

Přeložka silnice I/9 u osady Lesné

EKOLA group, spol. s r.o.

Oznámení záměru
dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
v platném znění

EKOLA group, spol. s r.o.

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

Telefon: 274 784 927 - 29
Fax: 274 772 002
E-mail: ekola@ekolagroup.cz

říjen 2008



Oznámení záměru

**zpracované dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
v platném znění**

*

„Přeložka silnice I/9 u osady Lesné“

Oznamovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56
145 00 Praha 4

Zpracovatel: E K O L A group, spol. s r.o.
Mistrovská 4
108 00 Praha 10

Zakázk. číslo: 08.0363-04

OBSAH

ÚVOD	3
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	4
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	5
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
II. ÚDAJE O VSTUPECH	14
III. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....	21
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	31
I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	31
II. CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽP V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	45
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	58
I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI	58
II. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	67
III. ÚDAJE O MOŽNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	67
IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ	68
V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ	71
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	72
ZÁVĚR	73
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	75
MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ	75
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	76
H. PŘÍLOHA	79
LITERATURA	80

Přehled nejdůležitějších používaných zkratk

CO	Oxid uhelnatý
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČHP	Číslo hydrologického pořadí
ČSN	Česká státní norma
DP	Dobývací prostor
EIA	Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CHOPAV	Chráněné území přirozené akumulace vod
IP	Interakční prvek
KN	Katastr nemovitostí
k.ú.	Katastrální území
L _A	Hladina akustického tlaku A
L _{Aeq}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
LVS	Lesní vegetační stupeň
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
N	Odpady kategorie nebezpečné
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NN	Nízké napětí
NO _x	Oxidy dusíku
NO ₂	Oxid dusičitý
NRBC	Nadregionální biokoridor
NRBK	Nadregionální biokoridor
O	Odpady kategorie ostatní
OZKO	Oblasti zhoršené kvality ovzduší
PAU	Polycyklické aromatické uhlovodíky
PHO	Pásmo hygienické ochrany
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
RBC	Regionální biocentrum
RBK	Regionální biokoridor
RL	Ropné látky
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SLT	Soubor lesního typu

SO ₂	Oxid siřičitý
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VVN	Velmi vysoké napětí
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZS	Zařízení staveniště
ŽP	Životní prostředí

ÚVOD

Toto oznámení se zabývá vymezením a posouzením vlivů na životní prostředí, které mohou být způsobeny rekonstrukcí a provozem dvou úseků silnice I/9 v oblasti mezi obcemi Svor a Jiřetín pod Jedlovou. Stavba bude na obou úsecích zahrnovat přeložení silnice, budování opěrných a zárubních zdí, dopravně inženýrských opatření, dále rekonstrukci mostu a výstavbu komunikace pro pěší podél komunikace. Délka prvního upravovaného úseku činí 212 m, délka druhého úseku 355 m.

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), sloupec B, pod pořadové číslo 9.1 – *“Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)”*.

Jedná se o přeložku dvou úseků na silnici I/9, vedoucí mezi obcemi Svor a Jiřetín pod Jedlovou. Přeložky silnice jsou vyvolány z důvodu stávajícího směrového vedení a šířkového uspořádání trasy silnice I/9, které je dle vyjádření správce komunikace a Policie ČR v současné době v nevyhovujícím stavu. Povolená rychlost je na komunikaci I/9 90 km/hod, což ovšem nevyhovuje charakteru silnice. Nově navržená komunikace I/9 bude upravena na kategorii S9,5/80 pro první úsek a S9,5/60 pro úsek druhý. Přeložky silnice umožní plynulejší provoz, zajistí větší bezpečnost pěších a umožní snazší orientaci na komunikaci.

Silnice I/9 začíná na křižovatce Zdiby (D8) a odtud vede kolem Neratovic a dále do Mělníka, České Lípy a dále na Rumburk a státní hranici. Celková délka silnice činí necelých 109 km, z toho délka čtyřpruhového úseku silnice (úsek Praha – Mělník) je 24 km. Komunikace je pro nákladní dopravu hlavní přístupovou cestou k hraničnímu přechodu do SRN Rumburk – Neugersdorf.

Etapizace stavby se nepředpokládá. Zahájení výstavby a následné uvedení do provozu závisí především na uvolňování finančních prostředků, nejbližším reálným termínem zahájení stavby je rok 2009.

Oznámení je zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a jeho přílohou č. 3 a dalšími souvisejícími zákony a předpisy. Oznámení bude sloužit jako podklad pro zjišťovací řízení. V průběhu zpracování oznámení byla ve spolupráci s oznamovatelem korigována technická stránka záměru z hlediska vlivů záměru na životní prostředí a bylo hledáno řešení k minimalizaci jednotlivých vlivů výstavby na životní prostředí.

Jedná se o přehledné shrnutí zpracované na základě průzkumů, podkladů a jednotlivých podrobných expertních posudků. Seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení záměru, je uveden v úplném závěru oznámení záměru.

Text oznámení je pro snazší orientaci doplněn mapovou částí, která poskytuje přehled o dané situaci a o místních podmínkách. Údaje z mapových podkladů byly doplněny o informace získané na příslušných veřejných institucích. Množství informací bylo získáno rovněž průzkumem terénu.

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

Oznamovatel

Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ

659 93 390

Sídlo

Na Pankráci 56

145 05 Praha 4

Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Michal Vojtíšek, náměstek pro výstavbu

ŘSD ČR

Čerčanská 2023/12

140 00 Praha 4

tel.: 241 084 111

e-mail: michal.vojtisek@rsd.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

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

Název:	Stavba I/9 Lesné, přeložka
Kategorie:	kategorie II - záměry vyžadující zjišťovací řízení, sloupec B - státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí vykonávají, dle § 21 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, orgány kraje
Pořad. číslo:	9.1 “ <i>Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)</i> ”

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předkládaný záměr patří svým rozsahem k záměrům menšího rozsahu. Jedná se o přeložku dvou úseků na silnici I/9 v blízkosti osady Lesné mezi obcemi Svor a Jiřetín pod Jedlovou. Délka prvního upravovaného úseku je pouhých 212 m, u druhého úseku se jedná o úpravu trasy v délce 355 m.

Záměr začíná úsekem č. 1 u osady Lesné ve směru od Svoru na Jiřetín pod Jedlovou v km 95,5 (dle provozního staničení komunikace I/9) stávající silnice I/9. Přeložka tohoto úseku je nezbytná, neboť stávající komunikace se zde nachází v pravotočivém oblouku o nevyhovujícím poloměru 170,0 m. Přeložení komunikace je navrženo pomocí směrového oblouku o poloměru $R = 400$ m s přechodnicemi, které budou plynule navazovat na stávající průběh silnice I/9. Výškově bude přeložka kopírovat výškové řešení stávající silnice. Maximální podélný sklon komunikace bude 3,9 %. Dále budou v rámci objektu upraveny sjezdy na stávající nezpevněné cesty v délce 20 m (k parcelám č. 908 a č. 2325). V místě napojení nové přeložky na stávající silnici I/9 bude provedena pouze rekonstrukce vozovky.

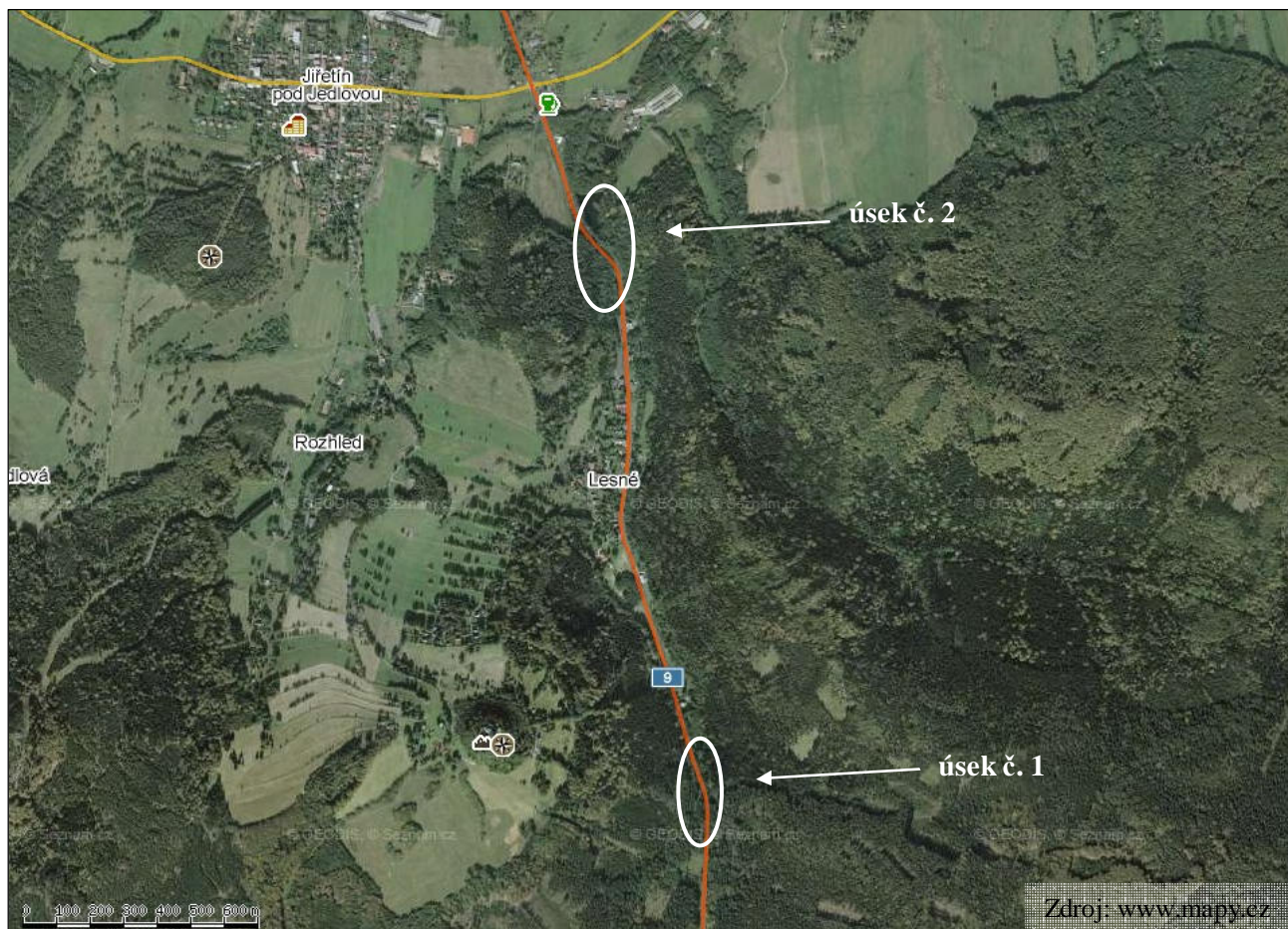
Přeložka úseku č. 2 začíná dle provozního staničení komunikace I/9 v km 97,2. Stávající komunikace se zde nachází v protisměrných obloucích o $R = 70$ m a $R = 160,0$ m. V rámci objektu bude v daném úseku upraveno směrové a výškové vedení včetně šířkového uspořádání silnice I/9. Šířka jízdního pásu bude upravena na kategorii S9,5/60 – $2 \times 3,5$ m + $2 \times 0,25$ m vodící proužek + $2 \times 0,5$ m zpevněná krajnice. Ve směrových obloucích bude provedeno rozšíření dle ČSN 73 6110. Přeložení komunikace je navrženo pomocí dvou protilehlých směrových oblouků o poloměru $R = 200$ m s přechodnicemi. Na začátku a konci úpravy bude provedeno plynulé napojení na stávající průběh silnice I/9. Výškově bude přeložka kopírovat výškové řešení stávající komunikace.

3. Umístění záměru

Kraj:	Ústecký (CZ 042)
Okres:	Děčín
Správní obvod:	Varnsdorf
Obec:	Dolní Podluží, Jiřetín pod Jedlovou
Katastrální území:	Dolní Podluží, Rozhled

Záměr se nachází v blízkosti osady Lesné, na předmětné trase silnice I/9 mezi obcemi Svor a Jiřetín pod Jedlovou. Úsek č. 1 začíná na v km 95,5 silnice I/9 a úpravy proběhnou v délce 212 m, úsek č. 2 začíná o něco dále, v km 97,2 a délka úprav na tomto úseku činí 355 m (viz obr. č. 1).

Obrázek č. 1 Fotomapa zájmového území s vyznačením úseků



4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Jde o přeložku dvou úseků na silnici I/9 mezi obcemi Svor a Jiřetínem pod Jedlovou. Přeložky silnice jsou vyvolány z důvodu stávajícího směrového vedení a šířkového uspořádání trasy silnice I/9, které je v současné době v nevyhovujícím stavu. Nově navržená komunikace I/9 bude upravena na kategorii S9,5/80 pro první úsek a na S9,5/60 pro úsek druhý. Přeložky silnice umožní plynulejší provoz, zajistí větší bezpečnost pěších a umožní snazší orientaci na komunikaci. Etapizace stavby se nepředpokládá. Zahájení výstavby a následné uvedení do provozu závisí především na uvolňování finančních prostředků, nejbližším reálným termínem zahájení stavby je rok 2009.

Dispoziční řešení upravovaných úseků je situováno z části na stávajícím silničním pozemku a z části na pozemku lesním, k záborům dochází v místě směrové úpravy komunikace.

Na stávajících úsecích silnice I/9 u osady Lesné budou probíhat následující úpravy:

- přeložka silnice na úsecích č. 1 a 2,
- budování opěrných a zárubních zdí,
- budování dopravně inženýrských opatření,

- rekonstrukce mostu (ev. č. 9-062),
- výstavba komunikace pro pěší,
- úpravy sjezdů ze silnice I/9 na stávající nebezpečné cesty k soukromým parcelám,
- rekultivace stávajících zpevněných ploch.

Kumulace záměru

Kumulace stavby I/9 s jinými záměry se nepředpokládá.

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, vč. přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Přeložky silnice jsou nezbytné z důvodu stávajícího směrového vedení a šířkového uspořádání trasy silnice I/9, které je dle vyjádření správce komunikace a Policie ČR v současné době v nevyhovujícím stavu. Povolená rychlost je zde 90 km/hod, což ovšem neodpovídá charakteru silnice. Nově navržená komunikace I/9 bude upravena na kategorii S9,5/80 pro první úsek a S9,5/60 pro úsek druhý. Přeložky silnice umožní plynulejší provoz, zajistí větší bezpečnost pěších a umožní snazší orientaci na komunikaci.

Silnice I/9 začíná na křižovatce Zdiby (D8) a odtud vede kolem Neratovic a dále do Mělníka, České Lípy a dále na Rumburk a státní hranici. Celková délka silnice činí 108,862 km, z toho délka čtyřpruhového úseku silnice (úsek Praha – Mělník) je 24 km. Komunikace je pro nákladní dopravu hlavní přístupovou cestou k hraničnímu přechodu Rumburk – Neugersdorf do SRN.

Obr. č. 2 Úsek č. 1 ve směru na Rumburk



Obr. č. 3 Úsek č. 2 ve směru na Rumburk



Stručný přehled posuzovaných variant

Záměr je posuzován v jedné variantě vedení trasy komunikace.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Základní charakteristiky stavby

Úsek č. 1

Druh stavby:	přeložka silnice I. třídy
Plocha vozovek:	asfaltové – rekonstrukce 429 m ² asfaltové – nová konstrukce 1.667 m ²
Mostní objekt:	1ks - nový železobetonový most č.ev. 9-062 - plocha 40 m ²
Opěrné a zárubní zdi:	1ks - betonová tížná dl. 53,0 m, výška 0,5 – 1,0 m nad terénem
Celk. objem zemních prací:	násyp 1.200 m ³ , z toho do AZ 800 m ³ výkop 1.400 m ³

Úsek č. 2

Plocha vozovek:	asfaltové – rekonstrukce 284 m ² asfaltové – nová konstrukce 2.845 m ²
Opěrné a zárubní zdi:	3ks – gabionová opěrná zeď dl. 23,0 m, výška 1,5 m - betonová zárubní zeď dl. 67,0 m, výška 1,0 – 5,0 m - gabionová zárubní zeď dl. 68,0 m, výška 1,5 – 3,5 m
Celk. objem zemních prací:	násyp 4.500 m ³ , z toho do AZ 1.600 m ³ výkop 6.500 m ³

Přehled stavebních objektů podle jejich následných správců

SO 101	Silnice I/9, úsek 1, ŘSD ČR
SO 101.1	Úprava sjezdu na parcelu č. 908, Lesy České republiky, s. p.
SO 101.2	Úprava sjezdu na parcelu č. 2325, Lesy České republiky, s. p.
SO 201	Most ev. č. 9-062, ŘSD ČR
SO 211	Opěrná zeď v km 0,200 - úsek 1, ŘSD ČR
SO 102	Silnice I/9, úsek 2, ŘSD ČR
SO 102.1	Úprava sjezdu na parcelu č. 2320, Lesy České republiky, s. p.
SO 111	Komunikace pro pěší, úsek 2, obec Dolní Podluží
SO 212	Opěrná zeď v km 0,090 - úsek 2, ŘSD ČR
SO 213	Zárubní zeď v km 0,185 - úsek 2, ŘSD ČR
SO 151	Dopravně inženýrská opatření, ŘSD ČR
SO 801	Rekultivace, ŘSD ČR

SO 101 – Silnice I/9, úsek 1

Zde je plánována přeložka stávající silnice I/9 v km 95,5 (dle provozního staničení komunikace I/9). Stávající komunikace se zde nachází v pravotočivém oblouku o nevyhovujícím poloměru 170,0 m. Šířka zpevnění je 7,5 m. V rámci objektu bude v daném úseku upraveno směrové a výškové vedení včetně

šířkového uspořádání silnice I/9. Šířka jízdního pásu bude upravena na kategorii S9,5/80 – 2 x 3,5 m + 2 x 0,25 m vodící proužek + 2 x 0,5 m zpevněná krajnice. Přeložení komunikace je navrženo pomocí směrového oblouku o poloměru $R = 400\text{ m}$ s přechodnicemi, které budou plynule navazovat na stávající průběh silnice I/9. Výškově bude přeložka kopírovat výškové řešení stávající silnice. Max. podélný sklon komunikace bude 3,9 %. Dále budou v rámci objektu upraveny sjezdy SO 101.1 (na parcelu č. 908) a SO 101.2 (na parcelu č. 2325) na stávající nezpevněné cesty v délce 20 m. V místě napojení nové přeložky na stávající silnici I/9 bude provedena pouze rekonstrukce vozovky. Délka upravovaného úseku je 212,0 m.

Odvodnění

Komunikace bude odvodněna podélným a příčným spádem do příkopů.

Záchytná zařízení

Všechny svodnice budou před úpravami krajnic demontovány a nahrazeny novými. Použit bude typ shodný s osazeným svodidlem. Na všech svodidlech budou instalovány nástavce s odrazkami. Povrch svodidel bude chráněn pozinkováním. Budou použita svodidla s úrovní zadržení N2 s roztečí sloupků 4 m a výškovými náběhy délky 12 m. Nová svodidla osazená na ocelové patní desky budou zabezpečena proti krádeži použitím epoxidové plastmalty k podmazání a zalití prostoru pod patní deskou sloupku svodidla a povrchem římsy a zajištění šroubů proti odcizení sloupku. V celém úseku budou instalovány nové směrové sloupky. Stávající sloupky budou předány správci komunikace. Použity budou směrové sloupky PVC o pohledové výšce 0,80 m. Budou doplněna ocelová svodidla s úrovní zadržení N2 v místech, kde to vyžaduje bezpečnost provozu dle platných předpisů. Budou provedeny následující úpravy:

- V km 0,175 – 0,228 vlevo bude, na nové železobetonové římsě betonové zdi, osazeno nové ocelové zábradelní svodidlo dl. 53,0 m na patní desky s úrovní zadržení H1 (součást SO 201, 211) a dále nové ocelové svodidlo v délce 2 x 12,0 m pro náběhy svodidla. Stávající ocelové svodidlo bude demontováno.
- V km 0,152 – 0,175 vpravo bude vyměněno stávající ocelové svodidlo za nové v délce 11,0 m + 2,0 m pro náběh svodidla, které bude napojeno na nové zábradelní svodidlo v km 0,175.
- V km 0,175 – 0,257 vpravo bude, na nové žel.bet. římsě betonové zdi, osazeno nové ocelové zábradelní svodidlo upevněné na nové patní desky a dále nové ocelové svodidlo v délce 12,0 m pro náběh svodidla. Stávající ocelové svodidlo bude demontováno.

SO 201 - Úprava mostu v km 0,050 – úsek I

Jedná se o stávající klenbový most ev. č. 9-062 (viz obr. č. 4 a 5), oboustranně rozšířený pomocí železobetonových prefabrikovaných desek, původní most je z roku 1880. Pod mostem je vedena místní vodoteč se stálým průtokem, na vtoku je sevřena do nízkých kamenných zídek o vzájemné vzdálenosti 3,8 m. Světlost stávající kamenné klenby je 3,80 m, rozpětí 4,35 m. Dle poslední hlavní mostní prohlídky z roku 2003 je most pro nosnou konstrukci řazen do třídy V. – špatný, pro spodní stavbu do třídy IV. – uspokojivý. Běžná mostní prohlídka proběhla v letošním roce a zařazení mostu do tříd potvrdila. Most má sníženou zatížitelnost na 17 tun, resp. 44 tun pro normální a výhradní zatížení. Most je na vtoku doplněn zídkami podél vodního toku. Na základě stavebního stavu mostu a nutnosti jeho dalšího rozšíření se navrhuje jeho náhrada za železobetonovou monolitickou klenbu o světlosti 3,80 m, plošně založenou, přesypanou s výškou přesypávky cca 0,7 m. Klenba bude kopírovat stávající most, takže nedojde ke zmenšení průtočného profilu. Koryto uvnitř klenby bude mít lichoběžníkový tvar se šířkou dna 1,0 m a oboustrannými lavičkami pro umožnění přechodu drobných živočichů.

Obr. č. 4 Stávající klenbový most č. 9 – 062 na úseku č. 1**Obr. č. 5** Boční pohled na stávající klenbový most**SO 211 - Opěrná zeď v km 0,200 – úsek 1**

Objekt řeší výstavbu betonové zdi s železobetonovou římsou, která bude zachycovat násep na levé straně silnice I/9. Zeď bude dlouhá 53,0 m, její výška nad terénem bude maximálně 1,0 m. V koruně zdi bude osazeno ocelové zábradelní svodidlo na nové patní desky.

Základní údaje

Charakteristika objektu:	Tížná betonová zeď vlevo na silnici I/9 v km 0,175 - 0,238 zachycuje svah násypu v místě rozšíření komunikace I/9. Opěrná zeď výšky nad terénem 0,5 – 1,0 m.
Délka zdi:	53,00 m
Šířka dřívku zdi:	0,8 m
Šířka základu:	1,10 m
Celková výška zdi:	2,25 m

SO 102 – Silnice I/9, úsek 2

Jedná se o přeložku stávající silnice I/9 v km 97,2 (dle provozního staničení komunikace I/9). Stávající komunikace se zde nachází v protisměrných obloucích o $R = 70$ m a $R = 160,0$ m. Šířka zpevnění je 7,5 m. V rámci objektu bude v daném úseku upraveno směrové a výškové vedení vč. šířkového uspořádání silnice I/9. Šířka jízdního pásu bude upravena na kategorii S9,5/60 – $2 \times 3,5$ m + $2 \times 0,25$ m vodící proužek + $2 \times 0,5$ m zpevněná krajnice. Ve směrových obloucích bude provedeno rozšíření dle ČSN 73 6110, tedy např. ve směrovém oblouku o poloměru $R = 200$ m bude šířka vozovky upravena na $2 \times 3,80$ m + $2 \times 0,25$ m vodící proužek + $2 \times 0,5$ m zpevněná krajnice. Přeložení komunikace je navrženo pomocí dvou protilehlých směrových oblouků o poloměru $R = 200$ m s přechodnicemi. Na začátku a konci úpravy bude provedeno plynulé napojení na stávající průběh silnice I/9. Výškově bude přeložka kopírovat výškové řešení stávající komunikace. Max. podélný sklon komunikace bude 2,1 %. Dále bude upraven stávající vjezd SO102.1 ze silnice I/9 na parcelu č. 2320. V místě napojení nové přeložky na stávající silnici I/9 bude provedena pouze rekonstrukce vozovky. Délka upravovaného úseku je 355,0 m.

Odvodnění

Komunikace bude odvodněna podélným a příčným spádem do nově zřízeného odvodnění:

- V km 0,098 bude vybudován nový příčný propustek P02 z trub HDPE DN 800, z důvodu přeložení přilehlého potoka v dl. 15,0 m a následně provedeno napojení na stávající propustek DN 800.
- V km 0,096 – 0,106 vlevo bude zřízen nový betonový rigol z betonových tvárníc, s vyústěním do nového trubního propustku P02.
- V km 0,106 – 0,280 vlevo bude zřízena nová betonová přídlažba z betonových tvárníc s vyústěním do nového betonového rigolu v km 0,106 a 0,280.
- V km 0,100 – 0,130 vpravo bude zřízen nový zpevněný příkop s vyústěním do stávajícího propustku DN 800.
- V km 0,280 – 0,282 vlevo bude zřízen nový betonový rigol z betonových tvárníc, s vyústěním do nového nezpevněného příkopu.
- V km 0,296 vpravo bude vybudován nový podélný propustek DN 400.
- V km 0,282 – 0,355 vlevo bude zřízen nový nezpevněný příkop, který bude napojen na příkop stávající.

Záchytná zařízení

Všechny svodnice budou před úpravami krajnic demontovány a nahrazeny novými. Použit bude typ shodný s osazeným svodidlem. Na všech svodidlech budou instalovány nástavce s odrazkami. Povrch svodidel bude chráněn pozinkováním. Použita budou svodidla s úrovní zadržení N2 s roztečí sloupků 4 m a výškovými náběhy délky 12 m. Nová svodidla osazená na ocelové patní desky budou zabezpečena proti krádeži použitím epoxidové plastmalty k podmazání a zalití prostoru pod patní deskou sloupku svodidla a povrchem římsy a zajištění šroubů proti odcizení sloupku. V celém úseku budou instalovány nové směrové sloupky. Stávající sloupky budou předány správci komunikace. Použity budou směrové sloupky PVC o pohledové výšce 0,80 m. Budou doplněna ocelová svodidla s úrovní zadržení N2 v místech, kde to vyžaduje bezpečnost provozu dle platných předpisů. Budou provedeny následující úpravy:

- v km 0,048 – 0,272 vlevo bude osazeno nové ocelové svodidlo v délce 222,0 m,
- v km 0,137 – 0,355 vpravo bude odstraněno stávající ocelové svodidlo v délce 218,0 m,
- v km 0,270 – 0,355 vpravo bude osazeno nové ocelové svodidlo v délce 84,0 m,
- v km 0,080 – 0,146 vpravo bude osazeno nové ocelové svodidlo v délce 68,0 m.

SO 111 – Komunikace pro pěší podél úseku 2

Objekt řeší využití pravé strany stávající silnice I/9 ke zřízení nové komunikace pro pěší. Dojde k zachování 1,5 m širokého pásu podél pravé hrany stávající silnice I/9. Pás bude po obou stranách lemován novými betonovými záhonovými obrubníky. V místě napojení na silnici I/9 bude vybudován nový chodník pro pěší v šíři 2,0 m, ohraničený betonovou chodníkovou obrubou o výšce nášlapu 0,15 m. V místě pro přecházení bude výška nášlapu snížena na 0,02 m. Příčný sklon nového chodníku bude 2,0 % směrem k vozovce, v případě chodníku zřízeného na stávající vozovce je sklon proměnný dle vozovky. V místech pro přecházení budou instalovány signální pásy pro osoby se sníženou schopností orientace.

SO 212 – Opěrná zeď v km 0,090 – úsek 2

Objekt řeší výstavbu nové gabionové opěrné zdi, která bude zachycovat násep na levé straně silnice I/9. Zeď bude dlouhá 23,0 m, její výška nad terénem bude maximálně 1,5 m. V koruně zdi bude osazeno ocelové zábradlí se svislou výplní. Ve zdi bude zřízen vtok pro nový propustek P02 (DN 800), do kterého bude přeložen místní potok.

Základní údaje

Charakteristika objektu:	Tížná opěrná zeď z gabionů, vlevo na silnici I/9 v km 0,082 – 0,106 zachycující svah násypu v místě rozšíření komunikace I/9.
Délka zdi:	23,00 m
Šířka zdi:	1,00 m
Šířka základu:	1,50 m
Výška zdi:	1,50 m

SO 213 – Zárubní zeď v km 0,185 – úsek 2

Objekt řeší výstavbu dvou nových zárubních zdí, které budou zachycovat svah zářezu na levé straně silnice I/9. Objekt je rozdělen na dvě části. První část, tedy SO 213.1 tvoří betonová tížná zárubní zeď dl. 67,0 m s výškou nad terénem v rozmezí 1,0 - 5,0 m. Za korunou zdi bude zřízen nový dlážděný odvodňovací žlab široký 0,5 m, který bude na začátku a konci zdi sveden do navrženého odvodnění SO 102. Na římse zdi bude osazeno ocelové dvoumadlové zábradlí o výšce 1,10 m.

Základní údaje SO 213.1

Charakteristika objektu:	Tížná opěrná betonová zeď vlevo na silnici I/9 v km 0,110 – 0,178 zachycující svah zářezu v místě rozšíření komunikace I/9. Opěrná zeď výšky 1,0 – 5,0 m nad terénem.
Délka zdi:	67,00 m
Šířka dřívku zdi:	0,90 – 1,70 m
Šířka základu:	2,50 – 3,30 m
Celková výška zdi:	3,20 – 7,36 m

Druhou část, tedy SO 213.2 tvoří gabionová zárubní zeď, dl. 68,0 m s výškou nad terénem v rozmezí 1,5 - 3,5m. Za korunou zdi bude osazeno dřevěné zábradlí o výšce 1,10 m nad terénem.

Základní údaje SO 213.2

Charakteristika objektu:	Tížná opěrná zeď z gabionů vlevo na silnici I/9 v km 0,166 – 0,272 zachycující svah násypu v místě rozšíření komunikace I/9.
Délka zdi:	68,00 m
Šířka zdi:	1,20 – 1,60 m
Šířka základu:	1,70 – 2,10 m
Výška zdi:	2,00 – 4,00 m

SO 151 - Dopravně inženýrská opatření

Stavební objekt řeší způsob vyznačení částečných uzavírek celého úseku po dobu výstavby. Z důvodu nenalezení vhodných objízdných tras bude komunikace I/9 rekonstruována po polovinách šířky vozovky s řízením dopravy dopravním značením, popřípadě světelně signalizačním zařízením. Konkrétní harmonogram výstavby bude určen zhotovitelem stavby.

SO 801 - Rekultivace

Součástí záměru je rekultivace stávajících zpevněných ploch.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Etapizace stavby se nepředpokládá. Zahájení výstavby a následné uvedení do provozu závisí na uvolňování finančních prostředků, nejbližším reálným termínem zahájení rekonstrukce je rok 2009.

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj:	Ústecký (CZ 042)
Okres:	Děčín
Správní obvod:	Varnsdorf
Obec:	Dolní Podluží, Jiřetín pod Jedlovou
Katastrální území:	Dolní Podluží, Rozhled

V období realizace záměru mohou být vlivem přepravy materiálů zasažena území dalších obcí – konkrétní výčet není v této fázi přípravy projektu k dispozici. Zdroje materiálů a přepravní trasy budou vymezeny dodavatelem stavby a lze je případně korigovat z hlediska možných dopadů na životní prostředí.

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

- Územní řízení – rozhodnutí o umístění stavby (dle § 84 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění) vydává v případě tohoto záměru městský úřad Varnsdorf (stavební úřad)
- Stavební řízení – stavební povolení (dle § 15 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění a v součinnosti s § 40 odst. 4a zákona č. 13/1997 Sb., v platném znění) vydává následně krajský úřad Ústeckého kraje

II. Údaje o vstupech

1. Půda

Stavba je situována pouze na pozemcích silničních a lesních, dotýká se rovněž pozemku vodní plochy. Celá stavba bude realizována mimo zastavěné území a nachází se celým svým rozsahem v CHKO Lužické hory, ve II. a III. zóně.

V následující tabulce je uveden soupis dotčených pozemků dle KN, včetně čísla parcely, druhu pozemku a výměry celé parcely.

Tabulka č. 1 Přehled dotčených pozemků dle KN

Katastrální území	č. LV	Číslo parcely	Druh pozemku	Výměra [m ²]
Rozhled 661023	418	742	Lesní pozemek	351 236
		743		108
		744		1 537
		747		4 172
		769		342
		770	Ostatní plocha (ostatní komunikace)	1 219
	-	907	Ostatní plocha (silnice)	58 826
418	908	Vodní plocha (koryto vodního toku přirozené nebo upravené)	855	
Dolní Podluží 629979	511	2086/5	Lesní pozemek	2 033 560
		2088	Lesní pozemek	997 732
		2325	Ostatní plocha (ostatní komunikace)	5 400
		2055	Lesní pozemek	163 115
	145	2063	Ostatní plocha (jiná plocha)	463
	15	2192/1	Ostatní plocha (silnice)	27 402
	511	2320	Ostatní plocha (ostatní komunikace)	823
	439	1834	Ostatní plocha (jiná plocha)	6 064

Jak je patrné z výše uvedeného přehledu, plánovaný záměr se dotkne pozemků vedených dle KN především jako lesní pozemek, dále rovněž jako ostatní a vodní plocha.

Podrobný záborový elaborát půd není v této fázi projektových příprav dopracován, není tedy součástí oznámení záměru.

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Přeložka silnice I/9 na obou úsecích v blízkosti osady Lesné si nevyžádá žádné dočasné ani trvalé zábory zemědělského půdního fondu. Pozemky zemědělského půdního fondu nebudou plánovaným záměrem v žádném případě dotčeny.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Silnice I/9 prochází v zájmovém území prakticky pouze přes pozemky lesní. Přesná výměra lesních pozemků dotčených v rámci plánovaných úprav bude upřesněna v dalších fázích projektových příprav. Trvalý zábor PUPFL projektovanou stavbou bude minimalizován. Vynětí z PUPFL bude provedeno v souvislosti s realizací vlastní stavby komunikace a bezprostředně souvisejících objektů, jako jsou silniční příkopy, přeložky komunikace v místech úseku č. 1 a 2, sjezdy, zárubní zdi apod.

V rámci realizace záměru dojde ke kácení zeleně. Kácení zeleně a mýcení křovin je součástí SO 101 a SO 102. Zeleň bude kácena pouze v nezbytném rozsahu. Jedná se o porosty smíšené – jehličnaté i listnaté – rostoucí v nepravidelných skupinkách. Zastoupeny jsou především javory, jasanů a olše; průměr kmene jednotlivých stromů nepřesahuje 60 cm. Plánovaná místa kácení zeleně jsou vyznačena v mapových zákresech (přílohy v kapitole F. Doplnující údaje).

Z hlediska širšího lesnického začlenění spadá zájmové území do přírodní lesní oblasti 19b – Lužická pískovcová vrchovina. Okolí úseku č. 1 náleží lesnímu vegetačnímu stupni (dále jen LVS) 6 – smrkobukový, úsek č. 2 pak LVS 5 – jedlobukový. Stávající komunikace protíná a nadále bude protínat lesní pozemky s následujícími soubory lesního typu (SLT):

- *úsek č. 1*
 - SLT 6V Vlhká smrková bučina
 - SLT 6O Svěží smrková jedlina (okrajově)
 - SLT 6S Svěží smrková bučina (okrajově)

- *úsek č. 2*
 - SLT 6V Vlhká smrková bučina
 - SLT 5B Bohatá jedlová bučina

2. Voda

V této fázi projektové přípravy není zásobování vodou přesně specifikováno.

Pitná voda

Výstavba

Voda bude spotřebována v prostoru hlavního stavebního dvora a objem bude závislý na počtu pracovníků činných při výstavbě komunikace, velikosti a vybavení sociálního zázemí. Konkrétní spotřebu lze v tomto stupni pouze odhadovat a konstatovat obecné údaje o předpokládané spotřebě vody na jednoho pracovníka.

- pouze pro pití, příp. mytí nádobí 5 l/osobu a směnu
- pro mytí a sprchování, WC 120 l/osobu a směnu
(pro prašný a špinavý provoz)

V této fázi projektové přípravy není zásobování vodou specifikováno a konkrétně řešeno. Předpokládá se, že voda na stavbu bude dovážena v cisternách.

Provoz

Po uvedení stavby do provozu se spotřeba pitné vody nepředpokládá.

Technologická (provozní) voda

Výstavba

Technologická voda bude spotřebována především:

- při výrobě betonových a maltových směsí,
- při ošetřování betonu ve fázi tuhnutí,
- na oplachy vozidel a ostatních strojních zařízení.

Předpokladem je, že největší množství vody se spotřebuje v areálu stavebního dvora a výroby betonových směsí. Potřeba technologické vody může být pokryta např. dovozem cisternami. Tato problematika bude řešena dodavatelem stavby.

Provoz

Provoz vlastní stavby nebude mít žádné nároky na technologickou vodu.

Požární voda

Výstavba

Případná potřeba by mohla vzniknout v areálu stavebního dvora a bude pokryta ze zdrojů provozní vody.

Provoz

Hodnocená stavba nebude z hlediska jejího charakteru a funkčního využití vybavena systémem protipožární ochrany, proto se neuvažuje s potřebou požární vody.

Shrnutí

S odběrem vody se počítá především po dobu výstavby komunikace. V tomto stupni projektové přípravy nejsou známy bilance odběru a spotřeby vody. Předpokladem je, že se nebude jednat o nadměrně velké odběry vody a že tyto odběry budou pouze přechodné. Skutečná spotřeba vody bude určena na základě způsobu realizace stavby, který navrhne vybraný dodavatel.

3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Podle průvodní zprávy projektanta stavba nemá nároky na nové zdroje energií.

Elektrická energie

Výstavba

Spotřeba elektrické energie bude stanovena dodavatelem stavby – dle skutečně použitých stavebních strojů, rozsahu budovaných sociálních a provozních zařízení. V současné době není možné spotřebu elektrické energie kvantifikovat.

K odběru elektrické energie na staveništi budou pravděpodobně zřizovány přípojky vzdušného vedení NN závěsnými kabely, vycházející ze stávající distribuční sítě VVN, doplněné transformátory v místě odběru.

Provoz

Provoz stavby nevyžaduje žádnou spotřebu elektrické energie.

Další druhy surovin

Výstavba

Lze předpokládat, že při výstavbě vzniknou nároky na suroviny v rozsahu odpovídajícím tomuto typu stavby. Pro výstavbu komunikace budou jednorázově zapotřebí následující hlavní suroviny a materiály především do konstrukčních vrstev vozovky:

- kamenivo a štěrkopísky pro konstrukci vozovky a násypů,
- kamenivo a štěrkopísky pro betonové konstrukce,
- materiál pro kryt vozovky,
- ocel (výztuž do betonů, svodidla, sloupy apod.).

Další významnou surovinou užívanou ve fázi výstavby budou pohonné hmoty, jejich spotřebu nelze v této fázi vyčíslit.

Provoz

Spotřeba pohonných hmot ve fázi provozu stavby bude úměrná intenzitě dopravy na dotčené komunikaci. Při provozu komunikace se předpokládá spotřeba pohonných hmot pro mechanismy údržby rychlostní silnice, dále spotřeba posypového materiálu pro zimní údržbu.

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Stávající komunikační síť

Zájmové území se nachází v Ústeckém kraji, v okrese Děčín. Silnice I/9 představuje v současnosti hlavní spojnicí mezi ČR a SRN ve zmíněném okrese, silnice vede k hraničnímu přechodu Rumburk – Neugersdorf.

Silnice I/9 začíná na křižovatce Zdiby (s dálnicí D8) a odtud vede kolem Neratovic do Mělníka, České Lípy a dále na Rumburk a státní hranici se SRN. Celková délka silnice činí 109 km, z toho délka čtyřpruhového úseku silnice (úsek Praha – Mělník) je 24 km. Komunikace představuje pro nákladní dopravu hlavní přístupovou cestou k hraničnímu přechodu se SRN.

Základní údaje o dopravním zatížení jsou převzaty z celostátního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2005. S těmito údaji pracuje následující tabulka.

Tabulka č. 2 Intenzity dopravy v roce 2008 přepočtené z intenzit dopravy v roce 2005 ŘSD ČR

Silnice	Začátek úseku/ Konec úseku	Sčítací úsek	Rok	T	O	M	S
I/9	Hranice okresu Č. Lípa a Děčín/ Křižovatka s komunikací 264	4 -1169	2005	2 280	4 433	31	6 744
			2008	2 362	4 938	31	7 331

Pozn.: Přepočtové koeficienty byly odvozeny z tabulky ŘSD s výhledovým růstem počtu vozidel, průběhů a dopravních výkonů pro období 2005 – 2040.

Odvozený přepočtový koeficient pro období 2005 – 2008 pro komunikace I. třídy byl stanoven následující: T – 1,036; O – 1,114 a M – 1,00.

Výhledový stav a nároky na dopravní síť

Důvodem realizace přeložek a úprav na silnici I/9 je zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v dotčené oblasti Ústeckého kraje. Rovněž se rekonstrukcí podaří odstranit několik bodových závad na stávající komunikaci. Silnice I/9 má zásadní význam jako přístupová cesta vedoucí ze Středočeského kraje k hranicím se SRN.

Výstavba

Nároky na silniční síť ve fázi výstavby budou vznikat především v důsledku přepravy stavebních materiálů, sejmuté zeminy a ornice. Lze očekávat, že největší objem přepravy bude představovat doprava materiálu z těžeben nerostných surovin. Tyto těžebny budou vybrány až dodavatelem stavby.

Většina prací bude prováděna za částečného omezení provozu na dotčených komunikacích. Přeložky komunikace budou prováděny po polovinách, při řízení provozu světelnou signalizací.

Provoz

Přeložky silnice umožní plynulejší provoz, zajistí větší bezpečnost pěších a umožní řidičům snazší orientaci na komunikaci. Jednoznačně tak dojde ke zkvalitnění silniční dopravy v zájmové oblasti na komunikaci I/9. Pro výpočet výhledových intenzit dopravy byl zvolen rok 2015 a rok 2020. Pro výpočet výhledových zátěží v letech 2015 a 2020 byly použity výhledové přepočtové koeficienty ŘSD ČR schválené

Ministerstvem dopravy a vycházelo se z intenzit dopravy v roce 2005. Stručný přehled uvádí následující tabulka.

Tabulka č. 3 Intenzity dopravy v roce 2015 a 2020 přepočtené dle výhledových koeficientů z intenzit dopravy pro rok 2005 ŘSD ČR

Silnice	Začátek úseku/ Konec úseku	Sčítací úsek	Rok	T	O	M	S
I/9	Hranice okresu Č. Lípa a Děčín/ Křižovatka s komunikací 264	4 -1169	2015	2 508	5 896	31	8 435
			2020	2 622	6 339	31	8 992

Nároky na ostatní infrastrukturu

Ochranná pásma

Trasa zasahuje do ochranných pásem inženýrských sítí.

Silnice a místní komunikace

Ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Silnice I. třídy 50 m od osy jízdního pruhu

Místní komunikace 15 m od osy jízdního pruhu

Vodohospodářské objekty

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok je stanoveno zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích.

Vodovodní řady a kanalizace nad průměr 500 mm 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

Vodovodní řady a kanalizace do průměru 500 mm 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

Další ochranná pásma

Sítě elektro

Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

Nadzemní 1 – 35 kV vč. bez izolace 7 m od krajního vodiče

Nadzemní 1 – 35 kV vč. se zákl. izolací 2 m od krajního vodiče

Nadzemní 1 – 35 kV vč. závěs. kabelu 1 m od krajního vodiče

Nadzemní 35 – 110 kV vč. 12 m od krajního vodiče

Podzemní do 110 kV vč. 1 m od krajního kabelu

Sítě sdělovací

Kabely Českého telecomu 1,5 m od pláště krajního kabelu

Trubní vedení

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou stanovena zákonem č. 222/1994 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci.

Ochranná pásma rozvodů tepelné energie jsou stanovena zákonem č. 458/200 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

Plynovody:

Plynovody a přípojky	4 m od půdorysu
Bezpečnostní pásmo	150 m od půdorysu

Ropovody a produktovody: 300 m od osy potrubí

Horkovod – podzemní vedení DN 300, 250: 2,5 m od svislých rovin vedených po obou stranách zařízení

Přeložky a rušení inženýrských sítí

Průběhy stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí jsou zakresleny v situacích (přílohy v kapitole F.). Všechny přeložky a ochrany inženýrských sítí řeší příslušné stavební objekty popsané v kapitole B. I. 6. Veškeré povrchové znaky inženýrských sítí (šoupata, mříže, poklopy apod.) budou výškově vyrovnány.

III. Údaje o výstupech

1. Ovzduší

Fáze výstavby

V době realizace stavby lze očekávat vznik emisí jak z bodových, plošných, tak liniových zdrojů. Bude se však jednat o běžné zdroje znečištění ovzduší, které působí při jakékoli stavební činnosti, např. zemní práce (skrývky, násypy), deponie sypkých materiálů a manipulace s nimi, emise výfukových plynů stavebních mechanismů a nákladních vozů. Liniové zdroje znečišťování pak bude představovat především provoz nákladních automobilů při zavážení/vyvážení stavebního materiálu.

V současné době není přesně znám harmonogram stavby, z toho důvodu nelze v této fázi projektové přípravy spolehlivě provést odhad emisí pocházejících z výstavby. V každém případě je doporučeno během výstavby všechny plošné zdroje vhodným způsobem chránit před vznikem nadměrné prašnosti - např. skrápěním.

Fáze provozu

Posuzovaná stavba je především typem liniového zdroje znečištění, který vytváří pohyb automobilů po komunikaci.

V souvislosti se záměrem lze očekávat emise CO, NO_x, C_xH_y a PM₁₀. Největší zastoupení ve výfukových plynech mají **oxidy dusíku (NO_x)**.

Protože z motorů aut jsou emitovány pouze velmi malé prašné částice, lze všechny emise prachu považovat za emise frakce PM₁₀, tj. za emise částic s rozměrem pod 10 μm. Prach přitom emitují téměř výhradně naftové motory nákladních automobilů, emise prachu z benzinových motorů osobních aut jsou minimální.

Důležitou součástí emisí prachu z dopravy jsou resuspendované částice, tj. prach zvěřený ze silnic při průjezdu automobilů. Výpočet této tzv. sekundární prašnosti nelze provést, protože by k němu bylo zapotřebí obtížně vyjádřitelných a silně se měnících veličin jako je čistota silnice, zrnitost prachu ležícího na ní, apod. Výsledky takovýchto výpočtů by pak neměly vypovídající hodnotu odpovídající skutečnosti.

Z hlediska emisí benzenu se pro výhled předpokládá, že silně poklesnou i přes predikované zvýšení intenzity provozu. To je dáno tím, že naftové motory nákladních automobilů produkují pouze malé množství benzenu, a dále vysokou účinností katalyzátorů (z výfukových plynů odstraní až 90 % benzenu). Předpokládá se, že v r. 2020 bude procento osobních aut s benzinovým motorem bez katalyzátoru zcela zanedbatelné.

2. Odpadní vody

Dešťové vody

Výstavba

Odvedení dešťových vod ve fázi výstavby z plochy staveniště i z území dotčeného stavbou nebude speciálně řešeno. Budou provedena běžná opatření k zamezení kontaminace vody a půdy, např. úniky provozních kapalin ze stavebních mechanismů.

Provoz

Znečištěním vyskytujícím se ve fázi provozu na povrchu vozovky jsou např. látky uvolňující se z obrusu pneumatik projíždějících vozidel a z obrusu krytu vozovky. Dále se jedná o uniklý olej a pohonné hmoty, nečistoty přenášené na podvozcích vozidel, ztráty přepravovaného materiálu apod. Toto znečištění je minimální a prakticky neměřitelné. Nejvýznamnější zdroj znečištění splachových dešťových vodách představují posypové soli. K tomuto znečištění dochází pouze v zimním období. V současné době se jedná o látky převážně na bázi chloridů; chlorid sodný (NaCl), některé druhy posypových solí obsahují menší množství chloridu vápenatého (CaCl₂).

Je nutno vzít v úvahu i skutečnost, že již samotné srážkové vody jsou značně znečištěny v důsledku "vymývání" aerosolů a dalších škodlivin z ovzduší. Stupeň znečištění je pak závislý zejména na délce období mezi dvěma následujícími srážkami, na jejich vydatnosti a době trvání.

Odvodnění komunikace na prvním úseku bude řešeno podélným a příčným spádem do příkopů.

Odvodnění na druhém úseku bude řešeno rovněž podélným a příčným spádem, ovšem do nově zřízeného odvodnění, které bude sestávat z:

- nově vybudovaného příčného propustku P02 z trub HDPE DN 800 v km 0,098 (z důvodu přeložení přilehlého potoka v délce 15,0 m) a následně provedeného napojení na stávající propustek DN 800,
- nového betonového rigolu z betonových tvárnic v km 0,096 – 0,106 vlevo, s vyústěním do nového trubního propustku P02,
- nové betonové přídlažby z betonových tvárnic vlevo s vyústěním do nového betonového rigolu v km 0,106 a 0,280,
- nového zpevněného příkopu vpravo s vyústěním do stávajícího propustku DN 800 v km 0,100 – 0,130,
- nového betonového rigolu z betonových tvárnic vlevo s vyústěním do nového nezpevněného příkopu v km 0,280 – 0,282,
- nového podélného propustku DN 400 vpravo v km 0,296,
- nového nezpevněného příkopu vlevo v km 0,282 – 0,355, který bude napojen na příkop stávající.

Splaškové odpadní vody

Výstavba

Vznik splaškových odpadních vod ve fázi výstavby lze předpokládat v objektech sociálního zázemí v rámci zařízení stavenišť. Množství odpadních vod bude dáno počtem pracovníků. Způsob nakládání s těmito vodami musí být v souladu s platnou legislativou a konkrétně bude řešen dodavatelem stavby. Předpokladem je, že na stavbě budou použity mobilní jednotky s chemickým WC.

Provoz

Během provozu se dále nepředpokládá vznik splaškových odpadních vod.

Technologické odpadní vody

Výstavba

Produkce těchto vod při výstavbě bude minimální, budou vznikat např. při čištění stavebních mechanismů, vlhčení betonů apod. V průběhu výstavby bude nutno realizovat opatření zabraňující kontaminaci okolních ploch.

Provoz

Během provozu se nepředpokládá další vznik technologických či oplachových vod.

3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem č. 185/2001 Sb., *o odpadech* v platném znění a navazujícími a upřesňujícími právními předpisy. Zařazování odpadu se provádí dle Vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek, ve znění Vyhlášky č. 503/2004 Sb.

V následujících odstavcích jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby a během provozu záměru, rovněž je uveden způsob nakládání s těmito odpady.

Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen), po jejím uvedení do provozu to bude správce příslušného úseku komunikace. Původce odpadu (podle §4 odst. „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č.381/2001 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Nový zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Během výstavby i po uvedení do provozu je provozovatel stavby povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním (dle § 39, odst. 1, zákona č. 185/2001 Sb.) a v případě produkce více než 50 kg nebezpečného nebo 50 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 39, odst. 2 zákona o odpadech. S nebezpečnými odpady může původce nakládat dle § 16, odst. 3 pouze na základě souhlasu příslušného orgánu státní správy. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Obecně platí, že odpady je třeba v okamžiku jejich vzniku třídit. U odpadu (zejména u výkopových zemin v blízkosti komunikace) je nutné kontrolovat, zda nemá některou z nebezpečných vlastností. Pro nakládání s nebezpečnými druhy odpadů je nutný souhlas příslušného úřadu, který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Vznikající odpady budou přednostně využívány.

3.1 Odpady vznikající při výstavbě komunikace

Tato podkapitola zahrnuje výčet předpokládaných kategorií a druhů odpadů, které budou vznikat při samotné výstavbě jednotlivých objektů.

Zbytky barev, lepidel a těsnících materiálů budou vznikat převážně v průběhu výstavby (podskupiny 08 01, 08 02 a 08 04). V této skupině mohou vznikat jak nebezpečné, tak ostatní odpady, podle použité technologie a materiálů. Pokud již nebudou použité materiály jinak využitelné, budou shromažďovány v plechových uzavíratelných nádobách a podle potřeby a skutečných vlastností budou odváženy k odstranění. Ostatní odpady (08 01 12, 08 02 01, 08 02 02) lze ukládat na skládkách S – OO. Nebezpečný odpad bude ukládán na skládku NO.

Při zpracování a použití kovových materiálů při stavbě mohou vznikat piliny a třísky železných i neželezných kovů a odpady ze svařování, řezání, broušení apod. (skupina 12). V případě vzniku většího množství budou tyto odpady řazeny do druhu (12 01 01, 12 01 03, 12 01 13). Předpokládá se však vznik pouze minimálního množství tohoto odpadu.

Použitím stavebních strojů a v menší míře i použitím mechanizace na údržbu komunikace za provozu mohou vznikat „vyjeté“ a upotřebené oleje (skupina 13). Z provozu kompresorů mohou vznikat olejové chlorované nebo nechlorované emulze. Jedná se převážně o nebezpečné odpady podskupiny 13 01 – Odpadní hydraulické oleje a podskupiny 13 02 – Odpadní motorové, převodové a mazací oleje. Konkrétní zařazení do druhu je závislé na výběru uživatele stavební techniky. Odpadní oleje patří podle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., v platném znění mezi „vybrané výrobky“, teprve po využití se stávají odpady. Nakládání s nimi je v zákoně upraveno speciálními podmínkami. Původci těchto odpadů jsou vázáni podmínkami uvedenými zejména v odst. 1, § 29 zákona o odpadech. Upotřebené oleje budou shromažďovány ve speciálních kontejnerech na určeném místě a budou odevzdávány k recyklaci některé z firem, která se nakládáním s tímto odpadem zabývá. Nejpravděpodobnější varianta však je, že údržba techniky bude prováděna u specializované firmy, tj. mimo staveniště.

Zbytky organických rozpouštědel a ředidel (podskupina 14 06) budou vznikat při ředění barev, popř. čištění materiálů. Může se jednat rovněž o pevné látky znečištěné rozpouštědly. Jedná se o odpad 14 06 02 N, 14 06 03 N. Nevyužitelné zbytky budou shromažďovány v uzavíratelné nádobě a následně odváženy k recyklaci či odstranění některé z oprávněných osob.

Podskupina 15 01 zahrnuje obaly, které mohou vznikat v souvislosti se zásobováním v průběhu výstavby. Jedná se o papírové a lepenkové obaly, plastové, dřevěné, kovové, kompozitní, směsné, skleněné a textilní obaly patřící do kategorie „ostatní“.

Kromě toho mohou vznikat obaly znečištěné nebezpečnými látkami, popř. prázdné kovové tlakové nádoby (15 01 10 N, 15 01 11 N), které patří do nebezpečných obalů. Kvalitativní i kvantitativní specifikace převažujících druhů odpadů této podskupiny je velmi obtížná, protože bude závislá na výběru konkrétního dodavatele. Po vyprázdnění budou nevratné obaly tříděny a předávány přednostně k následnému využití, recyklaci nebo odstranění. Obaly znečištěné nebezpečnými látkami budou nebezpečné složky zbaveny nebo s nimi bude podle jejich povahy nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

Odpady Podskupiny 15 02 budou vznikat zejména v rámci realizace stavby a částečně při údržbě areálu za provozu. Jedná se o absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy, a to buď znečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 02 N nebo neznečištěné nebezpečnými látkami – druh 15 02 03. Místem shromažďování tohoto nebezpečného odpadu budou normalizované sběrné nádoby. Odpad bude skladován na zabezpečeném místě, a dále bude podle potřeby odvážen k odstranění do spalovny nebezpečných odpadů. Ostatní odpad by měl být přednostně využíván jako vytříděný odpad textilního materiálu.

Podskupina 16 01 zahrnuje opotřebované pneumatiky – druh 16 01 03. Ty mohou vznikat v souvislosti s provozem dopravních stavebních strojů. Odpad bude předáván oprávněné osobě. Kromě toho vhodné odstranění (recyklaci) tohoto odpadu musí zajistit podle § 38, zákona č. 185/2001 Sb. v platném znění „povinná osoba“, která výrobek vyrábí, popř. dováží. Tato činnost bude zajišťována dodavateli, obměna pneumatik bude probíhat mimo staveniště.

V rámci provozu stavebních strojů mohou vznikat upotřebené nefunkční autobaterie (olověný akumulátor, 16 06 01 N). Původcem tohoto odpadu budou pravděpodobně převážně dodavatelské firmy. Přesto v případě vzniku tohoto odpadu na staveništi budou akumulátory odděleně shromažďovány v normalizované nádobě v místě určeném pro shromažďování odpadu, jak blíže stanovuje § 31 zákona

č. 185/2001 Sb. Povinností výrobce, popř. dovozce je podle § 38 zákona č. 185/2001 Sb. zpětný odběr použitých akumulátorů.

Předpokládá se vznik poměrně velkého množství stavebního odpadu (skupina 17), který bude v největší míře obsahovat zbytky pojiv, stavebních prefabrikátů, kovů, izolačních materiálů, umělých hmot, apod. Větší kusy využitelných materiálů by měly být vyříděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vyříděné složky by měly být přednostně recyklovány. Vyříděny musí být rovněž možné nebezpečné odpady.

Odpad 17 02 01 – jedná se o stavební dřevo používané jako bednění, např. při realizaci stavebních konstrukcí, apod. Dřevo se vyřídí tak, aby mohlo být opakovaně používáno, případně bude po naštěpkování zpracováno společně s odpadem ze zeleně (kompostováno). V případě nezájmu bude dřevo energeticky či tepelně využito ve spalovně.

Bude rovněž vznikat odpad 17 03 02 - asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (živičný kryt - asfalt bez dehtu). Je možné zajistit recyklaci daného odpadu a následně jej využít při dalších stavebních činnostech nebo jej uložit na skládku.

Stavba si vyžádá rovněž některé přeložky inženýrských sítí uvedených v kap. B. II. 4. Předpokládá se proto předběžně se vznikem odpadní mědi (17 04 01), železa a oceli (17 04 05), směsných kovů (17 04 09) a kabelů (17 04 11).

Zemina z výkopů a terénních úprav v průběhu výstavby je řazena dle katalogu odpadů pod číslem 17 05 04. Část zeminy, která bude těžena při stavbě bude zároveň využívána k realizaci silničního tělesa s předpokládanou úpravou pro možnost využití do náspů těchto staveb. V případě, že zemina nenajde přímé uplatnění v místě, lze ji nabídnout dalším subjektům k využití.

V případě znečištění nebezpečnými látkami (např. vyteklý olej či palivo ze stavebních mechanismů) se jedná o nebezpečný odpad 17 05 03, který by měl být přednostně dekontaminován v zařízeních k tomu určených, jinak bude uložen na skládku nebezpečných odpadů.

V rámci realizace stavby bude vznikat směsný stavební odpad 17 09 04, který bude shromažďován na staveništi, např. ve vanových kontejnerech a následně recyklován či ukládán na skládku.

Odpad z chemických toalet (20 03 04) bude odstraňován podle použité technologie, což bude zajišťováno smluvně. Kategorii odpadu musí podle § 3 vyhlášky č. 381/2001 Sb. v platném znění určit původce na základě vyloučení nebo potvrzení nebezpečných vlastností pověřenou osobou.

Následující tabulka uvádí seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi výstavby.

Tabulka č. 4 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících ve fázi výstavby

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
08 01	Odpady z výroby, zpracování, distribuce, používání a odstraňování barev a laků	
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	O
12 01 03	Piliny a třísky neželezných kovů	O
12 01 13	Odpady ze svařování	O
13 01	Odpadní hydraulické oleje	O, N
13 02	Odpadní motorové, převodové a mazací oleje	O, N
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
15 01 05	Kompozitní obaly	O

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 01 06	Směsné obaly	O
15 01 07	Skleněné obaly	O
15 01 09	Textilní obaly	O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O
16 01 03	Pneumatiky	O
16 06 01	Olověné akumulátory	N
17 01 01	Beton	O
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpeč. látky nebo nebezpeč. látkami znečištěné	N
17 03 01	Asfaltové směsi s příměsí dehtu	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 04	Zinek	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	N
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O
20 03 02	Zemina a kameny	O
20 03 03	Uliční smetky	O
20 03 04	Odpad ze septiků a žump, odpad z chemických toalet	N, O

N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady

3. 2 Odpad vznikající při provozu

Při provozu budou odpady vznikat v omezené míře při úklidu a údržbě komunikace, a to především při těchto činnostech:

- úklid vozovky,
- zimní údržba,
- sekání trávy na krajnicích a kolem příkopů,
- seřezávání dřevin,
- čištění stok a dešťových vpustí,

- drobné úpravy vozovky a svahů silnice,
- odstraňování následků havárií, apod.

Při údržbě zeleně podél komunikace za provozu bude vznikat biologicky rozložitelný odpad 20 02 01. Ten by měl být převážně kompostován.

Odpad z čištění komunikace po uvedení stavby do provozu se obvykle řadí do druhu 20 03 03 – uliční smetky. Znečištění bude odstraňováno pomocí zametacích vozů či specializovaných pracovníků. Odpad bude odvážen na příslušnou skládku.

Množství produkovaného odpadu ve fázi provozu závisí na provozních podmínkách daného úseku komunikace. Podle zkušeností z podobných staveb je možné počítat přibližně s 1 t/km/rok komunálního odpadu (úlety a úmyslné znečišťování komunikací) a 0,2 t/km/rok odpadu zeleně.

Následující tabulka uvádí seznam předpokládaných druhů odpadů, které budou ve fázi provozu vznikat.

Tabulka č. 5 Seznam předpokládaných druhů odpadů vznikajících při provozu

Kód druhu odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
15 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy	N, O
16 01 03	Pneumatiky	O
16 06 04	Autovraky	N
17 04 05	Železo a ocel	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	N
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 02	Zemina a kameny	O
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

N – nebezpečné odpady, O – ostatní odpady

Shrnutí

Ve fázi výstavby budou vznikat převážně ostatní odpady skupiny 17 – Stavební a demoliční odpady. Minimalizace těchto odpadů souvisí s úsporou stavebních nákladů. V rámci minimalizace stavebních odpadů bude plněn Metodický pokyn odboru odpadů MŽP k nakládání s odpady ze stavební výroby a s odpady z rekonstrukcí a odstraňování staveb (Věstník MŽP 9/2003) a zejména nařízení vlády 197/2003, Sb. - Plán odpadového hospodářství ČR, který stanoví pro rok 2005 dosažení 50 % podílu využívání vzniklého stavebního a demoličního odpadu a od roku 2012 dosažení 75 % podílu využívání vzniklého stavebního a demoličního odpadu.

Z hlediska zatížení životního prostředí výstavbou přeložek silnice I/9 lze odpady z výstavby považovat za dočasné a nakládání s těmito odpady bude řešeno během výstavby. Po dokončení stavby bude docházet k trvalému vzniku odpadů z provozu, kterých bude vznikat ovšem minimální množství, většinou půjde o odpady z údržby zeleně a čištění komunikace.

Většinu odpadů vznikajících při stavbě komunikace je možné recyklovat, proto se doporučuje odpady důkladně třídít a odevzdávat přednostně k recyklaci. Plochy určené pro zařízení staveniště budou po dokončení stavby vyklizeny, zrekultivovány a předány k plánovanému užívání.

4. Hluk

S přihlédnutím ke kombinaci několika faktorů (malý rozsah plánovaného záměru, nízké dopravní intenzity a velmi nízká hustota obyvatel v zájmové oblasti) není třeba zpracovat akustickou studii, která běžně posuzuje vliv výstavby i provozu předkládaného záměru na akustickou situaci v řešeném území. Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o rekonstrukci vozovky za účelem bezpečnějšího a plynulejšího provozu, nebude nutné navrhovat případná protihluková opatření.

Fáze výstavby

K emisi hluku bude docházet v průběhu výstavby silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací.

Zejména na počátku výstavby lze očekávat intenzivnější pohyb těžkých nákladních vozidel a stavebních mechanismů (bagrů, buldozerů, nakladačů, těžkých nákladních vozidel apod.). Hluk se bude také šířit z prostorů zařízení staveniště, kde budou situovány skládky a meziskládky stavebního materiálu. Největším zdrojem hluku bude těžká nákladní doprava a budování zemních těles, především násypů (násypávání a hutnění).

Celková hladina akustického tlaku A bude také záviset na výběru dodavatele stavby a kvalitě jeho strojového parku. Vzhledem k tomu, že plánované úpravy komunikace budou probíhat de facto mimo zástavbu, nepředpokládá se ovlivnění akustické situace ve fázi výstavby záměru.

Fáze provozu

Provoz na komunikacích je považován za liniový zdroj hluku, který je emitován vozidly pohybujícími se po těchto komunikacích. Ve fázi provozu záměru bude v území zdrojem hluku automobilová doprava na komunikaci I/9 v okolí osady Lesné.

Rekonstrukce obou úseků by měla zajistit kvalitní povrch vozovky i plynulý průjezd vozidel, což by se mělo pozitivně projevit i v akustické oblasti.

5. Vibrace

Vibrace mohou být způsobeny vlivem dopravy, zejména při průjezdech lehkých a těžkých nákladních vozidel. Tento negativní vliv působí zejména na statiku budov.

Hlavním zdrojem vibrací je kontakt kola vozidla s vozovkou. Intenzitu vzniklých vibrací v daném místě určují intenzita a skladba dopravy a dále rychlost pohybu dopravního proudu. Důležitou roli hraje stav povrchu vozovky. Velikost přenosu vibrací na příjemce je ovlivňována i stavbou geologického podloží, druhem stavební konstrukce budovy (např. skeletová, apod.) a vzdáleností těchto staveb a budov od osy komunikace.

Prakticky jde o negativní vliv pouze na budovy v těsném okolí komunikace. Pokud vibrace působí ve frekvenční oblasti pod 100 Hz, vytvářejí infrazvuk, který se nejčastěji projevuje drnčením oken. Zdroji infrazvuku jsou především turbulence způsobené pohybem vozidla a rezonance vznikající v jednotlivých konstrukčních prvcích vozidla, ty mohou způsobit vibrace částí budovy, především těch, u kterých buzená frekvence odpovídá frekvenci přirozené.

V zájmovém území se nachází obytná zástavba pouze v blízkosti úseku č. 2 za osadou Lesné. V osadě Lesné žije trvale cca deset obyvatel. Negativní vliv vibrací na nejbližší obytnou zástavbu vlivem

provozu na opravených úsecích komunikace I/9 u osady Lesné se z hlediska vzdálenosti zástavby, intenzity a skladby dopravy na dané komunikaci a z hlediska stavu povrchu vozovky nepředpokládá.

6. Záření

Při výstavbě a následném provozu komunikace se nepředpokládá výskyt nebo použití zdrojů radioaktivního, elektromagnetického či ionizujícího záření.

Na základě mapy radonového indexu geologického podloží ČGS lze konstatovat, že úsek 1 se nachází v kategorii radonového indexu označené jako „nizká“ a úsek 2 leží již v „přechodné“ kategorii nehomogenních kvartérních sedimentů radonového rizika (list 02-24B Nový Bor, 1:50 000).

7. Rizika havárií

Fáze výstavby

Při výstavbě hrozí havárie především v případě nekázně provozovatelů strojů a dalších technických zařízení (špatná údržba, nedostatečná kontrola stavu strojů), kdy může dojít k úniku pohonných či mazacích hmot, které znečistí okolí.

Situace při výstavbě bude poněkud ztížena tím, že předmětné úseky komunikace I/9 budou během výstavby v provozu, přeložky komunikace budou prováděny po polovinách a provoz bude řízen světelnou signalizací. Většina prací bude prováděna za částečného omezení provozu. Bude tedy nutné provádět veškeré práce se zvýšenou opatrností.

Fáze provozu

Při provozu silnice je reálné nebezpečí vzniku havárií střetem vozidel, případně vyjetím vozidel z vozovky obzvláště v zimním období. Největší nebezpečí ohrožení okolí nastane v případě havárie vozidla převážejícího ropné, chemické či jiné podobně nebezpečné látky. Při přepravě nebezpečných látek je nutno dodržovat restrukturalizovanou Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), platnou od 1. 7. 2001.

Preventivní opatření

Za nejúčinnější způsob omezení rizika vlivu havárií považujeme sledování a stanovování podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů.

K dalším opatřením minimalizace vlivu havárie patří zamezení úniku látek z tělesa komunikace. Jedná se o tvarování bezprostředního okolí komunikace tak, aby v něm byly nebezpečné látky zachyceny a sanovaná plocha se tím zmenšila na minimum. Preventivním opatřením je zvýšení plynulosti silničního provozu.

Kombinací výše uvedených opatření lze docílit podstatného zlepšení stávající situace a obecně nízkého rizika vzniku havárií.

Již samotnou výstavbou moderní komunikace je tento vliv minimalizován.

Následná opatření

Pokud dojde ke kontaminaci menšího množství zeminy (úkapy, únikem nafty, únikem benzínu apod.), je třeba tento znečištěný materiál okamžitě vhodným způsobem odstranit.

V případě většího úniku ropných látek dodržovat zásady a postupy uvedené v havarijním plánu, zejména:

- zabránit jakémukoliv dalšímu úniku ropných látek, tj. neprodleně provést první zásah, který směřuje k zajištění požární bezpečnosti, dále zabránit dalšímu vytékání kapaliny nejvhodnějším způsobem, tj. utěsnění trhlin a děr, uzavřením ventilů apod.,
- sanovat postižené lokality materiály sajícími nebo vázajícími ropné produkty (Vapex, Kurol, případně piliny, písek, rašelina, škvára apod.),
- co nejrychleji uložit zachycené ropné produkty do vhodných nádob a následně odvézt k likvidaci.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

I. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

1. Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability je dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

Podstatou ÚSES (územní systém ekologické stability) dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění je vytvoření funkčně způsobilé sítě tzv. biocenter, biokoridorů a interakčních prvků, která by v maximálně možné míře zahrнула existující přírodní lokality a zajistila jejich vhodný management.

V zájmovém území, kterým prochází stávající komunikace I/9, se v širším okolí nachází řada prvků územního systému ekologické stability; jsou to:

RBC 1361 „Jedlovské rybníky“

Umístění:	cca 2,5 km JZ směrem od obce Lesné, v k.ú. Jedlová na úpatí Srní hory, Velké Tisové a Jedlové; II. zóna CHKO
Výměra:	54,3 ha
Funkčnost prvku:	funkční regionální biocentrum
Popis:	biocentrum zahrnuje tři rybníky – Huťský, Malý a Velký; pěti směry z něj vychází síť biokoridorů
Konflikt s trasou:	- není -

RBC 1359 „Pěnkavčí vrch“

Umístění:	cca 2 km JV směrem od obce Lesné; v k.ú. Dolní Podluží a Horní Světlá pod Luží; I. zóna CHKO
Výměra:	258 ha
Funkčnost prvku:	funkční regionální biocentrum
Popis:	Rozsáhlý neovulkanický vrch ve tvaru 2,5 km dlouhého hřbetu orientovaného přibližně v ose sever – jih, o pouhý 1 metr nižší než Luž. Příkřejší západní svahy spadají do údolí Lesenského potoka (dno cca 470 m), mírnější východní svahy končí v méně výrazném údolí Hamerského potoka, ve výšce cca 550 m. Biocentrum zahrnuje nejvyšší hřebenové partie a přilehlé svahy po obou stranách, v poněkud větší míře však na západní straně.
Konflikt s trasou:	- není -

RBC 1791 „Brazilka“

Umístění:	cca 5 km JV směrem od obce Lesné, v k.ú. Horní Světlá pod Luží a Dolní Světlá pod Luží; II. zóna CHKO
Výměra:	36 ha
Funkčnost prvku:	funkční regionální biocentrum
Popis:	Součást PP „Brazilka“, výrazně heterogenní biocentrum, jehož převážnou část zaujímá lesní porost druhotné povahy, nelesní plochy jsou typu vřesoviště až degradující kyselé (ostřicové) louky s expandujícími pionýrskými dřevinami. Lesní porost je značně rozdílné povahy. Část biocentra byla v minulosti odvodněna, protékající potok byl regulován. V nedávné době zde však proběhla revitalizace, která tyto negativní zásahy do značné míry potlačila.
Konflikt s trasou:	- není -

RBC 1374 „Velký rybník“

Umístění:	cca 5 km SZ směrem od obce Lesné, v k.ú. Rybniště
Funkčnost prvku:	funkční regionální biocentrum
Popis:	součást PR „Velký rybník“
koflikt s trasou:	- není -

LBC 22 „Jiřetín – u chatek“

Umístění:	JZ od Jiřetína pod Jedlovou; v k.ú. Dolní Podluží; III. zóna CHKO
Výměra:	3 ha
Funkčnost prvku:	lokální biocentrum
Popis:	Malé biocentrum v ploché pramenné úžlabině JZ od Jiřetína, za chatovým táborem, v nadmořské výšce 450-464 m. Biocentrum leží na místě někdejších mokřých luk, které se v důsledku zanedbané péče změnily v mladou náletovou olšinu. Olšina je poměrně malá, pouze s mírným zamokřením, čemuž odpovídá i druhová skladba. Stromový porost (olšina) má zřetelně sukcesní ráz, se slabě diferencovanou druhovou garniturou (hodnotnější rostliny jsou vázány na břehy potoka, kam byly splaveny z výše ležících vyspělejších fytocenóz), také mokřadní lada představují průměrné, nepříliš kvalitní typy, bez významnější květeny. Biocentrum je tedy jen omezeně funkční, nedostatkem je i poměrně malá rozloha, jíž nelze smysluplně rozšířit.
Konflikt s trasou:	- není –

LBC 40 „Jedlová“

Umístění:	v k.ú. Jedlová; II. zóna CHKO
Výměra:	7,9 ha
Funkčnost prvku:	lokální biocentrum

Popis: Svahy jižně od vrcholu Jedlové - velmi výrazného neovulkanického vrchu kuželovitého tvaru s poměrně rozlehlou vrcholovou plošinou, třetího nejvyššího bodu Lužických hor. Biocentrum zaujímá jihozápadní až východní svah s částí vrcholové plošiny, na níž se nachází též kamenná rozhledna z r. 1891, chata, retranslační stanice a pomník Fr. Schillera s ukázkami okolních hornin. V biocentru se střídají plochy otevřených sutí, nezapojené porosty dřevin na méně extrémních sutích (rozpadová stádia) a zbytky původního lesa na příznivějším ekotopu. Nejcennějším porostem je zbytek staré bučiny na vrcholu. Ve stromovém patře dnes zcela převládá buk, v prosvětlených okrajích přistupují nálety jeřábu a břízy.

Konflikt s trasou: - není –

LBC 41 „Tolštejn“

Umístění: cca 500 m od úseku č. 1 plánovaného záměru; v k.ú. Rozhled; III. zóna CHKO

Výměra: 4,2 ha

Funkčnost prvku: lokální biocentrum

Popis: Menší, ale nápadný neovulkanický vrch východně od Jedlové s dvojitým skalnatým vrcholem. Příkré svahy spadají hlavně k severu a na východ, naopak ve zbývajících směrech jsou kratší a přecházejí do mírnějších úklonů. Vrchol tvoří rozsáhlé skalisko s hradní zříceninou, svahy jsou pokryté znělcovými sutěmi. Svahy vrchu jsou porostlé smíšeným listnatým lesem – ve vyšších polohách jde o poměrně zralý porost klenu, jasanu, místy i dubu, v nižších polohách o velmi mladý porost směs břízy, jeřábu, modřínu, klenu, mléče, jasanu aj. Biocentrum je značně narušené eutrofizací a ruderalizací, která tu má dlouhou historii a má za následek, že původní květena byla takřka vytlačena. Dochovaly se pouze ekologicky plastické druhy, k nimž přibýly četné prvky nitrofilní a synantropní. Přesto má lokalita svoji hodnotu přinejmenším z důvodu stanovištní anomálie - kontrastu rozsáhlého skalního výchozu s troficky bohatými lesními půdami.

Konflikt s trasou: - není –

LBC 44 „Jelení skála“

Umístění: v k.ú. Rozhled; II. zóna CHKO

Výměra: 6,5 ha

Funkčnost prvku: lokální biocentrum

Popis: Biocentrum v hřebenové poloze západně od Nové Huti, zahrnující jednu z menších neovulkanických elevací - Jelení skálu (podle lesní mapy „Nepravý jelení kámen“). Biocentrum se značně omezenou funkčností - nositelem vyšší ekologické stability je tu pouze skalní enkláva s plošně nepatrným torzem původního ekosystému, většinu plochy biocentra tvoří velmi mladé porosty s převažujícím smrkem a modřínem.

Konflikt s trasou: - není -

LBC 45 „Na pramenech“

Umístění: v k.ú. Rozhled; II. zóna CHKO

Výměra: 8 ha

Funkčnost prvku: lokální biocentrum

Popis: Lesní biocentrum s převahou pasekových stadií a mladých, převážně jehličnatých porostů. V druhové skladbě zcela převažuje smrk, z listnatých dřevin je nejvíce zastoupená olše, lokální příměs ve smrčinách tvoří buk (též výstavky), sporadicky i bříza. Část biocentra tvoří i nedávno vzniklé holiny. Z hlediska druhového složení a věku má biocentrum jen omezenou funkčnost, neboť zcela převažuje smrk a mladé až velmi mladé porosty, včetně holin. Tuto nevýhodu ale částečně kompenzuje poměrně kontrastní ekotop, na němž se dochovaly alespoň fragmenty ekologicky vyhraněných a bioticky zajímavých ekosystémů.

Konflikt s trasou: - není -

NRBK K54

Umístění: cca 5 km SZ směrem od obce Lesné, v k.ú. Rybniště

Délka: 700 m

Funkčnost prvku: nadregionální biokoridor

Popis: Lesní biokoridor v západně orientovaném svahu mezi Jedlovskými rybníky a Jelení skálou. Kyselá až submezotrofní více či méně hydromorfně ovlivněná stanoviště lesních typů 6S1, 6S4, 6K7 a 0T8 (slabě zrašelinění). Porosty takřka výhradně jehličnaté, s převahou smrku, přimíšeně s modřínem, popř. borovicí, vtroušeně bříza, sporadicky i buk. Fytcenologicky zajímavé jsou světliny a lesní okraje.

Konflikt s trasou: - není -

NRBK K65

Umístění: v k.ú. Rozhled

Délka: 650 m

Funkčnost prvku: nadregionální biokoridor

Popis: Lesní biokoridor klesající šikmo po severním svahu Jeleního kamene ke zlomu silnice II/263 pod Velkým Šěbrem. Mladším a mladé smrkové porosty s příměsí modřínu a buku.

Konflikt s trasou: - není -

RBK 552 „K7 – Velký rybník“

Umístění: cca 5 km SZ směrem od obce Lesné, v k.ú. Rybniště

Délka: 540 m

Funkčnost prvku:	regionální biokoridor
Popis:	Na jihu krátký, relativně funkční úsek - průchod smíšeným lesním porostem (smrk, buk, klen, jasan, bříza) na bohatém stanovišti, většina trasy navržena po vlhkých, zčásti sečených loukách směrem k Velkému rybníku (RBC).
Konflikt s trasou:	- není -

LBK K31

Umístění:	v k.ú. Rozhled a Jiřetín pod Jedlovou
Délka:	1 700 m
Funkčnost prvku:	lokální biokoridor
Popis:	Úžlabní zářez levostranného přítoku Lesenského potoka, protékající rekreační osadou Rozhled. Mezofilní a vlhké sečené louky, místy květnaté, jindy spíše úhorového vzhledu, s menšími ploškami mokřadních lad a s ojedinělým stromovým doprovodem. Krátké lesní úseky na obou koncích biokoridoru.
Konflikt s trasou:	- není -

LBK K32

Umístění:	v k.ú. Dolní Podluží
Délka:	780 m
Funkčnost prvku:	lokální biokoridor
Popis:	Niva levostranného přítoku Lesenského potoka s degradujícími vlhkými loukami, s náletovou olšinou, olšovou kulisou a mokřadními lady průměrné hodnoty (sukcesní společenstva).
Konflikt s trasou:	- není -

LBK K35

Umístění:	v k.ú. Dolní Podluží a Rozhled
Délka:	1 050 m
Funkčnost prvku:	lokální biokoridor
Popis:	Niva Lesenského potoka s extenzivně obhospodařovanými vlhkými loukami, popř. mokřadními lady nevalné hodnoty, místy náletové skupinky dřevin, zvl. olší.
Konflikt s trasou:	- není -

LBK K61

Umístění:	v k.ú. Jedlová a Rozhled
Délka:	1 430 m
Funkčnost prvku:	lokální biokoridor

Popis:	Biokoridor spojující Jedlovou s Tolštejnem probíhá na západě lesním porostem. Ve východní polovině pokračuje biokoridor po lesním výběžku a po drobných remízích v lučním komplexu - druhově pestrá společenstva, relativně přirozeného charakteru (buk, klen, jasan, vč. jasanové aleje).
Konflikt s trasou:	- není –

LBK K64

Umístění:	v k.ú. Rozhled
Délka:	1 000 m
Funkčnost prvku:	lokální biokoridor
Popis:	Lesní biokoridor v sestupující potoční úžlabině. Převažují mýtně zralé smrčiny s menší příměsí buku, popř. olše a dalších dřevin, v bylinném podrostu Calamagrostis villosa a další běžné druhy.
Konflikt s trasou:	- není –

2. Významné krajinné prvky (VKP)

Významný krajinný prvek je definován (dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Mezi VKP dané ze zákona patří lesy, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nívy. Kromě toho mohou být VKP i jiné části krajiny, např. mokřady, stepní trávníky, remízky, meze, parky, sady, zámecké zahrady, naleziště nerostů a zkamenělin, přirozené i umělé skalní útvary a jiné, pokud je orgán státní správy v ochraně přírody zaregistruje s ohledem na jejich ekologickou a krajinnou funkci.

Stávající komunikace I/9 protíná řadu významných krajinných prvků definovaných ze zákona. V rámci plánovaných úprav (přeložka trasy komunikace, úpravy povrchu vozovky, mosty atd.) bude komunikace protínat následující VKP definované ze zákona:

- Rozsáhlé lesní komplexy v CHKO Lužické hory prakticky v celé délce obou úseků,
- Bezejmenné vodoteče (levostranné přítoky Lesenského potoka) v zatáčce prvního i druhého úseku.

3. Zvláště chráněná území, přírodní parky

Z hlediska ochrany přírody se v okolí plánovaného záměru nacházejí níže uvedená maloplošná a velkoplošná zvláště chráněná území. Záměr „přeložka silnice I/9“ prochází v případě obou úseků chráněnou krajinnou oblastí Lužické Hory. Žádná maloplošná chráněná území nebudou plánovaným záměrem dotčena. Rovněž nebude dotčeno území žádného přírodního parku.

CHKO Lužické hory

Popis:	V minulosti území neprostupných pohraničních hvozdu, dnes již kulturní krajina v průběhu staletí formovaná člověkem. Čedičové a znělcové kupy se střídají s bizarními tvary pískovcových skal,
--------	--

souvislé lesy přecházejí v pestré podhorské louky s bohatstvím remízků, mezi a solitérních stromů, na mnoha místech se zachovala lužická architektura. V lesích dnes převládá smrk, v těžko přístupných a odlehlých partiích se zachovaly zbytky původních lesních porostů (buk, jedle, javor, jilm). V Čechách v této nadmořské výšce jedinečná doubrava se nalézá na vrcholu Klíče (748 m). Staleté tisy rostou v obci Krompach. Zemědělská krajina je tvořena především loukami a pastvinami protkanými sítí hájků, remízků a břehových porostů podél potoků, kde se ve zbytcích zachovaly mnohé vzácné druhy rostlin a živočichů.

Zajímavé je geologické složení. Svrchnokřídové sedimenty (kvádrové, kaolinické a jílovité pískovce, méně často slínovce a jílovce), byly na mnoha místech proraženy třetihorními neovulkanity (fonolit, trachit, čedič). Podél lužického zlomu byly na povrch ojedinele vyvlečeny bazální slepence cenomanu a jurské vápence. Malou část severního okraje za lužickým zlomem tvoří rumburská žula a výjimečně krystalinikum.

Lužické hory jsou rozvodím Severního a Baltského moře, představují i výrazný povětrnostní předěl. Často jsou značné rozdíly v počasí na severních svazích, obrácených do Šluknovské pahorkatiny a Žitavské kotliny a na jižních svazích, českolipské části Lužických hor.

Součástí CHKO je rovněž celá řada maloplošných chráněných území (1 národní přírodní rezervace, 1 národní přírodní památka, 5 přírodních rezervací, 9 přírodních památek) a devatenáct památných stromů.

Výměra:	267 km ²
Vyhlášení:	1976
Konflikt se záměrem:	Záměr se nachází ve II. a III. zóně CHKO Lužické hory; vzhledem k již stávající trase komunikace I/9 a k zachování trasy v rámci plánovaného záměru se výraznější konflikt se záměrem nepředpokládá. V případě kácení zeleně a zásahů do pozemků mimo stávající komunikaci I/9 je potřeba dodržet preventivní a ochranná opatření uvedená v kapitole D. IV.

PR Velký rybník

Popis:	Jedná se o rozlehlý rybník, největší vodní plochu na Děčínsku, s bohatou avifaunou, jehož podloží je tvořeno hlubinnými vyvřelinami. Z nejbližšího okolí rybníka se uvádí výskyt více než 170 druhů ptáků. Od poloviny 90. let 20. století zde pravidelně hnízdí jeřáb popelavý, zajímavá jsou také pozorování orla mořského a potápky rudokrké, která zde dokonce ve 2. polovině 70. let jako na jediném místě v Čechách hnízdila. V rákosinách u břehů pravidelně hnízdí
--------	---

například potápka velká, lyska černá, kachna divoká, moták pochop, rákosník velký, cvrčilka slavíková a strnad rákosní, často je možné pozorovat čápa bílého a černého, volavku popelavou, poláka velkého, poláka chocholačku, rybáka černého a luňáka červeného. Rozsáhlé vlhké louky v okolí rybníka jsou ideálním hnízdištěm pro bekasinu otavní, bramborníčka hnědého, rákosníka zpěvného, a lindušku luční. Z velkého množství hmyzu je zvláště zajímavý výskyt vážky podhorní, šídla královského a šídlatky hnědé.

Podmáčené louky v okolí rybníka jsou významné také botanicky. Ze vzácnějších rostlin tu roste například prstnatec májový, vachta trojlistá, suchopýr pochvatý, všivec ladní, kapradiník bažinný, starček potoční a zábělník bahenní.

Celková výměra: 44 ha
 Vyhlášení: 1982
 Konflikt se záměrem: - není -

PR Světlík

Popis: Rybník s navazujícími rašeliništi, charakteristický výskytem vzácných druhů rostlin a živočichů. Nejvýznamnějším hnízdicím druhem je jeřáb popelavý, občas můžeme spatřit i orla mořského, luňáka červeného a čápa černého i bílého. Běžně se vyskytuje potápka velká, kachna divoká, polák chocholačka, volavka popelavá, moták pochop, rákosník obecný nebo strnad rákosní, na loukách v okolí hnízdí například bekasina otavní, linduška luční a bramborníček hnědý.

Z rostlinné říše zde nalezneme druhy jako například prhu chlumní, bublinatku obecná, suchopýr úzkolistý, haluchu vodní a zábělník bahenní, v minulosti zde byl zjištěn i výskyt masožravé rosnatky okrouhlosté.

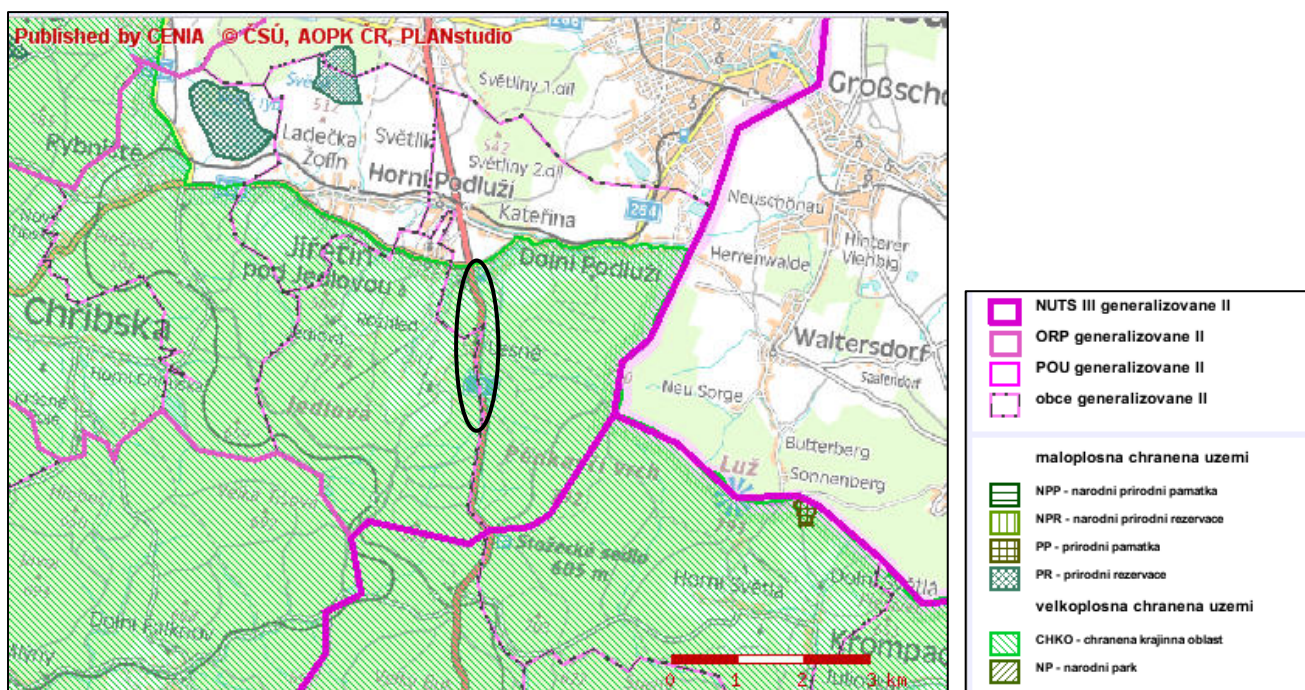
Vyhlášení: 1995
 Konflikt se záměrem: - není -

PP Brazilka

Popis: Jedná se o luční společenstva, jejichž posláním je ochrana rostlinných společenstev, vyvinutých na vlhké a místy podmáčené podhorské louce s rašelinnými půdami a vřesovišti. V současné době se zde vyskytuje například vřes obecný, ostřice obecná, sítina ostrokvětá, všivec mokřadní a masožravá rosnatka okrouhlostá. Z ohrožených živočichů zde můžeme zastihnout zmiji obecnou, ještěrku živorodou, chřástala polního nebo sluku lesní.

Vyhlášení: 2002
 Celková výměra: 9 ha
 Konflikt se záměrem: - není -

Obr. č. 6 Zvláště chráněná území v zájmové lokalitě



4. Památné stromy

Stromy, jejich skupiny a stromořadí, které jsou mimořádné svým stářím, vzrůstem, druhem nebo historickou událostí, lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Postup při vyhlášení a vymezování jejich ochranného pásma se řídí ustanovením § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

V zájmovém území ani v jeho bezprostředním okolí se nenacházejí žádné památné stromy.

V širším okolí zájmového území se nacházejí například tyto památné stromy:

- skupina sedmi stromů ve Chřibské
- lípa na Sedle (Chřibská)
- Schabestienova lípa (Krásné Pole)
- lípa v Trávníku
- dub u Svobodů (Kytlice)

Žádný z těchto památných stromů nebude záměrem dotčen.

5. NATURA 2000

NATURA 2000 je definována (dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) jako celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je NATURA 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území.

V zájmovém území se nenachází žádná ptačí oblast ani evropsky významná lokalita. Dle vyjádření Správy CHKO Lužické hory (zn. 1773/LH/2008) ze dne 29. 9. 2008 (viz. příloha 2 kapitoly H tohoto oznámení) lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry na evropsky významné lokality či ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními.

Nejblíže řešenému území se nachází:

Evropsky významná lokalita Lužickohorské bučiny

Kód lokality:	CZ0420520
Rozloha:	626,5 ha
Kategorie CHÚ:	Chráněná krajinná oblast
Poloha:	Rozsáhlá oblast ležící východně cca 250 m od osady Lesné, v její bezprostřední blízkosti; součást CHKO Lužické Hory
Předmět ochrany:	Lesy svazu Tilio - Acerion na svazích, sutích a v roklích; chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů; bučiny asociace Luzulo - Fagetum a Asperulo - Fagetum
Konflikt se záměrem:	- není -

Evropsky významná lokalita Údolí Chřibské Kamenice

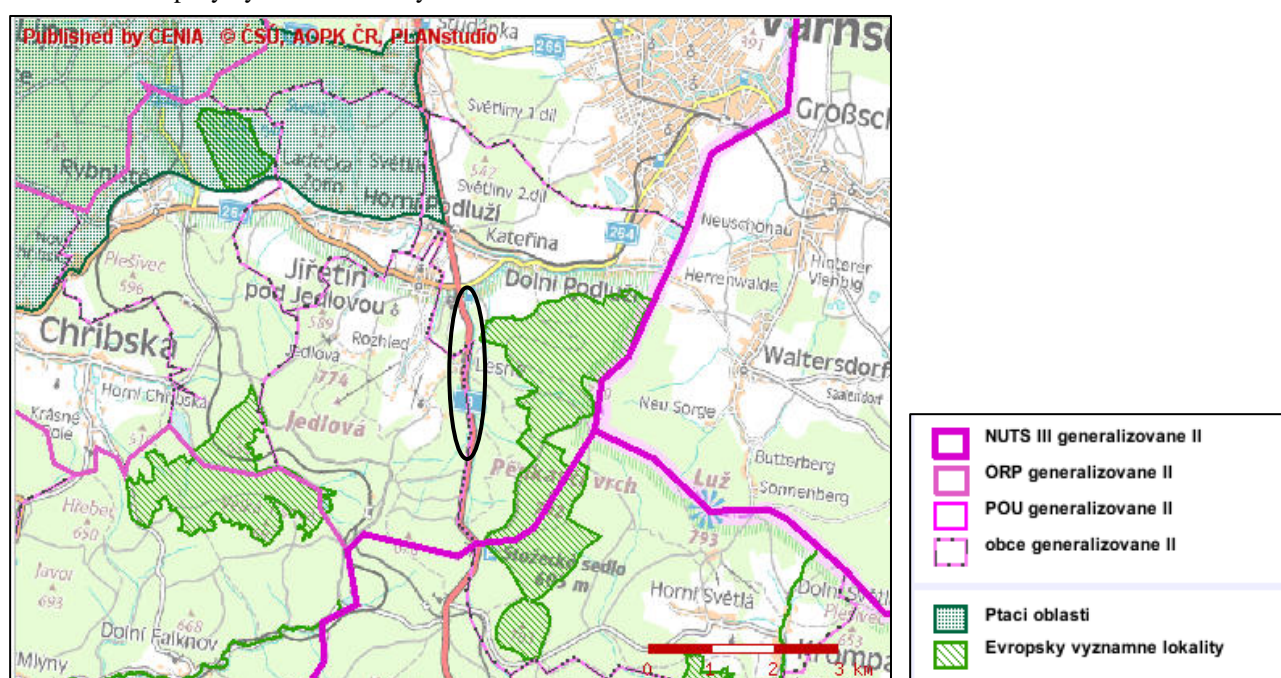
Kód lokality:	CZ0420507
Rozloha:	338,3 ha
Kategorie CHÚ:	Chráněná krajinná oblast
Poloha:	Oblast cca 3 km JZ od obce Lesné; součást CHKO Lužické Hory
Předmět ochrany:	Smíšené jasanovo - olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy; přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací; přechodová rašeliniště a třasoviště; jeskyně nepřístupné veřejnosti; chasmoxytická vegetace silikátových skalnatých svahů
Konflikt se záměrem:	- není -

Evropsky významná lokalita Velký rybník

Kód lokality:	CZ0420166
Rozloha:	88,8 ha
Kategorie CHÚ:	Přírodní rezervace
Poloha:	Oblast cca 5 km SZ od osady Lesné; součást PR Velký rybník a Ptačí oblasti Labské Pískovce
Předmět ochrany:	Druhově bohaté smilkové louky na silikátových podložích v horských oblastech (a v kontinentální Evropě v podhorských oblastech); přechodová rašeliniště a třasoviště; bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito - jílovitých půdách
Konflikt se záměrem:	- není -

Ptačí oblast Labské Pískovce

Kód lokality:	CZ0421006
Rozloha:	35 480 ha
Poloha:	Rozsáhlá oblast ležící cca 2,5 km SZ od zájmového území
Předmět ochrany:	Populace sokola stěhovavého, chřástala polního, výra velkého, datla černého a jejich biotopy
Konflikt se záměrem:	- není -

Obr. č. 7 Evropsky významné lokality a Ptačí oblasti v širším okolí záměru

6. Krajina, krajinný ráz

Ochrana krajinného rázu je v ČR zakotvena v § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, který vymezuje krajinný ráz jako zejména přírodní, kulturní a historickou charakteristiku určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Již samotný název osady Lesné napovídá, že se z hlediska přírodních podmínek jedná o území s převahou lesních ekosystémů. Navzdory blízkosti hlavní silnice I/9 jde o území značně zachovalé. Krajina v okolí osady Lesné, ležící v sevřeném údolí Lesenského potoka při hlavní silnici z České Lípy do Rumburka, vyniká výrazným reliéfem, vysokou lesnatostí a celkový ráz oblasti dokresluje lužická lidová architektura.

Zachovalost z hlediska přírodních podmínek dokládá rovněž přítomnost chráněné krajinné oblasti Lužické hory v zájmovém území. Krajina v zájmové oblasti má částečně již ráz podhorských až horských pohraničních oblastí. K přírodovědecky nejhodnotnějším částem Lužických hor patří zbytky přirozených

lesních porostů ve vrcholových partiích, vlhké horské a podhorské louky s výskytem vzácných druhů rostlin, nivy potoků a význačné geomorfologické útvary. Čedičové a žnělcové kupy se střídají s bizarními tvary pískovcových skal, souvislé lesy přecházejí v pestré podhorské louky s bohatstvím remízků, mezi a solitérních stromů.

V minulosti se jednalo o území neprostupných pohraničních hvozdů, dnes lze již hovořit o kulturní krajině, která byla v průběhu staletí formovaná člověkem. K negativnímu narušení krajinného rázu by vzhledem k rozsahu, charakteru a umístění záměru dojít nemělo.

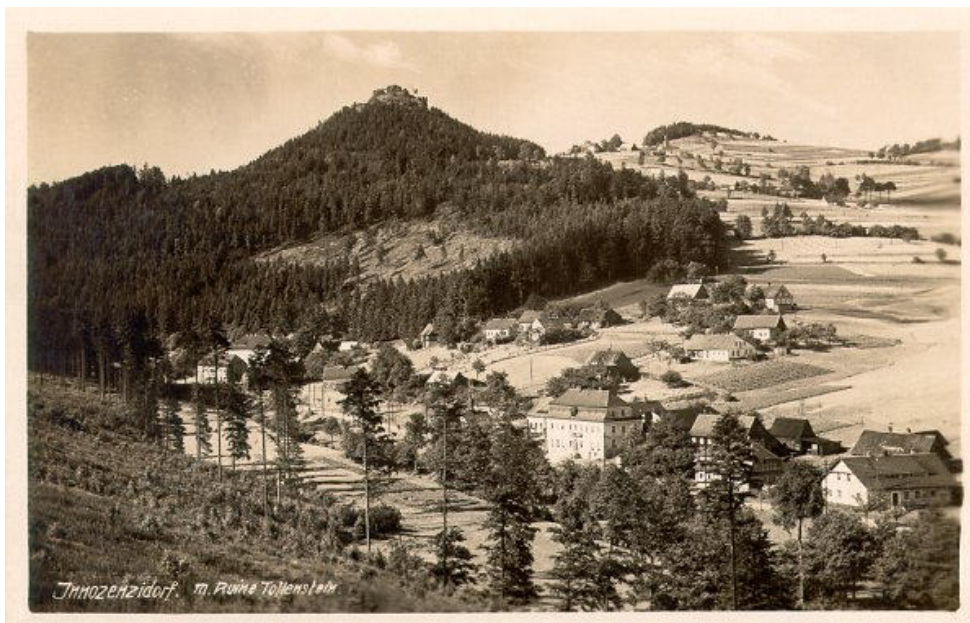
7. Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Rekreační osada Lesné leží v sevřeném údolí Lesenského potoka při hlavní silnici z České Lípy do Rumburka, asi 1,5 km jihovýchodně od Jiřetína pod Jedlovou. Původně tu stál pouze osamělý a četnými pověstmi opředený Lesní mlýn (Buschmühle), který později sloužil jako pila a tůrna lnu a dnes je využíván jako rekreační středisko. Po roce 1700 založil tehdejší majitel panství Antonín Florián z Lichtensteina pod Lesním mlýnem novou osadu, kterou na počest papeže Innocence XI. (1676-1689) nebo Innocence XII. (1691-1700) pojmenoval Inocencidorf. Zřejmě zde zapůsobilo to, že Antonín byl v letech 1687-1694 vyslancem císaře Leopoda I. u papežské kurie.

Po polovině 18. století měla osada 21 domů, a protože v nich žili většinou dřevorubci a lesní dělníci, lidově se jí říkalo Buschdörfel (Lesní víska). Počestěním tohoto jména vznikl po roce 1945 současný název osady.

Charakteristickým prvkem celých Lužických hor je rozmanitá lidová architektura s původním typem roubeného domu s podstávkou. Štítové domy jsou často vykládané různobarevnou břidlicí, s hrázděním se setkáváme pouze v patře. V osadě Lesné se dodnes dochovalo několik lidových roubených chalup z 1. poloviny 19. století. Z téže doby pocházející zájezdní hostince. Dnes většinou slouží tyto domy jako penziony.

Obr. č. 8 Historický obrázek osady Lesné



Zdroj: www.luzicke-hory.cz

K oživení odlehleho místa výrazně přispělo vybudování nové silnice z České Lípy do Rumburka na přelomu 18. a 19. století. Tehdy byla řada zdejších usedlostí přestavěna na zájezdní hostince a od poloviny 19. století se víska stala vyhledávaným letoviskem, ve kterém roku 1880 žilo již 314 obyvatel. V roce 1949 byla osada spolu s osadou Rozhled připojena k obci Jiřetín pod Jedlovou.

V některých starších vlastivědných pracích se uvádí, že již před založením osady Lesné stála na jejím místě sklářská ves Glasendorf. Ve skutečnosti však zřejmě nešlo o ves, ale pouze o sklářskou huť, kterých bylo v okolí několik. Přímo za zdejší lesovnou je lesní parcela, která se ještě v 1. polovině 20. století označovala pomístním jménem "An dem Glasse". Dvě zaniklá stanoviště středověkých sklářských hutí, datovaná do závěru 13. století, byla nalezena asi 1,5 km jižně od osady na západním úpatí Pěnkavčího vrchu, další huť stála v Rozhledu a blíže neurčené stopy byly v minulosti údajně nalezeny také na Kozím hřbetu a Jezevčím kameni. Na Lesenském potoce pod osadou je malá Lesenská přehrada.

Z dalších památek v nejbližším okolí by stála za zmínku jistě zřícenina středověkého hradu Tolštejn. Hrad Tolštejn (pův. Dohlenstein, Kavčí skála, 670 m) se poprvé připomíná roku 1337. Hrad byl vybudován na ochranu cesty z Čech do Lužice a ve své době byl významným a mocným opevněním. Prvními vlastníky byli Vartenberkové, přibližně až do roku 1402, kdy se hrad stal majetkem pánů z Dubé, kteří tak celé tolštejnské panství začlenili mezi své ohromné državy na severu Čech. V roce 1481 získali panství i s hradem Šlejnicové ze Saska (Jiří Šlejnic v roce 1548 založil dnešní Jiřetín pod Jedlovou). Po roce 1587 se v držení hradu vystřídal několik majitelů až v období třicetileté války roku 1642 hrad oblehla a ohnivými střelami vypálila švédská vojska. Zcela vyhořelý hrad už nebyl nikdy obnoven.

V roce 1865 byla zde postavena hradní restaurace ve švýcarském stylu, kterou tu po tři generace vedl rod Münzbergů. Samotnou restauraci se podařilo rekonstruovat a celoročně otevřít na podzim roku 2002.

Od roku 1996 se díky iniciativě jiřetínské radnice obnovil zájem o záchranu hradní zříceniny s tím, že se již z velké části podařilo zastavit devastaci a dokonce některé hradby přistavět. Již čtyři roky se v květnu pořádají přímo na hradě, ale i v podhradí, Tolštejnské slavnosti, kterými se v regionu zahajuje turistická sezóna.

Obr. č. 9 Zřícenina hradu Tolštejn



Zdroj: www.jiretin.cz

V bezprostřední blízkosti zájmové lokality se nenacházejí žádné další kulturní památky většího významu, podrobnější údaje o archeologických nálezích nejsou k dispozici. Podle informací Národního památkového ústavu ovšem záměr leží v území archeologické zóny.

Investor je proto povinen umožnit případnou záchranu archeologických památek, především formou předstihových záchranných archeologických výzkumů. Dojde-li během stavebních prací k archeologickému nález, stavebník je povinen neprodleně oznámit nález stavebnímu úřadu a orgánu státní památkové péče. Zároveň musí stavebník učinit opatření nezbytná k tomu, aby nález nebyl poškozen nebo zničen a práce v místě nález musí přerušit. Stavební úřad v dohodě s příslušným dotčeným orgánem stanoví podmínky k zabezpečení zájmů státní památkové péče, popřípadě rozhodne o přerušení prací.

8. Území hustě obydlená, obyvatelstvo

Posuzovaný záměr leží na území Ústeckého kraje, v okrese Děčín, ve správním obvodu Varnsdorf.

Ústecký kraj

K 31. prosinci 2006 měl Ústecký kraj 823 265 obyvatel. Kraj zaujímá plochu o rozloze 5 335 km², na jeho území se nachází 354 obcí a hustota zalidnění se pohybuje kolem 154 obyvatel/km². Zahrnuje celkem 7 okresů: Děčín, Chomutov, Litoměřice, Louny, Most, Teplice a Ústí nad Labem.

Okres Děčín

Rozloha tohoto nejseverněji položeného okresu v Ústeckém kraji je 909 km². Z hlediska počtu obyvatel jde o nejvíce zalidněný okres celého kraje, žije zde 134 576 obyvatel (údaj k 31.12.2006). K témuž datu náleželo do okresu 52 obcí, z toho 14 měst. Téměř 85 % všech obyvatel žije ve městech. Hustota zalidnění 149 obyvatel/km² řadí okres mezi méně lidnaté v kraji. Zemědělská půda zaujímá přibližně 40 % rozlohy okresu a zbylých 60 % tvoří pozemky kategorie ostatní, z toho přes 82 % zaujímají lesy.

Správní obvod Varnsdorf

Správní obvod obce s rozšířenou působností Varnsdorf je nejmenším správním obvodem na území Ústeckého kraje. Jeho rozloha je necelých 90 km², což představuje 1,7 % rozlohy kraje. Svou hustotou osídlení, která je 231 obyvatel/km², se však řadí na 4. místo všech 16 správních obvodů obcí s rozšířenou působností v našem kraji. Převážná většina obyvatel (77 %) žije v sídelním městě. K 31. prosinci roku 2007 zde žilo 20 598 obyvatel, z toho 15 824 ve městě Varnsdorf. Město Varnsdorf je významným hospodářským střediskem české části Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa, který vznikl v roce 1991 a sdružuje města a obce v příhraničních oblastech SRN a Polska.

Osada Lesné u Jiřetína pod Jedlovou

Osada Lesné ležící v k.ú. Rozhled (3,98 km²) má v současné době asi 35 domů a trvale zde žije pouhých deset obyvatel. Správně patří tato osada pod obec Jiřetín pod Jedlovou (11,21 km², 580 obyvatel), společně s nedalekými osadami Rozhled a Jedlová. Po odsunu německého obyvatelstva z pohraničí se osada postupně vylidňovala a stávala se spíše rekreační oblastí, kterou je dodnes. Na přelomu 19. a 20. století až do roku cca 1930 zde trvale žilo kolem 300 obyvatel.

9. Situování stavby ve vztahu k územně plánovací dokumentaci

Navrhované úpravy na trase silnice I/9 jsou podle Městského úřadu Varnsdorf vymezeny v souladu s územními plány dotčených obcí (existujícími i v současné době pořizovanými) i s rozvojovými záměry celé oblasti (viz 1. příloha kapitoly H tohoto oznámení).

II. Charakteristika stavu složek ŽP v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny

1. Ovzduší

Klima

Řešený záměr se nalézá v Lužickohorském bioregionu 1.66 (Culek, 1996), který leží na severu severních Čech, zasahuje menší částí do Saska a je prakticky totožný s geomorfologickým celkem Lužické hory. Dle Quitta náleží bioregion do vlhké, mírně teplé oblasti MT 2. Podnebí je zde tedy mírně teplé až chladné a přitom výrazně oceánské, což dokládají mimořádně vysoké srážky v relativně nízké nadmořské výšce. Místní klima je výrazně modifikováno reliéfem, silně se uplatňuje převládající západní proudění. Na vrcholech je výrazný vrcholový fenomén.

Průměrná roční teplota v nejteplejší části území Lužických hor se pohybuje kolem 7 °C, ve středních polohách činí 6,0 - 6,5 °C a v polohách nad 600 m klesá pod 6 °C. Průměrná červencová teplota překračuje v nejnižších polohách na jihu CHKO 17 °C, ve středních polohách se pohybuje mezi 16 a 17 °C, v západní části ale leží pod 16°C, v hřebenových polohách ještě níže. Ročních srážkové úhmy nižších poloh na jihu a téměř celé východní části CHKO spadají do rozmezí 700 a 800 mm, v rozmezí 800 a 900 mm se nachází většina západní části CHKO včetně vyšších poloh Hvozdkého hřbetu, mezi 900 a 1000 m leží nevelký prostor zhruba mezi Trojhranem na východě a Chřibskou na západě, uvnitř izohyety 1000 mm se nachází vrch Jedlová s bezprostředním okolím.

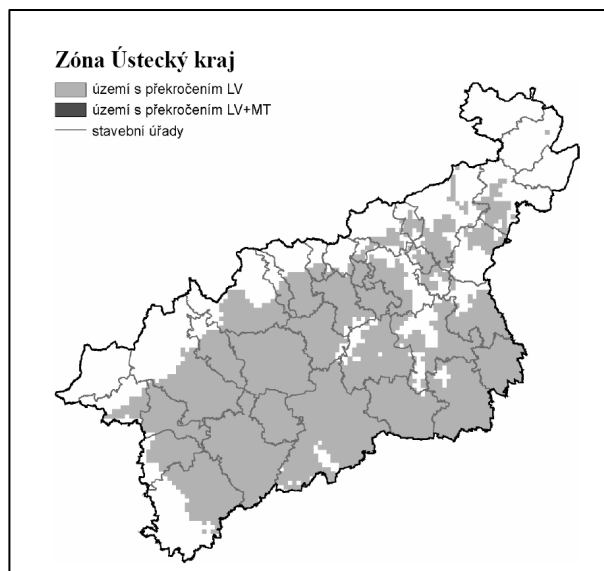
Tabulka č. 6 Charakteristiky klimatické oblasti MT2

Charakteristika	MT 2
počet letních dnů	20 – 30
počet dnů s průměrnou teplotou 10 °C a vyšší	140 – 160
počet mrazových dnů	110 – 130
počet ledových dnů	40 – 50
průměrná lednová teplota	-3 – -4
průměrná červencová teplota	16 – 17
průměrná dubnová teplota	6 – 7
průměrná říjnová teplota	6 – 7
početní dny se srážkami 10 mm a více	120 – 130
suma srážek za období IV – IX	450 – 500
suma srážek za období X – III	250 – 300
počet dní se sněhovou pokrývkou	80 – 100
počet zamračených dní	150 – 160
počet jasných dní	40 – 50

Kvalita ovzduší

Na následujícím obrázku je uvedeno vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) na základě údajů o znečištění ovzduší za rok 2005. Pro naši zájmovou lokalitu záměru nejsou překročeny žádné limitní hodnoty sledovaných polutantů.

Obr. č. 10 Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší v Ústeckém kraji



Zdroj: MŽP, 2005

Orientační informace o kvalitě ovzduší v řešeném území lze získat z měřicích stanic automatického imisního monitoringu Českého hydrometeorologického ústavu. Nejbližší měřicí stanice AIM ČHMÚ jsou Děčín 1014, Česká Lípa 1023 a Liberec – město 1016. Údaje o naměřených koncentracích vybraných polutantů v letech 2006 a 2007 zobrazuje následující tabulka.

Tabulka č. 7 Koncentrace vybraných polutantů na nejbližších monitorovacích stanicích AIM ČHMÚ

Měřicí stanice AIM ČHMÚ		Děčín (1014)		Česká Lípa (1023)		Liberec – město (1016)	
Polutant	Rok	2006	2007	2006	2007	2006	2007
SO ₂ [μg/m ³]	Maximální hodinová koncentrace (naměřeno dne)	195,5 (2.2.)	189,6 (20.12.)	131,6 (20.2.)	87,3 (6.5.)	201,6 (31.1.)	100,4 (12.3.)
	Průměrná roční koncentrace	10,3	7,0	7,2	5,1	7,9	5,6
PM ₁₀ [μg/m ³]	Maximální hodinová koncentrace (naměřeno dne)	342,0 (12.1.)	298,0 (24.3.)	250,0 (17.8.)	328,0 (24.3.)	237,0 (29.1.)	369,0 (24.3.)
	Průměrná roční koncentrace	38,6	29,6	30,6	23,4	29,3	27,0
NO ₂ [μg/m ³]	Maximální hodinová koncentrace (naměřeno dne)	132,8 (1.2.)	116,1 (11.12.)	124,0 (30.1.)	83,8 (2.4.)	132,9 (30.1.)	113,2 (8.10.)
	Průměrná roční koncentrace	25,9	23,5	19,1	16,2	25,9	24,9
O ₃ [μg/m ³]	Maximální 8hodinová koncentrace (naměřeno dne)	-	-	-	-	169,3 (21.7.)	168,8 (17.7.)
	Průměrná roční koncentrace	-	-	-	-	52,3	46,7
Benzen [μg/m ³]	Maximální hodinová koncentrace (naměřeno dne)	-	-	-	-	18,0 (29.1.)	11,2 (7.3.)
	Průměrná roční koncentrace	-	-	-	-	1,5	1,3
CO [μg/m ³]	Maximální 8hodinová koncentrace (naměřeno dne)	2 295,3 (13.1.)	1626,8 (10.1.)	-	-	2 851,6 (29.1.)	1804,7 (8.3.)
	Průměrná roční koncentrace	591,2	531,7	-	-	495,5	453,5

2. Voda

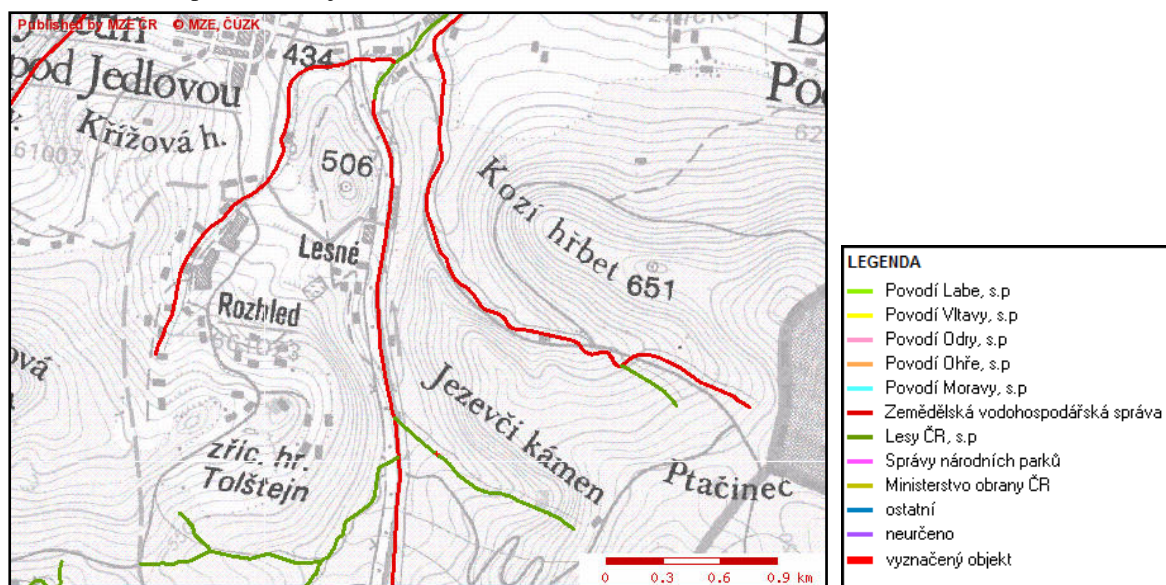
Povrchová voda

Po hlavním hřebeni Lužických hor probíhá hlavní evropské rozvodí Severního a Baltského moře. Lužické hory jsou pramennou oblastí bez větších vodních toků. Nejvýznamnější tok, říčka Kamenice u České Kamenice, kde opouští Lužické hory má šířku asi 2 - 4 m. Toky odvodňující východní část (Sporka, Svitávka, Boberský a Heřmanický potok) jsou drobnější pravostranné přítoky Ploučnice. Severní svahy jsou odvodňovány menšími toky do Nisy a jeho přítoku Mandavy (Lesenský potok, Lužnička).

Na většině toků byly vybudovány průtočné nebo boční nádrže. Jedná se však většinou jen o malé a středně velké rybníky. V centrální lesnaté části se nachází několik drobných oligotrofních nádrží. Jmenujme zejména Hraniční, Malý a Velký Jedlovský, Rolský a Svorský rybník, přehrada Naděje. Vyznačují se studenou, kyselou a na živiny chudou vodou. Na jejich březích se zato vytvořila unikátní společenstva vlhkých luk, rašelinišť a podmáčených olšin či smrčín. Větší rybníky se nalézají v blízkosti Lužických hor na Českolipsku a u Rybníště.

Hydrologicky se řešený záměr rozkládá v povodí Odry – část Mandavy – ČHP 2-04-08-009. Řešeným územím v okolí vlastní komunikace protéká pouze jedna pojmenovaná menší vodoteč – Lesenský potok, dále pak několik bezejmenných vodotečí, které ústí do Lesenského potoka.

Obr. č. 11 Vodopis širšího zájmového území



Lesenský potok představuje nejbližší a prakticky jedinou (kromě bezejmenného levostranného přítoku) vodoteč v místě plánovaného záměru. Tato vodoteč sbírá vody ze svahů Pěnkavčího vrchu a Stožce, teče k severu souběžně s hlavní silnicí I/9, prochází osadou Lesné a v Dolním Podluží ústí do Lužničky. Na jeho horním toku, asi 1 500 metrů jižně od osady Lesné, je lokalizována středověká sklářská huť. Délka toku je 4.711 km a jeho správcem je Zemědělská vodohospodářská správa.

Na Lesenském potoce těsně u hlavní silnice se nachází rovněž nevelká vodní nádrž na severním okraji osady Lesné. Podle nedaleké obce Dolního Podluží je také někdy označována jako Podlužská přehrada a podle lidového podání je nejmenší přehradou v Čechách. Zadržuje přívalové vody, slouží sportovnímu

rybářství a neoficiálně i ke koupání. Dříve sloužila také jako zdroj energie pro firmu Brasse v Dolním Podluží. Hráz přehrady, přístupná od hlavní silnice, je ukončena na úpatí severního výběžku Kozího hřbetu volným přepadem a nedá se proto přejít na druhou stranu.

Záměr neleží v kategorii záplavových území, ani v nejbližším okolí zájmové oblasti se nenacházejí žádná záplavová území.

V blízkosti plánovaného záměru nejsou situovány žádné vodní nádrže využívané k zásobování obyvatel pitnou vodou.

Podzemní voda

Hydrogeologické podmínky lužickohorského regionu jsou závislé na geologické stavbě a složení hornin území. Hlavní zásoby podzemní v CHKO Lužické hory jsou vody v souvrství kvádrových pískovců. Hydrogeologicky se horniny člení na několik horizontů podzemních vod v závislosti na stupni propustnosti pískovců, kterou ovlivňuje ráz a množství tmele, zrnitost a rozpukání. Vedle průlinové vody má v pískovcích velký význam i voda puklinová. Železité a prokřemenělé partie horniny snižují její propustnost. Nejvýznamnějším hydrogeologickým obzorem popisovaného území je obzor podzemních vod turonských pískovců. Zásobuje absolutní většinu pramenů Lužických hor. V cenomanských pískovcích vznikl bazální obzor podzemních vod s plošně omezenou oblastí infiltrace srážkovými vodami. Vody vykazují vyšší obsah železa, zvýšenou tvrdost a teplotu; nelze je vždy využívat pro zásobování pitnou vodou.

Posuzované území leží na hranici dvou hydrogeologických rajónů. Na jihu jde o hydrogeologický rajón 465 *Křída Dolní Ploučnice a Horní Kamenice* a na severu o rajón 641 *Krystalinikum Krkonoš a Jizerských hor*. Celé zájmové území se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída.

Dle údajů MZe se v okolí záměru nachází několik původních gravitačních zdrojů podzemní vody, jedná se konkrétně o zdroje: *Varnsdorf – Lesné, Dolní Podluží Studánka a Dolní Podluží Tolštýn*. Tyto zdroje by ovšem plánovaným záměrem neměly být dotčeny. Nejbližší PHO se dle údajů VÚV T.G.M. nachází cca 700 m západním směrem od plánované přeložky (úsek č. 2). Jedná se o pásmo hygienické ochrany II. stupně „Varnsdorf“.

3. Půda

Půdní kryt zájmové oblasti je výrazně ovlivněn půdotvornými substráty, reliéfem a v menší míře klimatickým režimem.

Základní představu o půdních poměrech území nám dává Půdní mapa ČR 1 : 50 000 (AOPK ČR a ČÚZK, 2005), list 02 – 24B Nový Bor. V blízkém okolí plánovaného záměru se nacházejí dle výše zmíněné mapy následující půdní typy. Jedná se převážně o kambizemě – oglejené, oglejené mesobazické, mesobazické, modální, dystrické, dystrické podzolované; dále zde najdeme rovněž gleje (podél Lesenského potoka) – modální a podzolované.

Pro vlastní vrchovinu až hornatinu je typická asociace arenických podzolů (dominanta) s arenickou kambizemí (doprovodná složka), jako akcesorická složka přistupuje kambizem typická, varieta kyselá. Tato mapovací jednotka v rámci CHKO převažuje a její celistvost je přerušována hlavně ostrůvky rankerů na výstupech neovulkanických těles. V úseku mezi Českou Kamenicí, Kamenickým Šenovem a Novým Borem jsou rankery vystřídány eutrickou kambizemí, s vazbou na bazaltoidní efuzíva a jejich pyroklastika. V prostoru Studence a Lísky je vymezen na bazaltoidním podloží i ostrov kambizemě typické, variety kyselá.

Na podloží granitoidů, popř. krystalických hornin v Rumburské kotlině a při Ještědském hřbetu je namísto arenických půd mapována asociace dystrické kambizemě (dominanta) s kambizemním podzolem (doprovodná složka). V akumulčních polohách na jihu a jihovýchodě jsou tyto půdy vystřídány pseudoglejovou luvizemí, někdy v asociaci s luvizemní hnědozemí. Dosti výrazně jsou zastoupeny i pseudogleje. Ty jsou mapovány hlavně v okolí Cvikova a Trávníku, po obvodu Chřibské a při severním úpatí Jedlovského hřbetu (Krásná Lípa, Rybniště, Dolní a Horní Podluží), dále též v Doubici, Kytlici a při západním okraji CHKO mezi Dolní Chřibskou a Českou Kamenicí. Výčet půdních typů lze uzavřít typickým, vzácněji organozemním glejem zastoupeným ve všech potočních nivách.

4. Geomorfologické, geologické a půdní poměry

Geomorfologie území

Zájmové území lze zařadit z hlediska geomorfologie takto:

System:	Hercynský
Provincie:	Česká Vysočina
Subprovincie:	Krkonošsko – jesenická soustava
Oblast:	Krkonošská
Celek:	Lužické Hory
Pocelek:	Lužický hřbet
Okrsek:	Jedlovský hřbet

Krkonošsko-jesenickou soustavu tvoří převážně hornatiny a vrchoviny na severovýchodním okraji České vysočiny. Jedná se o hrášťovou strukturu z prvohorních a proterozoických krystalických břidlic. Nacházejí se zde četné tvary periglaciální a glaciální modelace. Nejvyšším bodem je Sněžka (1602 m n.m.) ve Slezském hřbetu.

Krkonošská oblast neboli Západní Sudety se rozkládá na pomezí Saska, polského Slezska a severních Čech. Na západě sahá téměř až k Labi, na východě ji polská Brama Lubawska odděluje od oblasti Orlické.

Lužické hory tvoří nevelkou, dobře vymezenou oblast protaženou ve směru od západu mezi Děčínskou vrchovinou a Ještědsko-kozákovským hřbetem na východě. Na jihu Lužické hory ohraničuje Ralská pahorkatina a České Středohoří, na severu Žitavská pánev a Šluknovská pahorkatina. Území CHKO Lužické hory se z podstatné části kryje s geomorfologickým vymezením Lužických hor, zasahuje však i do okolních jednotek. Nejvýchodnější část chráněné oblasti mezi Horním a Jítravským Sedlem již náleží k Ještědskému hřbetu. Ralská pahorkatina zasahuje do jihovýchodní části zejména dominantními kupami Jezevčího a Zeleného vrchu. Jihozápadní hranici proti Českému středohoří tvoří údolí Pruského potoka přes Polevské sedlo do údolí Sporcky. Oblast Šenovského vrchu a Kluček je součástí Českého středohoří.

Hlavní hřeben Lužických hor – Lužický hřbet – probíhá jižně od lužické poruchy od vrchu Spravedlnost po Horní Sedlo. Tvoří jej jednotlivé znělcové a trachytové, vzácně i čedičové kupy spojené do zřetelného hřebene. V této části Lužických hor se nalézají i nejvyšší vrcholy – Luž 793 m, Pěnkavčí vrch 792 m, Jedlová 774 m, Hvozd 749 m, z dalších např. Široký vrch 586 m, Plešivec 596 m, Malý Stožec 659 m a Velký Stožec 676 m. Po jižním i severním úbočí se vyskytují pískovcové útvary tvořící místy i skalní města.

Nejlépe jsou vyvinuta na německé straně pohoří. Na české straně se jedná o např. Popovu skálu, Sedlecký špičák či Vraní skály ve východní části Lužických hor.

Jedlovský hřbet zaujímá západní část Lužického hřbetu. Je to plochá hornatina v oblasti rozvodí Kamenice a Ploučnice, severní svahy pak náleží do povodí Lužické Nisy, resp. Mandavy. Podloží tvoří převážně kvádrové pískovce turonu až coniacu a coniacu až santonu s četnými a poměrně rozsáhlými proniky neovulkanických (fonolitoidních, trachytoidních i bazaltoidních) hornin. Vyznačuje se silně rozčleněným reliéfem tektonicky a litologicky podmíněné sedimentární stupňoviny, vyzdvižené při lužické poruše, s výraznými neovulkanickými sukami a s pískovcovými strukturními hřbety, s četnými skalními tvary zvětrávání a odnosu. Nejvyšším bodem je Luž (793 m), která je zároveň nejvyšším bodem celých Lužických hor, téměř stejně vysoký je Pěnkavčí vrch (792 m). Dalšími významnými body jsou Jedlová (774 m), Koží hřbet-Weberberg (711 m), Bouřný (702 m), Tolštejn (670 m), Malý Stožec (659 m), Suchý vrch (641 m), Plešivec u Rybníště (597 m), Křížová hora (592 m), Široký vrch (586 m), Trávnícký vrch (572 m), Vápenný vrch (548 m), Spravedlnost (533 m) aj.

Geologické poměry

Lužické hory se vyznačují dosti pestrá geologickou skladbou. Na území Lužických hor jsou zastoupeny všechny základní tři typy hornin (vyvřelé, usazené i přeměněné).

Nejstaršími zde přítomnými horninami prvohorního stáří jsou žuly v nejsevernější části, kam zasahují ze Šluknovského výběžku. Jedná se o hlubinné vyvřeliny, které vznikly utužením magmatu ve velkých hloubkách a teprve později se už utužené různými geologickými procesy dostaly na zemský povrch.

Většina území je budována svrchnokřídovými pískovci březenského souvrství. Na severním okraji Lužických hor jsou křídové pískovce tektonicky ohraničeny proti žulám lužického masivu tzv. lužickou poruchou, po které došlo k nasunutí starší žuly nad mladší pískovce. V okolí Doubice přitom byly na povrch vyvlečeny i drobné kry jurských vápenců. Ve východní části Lužických hor pak starší cenomanské pískovce.

Na dnešní tváři Lužických hor se výrazně podílela třetihorní vulkanická činnost. Magma proniklo zlomy v zemské kůře a vytvořilo podzemní tělesa většinou bochníkovitého tvaru (lakolity), popř. utužilo v přírodních komínkách. Teprve později byly rozrušeny a odneseny povrchové vrstvy měkkých usazených hornin na rozdíl od velmi odolných vulkanických těles. V Lužických horách se tedy nejedná o sopky v pravém slova smyslu, ale o vypreparované původně podpovrchové útvary. Tím vznikl charakteristický reliéf Lužických hor, tvořený protáhlými hřbety a výraznými kuželovitými nebo kupovitými vrchy.

Vyvřelé horniny se rozlišují podle minerálního složení. Přítomnost jednotlivých minerálů závisí na chemickém složení i fyzikálních okolnostech tužení magmatu. K nejdůležitějším minerálům patří křemen, živec draselný, živec sodnovápenatý, slída a další minerály (např. olivín). S minerálním složením souvisí často používaný pojem kyselost horniny, který označuje zastoupení křemene v hornině. Kyselé horniny obsahují hlavně křemen a draselný živec, popř. další minerály. Bazické horniny neobsahují křemen, ale především sodnovápenatý živec. Čediče jsou představitelem bazických hornin (sodnovápenatý živec a další minerály jako augit, amfibol, nefelín, olivín). Znělec a trachyt již obsahují vedle sodnovápenatého živce i živec draselný, ne však křemen. Tyto dvě horniny se liší pouze procentuálním podílem jednotlivých nerostů.

Ve čtvrtohorách zde převládala erozní činnost, při níž vznikla na svazích vulkanických kopců mrazovým zvětráváním často rozsáhlá suťová pole. U Jítravy na východním okraji Lužických hor jsou zachovány šterkopísky, uložené kontinentálním ledovcem, který sem pronikl od severu.

5. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Stavbou nebudou dotčena chráněná ložisková území nerostných surovin ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v jeho širším okolí se nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

V nejbližším okolí zájmové oblasti – východně od silnice I/9 – se dle mapy Důlní činnosti ČSÚ a ČGS – Geofond nacházejí poddolovaná území bez bližší specifikace.

6. Flóra

Biogeografické začlenění

Řešený záměr se nalézá v Lužickohorském bioregionu 1.66 (Culek, 1996), který leží na severu severních Čech, zasahuje menší částí do Saska a je prakticky totožný s geomorfologickým celkem Lužické hory. Bioregion je protažen ve směru Z – V a jeho plocha v České republice je 213 km².

Bioregion má charakter hornatiny na křídových sedimentech s vysokými lakolity poměrně kyselých neovulkanitů. Prakticky celý bioregion je lesnatý, dominují kulturní smrčiny. Cenné jsou bučiny na neovulkanitech a přírodě blízké podmáčené smrčiny na křídě, které jsou u nás v republice velmi vzácné. Biodiverzita je v této oblasti vlivem kyselosti substrátu a vlhkého podnebí průměrná.

Dle Quitta náleží bioregion do vlhké, mírně teplé oblasti MT 2. Podnebí je zde tedy mírně teplé až chladné a přitom výrazně oceánské, což dokládají mimořádně vysoké srážky v relativně nízké nadmořské výšce.

Podle fyto geografického členění je hodnocené území součástí mezofytika, fyto geografického okresu 50. Lužické hory. Vegetační stupeň je zde submontánní až montánní.

Lesy dodnes pokrývají přibližně ¾ plochy území, avšak v jejich složení převládají smrkové, méně borové, monokultury. Porosty s přirozenou druhovou skladbou (bučiny) pokrývají nejčastěji vrcholové polohy kup.

Potenciální přirozená vegetace

Pod pojmem “potenciální přirozená vegetace” se rozumí taková vegetace, která by pokrývala území v případě, že by nebylo ovlivněno činností člověka.

Dle mapy potenciální přirozené vegetace ČR (Neuhäuslová, 1998) představují v severní části zájmového území potenciální přirozenou vegetaci bikové bučiny (*Luzulo-Fagetum*), v jižní části pak bučiny s kyčelnicí devítilistou (*Dentario enneaphylli-Fagetum*).

Bikové bučiny

Biková bučina se vyznačuje jednoduchou vertikální strukturou – je tvořena většinou jen stromovým a bylinným patrem. Keřové patro vzniká jen zmlazením buku, mechové patro je potlačeno bohatým opadem bukového listí, které se obtížně rozkládá. Toto patro se vytváří jen na místech exponovaných větru, kde je odpad odvíván.

Patří sem společenstva druhově chudých, acidofilních bučin kolinních až submontánních poloh na chudých silikátových půdách. Ve stromovém patře dominuje buk lesní (*Fagus sylvatica*), vtroušena bývá jedle bělokorá (*Abies alba*), v nižších polohách duby (*Quercus petraea*, *Q. robur*). Keřové patro nebývá vyvinuto.

Bylinné patro tvoří acidofilní nenáročné druhy, převládá zde bika bělavá (*Luzula albida*), řidčeji třtina rákosovitá (*Calamagrostis arundinacea*), lipnice hajní (*Poa nemoralis*), či metlice křivolaká (*Deschampsia flexuosa*) a regionálně borůvka (*Vaccinium myrtillus*), jestřábník zední (*Hieracium murorum*), rozrazil lékařský (*Veronica officinalis*), kostřavu ovčí (*Festuca ovina*). Indikátorem bývá věsenka nachová (*Prenanthes purpurea*). Charakteristickými druhy mechového patra jsou ploník ztenčený (*Polytrichum formosum*), p. jalovcový (*P. juniperinum*), travník Schreberův (*Pleurozium schreberi*) a další.

Bikové bučiny nevystupují do tak vysokých nadmořských výšek jako květnaté bučiny a vyskytují se i na sušších stanovištích. Náhradní kultury smrku trpí na těchto stanovištích nedostatkem vláhy a potlačují svým hustým zápojem bylinné patro.

Bučina s kyčelnicí devítilistou

Bučina s kyčelnicí devítilistou je tvořena stromovým a bylinným patrem. Keřové a mechové patro bývá vyvinuto jen fragmentárně nebo zcela chybí. Ve stromovém patře převládá buk (*Fagus sylvatica*), s vyšší stálostí bývají přimíšeny javor klen (*Acer pseudoplatanus*), jedle (*Abies alba*, dnes vymírající) a smrk (*Picea abies*, ve vyšších polohách pravděpodobně původní). Bylinné patro bývá většinou souvisle zapojené, s pokryvností kolísající podle zápoje stromového patra. Převažují druhy řádu Fagetalia a zastoupena je též většina druhů svazu Fagion.

Aktuální vegetace zájmového území

V zájmovém území byl v polovině září roku 2008 proveden orientační přírodovědný průzkum zaměřený na případný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin dle Přílohy II. vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Průzkumu byly podrobeny dostatečně široké pásy podél komunikace I/9 v místech plánovaných přeložek, dle plánovaného rozsahu záměru.

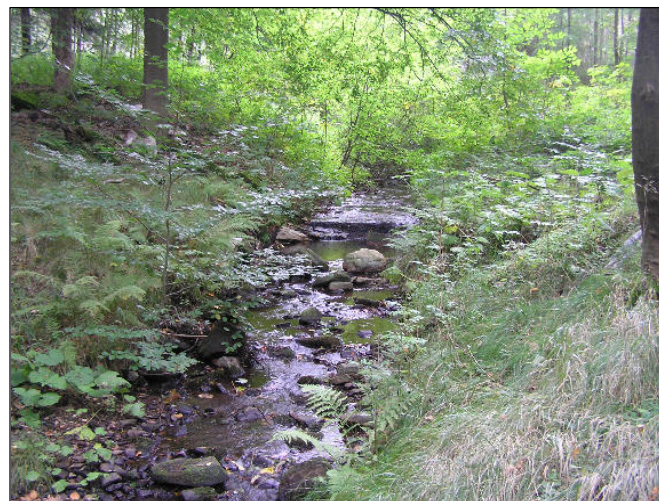
Rekonstrukce a nová výstavba na předmětné komunikace bude realizována částečně na pozemku stávající komunikace. Rovněž bude nutný zásah do pozemků lesních a pozemků vodních ploch.

Nejčastějším typem vegetace v zájmovém území je vegetace lesních společenstev a doprovodná vegetace podél cest, částečně rovněž vegetace podél lesních vodních toků (viz obr. č. 11 - 14).

Obr. č. 12 Okolí silnice I/9 – úsek č. 1



Obr. č. 13 Okolí silnice I/9 – úsek č. 1



Obr. č. 14 Okolí silnice I/9 – úsek č. 2



Obr. č. 15 Okolí silnice I/9 – úsek č. 2



V následující tabulce je uveden výčet zjištěných druhů dřevin a bylin v zájmových územích dotčených stavbou.

Tabulka č. 8 Přehled zjištěných druhů dřevin a bylin v zájmovém území, v okolí úseku č. 1 a 2

druh (latinsky/ česky)		Úsek č. 1	Úsek č. 2
Dřeviny a keře			
<i>Acer pseudoplatanus</i> L.	javor klen	x	x
<i>Alnus glutinosa</i> (L.) Geartn.	olše lepkavá	x	x
<i>Betula pendula</i> Roth	bříza bělokorá	x	x
<i>Corylus avellana</i> L.	líška obecná		x
<i>Fagus sylvatica</i> L.	buk lesní	x	x
<i>Fraxinus excelsior</i> L.	jasan ztepilý	x	
<i>Larix decidua</i> Mill.	modřín opadavý	x	x
<i>Picea abies</i> (Linnaeus) Karsten	smrk ztepilý	x	x
<i>Pinus sylvestris</i> L.	borovice lesní	x	x
<i>Prunus avium</i> (L.) L.	třešeň ptačí		x
<i>Quercus robur</i> L.	dub letní	x	x
<i>Salix cinerea</i> L.	vrba popelavá	x	x
<i>Sambucus nigra</i> L.	bez černý		x
<i>Sorbus sp.</i>	jeřáb	x	x
<i>Symphoricarpos albus</i> (L.) Blake	pámelník bílý	x	x
Byliny			
<i>Aegopodium podagraria</i> L.	bršlice koží noha		x
<i>Achillea millefolium</i> L.	řebříček obecný		x
<i>Alchemilla</i> L.	kontryhel	x	

<i>Anthemis arvensis</i> L.	rmen rolní		x
<i>Anthriscus sylvestris</i> (L.) Hoffm.	kerblík lesní	x	
<i>Arctium tomentosum</i> Mill.	lopuch plstnatý		x
<i>Arrhenatherum elatius</i> (L.) J.Presl	ovsík vyvýšený	x	
<i>Artemisia vulgaris</i> L.	pelyněk černobýl		x
<i>Avenella flexuosa</i> (L.) Drejer	metlička křivolaká		x
<i>Bryum</i> Hedw.	prutník	x	x
<i>Campanula patula</i> L.	zvonek rozkladitý		x
<i>Cirsium oleraceum</i> (L.) Scop.	pcháč zelinný		x
<i>Cirsium vulgare</i> (Savi) Tenore	pcháč obecný	x	
<i>Conyza canadensis</i> (L.) Cronquist	turanka kanadská	x	
<i>Dactylis glomerata</i> L.	srha říznačka	x	
<i>Deschampsia caespitosa</i> (L.) P.Beauv	metlice trstnatá	x	
<i>Dryopteris dilatata</i> (Hoffm.) A. Gray	kaprad' rozložená	x	x
<i>Elytrigia repens</i> (L.) Desv.	pýr plazivý		x
<i>Epilobium angustifolium</i> L.	vrbovka úzkolistá		x
<i>Equisetum arvense</i> L.	přeslička rolní		x
<i>Equisetum sylvaticum</i> L.	přeslička lesní	x	x
<i>Filipendula ulmaria</i> (L.) Maxim.	tužebník jilmový		x
<i>Fragaria viridis</i> (Duchesne) Weston	jahodník trávnic		x
<i>Galinsoga parviflora</i> Cav.	pěťour maloúborný		x
<i>Galium aparine</i> L.	svízel přítula		x
<i>Geranium robertianum</i> L.	kakost smrdutý		x
<i>Geum urbanum</i> L.	kuklík městský	x	x
<i>Impatiens parviflora</i> DC.	netýkavka malokvětá		x
<i>Juncus effusus</i> L.	sítina rozkladitá	x	x
<i>Lamium maculatum</i> L.	hluchavka skvrnitá	x	
<i>Lysimachia nummularia</i> L.	vrbina penízková	x	x
<i>Marchantia polymorpha</i> L.	porostnice mnohotvárná	x	
<i>Melampyrum sylvaticum</i> L.	černýš lesní	x	
<i>Mycelis muralis</i> (L.) Dumort.	mléčka/locika zední		x
<i>Nardus stricta</i> L.	smilka tuhá		x
<i>Oxalis acetosella</i> L.	šřavel kyselý	x	x
<i>Persicaria lapathifolia</i> (L.) S.F.Gray	rdesno blešník		x
<i>Plantago lanceolata</i> L.	jitrocel kopinatý		x
<i>Plantago major</i> L.	jitrocel větší	x	x
<i>Poa annua</i> L.	lipnice roční	x	x

<i>Polytrichum formosum</i> Hedw.	ploník ztenčený	x	x
<i>Potentilla anserina</i> L.	mochna husí		x
<i>Prunella vulgaris</i> L.	černoohlávek obecný	x	
<i>Pulmonaria officinalis</i> L.	plicník lékařský	x	x
<i>Reynoutria japonica</i> Houtt.	křídlatka japonská		x
<i>Rubus sp.</i> L.	ostružiník	x	x
<i>Sambucus nigra</i> L.	bez černý	x	
<i>Solidago canadensis</i> L.	zlatobýl kanadský		x
<i>Solidago virgaurea</i> L.	zlatobýl obecný		x
<i>Stachys sylvatica</i> L.	čistec lesní	x	x
<i>Stellaria nemorum</i> L.	ptačinec hajní	x	x
<i>Symphytum officinale</i> L.	kostival lékařský		x
<i>Tanacetum vulgare</i> L.	vrtič obecný		x
<i>Taraxacum sect. Ruderalia</i>	pampeliška	x	x
<i>Trifolium pratense</i> L.	jetel luční		x
<i>Trifolium repens</i> L.	jetel plazivý	x	
<i>Urtica dioica</i> L.	kopřiva dvoudomá	x	x
<i>Veronica chamaedrys</i> L. s. str.	rozrazil rezekvítek	x	
<i>Vicia cracca</i> L.	vikev ptačí	x	

Shrnutí

Zájmové území lze charakterizovat jako území zachovalé, přírodě blízké, s převahou lesních ekosystémů. V rámci podzimního orientačního průzkumu nebyly zjištěny žádné chráněné a ohrožené druhy cévnatých rostlin ve smyslu vyhlášky č. 395/1992 Sb. ani druhy Černého a Červeného seznamu rostlin.

V dalších fázích přípravy záměru by bylo vhodné podrobit místa, kde dojde ke kácení dřevin a k zásahu do lesního ekosystému včetně podrostu, důkladnějším botanickým průzkumům, které postihnou rovněž jarní a letní aspekt a ze kterých případně vzejdou následná opatření pro minimalizaci negativních vlivů na flóru, rovněž faunu a ekologickou funkci stávajících přírodních či přírodě blízkých prvků v zájmovém území.

7. Fauna

Biogeografické začlenění

Zájmové území se nachází v Lužickohorském bioregionu 1.66. Vzhledem k malému plošnému rozsahu se zde vyskytuje pouze ochuzená fauna nižších poloh hercynských pohoří, s vlivy západními (ježek západní, ropucha krátkonohá) a severními (myšice temnopásá). Horské druhy jsou zastoupeny pouze ojediněle (rejssek horský). Z faunistického hlediska jsou zvláště významné zbytky bučin na znělcových vrcholech. Tekoucí vody patří do pstruhového pásma.

Aktuální fauna zájmového území

Orientační zoologický průzkum zájmových území proběhl v polovině září 2008, souběžně s průzkumem botanickým. Podařilo se tedy zachytit pouze podzimní aspekt lokalit.

Z hlediska avifauny nelze vlastní záměr považovat za významný. Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, přičemž dojde k zásahu do okolní vegetace, ale nový prvek v území nevzniká. Nejde tak o výrazné narušení letových drah ptactva, pouze o dílčí zásahy do možných hnízdišť. Při orientačním ornitologickém průzkumu byly zastiženy následující druhy ptáků: pěnkava obecná (*Fringilla coelebs*), sýkora koňadra (*Parus major*), sýkora modřinka (*Parus caeruleus*), pěnice černošedá (*Sylvia atricapilla*), budníček menší (*Phylloscopus collybita*), budníček lesní (*Phylloscopus sibilatrix*), kos černý (*Turdus merula*), střízlík obecný (*Troglodytes troglodytes*), červenka obecná (*Erithacus rubecula*), strakapoud velký (*Dendrocopos major*) a **ohrožený druh** lejsek šedý (*Muscicapa striata*).

Vzhledem k charakteru záměru nepředpokládáme výrazný vliv na zmíněné druhy, za předpokladu, že případné zásahy do vegetace (a tedy možných míst hnízdění) proběhnou mimo vegetační období.

Úsek č. 1

Z výsledků průzkumu je patrné, že kritickým bodem ve výstavbě bude rekonstrukce přemostění levostranného přítoku Lesenského potoka. Během orientačního terénního průzkumu zde nebyli zastiženi žádní zástupci obojživelníků či plazů, zároveň nebyl zaznamenán výskyt raků, i když se charakter lokality zdá jako útočiště pro tyto druhy živočichů více než vhodný.

To však mohlo být dáno i pozdním obdobím provádění podrobných zoologických průzkumů (pro tyto skupiny živočichů je nejvhodnějším obdobím ke sledování období jarní, příp. začátek letního období). Vzhledem k charakteru toku nelze vyloučit výskyt raků. Koryto potoka je přirozené s kamennými stupni a kameny volně loženými na dně, břehy jsou místy porostlé kořeny, dno je místy písčité.

Pro vyloučení negativního vlivu na raky a obojživelníky bude nutné provést detailní průzkum před vlastním zahájením výstavby v jarním období pro navazující část toku (tok po proudu od křížení cca 250 m). Obecně je pro ochranu těchto druhů nutné, aby v rámci výstavby nedošlo ke kontaminaci vody ani změnám charakteru toku (opevňování koryta, vznik nových migračních bariér atd.), k jeho kalení, ke splachům půdy do nich apod. V případě nutnosti zásahu do koryta je třeba vyhodnotit případnou potřebu provedení záchranného přenosu raků (záleží na charakteru a rozsahu případného zásahu). Důležitost průzkumu v jarním období je umocněna i faktem, že nelze vyloučit výskyt jedinců obojživelníků; konkrétně skokana štíhlého (*Rana dalmatina*), mloka skvrnitého (*Salamandra salamandra*) či ropuchy obecné (*Bufo bufo*).

Úsek č. 2

Na tomto úseku je křížena menší, periodická vodoteč, na niž by mohly být vázány některé druhy obojživelníků (při orientačním průzkumu zastižen pouze 1 jedinec skokana hnědého (*Rana temporaria*)) – konkrétně ropucha obecná (*Bufo bufo*), případně skokan štíhlý (*Rana dalmatina*). Vzhledem k charakteru toku však není tato situace tak výrazná a za předpokladu, že budou dodržována bezpečnostní opatření při výstavbě a nedojde k úniku nebezpečných látek (úniky paliv a maziv), neměl by být vliv záměru výrazný.

Informace o lokalitě by však bylo vhodné doplnit o průzkum v jarním období, zaměřený na zjištění přítomnosti obojživelníků a plazů v této vodoteči a v periodických tůňkách okolo stávající komunikace, jejichž charakter umožňuje rozmnožování některých druhů obojživelníků a tyto by tak mohly skýtat útočiště i některým dalším nejmenovaným druhům (např. čolek obecný (*Triturus vulgaris*)). Určitým pozitivem při výstavbě by mohla být případná spoluúčast na likvidaci neofytních, invazivních druhů rostlin (křídlatka) v území (ve spolupráci s pracovníky ochrany přírody).

Shrnutí

Orientační zoologický průzkum proběhl v podzimním období roku 2008. Byla zjištěna přítomnost běžných druhů živočichů, byl ovšem nalezen také jeden zvláště chráněný druh živočicha (dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění) – lejssek šedý (*Muscicapa striata*). Vzhledem k charakteru koryt stávajících toků nelze rovněž vyloučit výskyt raka.

Pro vyloučení negativního vlivu na obojživelníky, případně plazy a raky, by bylo vhodné provést detailnější průzkum před vlastním zahájením výstavby v jarním období, a to prioritně v okolí všech vodních toků v zájmovém území a v blízkosti periodických tůňek u úseku č. 2.

8. Ekosystémy

V bezprostředním okolí záměru se nacházejí následující ekosystémy:

- *Ekosystém intenzivně antropogenně ovlivněný*

Do této kategorie je možné v zájmovém území zařadit např. ekosystémy podél liniové komunikace. V zájmovém území jsou tyto ekosystémy poměrně řídké zastoupeny, vzhledem k poměrně zchovalému stavu lesních porostů lemujících hlavní komunikaci.

- *Ekosystém lesních porostů*

Přírozené lesní ekosystémy je možné považovat jako vývojově nejpokročilejší. Rozsáhlé lužicko-horské lesní porosty mají v zájmovém území velký význam. Lesnatost se v této oblasti pohybuje okolo 66 %, podle lesního hospodářského plánu se jedná převážně o lesy kategorie 10 – hospodářský les, staré 30 – 60 let.

- *Ekosystém vodního toku*

Ekosystém je v zájmové oblasti tvořen korytem Lesenského potoka a jeho bezejmenného přítoku, jejichž charakter je dán hydrologickým režimem. K vodním tokům nedílně patří břehové porosty převážně původního složení, ovšem s náznaky ruderalizace, patrně v důsledku bezprostřední blízkosti komunikace I. třídy.

9. Krajina

Krajina v okolí osady Lesné, ležící v sevřeném údolí Lesenského potoka při hlavní silnici z České Lípy do Rumburka, vyniká výrazným reliéfem, vysokou lesnatostí a celkový ráz oblasti dokresluje lužická lidová architektura. Zájmová oblast se nachází v CHKO Lužické hory, krajina má tedy částečně již ráz podhorských až horských pohraničních oblastí. Již samotný název osady Lesné napovídá, že se z hlediska přírodních podmínek jedná o území značně zchovalé s převahou lesních porostů.

V minulosti se jednalo o území neprostupných pohraničních hvozdů, dnes lze již hovořit o kulturní krajině, která byla v průběhu staletí formovaná člověkem. V okolí úseků č. 1 a 2 na komunikaci I. třídy I/9 je i přes značnou zchovalost přírodě blízkých ekosystémů patrný vliv bezprostřední blízkosti silnice I. třídy. Tento vliv se projevuje postupnou ruderalizací oblastí lemujících liniovou komunikaci.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

1. Sociální a ekonomické vlivy

Plánovanými úpravami silnice I/9 dojde k optimalizaci komunikace z hlediska samotného vedení trasy, ke zlepšení směrového vedení, výškových a šířkových parametrů komunikace. Přeložení silnice na dvou úsecích umožní plynulejší provoz, zajistí větší bezpečnost pěších, která prozatím nebyla nijak řešena a umožní snazší orientaci řidičům na komunikaci.

Silnice I/9 je prakticky jedinou (zvláště pro nákladní dopravu) hlavní přístupovou cestou k hraničnímu přechodu Rumburk – Neugersdorf do SRN. Celková délka silnice, která začíná na křižovatce Zdiby (D8) a dále vede kolem Neratovic přes Mělník, Českou Lípou a Rumburk na státní hranici, činí 108,86 km.

Během realizace plánovaných úprav silnice vznikne řada pracovních příležitostí. Přestavba plánované komunikace bude vyžadovat zejména takové profese jako: stavební dělníky, posádky a řidiče stavebních strojů a nákladních automobilů, techniky. Počet volných pracovních míst bude záviset na dodavateli stavby, který bude určen ve výběrovém řízení.

2. Vlivy na zdraví obyvatel

Počet obyvatel ovlivněných účinky stavby

Počty obyvatel zasažených nepříznivými účinky provozu na stávající silnici I/9 a následně na optimalizované silnici I/9 jsou velmi důležitými údaji, které by měly být při hodnocení vlivů na zdraví a při hodnocení zdravotních rizik brány v úvahu.

Z hlediska hodnocení zdravotních rizik nejsou provozem po stávající silnici I/9 v řešeném úseku bezprostředně ovlivněny žádné obce. Místa plánovaných přeložek se nacházejí u osady Lesné, kde trvale žije kolem deseti obyvatel. Významnější vlivy plánovaného záměru na zdraví obyvatel se nepředpokládají. Navržená úprava trasy silnice I/9 je naopak koncipována tak, aby umožnila plynulejší provoz, zajistila bezpečnost pěších a umožnila snazší orientaci řidičům.

Hluk

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí.

K obecně nepříznivým zdravotním účinkům hluku patří např. poškození sluchového aparátu v pracovním prostředí, vliv na kardiovaskulární systém a nepříznivé ovlivnění spánku. Obecně se předpokládá i možný negativní vliv hluku na imunitní a hormonální systém či mentální zdraví.

Vliv záměru na akustickou situaci v zájmovém území není nutné dále podrobněji rozpracovávat, a to ani v dalších stupních projektové dokumentace. Vedení trasy komunikace I/9 bude totožné se stávajícím, včetně šířkového uspořádání (z hlediska počtu jízdních pruhů). Akustická situace by se realizací plánovaného záměru významně změnit neměla. Realizací nového povrchu a zajištěním plynulejšího provozu by se naopak měla akustická situace v okolí stavby zlepšit.

Hodnocení zdravotních rizik

Hodnocení zdravotních rizik není nutné vzhledem k umístění, charakteru a rozsahu záměru provádět.

Znečištění ovzduší

Nepříznivé účinky na zdraví obyvatel by mohla způsobit jediné snad zvýšená prašnost při výstavbě plánovaného záměru, a to pouze v případě úseku č. 2, který se nachází v blízkosti osady Lesné. Zde je nutné realizovat zkrápění a čištění komunikací, případně dovoz materiálu ve vlhkém stavu.

Z hlediska vlivu na zdraví obyvatel by se pravděpodobně jednalo o krátkodobé dráždivé účinky na dýchací cesty. Vznik chronických a infekčních onemocnění dýchacích cest vlivem výstavby záměru je nepravděpodobný.

Při výstavbě ani provozu záměru k zatěžování obyvatel zvýšenou prašností či zvýšenou koncentrací výfukových plynů docházet nebude.

Hodnocení zdravotních rizik

Hodnocení zdravotních rizik nebylo shledáno nezbytným, vzhledem k umístění, charakteru a rozsahu záměru.

Nehodovost

Nehodovost se sníží zejména z následujících důvodů:

- zvýšením plynulosti provozu díky novým parametrům komunikace - kategorie S 9,5/80 pro první úsek a S 9,5/60 pro úsek druhý,
- snížením stresové zátěže řidičů a jejich snadnější orientací,
- zajištěním bezpečnosti pěších vybudováním příslušných tras pro pěší podél stávající komunikace.

Narušení faktoru pohody obyvatelstva

Obecně lze k těmto faktorů zařadit:

- mírné zvýšení ekvivalentních hladin akustického tlaku a emisí ve fázi výstavby silnice,
- vliv provozu stavby na akustickou situaci a znečištění ovzduší,
- změnu přístupu na pozemky.

Stručně lze konstatovat následující:

Po uvedení na dvou místech přeložené silnice I/9 do provozu dojde k výraznému zlepšení stávající dopravní situace v okolí osady Lesné a obce Jiřetín pod Jedlovou.

Za ovlivnění faktoru pohody obyvatelstva je možné považovat i změnu přístupu na pozemky. Dojde k pozitivnímu ovlivnění migračních tras obyvatelstva – bude vybudována trasa pro pěší podél úseku č. 2 na spojnici Lesné – Jiřetín pod Jedlovou. V období výstavby dojde k dočasným omezením v důsledku stavebních prací. Nároky na objízdné trasy nevzniknou, realizace záměru bude řešena částečným omezením provozu na daném úseku komunikace.

Období výstavby bude z hlediska faktoru pohody po přechodnou dobu zatěžující. Narušení faktoru pohody je možné očekávat především v souvislosti s dopravou materiálu na stavbu, odvozem zemin či nároky na objízdne trasy.

Negativní vlivy na estetickou tvář krajiny je možné očekávat pouze ve fázi výstavby.

3. Vlivy na akustickou situaci

Provoz na komunikaci I/9 je liniovým zdrojem hluku. K emisi hluku bude docházet jak v průběhu plánovaných úprav silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací, tak v důsledku pohybu vozidel po komunikaci ve fázi provozu.

Hygienické limity

Pro hluk ze silniční dopravy v okolí silnic I. a II. třídy platí podle Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. hygienické limity $L_{Aeq} = 60$ dB pro denní dobu (6:00 – 22:00 hod) a $L_{Aeq} = 50$ dB pro noční dobu (22:00 – 6:00 hod). V případě započítání korekce na starou zátěž se jedná o limity $L_{Aeq} = 70$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq} = 60$ dB pro dobu noční.

Fáze výstavby

Hluk šířený do okolí komunikace během její výstavby lze jen velmi těžko v daném stupni projektové přípravy kvantifikovat. Lze však očekávat, že největším zdrojem hluku ve fázi výstavby bude těžká nákladní doprava a budování zemního tělesa, především násypů (naspávání a hutnění). Hluk se může také šířit z prostorů zařízení staveniště.

Fáze provozu

Podrobné zhodnocení akustické situace v souvislosti s vlivem provozu nově upravené silnice I/9 na chráněnou obytnou zástavbu není nezbytné provádět, vzhledem k rozsahu a charakteru záměru.

Předmětem hodnocení by mělo být především porovnání akustické situace ve stavu se stávající silnicí I/16 ve výše zmiňovaných obcích a stavu po realizaci plánovaných úprav této silnice (obchvatů, přeložek částí silnice, atd.). Posouzení ve venkovním chráněném prostoru v okolí upravené silnice I/16 je třeba provést v prostoru, ve kterém se předpokládá změna akustické situace vlivem navrženého záměru.

Ve stávajícím stavu je hlukem z automobilové dopravy na stávající silnici I/9, nejbližší plánovaným přeložkám, dotčena chráněná zástavba v intravilánu osady Lesné.

Realizace nového kvalitního povrchu a plánovaných úprav přispěje k plynulejšímu průjezdu vozidel; vliv na akustickou situaci v okolí stavby by tedy měl být pozitivní.

4. Vlivy na ovzduší

Provoz na komunikaci I/9 je liniovým zdrojem znečištění ovzduší. K emisím polutantů do ovzduší bude docházet jak v průběhu plánovaných úprav silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací, tak v důsledku pohybu vozidel po upravené komunikaci ve fázi provozu.

Automobilová doprava je a nadále bude především zdrojem emisí NO_x , CO a benzenu.

Imisní limity

Imisní limity jsou dány zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, resp. nařízením vlády č. 597/2006 Sb., o sledování a vyhodnocování kvality ovzduší s platností od 31. 12. 2006. V příloze č. 1 tohoto nařízení je popsána přípustná úroveň znečištění ovzduší, přípustné četnosti jejich překročení a požadavky na sledování kvality ovzduší.

Tabulka č. 9 Imisní limity a meze tolerance pro vybrané polutanty

Znečišťující látka	Průměrovací doba			
	1 hod.	8 hod.	1 den	1 rok
Limitní hodnota + mez tolerance (r. 2008)				
NO ₂ (µg/m ³)	200 + 20	-	-	40 + 4
CO (µg/m ³)	-	10000	-	30
prach - PM ₁₀ (µg/m ³)	-	-	50	40
Benzen (µg/m ³)	-	-	-	5 + 2

Meze tolerance budou každoročně snižovány až na nulovou hodnotu v r. 2010; od tohoto roku již mají platit samotné imisní limity.

Nařízení vlády připouští překročení imisního limitu 200 µg/m³ pro 1hodinový průměr koncentrace NO₂ pro 18 hodin za rok a překročení limitu 50 µg/m³ pro 1denní průměr koncentrace prachu - PM₁₀ po 35 dní za rok.

Imisní limity pro NO₂, PM₁₀, CO a benzen jsou stanovené za účelem ochrany zdraví lidí, proto by měly být dodrženy zejména v obydlých oblastech.

Fáze výstavby

V době výstavby lze předpokládat nárůst imisní zátěže, zejména u krátkodobých koncentrací, v důsledku stavebních prací a staveništní dopravy. Plocha staveniště bude mít vliv na okolí jako zdroj prachu, který bude mít vzhledem k předpokládané pádové rychlosti zvířených částic prachu dosah v nejbližším okolí staveniště.

Z hlediska vyhodnocení vlivů na ovzduší představuje nejkritičtější situaci manipulace s prašnými materiály a vyvolané přepravní nároky v etapě zemních prací.

Fáze provozu

Podrobné hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší není nutné vzhledem k rozsahu a charakteru záměru provádět.

Lze předpokládat, že i přes předpokládaný nárůst dopravy ve výhledových letech nedojde s ohledem na technický pokrok k významnému zvýšení produkce škodlivin. Současný trend vývoje motorů směřuje k omezování produkce emisí a ke snižování potřeby pohonných hmot.

Největší zastoupení ve výfukových plynech mají oxidy dusíku (NO_x). Lze předpokládat, že emise benzenu v budoucnu poklesnou i přes předpokládané zvýšení intenzity provozu. Naftové motory nákladní dopravy produkují benzen velmi málo a katalyzátory odstraní z výfukových plynů benzínových motorů kolem 90 % benzenu. Předpokládá se, že v roce 2020 bude procento osobních aut s benzínovým motorem bez katalyzátoru zcela zanedbatelné.

5. Vliv na vody

Vliv na hydrologický režim

Plánované úpravy silnice I/9 mohou ovlivnit hydrologický režim zájmového území následujícími způsoby:

- krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovek,
- změnou proudění podzemních vod v důsledku vybudování zemního tělesa komunikace,
- ovlivnění mělké hladiny podzemních vod v místech zářezů silnice.

Ovlivnění množství vod

Na zpevněné nepropustné ploše vozovky dojde k urychlení povrchového odtoku oproti okolnímu území. Těleso rychlostní silnice se svými odvodňovacími prvky představuje umělou orografickou rozvodnici, která vymezuje odtokovou plochu pro přímý, tj. povrchový a hypodermický odtok k místu křížení komunikace s nějakým prostupem. Vliv na velikost základní složky odtoku, tj. na podzemní odtok, by komunikace mohla mít pouze v úsecích, kde jsou její nivelety, resp. kóty základových spár, pod maximálními úrovněmi hladin podzemních vod, tedy v úsecích hlubších zářezů.

Ovlivnění jakosti vod

Z hlediska ovlivnění jakosti vod je komunikace potenciálním zdrojem kontaminace povrchových i podzemních vod. Dešťové odpadní vody mohou být znečištěny zejména těmito látkovými skupinami:

- toxickými stopovými prvky,
- nepolárními extrahovatelnými látkami (ropnými látkami),
- růstovými inhibitory a herbicidy,
- složkami posypových materiálů.

Úpravami na řešených úsecích silnice I/9 se zmenší riziko vnosu látek ropného původu do životního prostředí následujícími způsoby:

- K vyšším emisím NEL ve výfukových plynech dochází při nedokonalém spalování paliva ve spalovacích motorech, a to především při řazení rychlostí a rozjezdu vozidel.
- Nejnebezpečnějšími zdroji kontaminace ropnými látkami jsou havárie vozidel.

Ukazuje se, že postupujícím rozmachem využívání automobilových katalyzátorů se riziko vnosu toxických stopových prvků do prostředí, zejména Pb výrazně snižuje. Ani vnos nepolárních extrahovatelných látek (ropných uhlovodíků) z úkapů pohonných systémů dopravních mechanismů není příliš nebezpečný. Nebezpečný by ovšem mohl být jejich vnos následkem havárií. Ty samozřejmě není možné předvídat, a v tomto stadiu řešení nelze ani navrhnout konkrétní sanační opatření. Proto se v tomto směru omezujeme pouze na doporučení, aby se technickým řešením minimalizovalo nebezpečí havárií.

Chloridová zátěž prostředí a vod v důsledku zimního ošetření povrchu vozovek by se oproti současnému stavu zvýšit neměla. Díky aplikaci úsporných opatření a mj. zaváděním nových technologií použití posypových materiálů dochází v posledních letech ke snižování spotřeby chloridů.

Dále je nutné poznamenat, že faktorem nesporně snižujícím biologickou nebezpečnost aplikace posypových materiálů na bázi chloridů je i to, že tyto látky budou aplikovány výhradně v zimním období, tj. v období vegetačního klidu a za útlumu zooplanktonu v povrchových tocích. Protože chloridové ionty jsou

relativně velmi pohyblivé, budou odplaveny dříve, než se stačí biotoxicky projevit, nejpozději po začátku vegetační sezóny.

Ovlivnění hydrogeologických charakteristik a zdrojů vod

Zájmové území je vodohospodářsky poměrně významné, celé zájmové území se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. V blízkosti plánovaného záměru se nenachází pásmo hygienické ochrany, které by mohlo být plánovaným záměrem dotčeno. Záměr neleží v kategorii záplavových území, ani se v jeho blízkosti nenacházejí žádné vodní nádrže využívané k zásobování obyvatel pitnou vodou.

Při daném směrovém a výškovém vedení komunikace lze na současné hydrogeologické poměry očekávat jen poměrně malý negativní vliv, který nebude v žádném případě větší, než je v současné době.

V oblasti ochranných pásem vodního zdroje je nutno zvýšit důraz na ekologické zabezpečení stavby, především na provoz stavebních strojů a mechanismů. V těchto úsecích je nutno vyloučit jakékoliv skladování látek ekologicky rizikových, situování stavebních dvorů, dlouhodobější odstávky stavebních mechanismů apod. Pro případ ekologické havárie je nutno vypracovat provozní a havarijní plán a nechat ho odsouhlasit příslušným orgánem vodohospodářské správy.

Shrnutí

Konkrétní vlivy stavby na režim povrchových a podzemních vod, na jejich množství a kvalitu nelze v této fázi projektové dokumentace vyhodnotit. Přesto se vzhledem k rozsahu a charakteru záměru předpokládají vlivy minimální.

6. Vlivy na půdu, horninové prostředí a přírodní zdroje

Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL

Stavba je situována převážně na pozemcích stávající komunikace a pozemcích lesních, dotýká se rovněž pozemků vodních ploch. Celá stavba bude realizována mimo zastavěné území a nachází se celým svým rozsahem v CHKO Lužické hory, ve II. a III. zóně.

Elaborát dočasných a trvalých záborů půdy není v této fázi projektových příprav dopracován, není tedy součástí oznámení záměru.

S jistotou je možné konstatovat, že přeložky silnice I/9 na obou úsecích v blízkosti osady Lesné si nevyžadají žádné dočasné ani trvalé zábory zemědělského půdního fondu. Pozemky zemědělského půdního fondu nebudou plánovaným záměrem v žádném případě dotčeny.

Silnice I/9 prochází v zájmovém území prakticky pouze přes pozemky lesní. Přesná výměra lesních pozemků dotčených v rámci plánovaných úprav bude upřesněna v dalších fázích projektových příprav. Trvalý zábor PUPFL projektovanou stavbou bude minimalizován. Vynětí z PUPFL bude provedeno v souvislosti s realizací vlastní stavby komunikace a bezprostředně souvisejících objektů, jako jsou silniční příkopy, přeložky komunikace v místech úseku č. 1 a 2, sjezdy, zárubní zdi apod. V rámci realizace záměru dojde ke kácení zeleně. Kácení zeleně a mýcení křovin jsou součástí SO 101 a SO 102. Plánovaná místa kácení zeleně jsou vyznačena v mapových zákresech (přílohy v kapitole F. Doplňující údaje).

Znečištění půdy

Ke kontaminaci půd může u hodnocené stavby dojít:

- v průběhu přestavby,
- provozem na silnici,
- haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek.

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno do prostoru staveniště (znečišťování půd povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). K znečištění půdy může dojít při zemních pracích, popř. při další manipulaci únikem pohonných a mazacích látek. Toto nebezpečí lze minimalizovat zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s těmito látkami.

Obecně lze konstatovat, že při dodržení všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je toto riziko minimální.

Kontaminace půd v okolí silnic během provozu je způsobována zejména těžkými kovy, chloridy a ropnými látkami šířícími se do okolí ve formě roztoků, aerosolů, jemných pevných částic (prach) a směsí plynů.

Ze studií věnovaných kontaminaci rostlin a půdy vlivem provozu na silnicích vyplývá, že:

- znečištění od okraje komunikace prudce (exponenciálně) klesá a požadových hodnot se dosahuje 50 - 150 m od komunikace podle velikosti lineárního zdroje, resp. intenzity vozidel za jednotku času, složení dopravního proudu, velikosti emitovaných částic,
- znečištění půdy je soustředěno hlavně v povrchové vrstvě (cca 3 - 5 cm, maximálně 20 cm v případě, že tato půda není obhospodařována orbou),
- znečištění v půdním profilu klesá s přibývajícím hloubkou,
- na závětrné straně je větší koncentrace znečištění než na straně návětrné.

Havárie a úniky nebezpečných látek, které budou součástí přepravovaných nákladů, lze považovat za významné nebezpečí pro okolní pozemky i pro vzdálenější okolí komunikací. Za nejúčinnější způsob omezení rizika vlivu havárií považujeme sledování a stanovení podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů.

Výstavba kvalitní komunikace I. třídy riziko běžných havárií automobilů snižuje.

Vliv stavby na horninové prostředí, nerostné zdroje, stabilitu půdy a erozi

Plánovanou úpravou komunikace nevznikne nový liniový útvar v území, dojde pouze k rozšíření stávajícího liniového útvaru. V rámci realizace úprav by nemělo dojít ke změnám topografie. K výrazným změnám morfologie terénu v hodnocené oblasti rozvňž nedojde.

Snížení rizika půdní eroze by mělo být zajištěno dodržováním pracovních postupů a navržených opatření (viz. kap. D. IV).

Zdroje materiálu pro výstavbu a lokality pro uložení přebytečných výkopků

Problematika materiálových zdrojů a lokalit pro uložení přebytků výkopu nevhodného materiálu bude řešena v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Zdroj materiálu není v této fázi určen.

Vlivy na přírodní zdroje

Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin, ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se dále nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.

7. Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy

Flóra

Zásah do floristických poměrů v souvislosti s realizací stavby bude soustředěn převážně na zásah do lesních porostů a vegetace v pásech podél komunikace, případně zásah do příbřežní vegetace drobných lesních vodních toků.

V rámci realizace záměru dojde ke kácení zeleně. Kácení zeleně a mýcení křovin jsou součástí SO 101 a SO 102. Zeleň bude kácena pouze v nezbytném rozsahu. Jedná se o porosty smíšené – jehličnaté i listnaté – rostoucí v nepravidelných skupinkách. Zastoupeny jsou především javory, jasany a olše; průměr kmene jednotlivých stromů nepřesahuje 60 cm. Plánovaná místa kácení zeleně jsou vyznačena v mapových zákresech (přílohy v kapitole F. Doplnující údaje).

V další fázi projektové dokumentace by měly být navrženy úpravy zeleně a uloženy náhradní výsadby za způsobenou ekologickou újmu. Cílem vegetačních výsadeb by mělo být opětivé zapojení zrekonstruovaného tělesa komunikace do okolní krajiny. Přesto lze v této fázi konstatovat, že vzhledem k rozsahu a charakteru záměru (rekonstrukce a drobné úpravy stávající komunikace, nevzniká nový prvek v krajině) a za předpokladu dodržení bezpečnostních opatření, by neměl být vliv záměru výrazný.

Fauna

Fauna zájmového území bude ovlivněna zejména díky záboru půdy, který se v rámci realizace záměru uskuteční. Záměr zasáhne kromě ploch stávající komunikace především pozemky lesního ekosystému a vodních toků, křižujících stávající trasu komunikace I/9.

Z hlediska avifauny nelze vlastní záměr považovat za významný. Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, přičemž dojde k zásahu do okolní vegetace, ale nový prvek v území nevzniká. Přesto zde byl nalezen jeden ohrožený druh dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. – lejsek šedý (*Muscicapa striata*).

Větší ovlivnění lze očekávat u fauny bezobratlých, která je méně mobilní než fauna obratlovců. Lze ovšem předpokládat, že populace obratlovců se přesune na obdobné lokality v okolí.

Účinnou ochranu před vběhnutím zvěře do vozovky budou částečně zajišťovat navrhovaná svodidla.

Vzhledem k charakteru stávajícího toku (v blízkosti úseku č. 1) nelze vyloučit výskyt raků. Ani u druhého úseku v okolí toku a periodických tůňek nelze vyloučit výskyt některých chráněných druhů obojživelníků. Při realizaci samotné stavby je proto třeba maximálně omezit veškerý pohyb těžké techniky v blízkosti toků, zejména dopravu stavebního materiálu. Ta musí probíhat pouze v trase stavby nebo po stávajících komunikacích a nesmí zasahovat do toků. Za předpokladu, že budou dodržována bezpečnostní opatření při výstavbě a nedojde k úniku nebezpečných látek (úniky paliv a maziv), neměl by být vliv záměru výrazný.

Aby byl vyloučen možný negativní vliv na místní faunu – především ptáky, obojživelníky, případně plazy a raky, je třeba v území plánované výstavby provést před jejím samotným zahájením zoologický průzkum, ve kterém bude speciální pozornost věnována zvláště chráněným druhům živočichů chráněným dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Na základě něj bude moci být provedeno vyhodnocení velikosti vlivu záměru na

faunu. Případné povolení k zásahu do populací zvláště chráněných druhů živočichů je dle zákona č. 114/1992 Sb. v působnosti příslušného orgánu ochrany přírody.

Ekosystémy

Stavbou dojde k ovlivnění ekosystému již antropicky ovlivněného, k ekosystému lesních porostů, vodních toků a vodních ploch.

Zásah do intenzivně antropogenně ovlivněných ekosystémů budou představovat úpravy silnice v místech stávajících ekosystémů podél komunikace. Zásah do tohoto ekosystému se jeví jako přijatelný, navíc bude kompenzován náhradními výsadbami svahů tělesa komunikace.

Vlivy na stávající smíšené lesní prostory lze spatřovat především v nezbytném kácení zeleně a mýcení křovin. V souvislosti s přípravou stavby by bylo vhodné omezit zábor lesních pozemků na minimum a kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu z důvodu snížení možného vlivu na druhy živočichů zvláště chráněné a na populace ptáků i další druhy živočichů.

Dotčené ekosystémy vodních toků jsou tvořeny korytem toku a navazujícími břehovými porosty. Ekosystém je v zájmové oblasti tvořen korytem Lesenského potoka a jeho bezejmenného přítoku, jejichž charakter je dán hydrologickým režimem. K vodním tokům nedílně patří břehové porosty převážně původního složení, ovšem s náznaky ruderalizace, patrně v důsledku bezprostřední blízkosti komunikace I. třídy. Na vodní toky a plochy je v těchto lokalitách vázán s největší pravděpodobností výskyt vzácnějších druhů živočichů (obojživelníci, raci). V souvislosti s přípravou stavby je třeba omezit zásah do vodních ekosystémů na minimum. Případné stavební úpravy by měly být vedeny snahou o vhodné technické řešení, které by co nejvíce zachovalo přirozená koryta toků.

8. Vlivy na ÚSES, VKP, zvláště chráněná území, památné stromy, NATURA 2000

Stávající silnice I/9 nepřekračuje žádný prvek územního systému ekologické stability. Překračuje několik významných krajinných prvků ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Plánované úpravy vozovky nebudou představovat nijak významný zásah do VKP, neboť se uskuteční částečně na stávající zpevněné ploše vozovky. Nově realizované – přeložené části silnice I/9 budou zasahovat do stávajících VKP v minimální míře. Výstavba komunikace neovlivní žádné registrované památné stromy v okolí řešeného záměru. Oba úseky plánovaného záměru se nacházejí na území CHKO Lužické hory – ve II. a III. zóně.

V zájmovém území se nenachází žádná ptačí oblast ani evropsky významná lokalita. Dle vyjádření Správy CHKO Lužické hory (zn. 1773/LH/2008) ze dne 29. 9. 2008 (viz příloha 2 kapitoly H tohoto oznámení) lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry na evropsky významné lokality či ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními.

9. Vliv na krajinu a krajinný ráz

Dotčená krajina má již stávajícím využitím – trasa komunikace I/9 – sníženou estetickou hodnotu. V blízkosti plánovaného záměru (u úseku č. 2) se nachází osada Lesné, kde trvale žije cca 10 obyvatel. V okolí úseku č. 1 se nenachází žádná zástavba.

Záměr prochází převážně územím s rozsáhlými lesními komplexy, překračuje rovněž několik vodotečí s poměrně kvalitní doprovodnou vegetací (Lesenský potok a jeho bezejmenné přítoky).

Řešený záměr předpokládá realizaci rekonstrukce a drobných úprav významného antropogenního liniového útvaru v krajině. O negativní zásah do krajinného rázu se nejedná ani v lokálním měřítku, neboť ráz krajiny ani pohledový horizont se úpravami komunikace I/9 nezmění.

V úsecích, kde dojde k úpravám zemního tělesa silnice, budou zemní svahy ozeleněny a osázeny. Tyto výsadby budou v krajině pozitivně působícím prvkem, který by měl kompenzovat negativní estetický vjem z nově provedených úprav.

Z hlediska ochrany a tvorby krajinného rázu je primárním požadavkem podpora a ochrana stávajících přírodních prvků, např. v rámci ÚSES a tvorba nových stabilizujících prvků.

Za předpokladu realizace vegetačních úprav je pak záměr z hlediska ovlivnění krajiny akceptovatelný.

10. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Na území se nenachází dle dosavadních průzkumů archeologické nálezy, přesto není vyloučeno, že při zásazích do terénu na takovém území může dojít k narušení archeologických nálezů. Je tedy nezbytné provedení záchranného archeologického výzkumu (v první fázi formou dohledu při zemních pracích). Investor je povinen na základě výše uvedeného zákona umožnit oprávněné organizaci provedení záchranného archeologického výzkumu.

Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky.

Hmotný majetek bude dotčen při demolicí stávající komunikace I/9 v místech plánovaných přeložek a rovněž v případě přeložek inženýrských sítí.

II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Plánovaný záměr se uskuteční na význačné regionální komunikaci I/9 mimo zastavěné území. Plánovanými úpravami silnice I/9 dojde k optimalizaci komunikace z hlediska samotného vedení trasy, ke zlepšení směrového vedení, výškových a šířkových parametrů komunikace. Přeložení silnice na dvou úsecích umožní plynulejší provoz, zajistí větší bezpečnost pěších, která prozatím nebyla nijak řešena a umožní snazší orientaci řidičům na komunikaci.

Z hlediska lokálních vlivů dojde k záborům lesní půdy. Předpokladem je, že vlivy stavby na tyto složky ŽP budou akceptovatelné. Zásahem do VKP (les, vodoteče) se záměr dostane do střetu se zájmy ochrany přírody, bude třeba získat od příslušného orgánu ochrany přírody povolení k zásahu do VKP.

III. Údaje o možných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Realizace záměru rychlostní silnice nebude představovat nepříznivý vliv přesahující státní hranice.

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

Fáze projektových příprav

POV

- V rámci dalších stupňů projektové dokumentace je třeba řešit problematiku materiálových zdrojů.
- Při výběrovém řízení na dodavatele stavby brát jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizaci negativních vlivů v době výstavby a na celkovou délku trvání výstavby.
- V dalším stupni projektové dokumentace vymezit plochy pro zařízení staveniště, a to tak, aby celkově vyhovovaly z hlediska ochrany životního prostředí.

Voda

- Pro případ úniku ropných látek zpracovat havarijný plán, který bude předložen k posouzení vodohospodářskému orgánu.
- Koncepti odvodnění komunikace projednat se správcí jednotlivých dotčených vodních toků.
- Odvodňovací příkopy navrhnout s dostatečným průtočným profilem i pro přívalové srážkové vody, které zabezpečí odtok odpadních vod z vozovek.
- V místech přechodu silnice I/9 přes vodoteče bude nutné navrhnout taková technická opatření, která umožní zachovat jejich funkčnost.

Půda

- Provést vyhodnocení bilance skrývky svrchních kulturních vrstev půdy a vytvořit plán na jejich přemístění a další využití.

Fauna, Flóra, Ekosystémy

- Minimalizovat zásah do porostů dřevin a kácení omezit na skutečně odůvodněné, a to v období vegetačního klidu, z důvodu snížení možného vlivu na druhy živočichů zvláště chráněné a na populace ptáků i další druhy živočichů.
- Před vlastním zahájením výstavby provést zoologický průzkum území přímo zasaženého stavbou (v místech přeložek na trase silnice I/9), jeho závěry a návrhy na opatření z něj plynoucí zohlednit ve fázi výstavby i následného provozu. V případě nálezu hnízda zvláště chráněného druhu přesunout zemní práce a skrývky terénu na období vegetačního klidu (konec října až polovina dubna). V případě nálezu jedince druhu zvláště chráněného zajistit po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody záchranný transfer či jiný další postup.
- Zamezit další postupné ruderalizaci zájmového území náhradní výsadbou dřevin přirozené druhové skladby. V rámci plánovaných vegetačních úprav preferovat autochtonní druhy dřevin a rostlin.
- Před zahájením stavebních prací, kterými by došlo k dotčení stávajících vodotečí či lesních pozemků, je nutné podat žádost k povolení zásahu do VKP dle § 4 zákona č. 114/1992 Sb.
- Účinnou ochranu před vběhnutím zvěře do vozovky zajistit navrhovanými svodidly, popřípadě pásy zeleně.
- Pro uchování druhové diverzity a pro zabránění ekologické devastace řešeného území respektovat v nejvyšší možné míře funkční a navržené prvky ÚSES a VKP.

Archeologie a kulturní památky

- Umožnit případnou záchranu archeologických památek především formou předstihových záchranných archeologických výzkumů.
- V případě zjištění nových nebo neočekávaných skutečností, např. odkrytí mimořádných archeologických nálezů, postupovat podle platných zákonných norem, informovat neprodleně oprávněnou organizaci a konzultovat s ní další postupy.

Fáze výstavby

Stavební činnost

- V době výstavby je nutný maximálně šetrný postup zabráňující zbytečné devastaci životního prostředí.
- Při realizaci stavby je nutno zajistit bezpečnost provozu na stávajících komunikacích.
- Doprava stavebních materiálů a pohyb těžké techniky musí probíhat pouze po vymezených dopravních trasách.
- Před nasazením dopravních a stavebních mechanismů věnovat zvýšenou pozornost jejich technickému stavu z hlediska ekologické nezávadnosti a v tomto směru provádět periodické kontroly.
- Před výjezdem vozidel ze stavby zajistit jejich řádné očištění v areálu staveniště. V případě, že přesto dojde ke znečištění veřejných komunikací, zajistí dodavatel stavby jejich řádné očištění.
- Pohonné hmoty a maziva je třeba skladovat pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a vod. Nutnou manipulaci s nimi omezit na minimum.
- Místo maziv a paliv ropného původu doporučujeme používat snáze odbouratelné ekvivalentní bioprodukty.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisech.
- Při realizaci přeložek nesmí dojít ke znečištění místních vodotečí.

Archeologie a kulturní památky

- V případě zjištění nových nebo neočekávaných skutečností, např. odkrytí mimořádných archeologických nálezů, postupovat podle platných zákonných norem, informovat neprodleně oprávněnou organizaci a konzultovat s ní další postupy.

Akustická situace

- V rámci minimalizace hluku používat kvalitní strojní techniku a automobily, které budou splňovat platné předpisy.
- V době výstavby její správnou organizací minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné zástavby a hlučná zařízení (např. kompresory apod.) stínit mobilními akustickými zástěnami.
- Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Hlučné práce doporučujeme provádět maximálně v době od 8 do 17 hodin. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště v blízkosti obytné zástavby po dobu čekání na stavbě musejí vypnout motor (v blízkosti úseku č. 2).

Znečištění ovzduší

- Při převážení sypkého materiálu zamezit úniku materiálu za jízdy.
- Pro zamezení šíření zvýšené sekundární prašnosti v době výstavby provádět čištění komunikací u výjezdů ze stavby (týká se úseku č. 2).
- Minimalizovat znečištění ovzduší exhalacemi ze spalovacích a vznětových motorů vozidel a stavební techniky lze udržováním jejich dobrého technického stavu a pravidelnými kontrolami.

Půda

- Při výstavbě je třeba minimalizovat dočasný i trvalý zábor půd a zejména zajistit pečlivé sejmutí ornice. Sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.
- Stabilizaci svahů a násypů proti erozním účinkům vody realizovat pokrytím tenké vrstvy hrubšího materiálu s následnou vhodnou výsadbou zpevňovacích dřevinných porostů.
- Z důvodů vyloučení rizika možného znečištění půd a podzemních vod úkapy ropných látek je nutné kontrolovat pravidelně stav dopravních a stavebních mechanismů a používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zeminou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.

Voda

- Z důvodů vyloučení rizika možného znečištění podzemních vod úkapy ropných látek je nutné kontrolovat pravidelně stav dopravních a stavebních mechanismů a používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu.
- V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.

Odpady

- Odstranění, popř. recyklace odpadů, musí probíhat v souladu s platnou právní úpravou a v souladu se schválenými postupy pro nakládání s odpady.

Fauna, Flóra, ekosystémy

- Při stavební činnosti chránit stávající vegetační prvky. Stromy musí být před započítím stavby chráněny podle normy ČSN – DIN 839061 (Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech).
- Nutná kácení stromů provádět v období vegetačního klidu (říjen až březen) a mimo hnízdní období (duben až červenec).
- Ve stejném období vhodném pro kácení dřevin (říjen až březen) provádět i skryvku svrchní vrstvy půdy. Toto opatření přispěje k eliminaci škod na populacích živočichů.
- V případě nálezu zvláště chráněných druhů živočichů/rostlin v prostoru zasaženém stavbou zajistit jejich ochranu a další postup (např. záchranný přenos) konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody.
- Těleso komunikace co nejrychleji ozelenit, aby došlo v co nejkratší době k začlenění novostavby do krajiny.

- Při vegetačních úpravách tělesa komunikace a přilehlých ploch dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace). Druhovou skladbu osiva použitého na vegetační úpravy přizpůsobit místním podmínkám.
- Již v průběhu vegetačních úprav a především pak po jejich ukončení sledovat a zabránovat případnému šíření neofytních a expanzivních druhů rostlin (např. přítomná křídlatka).
- V blízkosti Lesenského potoka a jeho bezejmenného přítoku nesmí docházet k manipulaci s ropnými látkami, ani k jejich skladování. Nesmějí zde být opravovány žádné mechanismy ani se zde nesmí parkovat.

Fáze provozu

- Zvýšený důraz klást především na způsob údržby komunikace v zimních obdobích, tj. účelné využívání posypových materiálů a následné zachycení rozpuštěných solí.
- V případě úniku ropných látek do okolí neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Odstranění, popř. recyklace odpadů, které budou vznikat ve fázi provozu stavby, musí probíhat v souladu s právní úpravou a v souladu se schválenými postupy pro nakládání s odpady.

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

V předchozích kapitolách byly stručně nastíněny možné negativní vlivy výstavby a provozu záměru a jejich možné dopady na životní prostředí. Oznámení záměru bylo zpracováno na základě dostupných technických podkladů. Dokumentace pro územní řízení byla v době zpracování oznámení záměru již částečně k dispozici. Nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které se při specifikaci vlivů vyskytly, by neměly být příliš výrazné.

Fáze výstavby

Vzhledem k tomu, že není prozatím znám dodavatel stavby a podrobný plán organizace výstavby, není možné přesně kvantifikovat vlivy vlastní výstavby na okolní prostředí.

V navazujících fázích projektových příprav je potřeba doplnit následující:

Fauna a flóra

- provést podrobný *zoologický průzkum* se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Předmětem posuzování je záměr „**Přeložka silnice I/9 kolem osady Lesné**“. Jedná se o úpravy trasy a realizaci dvou přeložek na komunikaci I/9.

Předkládaný záměr byl řešen invariantně. Tato varianta je v souladu s územními plány dotčených obcí i s rozvojovými záměry celé oblasti a současně vychází z projektové dokumentace zpracované společností Valbek spol. s r.o. V porovnání se stávajícím stavem se situace na dotčených úsecích komunikace I/9 v důsledku plánovaných úprav zlepší, a to především díky zajištění plynulosti a zvýšení bezpečnosti silničního provozu, rovněž díky zvýšení bezpečnosti pěších na úseku Lesné – Jiřetín pod Jedlovou.

ZÁVĚR

Předkládané oznámení záměru „Přeložka silnice I/9 kolem osady Lesné“ je zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Předložené oznámení se zabývá vymezením vlivů výstavby a provozu záměru na životní prostředí a hodnocením záměru z hlediska ekologické únosnosti prostředí.

Ze zpracování oznámení záměru vyplynuly následující závěry:

- Jedná se o přeložku dvou úseků na silnici I/9, vedoucí mezi obcemi Svor a Jiřetín pod Jedlovou (v km 95,5 a km 97,2 dle provozního staničení komunikace I/9). Přeložky silnice jsou nutné z důvodu stávajícího směrového vedení a šířkového uspořádání trasy, které je v současné době v nevyhovujícím stavu. Nově navržená komunikace I/9 bude upravena na kategorii S 9,5/80 pro první úsek a S 9,5/60 pro úsek druhý. Délka prvního upravovaného úseku je pouhých 212 m, u druhého úseku se jedná o úpravu trasy v délce 355 m.
- Realizace přeložek a úprav komunikace umožní odstraněním několik bodových závad na komunikaci plynulejší provoz, zlepšit bezpečnost dopravy a usnadní orientaci řidičům, rovněž zajistí větší bezpečnost pěších.
- Stavba si vyžádá trvalé zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa. Tyto zábory je nutné minimalizovat a ornici s podomíční vrstvou, které bude nutné sejmout, chránit před degradací až do doby dalšího využití.
- Záměr bude konfrontován se zájmy ochrany přírody a krajiny z hlediska ochrany VKP daných ze zákona.
- Záměrem bude dotčeno zvláště chráněné území podle § 12 a 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Záměr se v celém svém rozsahu nachází na území CHKO Lužické hory, ve II. a III. zóně.
- Nedojde k dotčení památného stromu definovaného § 46 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.
- Dle vyjádření Správy CHKO Lužické hory (zn. 1773/LH/2008) ze dne 29. 9. 2008 (viz. příloha 2 kapitoly H tohoto oznámení) lze vyloučit významný vliv předloženého záměru samostatně i ve spojení s jinými záměry na evropsky významné lokality či ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními.
- V posuzovaném území byl zastižen jeden zvláště chráněný druh živočicha dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění. Nebyly nalezeny žádné zvláště chráněné druhy rostlin dle téhož legislativního předpisu. V případě dodržení navržených ochranných opatření (kapitola D IV. a D I. 7.) lze daný záměr ze zoologického hlediska akceptovat.
- V dotčeném území je třeba před samotným zahájením výstavby provést zoologický průzkum zaměřený na výskyt zvláště chráněných druhů a jeho závěry a návrhy opatření z něj plynoucí zohlednit ve fázi výstavby i následného provozu. V případě nálezu hnízda zvláště chráněného druhu přesunout zemní práce a skrývky terénu na období vegetačního klidu (konec října až polovina dubna). V případě nálezu jedince druhu zvláště chráněného zajistit po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody záchranný transfer či zvolit jiný další postup.

- Výstavbou záměru dojde k ovlivnění ekosystémů antropogenně ovlivněných, vodních toků a lesních pozemků.
- Stavbou nebudou dotčena ložiska nerostných surovin, ani dobývací prostory. V navržené trase záměru ani v její blízkosti se dále nenacházejí ložiska vyhrazených nerostů ani chráněná ložisková území.
- Záměr se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. V pásmu hygienické ochrany vody (PHO) se nenachází, rovněž neleží v žádné záplavové zóně.
- Z důvodu plánovaného kácení je rovněž nutno provést dendrologický průzkum s oceněním dřevin.
- Podrobné zhodnocení vlivu stavby na akustickou situaci dotčených obcí i individuální chráněné zástavby spolu s návrhem protihlukových opatření není vzhledem k charakteru, rozsahu a umístění záměru nutné provádět. Je ovšem nutné dodržet ochranná a preventivní opatření uvedená v kapitole D. IV.
- Podrobné zhodnocení stávajícího stavu znečištění ovzduší, včetně vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší v zájmovém území není rovněž, jako v případě akustické situace, vzhledem k charakteru, rozsahu a umístění záměru nutné provádět. Je ovšem nutné dodržet ochranná a preventivní opatření uvedená v kapitole D. IV.
- Vyhodnocení zdravotního rizika obyvatel souvisejícího s posuzovaným záměrem nebude rovněž nezbytné, vzhledem k charakteru, rozsahu a umístění záměru.
- Záměrem nebudou dotčeny žádné kulturní památky.
- Hmotný majetek bude dotčen při demolici stávajících úseků silnice I/9 a v případě přeložek inženýrských sítí.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

- *Mapa přírodních poměrů zájmové oblasti*
- *Zákres stavby do katastrální mapy – úsek č. 1*
- *Zákres stavby do katastrální mapy – úsek č. 2*
- *Koordinační situace úseku č. 1*
- *Koordinační situace úseku č. 2*

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Navržený záměr spadá dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, do kategorie II (záměry vyžadující zjišťovací řízení), sloupec B, pod pořadové číslo 9.1 – “Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)”. Oznámení je zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a jeho přílohou č. 3 a dalšími souvisejícími zákony a předpisy.

Předkládaný záměr se zabývá úpravami a dvěma přeložkami na trase komunikace I/9 mezi obcemi Svor a Jiřetín pod Jedlovou, v blízkosti osady Lesné (v km 95,9 a v km 97,2 provozního staničení trasy komunikace I/9). Přeložky silnice jsou nutné z důvodu stávajícího směrového vedení a šířkového uspořádání trasy, které je v současné době v nevyhovujícím stavu. Nově navržená komunikace I/9 bude upravena na kategorii S 9,5/80 pro první úsek a S 9,5/60 pro úsek druhý. Délka prvního upravovaného úseku je pouhých 212 m, u druhého úseku se jedná o úpravu trasy v délce 355 m.

Realizace přeložek a úprav komunikace umožní plynulejší provoz, zajistí větší bezpečnost pěších a umožní snazší orientaci řidičům.

Na stávajících úsecích silnice I/9 u osady Lesné budou probíhat následující úpravy: přeložka silnice na úsecích č. 1 a 2, budování opěrných a zárubních zdí, budování dopravně inženýrských opatření, rekonstrukce mostu (ev. č. 9-062), výstavba komunikace pro pěší, úpravy sjezdů ze silnice I/9 na stávající nezpevněné cesty k soukromým parcelám a rekultivace stávajících zpevněných ploch.

Záměr je posuzován v jedné variantě řešení a kumulace stavby I/9 s jinými záměry se nepředpokládá. Termín zahájení realizace záměru se předpokládá nejdříve v roce 2009.

Územní plán

Navrhované úpravy na trase silnice I/9 jsou podle Městského úřadu Varnsdorf vymezeny v souladu s územními plány dotčených obcí (existujícími i v současné době pořizovanými) i s rozvojovými záměry celé oblasti (viz 1. příloha kapitoly H tohoto oznámení).

Hluk

K emisi hluku bude docházet jak v průběhu plánovaných úprav silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací, tak v důsledku pohybu vozidel po komunikaci ve fázi provozu. Hluk šířený do okolí komunikace během její výstavby lze jen velmi těžko v daném stupni projektové přípravy kvantifikovat, neboť dosti záleží i na dodavateli stavby.

Podrobné zhodnocení vlivu stavby na akustickou situaci dotčených obcí i individuální chráněné zástavby spolu s návrhem protihlukových opatření není vzhledem k charakteru, rozsahu a umístění záměru nutné provádět. Je ovšem nutné dodržet ochranná a preventivní opatření uvedená v kapitole D. IV.

Znečištění ovzduší

K emisím polutantů do ovzduší bude docházet jak v průběhu plánovaných úprav silnice v důsledku dopravy stavebních materiálů a provádění stavebních prací, tak v důsledku pohybu vozidel po upravené komunikaci ve fázi provozu. Bude nutné věnovat zvýšenou pozornost organizaci výstavby, zejména z hlediska omezování prašnosti při prováděných stavebních činnostech.

Podrobné zhodnocení stávajícího stavu znečištění ovzduší, včetně vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší v zájmovém území není rovněž, jako v případě akustické situace, vzhledem k charakteru, rozsahu a umístění záměru nutné provádět. Je ovšem nutné dodržet ochranná a preventivní opatření uvedená v kapitole D. IV.

Voda

Výstavba silnice může ovlivnit hydrologický režim zájmového území např. krátkodobým zvýšením průtoků v povrchových tocích v důsledku zvýšeného povrchového odtoku z vozovek, případně změnou proudění podzemních vod v důsledku vybudování zemního tělesa komunikace.

Z hlediska ovlivnění jakosti vod je komunikace potenciálním zdrojem kontaminace povrchových i podzemních vod. Dešťové odpadní vody z komunikace mohou být znečištěny zejména toxickými stopovými prvky, nepolárními extrahovatelnými látkami (ropnými látkami) a složkami posypových materiálů.

Jakost vod lze ochránit běžnými technickými opatřeními, jako je vybudování zpevněných příkopů a lapolů.

Řešený záměr nebude zasahovat do pásma hygienické ochrany vodního zdroje. Stavba silnice I/9 se nachází v oblasti CHOPAV Severočeská křída.

Nepředpokládá se, že by záměr měl mít významný vliv na množství a kvalitu vod. Bylo by vhodné dodržet navržená ochranná opatření (kapitola D. IV.) týkající se podzemních i povrchových vod.

Půda

Stavba si vyžádá trvalé zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa. Tyto zábory budou minimalizovány a ornice s podorniční vrstvou, které bude nutné sejmut, budou chráněny před degradací až do doby dalšího využití.

Celkový trvalý zábor včetně výměry pozemků není v této fázi přípravy projektu přesně stanoven. Vyhodnocení trvalého záboru PUPFL stavbou dle dotčených katastrálních území bude součástí následné projektové dokumentace.

Ochrana přírody

Dotčená krajina má již stávajícím využitím – trasa komunikace I/9 – sníženou estetickou hodnotu. V blízkosti plánovaného záměru (u úseku č. 2) se nachází osada Lesné, kde trvale žije cca 10 obyvatel. V blízkém okolí úseku č. 1 se nenachází žádná zástavba.

Stavbou dojde k ovlivnění ekosystému již antropicky ovlivněného, dále k ovlivnění ekosystému lesních porostů, vodních toků a vodních ploch.

Předkládaný záměr - přeložka silnice I/9 na dvou místech v okolí osady Lesné – leží v případě obou úseků na území CHKO Lužické hory (ve II. a III. zóně). Záměr dle vyjádření Správy CHKO Lužické hory neovlivní systém lokalit NATURA 2000. Stávající silnice I/9 v zájmovém území nepřekračuje žádný prvek územního systému ekologické stability. Překračuje několik významných krajinných prvků ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Plánované úpravy vozovky nebudou však představovat nijak významný zásah do VKP. Výstavba komunikace neovlivní žádné registrované památné stromy v okolí řešeného záměru. Při dodržení navržených ochranných opatření v kapitole D. IV. je možné považovat zásah z hlediska ochrany přírody za přijatelný.

V dotčeném území by bylo vhodné provést před samotným zahájením stavby zoologický průzkum zaměřený na výskyt zvláště chráněných druhů živočichů a jeho závěry a návrhy opatření z něj plynoucí zohlednit ve fázi výstavby i následného provozu.

Zdraví

Vliv záměru na zdraví obyvatel se vzhledem k umístění a charakteru záměru ve fázi provozu nepředpokládá, není tedy nezbytné vypracovávat hodnocení vlivu záměru na zdraví obyvatel.

H. PŘÍLOHA

- *Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace (koordinované závazné stanovisko)*
- *Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.*

LITERATURA

Obecná

1. Bajer, T. a kol., 2001: Metodika k vyhodnocování vlivů záměru na životní prostředí (II. díl). EIA, číslo 2/2001
2. Culek, M. a kol., 1996: Biogeografické členění České republiky. ENIGMA, Praha.
3. Dostál, J. a kol., 1989: Nová květena ČSSR, I., II. Academia Praha. 1548 str.
4. Hůrka, K., 1996: Carabidae of the Czech and Slovak Republics - České a Slovenské republiky. Kabourek, Zlín, 565 str.
5. Chytrý, M., Kučera, T., Kočí, M., 2001. Katalog biotopů ČR. AOPK Praha.
6. Kubát, K., Hrouda, L., Chrtek, J. jun., Kaplan, Z., Kirschner, J. a Štěpánek, J. (eds.), 2002: Klíč ke květeně České republiky. Academia, Praha, 928 str.
7. Neuhäuslová, Z. a kol., 1998: Mapa potenciální přirozené vegetace ČR. Academia, Praha.
8. Procházka, F., 2001: Černý a červený seznam cévnatých rostlin České republiky. In: Příroda 18. AOPK ČR, Praha.
9. Quitt, E., 1971: Klimatické oblasti Československa. In: Studia Geographica 16. Geogr. úst. ČSAV, Brno.
10. Rothmaler, W., 1995: Exkursionsflora von Deutschland. Gustav Fischer Verlag Jena, Stuttgart.
11. Višňák, 1998: Revize ÚSES na území CHKO Lužické hory. Plán ÚSES, 110 str.
12. Vorel, I. a kol., 2004: Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz; *ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (metoda prostorové a charakterové diferenciace území)*. Nakladatelství Naděžda Skleničková, Praha.

Internetové zdroje

13. <http://www.luzicke-hory.cz>
14. <http://www.luzickehory.ochranaprirody.cz/>
15. <http://cs.wikipedia.org> – památné stromy
16. <http://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/evl/> – NATURA 2000
17. <http://www.jiretin.cz>
18. <http://geologie.vsb.cz/krapol/zprava/3%20kapitola.htm> – geomorfologie
19. <http://fkfoto.wz.cz/geo/>
20. http://www.chmi.cz/uoco/oco_main.html - ČHMÚ, čistota ovzduší
21. <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>

Související bezprostředně se záměrem

22. Investiční záměr k projektu I/9 Lesné – přeložka. ŘSD ČR, 2006
23. Průvodní zpráva k DÚR. Stavba I/9 Lesné – přeložka. VALBEK spol. s r.o., červen 2008

24. Koordinační situace – část 1, část 2 – I/9 Lesné, přeložka. VALBEK spol. s r.o., květen 2008
25. Podélný profil – část 1, část 2 - I/9 Lesné, přeložka. VALBEK spol. s r.o., květen 2008
26. Vzorový příčný řez – část 1, část 2 - I/9 Lesné, přeložka. VALBEK spol. s r.o., květen 2008
27. Zákres stavby do katastrální mapy - část 1, část 2 - I/9 Lesné, přeložka. VALBEK spol. s r.o., září 2007

Mapové portály

28. www.env.cz
29. <http://geoportal.cenia.cz/>
30. www.uhul.cz
31. www.geology.cz/extranet
32. www.vuv.cz
33. www.voda.gov.cz/portal/cz/

Legislativa

34. Nařízení vlády č. 597/2006 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 429/2005 Sb., který stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší
35. Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
36. Vyhláška č. 292/2002 Sb., o oblastech povodí
37. Vyhláška č. 381/2002 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů a Seznam nebezpečných látek
38. Vyhláška č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
39. Vyhláška č. 428/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů
40. Vyhláška č. 363/2006 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 356/2002 Sb., kterou se stanoví seznam znečišťujících látek, obecné emisní limity, způsob předávání zpráv a informací, zjišťování látek, tmavosti kouře, přípustné míry obtěžování zápachem a intenzity pachů, podmínky autorizace osob, požadavky na vedení provozní evidence zdrojů znečišťování ovzduší a podmínky jejich uplatňování
41. Vyhláška č. 48/1982 Sb., vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
42. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů
43. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění
44. Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění
45. Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, v platném znění
46. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
47. Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů
48. Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
49. Zákon č. 289/1995 Sb. o lesích, ve znění pozdějších předpisů

50. Zákon č. 222/1994 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci
51. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
52. Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění
53. Zákon č. 334/1992, o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

Datum zpracování oznámení:

31. 10. 2008

Zpracovatel oznámení:

Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s r.o., Praha
osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8.6. 1993
(prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č.j. 48068/ENV/06 ze dne 9.8. 2006)

Mgr. Karolina Marešová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Ing. Zuzana Mattušová, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Mgr. Pavel Dušek, EKOLA group, spol. s r.o., Praha

Sídlo a kontaktní adresa zpracovatelů dokumentace:

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČO: 63981378

DIČ: CZ63981378

Tel.: 274 784 927 – 9

Tel./fax: 274 772 002

E-mail: ekola@ekolagroup.cz