

AUTORSKÁ ZPRÁVA

(dále jen „AZ“)

ke *konceptu architektonické studie*

Komunikace II/278 – obchvat kraje Karoliny Světlé – varianta S12

(dále jen „Koncept“ nebo „varianta S12“)

Místo stavby:	k.ú. Javorník u Č. Dubu, k.ú. Modlibohov, k.ú. Vlčetín u Bílé, Liberecký kraj
Projekt:	Komunikace II/278 – obchvat kraje Karoliny Světlé – var. S12
Stupeň projektu:	Architektonická studie - koncept
Kód projektu:	II/278/obchvat
Zpracoval:	Ing. arch. Radomír Král, Domaslavice 1, 463 43 Bílá, T: 723 210 840, E: kral@czecharch.cz, W: www.czecharch.cz
Datum:	Q1 2015

I. ÚVOD

základní fakta, vstupní údaje

„Komunikace II/278 – obchvat kraje Karoliny Světlé – var. S12“ je projekt konceptu architektonické studie dopravní stavby situované do katastru tří obcí při jižním úpatí Ještědsko-kozákovského hřbetu, tedy specifického architektonického, přírodního a kulturně-společenského prostředí Podještědí s přímými vazbami na Přírodní park Ještěd.

Komunikace 2. třídy č. 278, jejíž stávající součástí je mj. úseky Modlibohov - Český Dub a Český Dub – Hodkovice nad Mohelkou, je v měřítku Libereckého kraje při neexistenci železniční dopravy v této lokalitě nejvýznamnějším dopravním koridorem, jenž má sloužit jako páteřní dopravní napojení všech obcí Podještědí jižně od Ještědsko-kozákovského hřbetu na dálniční síť, zde konkrétně prostřednictvím exitu 35 v Hodkovicích nad Mohelkou na R35 Liberec – Turnov a dále na R10 do Prahy.

Existuje jednoznačný záměr Libereckého kraje (dále jen „LK“) o dopravní propojení komunikace II/278 v poloze severně od Českého Dubu. Pořizovatelem záměru je Krajský úřad Libereckého kraje (dále jen „KÚ LK“), Odbor územního plánování a stavebního řádu a zhotovitelem dokumentace projektový ateliér společnosti SAUL se sídlem v Liberci (www.saul-lbc.cz), který prostřednictvím nástroje „Zásady územního rozvoje“ (dále jen „ZÚR“, ZDROJ: <http://oupsr.kraj-lbc.cz/page2416/Uzemne-planovaci-dokumenty-kraje/Zasady-uzemniho-rozvoje-Libereckeho-kraje>) vymezuje koridor pro dopravní propojení komunikace II/278. Tento koridor je v grafické i textové části ZÚR označen „D23 – silnice II/278, obchvat Český Dub“ (ZDROJ: Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, Výroková textová část, s. 40). Zásady územního rozvoje byly vydány na základě rozhodnutí zastupitelstva LK dne 13.12.2011.

V roce 2012 byl zahájen proces aktualizace ZÚR LK. Na základě dokumentu „Výzva k uplatnění připomínek k Návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v uplynulém období“ z července 2013 podala obec Bílá podnět pro aktualizaci ZÚR LK. Ve zprávě „Návrh zprávy o uplatňování ZÚR LK v uplynulém období“ z června 2013 se na s.19 uvádí: „D23 – silnice II/278, obchvat Český Dub, v ZÚR vymezeno odchylně od příslušných územních plánů, prověřit změnu vymezení dle příslušných územních plánů D23A, ale zohlednit připomínky obcí ke svým řešením z ÚP“. Varianta D23A značí stávající polohu koridoru v územních plánech obcí.

Na základě všech výše uvedených skutečností proběhlo 21.7.2014 na českodubské radnici jednání s cílem vyřešit vzniklý rozpor a hledat tak dohodu mezi obcemi (na alternativním trasování koridoru), jichž se varianta D23 přímo (katastrem) dotýká. Vstupního jednání byl účasten i autorizovaný dopravní inženýr, který odpovídal na technické dotazy zúčastněných. Starostka obce Proseč pod Ještědem se na tomto jednání bohužel vyslovila, že se za obec Proseč pod Ještědem na vzniku alternativního návrhu odmítá aktivně podílet.

Faktografické údaje jsou řazeny chronologicky v bodu II. této AZ.

II. HISTORIE

- | | |
|-------------------|---|
| 13. prosince 2011 | Zásady územního rozvoje Libereckého kraje (součástí varianta D23) |
| červen 2013 | Návrh zprávy o uplatňování ZÚR LK v uplynulém období |

16. července 2013 Výzva k uplatnění připomínek k Návrhu Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje v uplynulém období
21. července 2014 Jednání v Českém Dubu s tématem alternativního trasování přeložky, účastni:
Bobek, M., místostarosta města Český Dub
Král, Ing. arch., architekt
Pospíšil, F., starosta obce Bílá
Švehlová, bc., starostka obce Proseče pod Ještědem
Vondřich, Ing., dopravní inženýr
- Q3 2014 Komunikace II/278 – obchvat kraje Karoliny Světlé – var. S12, koncept, www.czecharch.cz
22. října 2014 Souhlas Rady města Českého Dubu se záměrem Konceptu (Komunikace II/278 – obchvat kraje Karoliny Světlé – var. S12)
18. listopadu 2014 Jednání na Krajském úřadu Libereckého kraje, Odbor dopravy s tématem Konceptu, účastni:
Čáp, Ing., Odbor dopravy KÚ LK
Král, Ing. arch., architekt, pověřen k jednání obcí Bílá
Peters, Ing., Odbor dopravy KÚ LK
Vaško, Mgr., odbor územního plánování a stavebního řádu KÚ LK
4. března 2015 Zasedání zastupitelstva obce Proseč pod Ještědem, představení Konceptu (Komunikace II/278 – obchvat kraje Karoliny Světlé – varianta S12).

III. NÁVRH – VARIANTA S12

1. Obecně

Konkrétní poloha koridoru znázorněná v grafické podobě v příloze této AZ ve formě situace je verze koncepční a byla navržena s cílem otevřít diskuzi nad konkrétním graficky znázorněným řešením. Slovo koncepční dále znamená, že zakreslená trasa zaznamenává koridor doporučeného umístění, o jehož poloze se předpokládá dále erudovaně a věcně diskutovat a polohu konkrétní komunikace v rámci koridoru v navazujících stupních dokumentace zpřesňovat. Nejedná se tedy o přesnou polohu konkrétní komunikace, podrobnost zakresleného řešení toto ani neumožňuje.

Varianta S12, jež lze popsat motem „Není zájmem vybudovat propojení pro „tranzitní“ dopravu, ale komunikaci, která bude s ohledem k životnímu prostředí Podještědí sloužit lidem přilehlých obcí“, je navržena na třech pilířích: dopravní dostupnost a napojení ekonomicky méně aktivní lokality, bezpečnost navrhovaného řešení a vyhodnocení vlivů stavby dle principů trvale udržitelného rozvoje.

2. Ekonomie a dopravní dostupnost

Trasování varianty S12 je ve smyslu platných předpisů a soudobých principů navrhováno tak, aby se dostatečně vyhýbalo stávající zástavbě (po řadě: Vlčetín, Domaslavice, Proseč pod Ještědem, Javorník, Starý Dub, Modlibohov), čímž se výrazně omezuje negativní působení dopravy na parametry kvalitního prostředí těchto sídel, zároveň však nepopírá neoddiskutovatelný parametr, že doprava jako sekundární funkce v urbanizovaném území je funkcí neoddělitelnou od funkcí primárních, mezi něž patří bydlení a rekreace, obchod a služby apod.

Jinými slovy varianta S12 předpokládá být navržena v takové vzdálenosti a v takovém technickém provedení, aby v její blízkosti situované obce mohly využít existence stavby a výhod z ní plynoucích, mezi něž patří v rovině hospodářské jednorázové zvýšení ekonomických ukazatelů i sekundárně předpokládané zkvalitnění podmínek investičního prostředí (možnost otevření nových projektů jako součást revitalizace intravilánu obcí, hledání nových investorů apod.). Vhodně situované dopravní napojení dává šanci být spouštěcím mechanismem pro (místními samosprávami individuálně regulovatelný) hospodářský růst a tedy zlepšení podmínek pro zaměstnanost v oblasti.

Navrhovaná trasa je situována dále tak, aby z její polohy těžily právě přímo dotčené obce prostřednictvím svých obyvatel při každodenních činnostech, dopravní obslužnosti a zásobování území, dojíždění do práce či do škol a umožňuje mj. možnost změny náhledu na stávající a stále koncepčně nedořešenou (veřejnou) dopravní obslužnost obcí Podještědí. Neoddiskutovatelné je pak zlepšení parametrů pro nárazově vyžadovanou, avšak o to více plynulou, trvalou a stálou dostupnost složkami integrovaného záchranného systému, tedy v těch případech, kdy se jedná o lidský život, zdraví či majetek.

Přítomnost nově navrhované komunikace umožňuje hledat nové využití pro duplicitní komunikace nižších tříd, které jsou nyní přetížené, nebo nevyhovujících technických parametrů. Budoucnost obcí spočívá v jejich obyvatelích, pro mladší generace a pro jejich děti začíná být stále větší prioritou možnost kvalitního trávení volného času aktivním způsobem života. Konkrétně zde má autor na mysli zejména možnost „zklidnění“ stávající komunikace mezi Prosečí pod Ještědem a Javorníkem, propojením mezi dvěma administrativně i sociálními vazbami propojenými obcemi komunikací s parametry umožňujícími aktivní sportovní a rekreační vyžití při zachování dostupnosti rezidenty, tedy zvyšováním kvality a atraktivity prostředí pro stávající i budoucí generace.

Z této kapitoly se zdá být patrné, že vhodné umístění dopravní stavby daných parametrů musí poskytovat primárně výhody pro to území, kam je daná stavba umísťována, což je při racionálním přístupu v tomto konkrétním případě téměř ideální řešení.

3. Bezpečnost

V této kapitole není řešena rovina dostupnosti integrovaným záchranným systémem, nýbrž bezpečnost provozu. Nově navrhovaná komunikace vysokých bezpečnostních parametrů na tuto stavbu stávajícími předpisy kladených, pokud je pro místní obyvatele „přirozeně dostupná“, předpokládá „přednostní“ využití této komunikace právě místními obyvateli, čímž se zvyšuje jejich každodenní bezpečnost při jejím využívání.

Po konzultaci s odborníkem z oboru dopravních staveb je hrozba navýšení intenzity dopravy o „tranzitní dopravu“ reálná do té míry, jak moc (nebo málo) bude komunikace II/278 jako celek využívána místními obyvateli, tedy zejména těmi, kteří nyní využívají komunikace nižších tříd. Pokud by se podařilo vhodným trasováním kapacitu komunikace přednostně vyplnit obyvateli

místních sídel, výrazně se z logiky věci zmenšuje prostor pro její další zaplnění a klesá atraktivita pro „tranzitní“ dopravu. Na komunikacích nižší třídy zároveň roste bezpečnost.

Bohužel toto platí i opačně. Pokud bude navrhovaná komunikace situována tak nešťastně, že nebude pro místní obyvatele atraktivní, její kapacita bude na základě základních v praxi ověřených principů vytižena jinou strukturou vozidel, místní řidiči zůstanou stále na komunikacích nižší kategorie.

V neposlední řadě komunikace vyšší třídy dosahuje nejen vyšších kvalitativních parametrů, ale zároveň je prioritní i její údržba a to nejen v zimních měsících.

Křížení navrhované trasy s biokoridory sloužícími pro migraci živočichů vč. lesní zvěře v místech k tomu vhodně určených umožňuje (v rámci trasy) cílené koncepční situování těchto bodů do míst výraznějších terénních rozdílů, komunikaci je možné v těchto místech snadněji zahloubit, skrýt v krajině, vybudovat tak přechody a nepřerušit zvykové chování živočichů. Cílenou eliminací zmíněných bodů křížení dochází k výraznému nárůstu bezpečnosti a omezení vzniku zranění a škod při pohybu po pozemní komunikaci.

4. Vliv na životní prostředí (dále jen „ŽP“)

Navrhovaný koridor je z významné části veden po stávající komunikaci nebo je připojen ke stávajícímu koridoru VVN, čímž umožňuje jeho snadnou dostupnost a údržbu a zároveň trvale zabírá plochy ZPF a LPF, které jsou ochranným pásmem VVN znehodnoceny a konkrétně právě tyto pozemky LPF funkci lesa neplní.

Koridor je navržen tak, aby byl svou polohou atraktivní „přednostně“ pro obyvatele přilehlých obcí, čímž při užívání klesne zátěž a negativní působení na ŽP na komunikacích nižší třídy a zároveň bude takto navržená komunikace méně náchylná na „tranzitní“ dopravu, která svým charakterem do lokality Podještědí nepatří.

Výhody cíleného koncepčního křížení dopravní stavby s biokoridory, pokud nastanou, jsou obecně zcela zřejmé, podrobněji je pro danou lokalitu řešeno v posledním odstavci bodu 3. této AZ. Terénní indiference umožňují dopravní stavbu lépe zapojit do krajiny.

Koridor S12 se dotýká části jižní hranice PP Ještěd, který byl zřízen na základě Nařízení Libereckého kraje č. 5/2005 ze dne 31.5.2005 o zřízení Přírodního parku Ještěd v rámci stávající urbanizované krajiny Podještědí. Tento negativní fakt je významně vyvažován výše uváděnými skutečnostmi a dále tím, že provoz po navrhované trase by vzhledem k technice ztraceného spádu a morfologii terénu znamenal nižší ekologickou stopu než v jiných variantách (důvodem je napojení na stávající komunikaci až ve „vlčetínském kopci“). Vybudování varianty S12 dále zvyšuje dostupnost pro (přiměřené) turistické využití, otevírá prostor pro lokální projekty a tomu odpovídající hospodářský růst, který do lokality charakterově zapadá a umožňuje péči o urbanizovanou krajinu, právě jejíž hodnota je chráněna.

„Posláním přírodního parku je zachovat a ochránit ráz krajiny s významnými soustředěnými přírodními a estetickými hodnotami, zejména lesními porosty, vodními toky a nádržemi, mozaikou dřevin rostoucích mimo les, se zachovalou lidovou architekturou s charakteristickou strukturou zemědělských kultur včetně přírodně hodnotných luk a pastvin a vytvořit podmínky pro obnovu narušeného ekosystému při umožnění únosného turistického využití a rekreace a únosné urbanizace krajiny a hospodaření v obcích.“ (Zdroj: Nařízení LK č. 5/2005).

Trvalé odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF) lze dle smyslu zákona 334/1992 Sb. „o ochraně ZPF“ předpokládat jen v nejnútnejší potřebné ploše a přednostně na

zemědělské půdě III. nebo nižší třídy ochrany. Směrové umístění navrhované liniové stavby je přednostně trasováno takovým způsobem, aby zásadně nenarušovalo organizaci ZPF a minimálně zatěžovalo stávající fungování obhospodařování ZPF.

Závěrem lze konstatovat, že variantu S12 se předpokládá trasovat takovým způsobem, aby v daném specifickém prostředí negativní vlivy touto dopravní stavbou způsobené při celkovém součtu nepřevyšovaly vlivy pozitivní, cílenou snahou je, aby se tyto vlivy v rámci možností blížily k minimu a aby prostřednictvím vyšších vstupních nákladů vznikl projekt v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje.

5. Základní technické parametry návrhu

<u>Délka varianty S12 - CELKEM</u>	cca 3 590 m	(100 %)
- z toho úsek 1-3 (Vlčetín – Strašky) *)	cca 2 020 m	(56,3 %)
- z toho úsek 3-6 (kopíruje stáv. komunikaci)	cca 800 m	(22,3 %)
- z toho úsek 6-8 (Starý Dub – Modlibohov)	cca 770 m	(21,4 %)
- z toho v území obce Český Dub	cca 2 100 m	(58,5 %)
- z toho v území obce Bílá	cca 775 m	(21,6 %)
- z toho v území obce Proseč p. Ještědem	cca 715 m	(19,9 %)
<u>Úsek 1-3 *)</u>	cca 2020 m	(100 %)
- trasa v k.ú. Vlčetín u Bílé	cca 775 m	(38,4 %)
- trasa v k.ú. Javorník u Českého Dubu	cca 715 m	(35,4 %)
- trasa v k.ú. Modlibohov	cca 530 m	(26,2 %)

Bod 0 – napojení nad Vlčetínem (mimo Horní Vlčetín)

Komunikace se předpokládá napojit na stávající trasu II/278 mezi Vlčetínem a Horním Vlčetínem prostřednictvím okružní křižovatky (v poměru vzdáleností mezi zástavbou min cca 2:1, optimálně však blízko horizontu pro bezpečné dopravní napojení Horního Vlčetína a lokality Na Stráni) a je dále vedena v blízkosti ochranného pásma (dále jen OP) nadzemního vedení technické infrastruktury (VVN ČEPS, a.s.) nebo přímo v OP VVN (výškově zde téměř kopíruje stávající terén) severozápadním směrem, čímž se vyhýbá všem zastavěným územím. Vymezení ochranného pásma a podmínky výstavby v OP podléhají zákonu č. 458/2000 Sb. („energetický zákon) v aktuálním znění. Provádět terénní úpravy, zřizovat stavby apod. lze se souhlasem vlastníka dotčeného zařízení, který stanoví podmínky pro případnou realizaci.

Úsek 0-1

Po cca 450 m kříží zelenou turistickou trasu a po dalších cca 60 m opouští území Přírodního parku Ještěd. Následně krátce klesá, přemostuje Ještědský potok a v podobné výškové úrovni prochází lesním pozemkem „Dlouhý háj“ a to v poloze při hraně stávajícího průseku, kde je možné komunikaci částečně zahloubit do lokální vyvýšeniny (oddělující povodí Ještědského a Prosečského potoka) s cílem udržet konstantní podélný sklon komunikace.

Zahloubením do terénu v rovině lesa vzniká z pohledu bezpečnosti dopravy i ekologie možnost vybudovat přirozeně situovaný a fungující přechod v místě křížení funkčního biokoridoru umožňující mj. trvalou migraci zvěře v pro ni přirozené poloze v rámci lesa, oboje jednoznačně definováno ohraničením dvěma potoky.

Bod 1 – úrovněvé křížení s komunikací III/2789 Domaslavice – Proseč pod Ještědem a napojení obce Proseč pod Ještědem – vhodné situovat v návaznosti na polohu změny směrového vedení stávající komunikace cca 620 m od severní hranice intravilánu obce Domaslavice resp. cca 410 m od jižní hranice intravilánu obce Proseč pod Ještědem tak, aby navrhovaná trasa umožňovala smysluplné dopravní napojení obce Proseč pod Ještědem, ale zároveň byla vedena v dostatečné vzdálenosti od hranice zastavěného území obce. Křižovatku je možné řešit jako průsečnou nebo okružní.

Úsek 1-2 – stoupání na Strašky

Dopravní koridor se předpokládá následně trasovat s minimálním možnou mírou zásahu do ZPF a dále tak, aby umožňoval údržbu a využití okolních ploch. Trasa se dále předpokládá přiblížit vedení VVN tak, aby po přemostění říčky Rašovky mohlo být těleso komunikace nejen z důvodu eliminace maximálního stoupání v lokalitě stávajícího průseku lesního pozemku „Šouflán“ částečně zapuštěno do terénu (obdobně jako v úseku 0-1), ale i vznikl prostor pro vybudování jasně definovaného „přírodě blízkého“ přechodu pro zvěř v návaznosti na křížení funkčního lokálního biokoridoru.

Bod 3 – napojení v lokalitě Strašky – napojení obce Javorník

Hlavní část navrhované trasy vyúsťuje a na stávající komunikaci III. třídy mezi Starým Dubem a Javorníkem se napojuje v místě lokálního sedla v blízkosti lokality Strašky prostřednictvím usměrněné stykové křižovatky. V této lokalitě je třeba respektovat OP VVN a VTL.

Úsek 3-6 – rozšíření stávající komunikace

Stávající komunikace III. třídy (III/2784) se v délce 800 m předpokládá rozšířit dle platných TP na komunikaci vyšší kategorie.

Úsek 6-8 – „obchvat Starého Dubu“

Tento v celé délce nově navrhovaný úsek počítá v délce cca 770 m dokončení propojení se stávající II/278 s napojením u obce Modlibohov. Úsek mezi body 6-8 kříží stávající zemědělské logistické trasy a zasahuje do ZPF, a proto je možné alternativně uvažovat i o protažení úseku 3-6 až k stávající křižovatce v obci Hoření Starý Dub.

6. Shrnutí – vybrané výhody varianty S12

- komunikace „přednostně“ využívána obyvateli Podještědí - zlepšení dopravní obslužnosti vč. zásobování, zkrácení dojezdových vzdáleností, kvalitnější, provozně ekonomičtější celoročně udržovatelné dopravní napojení
- zvýšení bezpečnosti dopravy v sídlech i mimo sídla, zvýšení bezpečnosti dopravních napojení
- zlepšení dostupnosti integrovaným záchranným systémem
- možnost úpravy konceptu veřejné dopravní obslužnosti Podještědí
- pobídka pro udržitelný ekonomický růst Podještědí

- zvýšení atraktivity prostředí – možnost otvírání nových projektů s ohledem na trávení volného času a strukturu obyvatel s mezigeneračním přesahem
- významná finanční investice z veřejných peněz, která je využita pro účely dané lokality
- zlepšení napojení vybraných pozemků, dostupnost pro údržbu sítí VVN
- trvalý zábor LPF v místech, kde je nutné dodržet ochranné pásmo VVN a kde pozemky neplní funkci lesa, s tím související „zdvojení ochranných pásem“
- snaha o částečně využití stávajících komunikací dle principů ochrany ZPF
- z dlouhodobého pohledu (který je pro dopravní stavbu jediný přijatelný) projekt dle principů trvale udržitelného rozvoje s mnoha dalšími pozitivními přesahy

7. Shrnutí – vybrané nevýhody varianty S12

- hrozba navýšení dopravy v lokalitě o „tranzitní“ dopravu, pokud by komunikace nebyla využívána místními obyvateli
- vyšší investiční náklady vzhledem k členitosti terénu v návaznosti na limity využití území
- zábor lesního půdního fondu (LPF)
- zábor zemědělského půdního fondu (ZPF)
- dotčení PP Ještěd

IV. ZÁVĚR

Návrh přeložky komunikace II/278 je jednou z nejsložitějších a urbanisticky na dlouhou dobu patrně také největších investičních projektů v Podještědí, který významem přesahuje katastry přímo dotčených obcí. Investorem této akce bude Liberecký kraj se všemi jeho možnostmi. V první řadě je na vůli obcí, aby vyjádřili požadavky svých obyvatel a podpořily smysluplný projekt.

Nabízí se v zásadě **tři** více či méně dlouhodobě udržitelné a proto **nerovnocenné možnosti**. Naštěstí ne všechny znamenají (nutné) zlo. První možností dlouhodobě neudržitelnou a tedy dočasnou je **přesunout odpovědnost do budoucnosti** a společně se postavit proti jakékoliv změně. Druhou možností je jednou provždy **tolerovat komunikaci**, která by byla trasována přes katastr tří obcí v Podještědí (které tento koridor mají v pozmeněné formě již nyní zanesený ve svých územních plánech), ale sloužit bude jen části obyvatel, ostatním obcím na základě výše uvedených faktů bude dokonce škodit. Třetí možností je **vybudování cíleného dopravního napojení dle principů trvale udržitelného rozvoje**, které je ideově směřováno a koncepčně trasováno tak, aby přednostně spojovalo obyvatele Podještědí a sloužilo k jejich dennímu prospěchu.

V. VYBRANÉ PODKLADY

- Katastr nemovitostí
- Územní plán obce Bílá
- Územní plán obce Český Dub
- Územní plán obce Proseč pod Ještědem
- Stanovisko Ministerstva životního prostředí k návrhu koncepce „Program rozvoje Libereckého kraje 2014 – 2020“ (dle z. č. 100/2001 Sb.)
- www.mapy.cz
- www.mmr.cz

- Zásady územního rozvoje Libereckého kraje

VI. DOTČENÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY v aktuálním znění

- Nařízení Libereckého kraje č. 5/2005 o zřízení Přírodního parku Ještěd
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. („o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“)
- Vyhláška 104/1997 Sb. („kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích“)
- Vyhláška 268/2009 Sb. („o technických požadavcích na stavby“)
- Vyhláška 501/2006 Sb. (Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území)

- Zákon č. 13/1997 Sb. (Zákon o pozemních komunikacích)
- Zákon č. 17/1992 Sb. (Zákon o životním prostředí)
- Zákon č. 89/1995 Sb. (Zákon o lesích a o změně některých zákonů – „lesní zákon“)
- Zákon č. 114/1992 Sb. (Zákon o ochraně přírody a krajiny)
- Zákon č. 183/2006 Sb. („stavební zákon“)
- Zákon č. 258/2000 Sb. („o ochraně veřejného zdraví“)
- Zákon č. 334/1992 Sb. („Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu“)
- Zákon č. 416/2009 Sb. („Zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury“)
- Zákon č. 458/2000 Sb. („energetický zákon“)

VII. O AUTOROVÍ

Autor, který pochází, se svou rodinou žije a nadále plánuje žít v jedné z podještědských obcí, písemně doložené do roku 1531 a nazývané Domaslavice, vystudoval obor Architektura a stavitelství na FSV ČVUT v Praze a soukromé praxi v oboru se věnuje od roku 2010. Problematiku přeložky komunikace II/278 sleduje od první poloviny roku 2012.

Více o mně na www.czecharch.cz/inpage/czecharch-domaslavice-tym/.

V Domaslavicích/ Ing. arch. Radomír Král