

## **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 „II/201 Hodyně – x II/232, povrchová oprava“ je situována v prostoru mezi koncem obce Hodyně ve směru na Kozojedy a křižovátku s komunikací II/232 ve směru Brodeslavy a Kozojedy. Předmětem řešení nejsou území v rámci obce Hodyně ani Brodeslavy. Rozsah ploch je dán výkresovou částí dokumentace. Předmětem řešení je celoplošná oprava komunikace včetně povrchového odvodnění, hospodářských sjezdů a napojení navazujících komunikací. Dále je předmětem doplnění směrových sloupků a dopravního značení. Rozsah řešeného území je patrný z výkresové části dokumentace. V současném stavu je komunikace komunikací II. třídy s návrhovou rychlostí 90 km/hod mezi obcemi a 50 km v obcích. Jedná se o obousměrnou komunikaci dvoupruhovou. Vozovka je asfaltobetonová lemovaná nezpevněnými krajnicemi a odvodňovacími příkopy. Na vozovku jsou napojeny okolní pozemky hospodářskými sjezdy, dále komunikace II. a 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 komunikace 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 stávající komunikace II. 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 diagnostický 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.

**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 stávající komunikace. Nachází se mimo záplavové území a 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 je odvodněna 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**

Demolice nejsou předmětem oprav, sanace bude provedena na části plochy komunikace, kde se předpokládá v oblasti aktivní zóny. 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 komunikace 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 „II/201 Hodyně – y II/232, povrchová oprava“ je celoplošnou opravou stávající komunikace II. třídy. Řešená komunikace je charakterizována návrhovou rychlostí 90 km/hod mimo obce a 50 km/hod v obcích. Základní šířka vozovky je 6,00 m a kolísá cca do 6,75 m (v přímých úsecích a obloucích je příslušné rozšíření dle stávajícího stavu).

**b) účel užívání stavby**

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

### **c) trvalá nebo dočasná stavba**

Stavba „II/201 Hodyně – x II/232, 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**

nejdou 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 vozovky ve stávajících prostorových poměrech, obnova nezpevněných krajnic, pročištění povrchových příkopů, oprava povrchu připojených komunikací, hospodářských sjezdů a doplnění a výměna dopravního značení a dopravního zařízení. Základní šířka vozovky je uvažována 6,00 m (kolísá v rozsahu 6,00 – 6,75 m), šířka nezpevněné krajnice je 0,50 m (kolísá 0,25 - ,75 m). Plochy komunikace 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 komunikací II. třídy. Pro potřeby zpracování projektové dokumentace bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření lokality a diagnostický 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 zachování obousměrného provozu v rámci jedné poloviny vozovky. Realizace se předpokládá v horizontu tří měsíců v rámci 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, případně po dílčích dokončených částech.

### **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 bude z hlediska uspořádání odpovídat v podstatě stávajícímu stavu. Jedná se o komunikaci II. třídy s návrhovou rychlostí 90 km/hod mimo obce a 50 km/hod v obcích. Komunikace je obousměrná, dvoupruhová. Na komunikaci navazují nezpevněné krajnice a příkopy.

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

Tvarové řešení je popsáno výše v této zprávě.

Vozovka a připojení komunikací 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 sjezdů, oprava napojení komunikací a doplnění a výměna dopravního značení a dopravního zařízení. Základní šířka vozovky je uvažována 6,00 m (kolísá v rozsahu 6,00 – 6,75 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 a prvky. 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 komunikace 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. Materiál z vyčištění zůstane na místě. Pracemi nesmí dojít k narušení okolních konstrukcí vozovky ani svahů.** Dále budou strženy povrchové vrstvy nepevněných krajnic a hospodářských sjezdů v rozsahu nového návrhu vrstev.

Poté bude provedeno celoplošné odfrézování vrstev vozovky v základní tloušťce 120 mm. Jedná se o frézování v rámci celého rozsahu prací. Poté bude vyhodnocen stav asfaltových vrstev. V místech s poškozením podkladních asfaltových vrstev bude provedeno další odfrézování v tloušťce 60 mm. Jedná se o rozsah dle skladby „B“ v předpokládaném rozsahu 650 m<sup>2</sup>. V místech s poškozením až do úrovně pláně bude provedeno další odtěžení vrstev pro rozsah předpokládané sanace. Jedná se o budoucí skladbu „C“, která je předpokládána v rozsahu 350 m<sup>2</sup>. **Rozsah skladby „B“ a „C“ bude upřesněn a potvrzen při realizaci akce.**

Předpokládá se ponechání dalších vrstev konstrukcí sjezdů, včetně zatrubnění a čel podélných i příčných propustků dle stávajícího stavu (bude potvrzeno při realizaci). Propustky budou pouze vyčištěny, materiál z vyčištění zůstane opět na místě.

Demontováno bude stávající svislé dopravní značení, které bude vyžadovat opravu nebo úpravu. Toto značení bude opětovně použito po vyhodnocení jeho stavu v době realizace. Očištěny tlakovou vodou budou opravované římsy propustky, odstraněny budou nátěry stávajících zábradlí.

V celém opravovaném úseku bude nejdříve provedeno odstranění nečistot a nánosů v podobě bláta, kameniva, prachu apod. Dále budou seříznuty stávající krajnice. V rámci bouracích prací bude provedeno zaříznutí asfaltu na konci úprav s pokračováním asfaltobetonového povrchu.

**Vyfrézovaný asfaltový materiál bude využit na obnovu krajnic a hospodářských sjezdů. Přebytečný materiál bude odvezen na mezideponii do 5 km.**

**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.

Dále navržené skladby vycházejí z podkladu diagnostického průzkumu vozovky. Vzhledem k výsledkům se celková rekonstrukce nejeví jako ekonomické řešení. Navržena je obnova krytových vrstev v kombinaci s lokálními opravami a sanacemi vrstev podkladních. Po dohodě s investorem je dále předložen návrh opravy vozovky dle závěru diagnostického průzkumu. Životnost vozovky bude prodloužena po provedení dále navržených úprav o dalších cca 15 let.

Skladba „A“

Jedná se o provedení nové skladby vozovky na odfrézovaný a očištěný povrch. V celé ploše bude provedena ohrusná vrstva v tloušťce 50 mm a dále podkladní vrstva v tloušťce 70 mm. Jako další podkladní vrstva je navrženo dorovnání příčných spádů vozovky v tloušťce 0 – 80 mm. Průměrná tloušťka v rámci celé plochy je uvažována 50 mm s tím, že se nepředpokládají dorovnávký v celém rozsahu prací, ale pouze v nezbytných místech.

Skladba „B“

Skladba „B“ bude provedena v předpokládaném rozsahu 650 m<sup>2</sup>, který bude potvrzen při realizaci. Jedná se o místa s lokální sanací poškozených asfaltových vrstev s minimální plochou 2,50 m x 5,00 m a více. Oproti výše uvedené skladbě „A“ bude provedena vrstva podkladního asfaltového betonu v tloušťce 60 mm a poté bude provedeno doplnění vrstev dle skladby „A“.

Skladba „C“

Skladba „C“ bude provedena v předpokládaném rozsahu 350 m<sup>2</sup>, který bude potvrzen při realizaci. Jedná se o místa s lokální sanací poškozených podkladních vrstev zejména v krajích vozovky. Bude provedena na ploše s šířkou 2,50 m v předpokládaných délkách minimálně 50,00 m. Oproti výše uvedené skladbě „A“ bude provedena sanační vrstva z příslušných šterkodrtí, dále vrstva podkladního asfaltového betonu v tloušťce 80 mm a poté bude provedeno doplnění vrstev dle skladby „A“.

## Skladba „D“

Jedná se o provedení nové skladby vozovky na odfrézovaný a očištěný povrch v místech na koncích úseků a nad propustkem, kde dojde pouze k doplnění vrstev v tloušťkách shodných s odfrézováním. V celé ploše bude provedena ohrubná vrstva v tloušťce 50 mm a dále podkladní vrstva v tloušťce 70 mm.

Napojení v místech zařízení asfaltu bude provedeno zálivkou asfaltovou emulzí. Příčné a podélné spády budou kopírovat stávající stav. Základní příčný spád je uvažován střešovitý 2,50 %. Spády budou zachovány dle stávajícího stavu nebo vytvořeny příslušnou dorovnávkou v rámci ložné vrstvy dle skladeb uvedených výše.

### - 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 maximální využití z odfrézovaných vrstev.**

### - 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. Proveďte 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 dodávka materiálu z odfrézovaných vrstev komunikace.**

### - Připojení navazujících komunikací

Bude provedeno dle zásad skladeb „A“ a „D“. Lemování plochy připojení bude 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 budou sloupky v červené barvě.

### - Ostatní práce



Stávající betonové římsy ve výkresové části uvedeného propustku 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. Doplňeno bude betonové odvodnění podél říms ve formě skluzových žlabů.

#### **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. Nedochozí 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 komunikace 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 nepravdělné 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.