

B. Souhrnná technická zpráva

B.1. Popis území stavby

B.2. Celkový popis stavby

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

B.4. Dopravní řešení

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

B.7. Ochrana obyvatelstva

B.8. Zásady organizace výstavby

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

B. Souhrnná technická zpráva

B.1. Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba „III/180 9 a III/180 10 Česká Bříza – Hromnice, povrchová oprava“ je situována v prostoru mezi výše uvedenými obcemi a částečně na území těchto obcí dle výkresové části dokumentace. Předmětem řešení je celoplošná oprava komunikací včetně povrchového odvodnění, hospodářských sjezdů samostatných sjezdů, napojení místních komunikací, účelových komunikací a komunikace III. třídy. Dále je předmětem obnova svodidel, doplnění směrových sloupků a dopravního značení. Rozsah řešeného území je patrný z výkresové části dokumentace. V současném stavu jsou komunikace komunikacemi III. třídy s návrhovou rychlostí 90 km/hod mezi obcemi a 50 km v obcích. Jedná se o obousměrné komunikace dvoupruhové. Vozovky jsou asfaltobetonové lemované nepevněnými krajnicemi a odvodňovacími příkopy. Na vozovky jsou napojeny okolní pozemky a nemovitosti hospodářskými a samostatnými sjezdy, dále místní a účelové komunikace a komunikace III. třídy.

b) údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem

Na stavbu nebylo vydáno předchozí povolení, jedná se o opravy povrchů bez změny kategorie a šířkového uspořádání. Nedochází ke změnám využití území ani k umístění nové stavby.

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba řeší opravu komunikací a přilehlých ploch bez změny charakteru využití území i bez změny charakteru navazujících ploch. Charakter území se po opravě nemění.

d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, nerosty a podzemní vody

Stavba je situována do prostoru stávajících komunikací III. třídy. Nachází se mimo záplavové území a dle dostupných podkladů i mimo poddolované území. Z hlediska geologie území se nedají předpokládat sesuvy půdy. V prostoru ploch a řešeného území se nepředpokládá výskyt nerostného bohatství. Hladina podzemní vody nebude stavbou dosažena.

e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Pro potřeby zpracování projektové dokumentace bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření lokality a průzkum konstrukce vozovky. Tyto průzkumy jsou uvedeny v projektové dokumentaci a jejich závěry jsou zpracovány. Dále byl pochůzkou na místě ověřen stávající stavebnětechnický stav všech povrchů, viditelných prvků inženýrských sítí a stav navazujících ploch a objektů.

f) ochrana území podle jiných zvláštních předpisů

V prostoru stavby se nacházejí ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních inženýrských sítí. Dále se v prostoru stavby nacházejí ochranná pásma komunikací. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma zůstanou zachována.

g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,

Stavba je situována do prostoru stávajících komunikací. Nachází se mimo záplavové území a dle dostupných podkladů i mimo poddolované území. Z hlediska geologie území se nedají předpokládat sesuvy půdy.

h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba i po opravě zůstává umístěna na stávajících pozemcích. Prostorové uspořádání se významně nemění. Technické řešení je navrženo s ohledem na zkvalitnění povrchu a konstrukčních vrstev. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky bude odpovídat stávajícímu stavu a dojde k částečné eliminaci některých negativních vlivů. Stávající komunikace jsou odvodněny povrchovými příkopy. Odtokové poměry zůstávají stávající. V území stavby se nenachází objekty ani stavby, které jsou kulturními památkami, nenachází se zde chráněná území, památkové rezervace ani památkové zóny. Z hlediska životního prostředí se zde nenachází žádná chráněná území, přírodní rezervace ani památné stromy.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Sanace ani demolice nejsou předmětem oprav. Kácení zeleně není realizováno.

j) požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné/trvalé)

Zábory zemědělského půdního fondu nejsou stavbou vyvolány, zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa v rozsahu stavby také nejsou.

k) územně technické podmínky (napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu), bezbariérový přístup

Oprava komunikací je řešena ve stávajících poměrech s napojením na stávající stav na konci úprav. U inženýrských sítí nedochází k úpravám. Stavba je v celém rozsahu bezbariérově přístupná.

l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba bude provedena jako celek v jedné etapě. Realizace se předpokládá v horizontu tří měsíců. Stavba nevyžaduje další související investice.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umístí

Stavba je realizována na stávajících pozemcích bez nutnosti rozšiřování stávajícího záboru.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

V prostoru stavby se nacházejí ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních sítí. Dále se v prostoru stavby nacházejí ochranná pásma komunikací. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma zůstanou zachována. Nová ochranná pásma nevznikají.

o) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou předmětem oprav.

p) možnosti napojení stavby veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stávající napojení na dopravní a technickou infrastrukturu s nemění.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Stavba „III/180 9 a III/180 10 Česká Bříza – Hromnice, povrchová oprava“ je celoplošnou opravou stávajících komunikací III. třídy. Řešené komunikace jsou charakterizovány návrhovou rychlostí 90 km/hod mimo obce a 50 km/hod v obcích. Základní šířka vozovky je 5,50 m a kolísá cca od 5,00 do 6,00 m.

b) účel užívání stavby

Účelem užívání stavby je dopravní obslužnost přilehlých obcí a širšího okolí.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „III/180 9 a III/180 10 Česká Bříza – Hromnice, povrchová oprava“ zůstává po opravách stavbou trvalou.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z tech. požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

nejsou vydána

e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Dokumentace nereaguje na žádné požadavky dotčených orgánů, nepředpokládá se její projednávání.

f) celkový popis koncepce řešení stavby

Předmětem řešení je celoplošná oprava povrchu vozovek ve stávajících prostorových poměrech, obnova nezpevněných krajnic, pročištění povrchových příkopů, oprava povrchu připojených komunikací, hospodářských a samostatných sjezdů a doplnění a výměna dopravního značení a dopravního zařízení. Základní šířka vozovky je uvažována 5,50 m (kolísá v rozsahu 5,00 – 6,00 m), šířka nezpevněné krajnice je 0,50 m (kolísá 0,25 - ,75 m). Plochy komunikací jsou se základním příčným spádem 2,50 %, plochy krajnic 8,00 %.

g) u změn stávajících staveb údaje o současném stavu, závěry průzkumů a výsledky statických posouzení

Řešené území je v současné době zastavěné komunikacemi III. třídy v obcích navazuje zástavba rodinnými domy a hospodářskými objekty. Pro potřeby zpracování projektové dokumentace bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření lokality a průzkum konstrukce vozovky.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Ke stavbě se vztahuje ochranné pásmo komunikací v území. Dále se ke stavbě vztahují ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních inženýrských sítí. Veškerá ochranná pásma zůstávají zachována. V území stavby se nenachází objekty ani stavby, které jsou kulturními památkami, nenachází se zde chráněná území, památkové rezervace ani památkové zóny. Z hlediska životního prostředí se zde nenachází žádná chráněná území, přírodní rezervace ani památné stromy.

i) základní bilance stavby

Stavba nenárokuje zvýšené požadavky na energie. Dešťové vody budou v plném rozsahu likvidovány stávajícími povrchovými příkopy. Intenzity dopravy v lokalitě se nezmění, energetická náročnost stavby není předmětem návrhu. Odpady jsou popsány dále v této zprávě a tabulka odpadů je přílohou této zprávy.

j) základní předpoklady výstavby (časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy)

Stavba bude provedena jako celek v jedné etapě s možným členěním na části při úplné uzavírcce. Realizace se předpokládá v horizontu do jednoho roku. Podrobný harmonogram postupu prací bude upřesněn po výběru zhotovitele.

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz

Stavba neobsahuje objekty, které je nutné uvést samostatně do provozu v režimu předčasného užívání. Předpokládá se předání stavby a její uvedení do provozu po realizaci jako celku.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklad stavby je stanoven samostatnou přílohou.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Komunikace po opravě budou z hlediska uspořádání odpovídat v podstatě stávajícímu stavu. Jedná se o komunikace III. třídy s návrhovou rychlostí 90 km/hod mimo obce a 50 km/hod v obcích. Komunikace jsou obousměrné, dvoupruhové. Na komunikace navazují nezpevněné krajnice a příkopy.

b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Tvarové řešení je popsáno výše v této zprávě.

Vozovky a připojení komunikací a samostatných sjezdů jsou navrženy s povrchem z asfaltobetonu, nezpevněné krajnice a hospodářské sjezdy z recyklátu.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

Předmětem řešení je celoplošná oprava povrchu vozovky ve stávajících prostorových poměrech, obnova nezpevněných krajnic, pročištění povrchových příkopů, oprava povrchu hospodářských a samostatných sjezdů, oprava napojení komunikací a doplnění a výměna dopravního značení a dopravního zařízení. Základní šířka vozovky je uvažována 5,50 m (kolísá v rozsahu 5,00 – 6,00 m), šířka nezpevněné krajnice je 0,50 m (kolísá 0,25 - ,75 m). Plochy komunikací jsou se základním příčným spádem 2,50 %, plochy krajnic 8,00 %. Veškeré výše uvedené úpravy v maximální míře navazují na uspořádání okolních ploch a komunikací a toto uspořádání respektují.

Jedná se o opravu stávající vozovky bez celkové rekonstrukce skladeb. Nelze v plném rozsahu tudíž splnit požadavky TP 170, navrhování vozovek pozemních komunikací. Skladby vozovek nicméně vycházejí z TP 170

b) celková bilance nároků všech druhů energií

Stavba nenárokuje zvýšené požadavky na energie. V době realizace budou požadované energie poskytnuty z místních kapacit v minimálním rozsahu. Při provozu stavby nedojde k navýšení potřeby energií.

c) celková spotřeba vody

Stavba nenárokuje zvýšené požadavky na spotřebu vody při realizaci ani vlastním provozu.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Odpady vznikající při realizaci stavby a při provozu stavby jsou uvedeny v příloze této zprávy.

Stavebník musí mít v souladu se zákonem č.541/2020 Sb., o odpadech a jeho prováděcích předpisech, především dle Katalogu odpadů vydaného vyhláškou č.8/2021 Sb. zajištěno odstranění všech odpadů a nebezpečné odpady musí odstraňovat oprávněná osoba dle zákona č.541/2020 Sb. Povinností původce odpadů je kromě správného nakládání s odpady dle požadavků zákona o odpadech a jeho prováděcích předpisů především jejich minimalizace. Likvidace povrchových dešťových vod z celé stavby bude zajištěna stávajícími povrchovými příkopy. Veškerý vytěžený a vybouraný materiál bude likvidován na příslušné předem určené skládce.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a komunikační sítě

Stavba nenárokuje zvýšené potřeby energií s výjimkou zařízení staveniště při realizaci stavby. Tyto minimální požadavky budou kryty z místních zdrojů. Likvidace dešťových vod je řešena ze stejných ploch do stávajících povrchových příkopů.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba je v celém svém rozsahu veřejně přístupná. Oprava v zadaném rozsahu vyhovuje požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s platnými právními předpisy pro dopravní a pozemní stavby a související konstrukce a zařízení. Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání je dáno dodržováním právních předpisů o provozu na pozemních komunikacích a dalších všeobecně platných právních předpisů. Vybavení komunikací bude podléhat pravidelným revizím a kontrolám stavebního a technického stavu.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

- SO 110 Komunikace

- Bourací práce

V rozsahu celého území bude provedeno základní vyčištění stávajících odvodňovacích příkopů a jejich vyprofilování do původního stavu bez odstraňování a odvozu vrstev. Pracemi nesmí dojít k narušení okolních konstrukcí vozovky ani svahů. Dále budou strženy povrchové vrstvy hospodářských sjezdů a samostatných sjezdů v rozsahu nového návrhu vrstev. Odstraněn bude kryt připojení účelových komunikací (vesměš šterkový) v předpokládané tloušťce 50 mm. Odfrézován bude pruh vozovky 3,00 m před koncem úprav u napojení místní komunikace a komunikace III. třídy (tloušťka 50 mm). Předpokládá se ponechání dalších vrstev konstrukcí sjezdů, včetně zatrubnění a čel podélných i příčných propustků dle stávajícím stavu (bude potvrzeno při realizaci). Propustky budou pouze vyčištěny.

Demontováno a uloženo bude stávající svislé dopravní značení. Toto značení bude opětovně použito po vyhodnocení jeho stavu v době realizace. Dále budou demontována veškerá stávající svodidla. Očištěny tlakovou vodou budou opravované římsy propustků a mostů, odstraněny budou nátěry stávajících zábradlí.

Bude provedeno odfrézování asfaltových povrchů v tloušťce 50 mm v rozsahu skladby „A“ a „M1“, v průměrné tloušťce 40 mm (30-50mm) v rozsahu skladby „B“ a v tloušťce proměnné od 0 mm do 50 mm u skladeb „D“ a „M2“. V celém opravovaném úseku bude nejdříve provedeno odstranění nečistot a nánosů v podobě bláta, kameniva, prachu apod. Dále budou seříznuty stávající krajnice a celý povrch bude očištěn vodou. Odstraněny budou volné části asfaltobetonových směsí (v místě výtluků).

V rámci bouracích prací bude provedeno zaříznutí asfaltu na konci úprav s pokračováním asfaltobetonového povrchu.

Vyfrézovaný asfaltový materiál bude využit na obnovu krajnic (ZAS – T1).

Po provedení výše uvedených prací bude vyhodnocen zjištěný stav a budou provedeny případné úpravy v návrhu oprav uvedených dále.

UPOZORNĚNÍ : Před zahájením bouracích prací bude provedeno prokazatelné vytýčení všech stávajících inženýrských sítí polohově a výškově.

- Vozovky

Po provedení bouracích prací uvedených výše v této zprávě bude provedena důkladná kontrola a prohlídka povrchu v rámci celého úseku. Na základě této prohlídky budou případně specifikována a upřesněna místa oprav a technické řešení oprav před pokládkou vlastních vrstev uvedených ve skladbách vzorových řezů. Předpokládaný rozsah je uveden dále. Předpokládané výměry jsou součástí soupisu prací.

Skladba „A“

Jedná se o provedení skladby na odfrézovaný a očištěný povrch. V celé ploše bude provedena obrusná vrstva v tloušťce 50 mm a dále podkladní vrstva v tloušťce od 0 mm do 100 mm, tj v průměrné tloušťce 50 mm.

Skladba „B“

Jedná se o provedení skladby na odfrézovaný a očištěný povrch. V celé ploše bude provedena obrusná vrstva v tloušťce 50 mm a dále podkladní vrstva v tloušťce 90 mm.

Skladba „C“

Jedná se o provedení skladby vozovky na očištěný nefrézovaný povrch. Příčné a podélné trhliny a spáry budou proříznuty a vyčištěny (cca 10 % plochy). Dále budou opatřeny penetračním nátěrem a vyplněny pružnou asfaltovou zálivkou za tepla. Budou dodrženy podmínky dle TP 115.

V celé ploše bude provedena obrusná vrstva v tloušťce 50 mm a dále podkladní vrstva v tloušťce 70 mm. Na ploše 20 % skladby „C“ bude navíc provedena vyrovnávací podkladní vrstva průměrné tloušťky 50 mm.

Skladba „D“

Jedná se o provedení skladby na odfrézovaný a očištěný povrch. V celé ploše bude provedena obrusná vrstva v tloušťce 50 mm a dále podkladní vrstva v tloušťce od 0 mm do 70 mm, tj v průměrné tloušťce 35 mm.

Skladba „M1“

Jedná se o provedení skladby na odfrézovaný a očištěný povrch. V celé ploše bude provedena obrusná vrstva v tloušťce 50 mm.

Skladba „M2“

Jedná se o provedení skladby na odfrézovaný a očištěný povrch. V celé ploše bude provedena obrusná vrstva v tloušťce 50 mm a dále podkladní vrstva v tloušťce od 0 mm do 70 mm, tj v průměrné tloušťce 35 mm.

Napojení v místech zařízení asfaltu bude provedeno zálivkou asfaltovou emulzí. Napojení v místech bez frézování bude plynulým přechodem vrstev na stávající stav. Příčné a podélné spády budou kopírovat stávající stav. Základní příčný spád je uvažován střechovitý 2,50 %. Spády budou vytvořeny frézováním nebo první vrstvou skladby s uvažovanou proměnnou tloušťkou.

- Krajnice

Po úpravě provedené v rámci bouracích prací budou krajnice zpevněny hutněným recyklátem v tloušťkách vrstev dle vzorových řezů. Spád krajnic je 8 % směrem k příkopu. **Použitý recyklát musí odpovídat zatřídění ZAS-T1 s hodnotou „PAU“ nepřesahující 6mg/kg sušiny. Předpokládá se využití z odfrézovaných vrstev. Chybějící množství dodá zhotovitel z vlastních kapacit s respektováním výše uvedeného zatřídění.**

- Příkopy

Úprava příkopů je uvedena v části bouracích prací.

- Hospodářské sjezdy

Stávající hospodářské sjezdy jsou zatrubněné betonovými rourami nebo nezatrubněné. Předpokládá se ponechání zatrubnění včetně příslušných stavebních konstrukcí. Provede se pouze vyčištění zatrubnění a stržení povrchové vrstvy sjezdu. Následně budou provedeny nové vrstvy skladby sjezdu dle výkresové dokumentace při zachování minimálně stávajících šířkových poměrů. Nezatrubněné hospodářské sjezdy budou řešeny analogicky. Práce a jejich rozsah bude potvrzen při vlastní realizaci.

Sjezdy budou provedeny s povrchem z recyklátu.

Použitý recyklát musí odpovídat zatřídění ZAS-T1 s hodnotou „PAU“ nepřesahující 6mg/kg sušiny. Předpokládá se využití z odfrézovaných vrstev. Chybějící množství dodá zhotovitel z vlastních kapacit s respektováním výše uvedeného zatřídění.

- Samostatné sjezdy

Stávající samostatné sjezdy v obci Česká Bříza a Hromnice jsou nezatrubněné. Při realizaci bude provedeno stržení povrchové vrstvy a budou provedeny vrstvy nové skladby skladby (vozovka a krajnice) při zachování minimálně původní šířky vjezdu. Způsob provedení je předmětem výkresové části. Vody budou vyspádováním plochy sjezdu povrchově odvedeny do přilehlého příkopu.

Samostatné sjezdy budou provedeny s obrusnou a podkladní sfaltobetonovou skladbou. Podkladní vrstvou bude štěrkodrt' v tloušťce 100 – 150 mm.

- Připojení místní komunikace a komunikace III. třídy

Bude odfrézován povrch v tloušťce 50 mm 3,00 m před koncem úprav. Na očištěný a odfrézovaný povrch bude provedena obrusná vrstva 50 mm a ložná asfaltobetonová vrstva v tloušťce 60 mm. Lemování plochy připojení bude krajnicí z recyklátu.

- Připojení účelových komunikací

Bude odstraněn povrch v tloušťce 50 mm. Na očištěný povrch bude provedena obrusná vrstva 50 mm a ložná asfaltobetonová vrstva v tloušťce 60 – 120 mm. Lemování plochy připojení bude opět krajnicí z recyklátu.

- Příčné propustky

Příčné propustky budou ponechány bez úprav a budou pouze pročištěny.

- Bezpečnostní zařízení

Krajnice budou doplněny směrovými plastovými plochými sloupky ve vzdálenosti 50 m oboustranně. U poloměru zatáček do 50 m bude vzdálenost sloupků 5 m, u poloměru do 250 m 10 m, u poloměru do 450 m 20 m, u poloměru do 850 m 30 m a u poloměru do 1250 m 40 m. V místě hospodářských sjezdů a napojení účelových komunikací budou sloupky v červené barvě.

- Svodidla

Stávající svodidla budou v celém rozsahu oprav vozovek demontována a budou likvidována jako železný šrot. V místě stávajících svodidel budou osazena svodidla nová (pouze svodidlo vlevo od České Břízy bude zkráceno o 15,00 mm. Dále bude dle situace osazeno jedno svodidlo nové mimo stávající místa.

Budou použita ocelová svodidla se zádržností H1, typ JSNH4/H1 s délkou sloupků 1900 mm, výškou svodidla 750 mm a vzdáleností sloupků 2,00 m. Součástí svodidel budou příslušné dlouhé a krátké náběhy a koncové díly svodnic.

- Ostatní práce

Stávající betonové římsy ve výkresové části uvedených propustků a mostů budou očištěny tlakovou vodou a bude provedena jejich reprofilace sanační maltou. Ocelové zábradlí na těchto římsách bude zbaveno rzi a starých nátěrů a bude proveden nový základní a dvojnásobný vrchní nátěr. Opraveno bude betonové odvodnění podél říms do stávajících skluzových žlabů.

V ploše odpočívky bude výškově dorovnána mříž uliční vpusti.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Stavba neobsahuje technická a technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Řešeno v samostatné části projektové dokumentace.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Provoz stavby nevyžaduje energie nad rámec současného stavu. Při realizaci budou používány předepsané technologie a pracovní postupy. Zařízení staveniště bude využívat energie z místních zdrojů v minimální kapacitě.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Předmětem realizace není řešení pracovního prostředí. V průběhu realizace prací bude zajištěno, aby stavebním provozem a prováděnými pracemi nebylo zhoršeno životní prostředí a aby nepříznivé vlivy stavby byly omezeny na minimum z pohledu časového i kvalitativního. Veškeré práce na stavbě budou prováděny podle platných předpisů, norem, zákonných ustanovení, směrnic a vyhlášek v aktuálním znění. Vlastní provoz v okolí stavby po realizaci bude odpovídat stávajícímu stavu. Nedojde k navýšení dopravní kapacity, ke změně charakteru dopravy ani k navýšení hlukové zátěže. Do stavby nesmí být zabudovány žádné látky nebo materiály ovlivňující negativně životní prostředí. Při provádění prací budou používány pouze běžné stavební stroje, které budou zajištěny proti úniku ropných látek.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba svým charakterem nebude sloužit k trvalému pobytu osob. Radonový průzkum v této fázi projektu proveden nebyl a v dalším stupni se nepředpokládá. Ochrana před bludnými proudy není předmětem řešení. Dle dostupných podkladů stavba neleží v území s možným poddolováním. V oblasti stavby se nepředpokládá seizmicita. Hluk ve vnějším prostoru je dán charakterem dopravní stavby. Nechozí k navýšení intenzity provozu v lokalitě. Stavba se nachází mimo záplavové území. Z hlediska geologie území se nedají předpokládat sesuvy půdy, vliv poddolování ani výskyt metanu.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Předmětem opravy nejsou inženýrské sítě.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Provoz komunikace nevyžaduje energie nad rámec současného stavu.

B.4. Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení

Opravou komunikací nedochází ke změnám v organizaci provozu v lokalitě. Charakter a kategorie komunikace zůstane zachován.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Opravou nedochází ke změně napojení na komunikační systém v lokalitě. Stávající hospodářské a samostatné sjezdy a připojení zůstanou napojeny při respektování stávajícího stavu.

c) doprava v klidu

Není předmětem řešení.

d) pěší a cyklistické stezky

Jako samostatné nejsou předmětem řešení.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

V rámci prací dojde pouze k vyčištění povrchových příkopů.

b) použité vegetační prvky

Vegetační prvky nejsou v území použity.

c) biotechnická protierozní opatření

Nejsou předmětem řešení

B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Emise z dopravy

V období výstavby se jedná o emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Při realizaci stavby se bude jednat o nepravidelné a z hlediska delšího časového období nepodstatné jednorázové navýšení emisí a zhoršení imisní situace v lokalitě stavby.

V období provozu budou emise pocházet pouze z mobilních zdrojů. Mobilními zdroji budou dopravní prostředky v podobě osobních a nákladních automobilů. Významnější stacionární zdroje znečištění ovzduší záměr neobsahuje.

Hluk

Zdrojem hlukové zátěže budou stavební práce v době realizace záměru a provozování stavby po ukončení realizace. Hlavními zdroji hluku během výstavby budou zemní a stavební práce. Bude se jednat o hluk ze stavebních mechanismů a z dopravy související s výše uvedenými pracemi. Při realizaci stavebních prací budou používány běžné stavební stroje, které budou způsobovat hluk na místě dle postupu stavby. Nepředpokládá se kumulace zvýšeného počtu strojů a tím vznikající enormní hluková zátěž na jednom místě ve stejném čase. Hluk v době realizace lze charakterizovat jako časově omezený, stavební práce budou prováděny v denní době.

Při vlastním provozu stavby bude zdrojem liniového hluku osobní a nákladní doprava. Hluk bude vznikat vlivem pohonných agregátů vozidel, stykem pneumatik s vozovkou a třením vzduchu o karoserie.

Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Dešťové vody ze všech ploch se budou likvidovat do stávajících povrchových příkopů. Nedojde ke změně odtokových poměrů. Stavební stroje budou zabezpečeny proti úniku ropných látek. Dešťové vody negativně neovlivní vodní toky ani vodní zdroje.

Odpady

Problematika odpadů je řešena výše v této zprávě a v příloze této zprávy.

Půda

Pozemky ZPF nejsou řešeny.

b) vliv na přírodu a krajinu

V lokalitě se nenachází objekty ani stavby, které jsou kulturními památkami, nenachází se zde chráněná území, památkové rezervace ani památkové zóny. Z hlediska životního prostředí se zde nenachází žádná chráněná území, přírodní rezervace ani památné stromy.

Realizací nedojde ke změně stávajícího krajinného rázu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Opravou se nemění.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby nebylo zjišťovací řízení realizováno.

e) zákon o integrované prevenci

Záměr nespadá do režimu zákona.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ke stavbě se vztahuje ochranné pásmo komunikací. Dále se ke stavbě vztahují ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních inženýrských sítí. Veškerá ochranná pásma zůstávají zachována.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Z hlediska požadavků civilní ochrany nejsou na realizaci kladeny žádné speciální nároky. Dané území není ohroženo zónou havarijního plánování od objektů. V lokalitě se nepředpokládá nebezpečí výbuchu nebo výronu nebezpečných látek ze stacionárních zdrojů. Řešení zásad prevence závažných havárií není předmětem dokumentace. Dané území není ohroženo zónou havarijního plánování.

B.8. Zásady organizace výstavby

Složka je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Prostor je odvodněn příčným a podélným spádem do stávajících opravených povrchových příkopů. Odtokové poměry v lokalitě zůstanou po realizaci stejné jako ve stávajícím stavu.