záměru – jde o přeložku - posun stávající komunikace v řádu desítek metrů v úseku dlouhém cca 1,4 km, a to v běžném hospodářském lese, nebylo zadáno zpracování specializovaných nebo dokonce celoročních průzkumů. Na druhou stranu tento nedostatek byl kompenzován tím, že získaná archivní data a z různých databází byla ověřována u orgánů ochrany přírody nebo poskytovatelů dat.

V případě nedostatků na straně informací o záměru se při hodnocení vlivů vycházelo také z analogie s obdobnými záměry. V případě rozporných informací o záměru nebo o dotčeném území (existence či neexistence ochranného pásma vodního zdroje) jsme vycházeli z aktuálnějších informací.

I přes uvedené nedostatky ve znalostech byl k dispozici dostatek potřebných a relevantních údajů, aby mohly být vlivy záměru dostatečně a objektivně vyhodnoceny.



Jedním se základních předpokladů, na kterých je postaveno hodnocení, je fakt, že v souvislosti se záměrem nedojde ke zvýšení intenzit dopravy, když v rámci záměru nedochází ke zvýšení kapacity komunikace ani ke změně její kategorie. Tato skutečnost se promítá především do hodnocení ovlivnění imisní a hlukové situace v území. Dále bylo při hodnocení vlivů záměru zohledněno to, že stavba se nachází mimo exponované nebo zastavěné území obce, ve volné zalesněné krajině, rozsah záměru (tj. délka řešeného úseku přeložky, posun oproti stávající komunikaci a kategorie komunikace) je poměrně malý a záměrem dotčené území není zvláště chráněno.



E Porovnání variant řešení záměru

Plánovaný záměr přeložky silnice II/268 byl předložen v jedné variantě výsledného řešení, která byla vyhodnocena v oznámení EIA. Vlivy předložené varianty byly v oznámení záměru vyhodnoceny vzhledem k nulové variantě, tedy se stávajícím stavem jednotlivých složek životního prostředí v dotčeném území bez realizace přeložky silnice II/268.

V rámci přípravy projektové dokumentace přeložky silnice byly původně uvažovány i další tři varianty, lišící se drobným umístěním osy silnice ve vybraném území (jsou popsány v kap. B.I.5.), z důvodů neshody s platným územním plánem však byly zavrhnuty a byla vybrána jediná předložená varianta trasy přeložky, která je v souladu s platným územním plánem obce.

Následující přehled uvádí porovnání předložené varianty záměru s nulovou variantou z hlediska hlavních ovlivněných složek životního prostředí, v ostatním jsou vlivy obou variant srovnatelné nebo nulové.

Tabulka 26 Srovnání variant záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo (hlavní ovlivněné složky)

Vlivy	var. 0	var. 1	Komentář
ovzduší, hluk, vibrace	+	-	při výstavbě krátkodobě a mírně dojde k nárůstu imisní zátěže a hluku v místě záměru, podél tras stavební dopravy, tj. mírné zhoršení oproti současnému stavu; při provozu trvale mírné zlepšení snížením emisí a hluku při plynulejší dopravě na přeložce
nehodovost	-	+	zlepšení stavu komunikace, plynulejší a bezpečnější jízda, tj. mírné zlepšení oproti současnému stavu
vlivy na floru, ekosystémy	+	-	kácení lesních porostů menší ekologické hodnoty
zábory PUPFL	+	-	mírný vliv na zábory PUPFL v rámci rozsáhlých navazujících lesních porostů
podzemní a povrchové vody	+	-	možné riziko kontaminace, při dodržení ochranných opatření však minimální

Legenda: var. 0 – nulová varianta, var. 1 – aktivní varianta, + příznivější varianta, - méně příznivá varianta

Případné nepříznivé vlivy předložené varianty na jiné složky životního prostředí byly vyhodnoceny jen jako malé a mírné a málo významné, případně jen dočasné, a nezpůsobí významnou nebo znatelnou újmu ani na dotčeném životním prostředí ani na zdraví obyvatel. Tyto potenciální nepříznivé vlivy lze ještě účinně zmírnit navrženými ochrannými opatřeními.

Vzhledem k tomu, že realizací přeložky silnice v předložené variantě se především zvýší plynulost a bezpečnost dopravy v daném úseku, vyhodnocené nepříznivé vlivy záměru nebudou významné a neovlivní žádné zvláště chráněné nebo cenné složky životního prostředí ani zdraví obyvatelstva a že dojde ke zlepšení stavu oproti



současnosti, **jednoznačně doporučujeme předloženou variantu záměru k realizaci.**



F Doplnující údaje

Oznámení záměru bylo vypracováno na základě faktu, že předložený záměr „Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje; přeložka silnice II/268“ je zařazen pod bod 9.1 kat. II přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, tj. „*Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).*“. Z tohoto důvodu je nutné provést zjišťovací řízení za účelem zjištění, zda může záměr významně ovlivnit životní prostředí a pokud ano, tak je účelem zjišťovacího řízení i upřesnění informací, které mají být uvedeny v dokumentaci EIA.

V předchozích kapitolách oznámení EIA a v jeho přílohách byly shromážděny v této době dostupné údaje a informace o posuzovaném záměru přeložky silnice II/268 – „Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje; přeložka silnice II/268“

Na základě informací o záměru, údajů o stavu životního prostředí v zájmovém území a případných dalších relevantních podkladů byly identifikovány a zhodnoceny vlivy daného záměru na okolní životní prostředí a obyvatelstvo.

V oznámení EIA byly vyhodnoceny veškeré známé nebo předvídatelné vlivy záměru ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí. Pro vyhodnocení vlivů záměru byly použity standardní postupy – terénní šetření, konzultace se zpracovatelem projektové dokumentace, s dotčenými orgány státní správy, se specialisty i se zástupci místní samosprávy, sběr relevantních informací pro zjištění stavu území a hodnocení vlivů záměru na základě požadavků právních předpisů, norem a metodik, vlastních znalostí i zkušeností s jinými záměry.

Z hodnocení vyplynulo, že záměr nepředstavuje významné ovlivnění žádné ze složek životního prostředí ani obyvatelstva dotčeného území, a to samostatně ani ve spojení s jinými známými záměry.

F.1 Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Mapová a obrazová dokumentace, týkající se některých jevů v dotčeném území (např. stavu složek životního prostředí) je většinou zařazena přímo v textu v příslušných kapitolách. Ostatní mapová dokumentace (např. situace umístění stavby), povinná stanoviska (stavebního úřadu a orgánu ochrany přírody dle § 45i ZOPK) a vyjádření a další doklady nebo dokumenty k záměru stavby přeložky jsou zařazeny do části H – Přílohy.



Obrázek 13 Stávající silnice



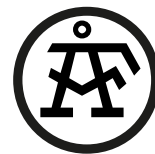
Obrázek 14 Terén, kterým povede nová trasa





F.2 Další podstatné informace oznamovatele

Veškeré dostupné a zjištěné informace relevantní pro vyhodnocení potenciálních vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo jsou uvedeny v předchozích kapitolách oznámení EIA.



G Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru

Popis záměru:

Jedná se o novostavbu přeložky silnice II. třídy, S 9,5/70 s jízdním pruhem pro pomalá vozidla, o celkové navržené šířce 12,00 m. Přeložka je navržena pro odstranění nebezpečných příkrých zatáček na stávající sinici a jejich nahrazení přímější trasou s rozšířením o stoupací pruh. Přeložka silnice je dvoupruhová obousměrná směrově nerozdělená komunikace se stoupacím pruhem, šířka jízdních pruhů 3 x 3,50 m, šířka vodicích proužků 2 x 0,25 m, šířka zpevněné krajnice 2 x 0,50 m (v obloucích bez rozšíření, $R \geq 250$ m). Délka silnice II/268 se stoupacím pruhem je 1,38 km.

Kapacita a dimenze stavby je navrhována na výhledové intenzity automobilové dopravy vycházející ze sčítání dopravy z roku 2010, tj. SV (všechna vozidla) = 3 351 vozidel za 24 hodin a TNV = 963 voz/24h (viz sčítací úsek č. 4-1 269).

Stávající opuštěná stopa silnice II/268 bude rekultivována a vrácena do lesních pozemků (PUPFL), šířkově bude stávající vozovka zúžena, na konci bude řešena točka pro návěsovou soupravu, komunikace bude využívána jako účelová pro provoz lesní techniky.

Lokalita stavby spadá do území CHOPAV Severočeská křída. Stavba plánované přeložky se nenachází v záplavovém ani v poddolovaném území. V dotčeném území ani v blízkém okolí se nevyskytují žádná chráněná území.

Záměr stavby přeložky silnice II/268 se nachází v nezastavěném území jihovýchodně od města Ralsko. Pozemky stavby se nacházejí v katastrálním území Horní Krupá a Kuřivody. Terén je v navržené trase kopcovitý až horský. Jeho nadmořská výška se pohybuje okolo 275 až 330 m n. m. Trasa přeložky bude vedena v hlubokém zářezu.

Stavba přeložky silnice se nachází z větší části na lesních pozemcích (PUPFL), z menší části na ostatních plochách. Pro stavbu tedy bude potřebný dočasný i trvalý zábor pozemků. Na dotčených pozemcích trvalého záboru PUPFL bude nutné vykácet část stávajícího lesního porostu. Podrobný přehled kácených porostů bude zpracován až v etapě stavebního řízení pro žádost o odnětí pozemků z PUPFL.

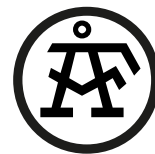
Stavba je v souladu s platným územním plánem obce Ralsko.

Předpokládané zahájení a dokončení stavby je uvažováno mezi roky 2017-2020.

Předpokládané vlivy:

Velikost a významnost vyhodnocených vlivů je dána jak poměrně malým rozsahem a významem této stavby, tak i jeho lokalizací, kdy se v dotčeném území nevyskytují téměř žádné významné a cenné nebo chráněné jevy z hlediska jednotlivých složek životního prostředí ani se záměr nenachází v zastavěném nebo jinak exponovaném území.

Jako hlavní negativní vlivy záměru byly vyhodnoceny krátkodobé nárůsty znečištění ovzduší a hluku zejména v místě vlastní stavby, ale případně i podél tras stavební dopravy, popř. i další menší nebo mírnější vlivy, spojené se stavební činností. Dalším negativním vlivem je nutnost záboru půdy, zejména lesních ploch – trvalé odnětí půdy z PUPFL. Je to současně i zásah do VKP ze zákona. V malém měřítku se zábory budou týkat i druhu pozemků – ostatní plochy. Dalším negativním vlivem bude nutnost smýcení stávajících lesních porostů na vyňatých plochách PUPFL – jedná se však



většinou o smrkové monokultury s příměsí dalších běžných dřevin, v různém věku, které však netvoří příliš hodnotný ekosystém, nevyskytují se téměř žádné cenné nebo ochranné významné druhy rostlin a živočichů.

V rámci vyhodnocení záměru byly identifikovány také některé další mírné a málo významné vlivy záměru – jak nepříznivé, tak také příznivé – např. potenciální možnost kontaminace půdy a vod při haváriích při výstavbě i provozu (negativní vliv), vliv na horninové prostředí (zářez do svahu – negativní vliv), vliv na historickou památku (přemístění), příznivý vliv odvádění dešťových vod do lesních porostů a pod.

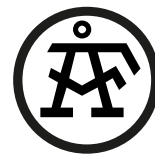
Jako další pozitivní vliv je možno uvést např. zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, snížení hluku a exhalací z vozidel při plynulejší jízdě a menším sklonu vozovky, zlepšení hydrologických poměrů v nejbližším okolí přeložky.

Za přímé vlivy posuzovaného záměru přeložky silnice II/268 lze považovat následující vlivy: vliv na znečištění ovzduší, vliv na hlukovou situaci, vliv na faunu, flóru a ekosystémy v trase přeložky silnice, vlivy na půdu a horninové prostředí, případně malý vliv na krajinný ráz, lokální hydrologické poměry a historickou památku.

Vzhledem k umístění stavby přeložky mimo intravilán obce, v nezastavěném území v zalesněné krajině, se nepředpokládají žádné vlivy na okolní obyvatelstvo nebo populaci v okolních obcích. Ani vlivy vyvolané stavební dopravou neovlivní okolní obyvatelstvo, neboť intenzita této dopravy bude podstatně nebo řádově nižší než současná doprava na stávající komunikaci. Ani po stavbě přeložky se při jejím provozu nepředpokládá znatelné zvýšení intenzit dopravy oproti současnému stavu.

Všechny identifikované vlivy (negativní i pozitivní) budou poměrně malé a málo významné a budou mít pouze lokální charakter, projevující se jen v lokalitě trasy přeložky nebo v jejím blízkém okolí. Lze očekávat i některé pozitivní na některé další složky životního prostředí a druhotně i na populaci (řidiče – plynulejší a bezpečnější doprava), které se projeví po výstavbě a zprovoznění přeložky silnice.

Žádné další vlivy záměru – kromě uvedených výše a vyhodnocených v oznámení, nebyly identifikovány.



Použité podklady

Dokumentace k územnímu řízení pro akci Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje; Přeložka silnice II/268

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje

Územní plán města Ralsko

Inventarizace dřevin - Silnice II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje – inventarizace dřevin; listopad 2015

Inženýrskogeologický průzkum pro rekonstrukci 2 mostů na silnici II/268 v Plouznici (ev. č. 268-013 a 268-014) a přeložku silnice u Dolní Krupé (Liberecký kraj); listopad 2015

Posouzení návrhu skalního zářezu na komunikaci II/268 Mimoň – hranice Libereckého kraje; leden 2016

Z Quitt, E.: Klimatické oblasti ČR

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon).

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů

122/2004 Sb.

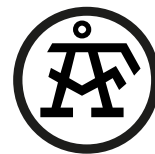
Zákon č. 122/2004, o válečných hrobech a pietních místech a o změně zákona č. 256/2001 Sb., o pohřebnictví a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

Vyhláška MŽP 415/2012 Sb.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 107/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů



Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)

Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady

Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

Vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb

Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb

Vyhláška Ministerstva zemědělství č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa

Vyhláška Ministerstva zemědělství č. 55/1999 Sb., o způsobu výpočtu výše újmy nebo škody způsobené na lesích

Další legislativní a metodické předpisy

<http://mapy.cz/>

<http://www.mapy.nature.cz/>

<http://geoportal.gov.cz/>

<http://www.geology.cz/>

<http://www.chmi.cz/>

<http://heis.vuv.cz/>

<http://www.vuv.cz/>

<http://www.uhul.cz/>

<http://www.ochranaprirody.cz/>

<http://www.risy.cz>

<http://scitani2010.rsd.cz>



Datum zpracování oznámení: únor 2016

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení EIA:

AF-CITYPLAN s.r.o.,

Mgr. Paulína Pidaná

Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

Tel.: +420 277 005 509

E-mail: paulina.pidana@afconsult.com

Ing. Zuzana Toniková - ENVI -TON

.....
Mgr. Paulína Pidaná



H Přílohy

- Příloha č. 1 Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (MěÚ Ralsko)
- Příloha č. 2 Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. (Krajský úřad Libereckého kraje)
- Příloha č. 3 Situace umístění záměru
- Příloha č. 4 Záborový elaborát
- Příloha č. 5 Geometrie skalního zářezu
- Příloha č. 6 Vyjádření Komitétu pro udržování památek
- Příloha č. 7 Podélný profil trasy