


SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : BpV

		DIVIZE GABIONOVÝCH A PROTIHLUKOVÝCH STAVEB		Joštova 1, 35002 Cheb Dopravní a inženýrské stavby	
Projektant :		Zodp. projektant :		Paré č. :	
Ing. Dominik ZÝKA		Ing. Michael NOHEJL			
Vypracoval :		Kontroloval :			
Ing. Dominik ZÝKA		Ing. Michael NOHEJL			
Stavebník : Krajská správa a údržba silnic Karlovar. kraje, Chebská 282, 356 01 Sokolov					
Akce : II/210 Modernizace silnice důl Jeroným - Podstrání III. ETAPA				Stupeň :	
				DUSP/PDPS	
Objekt : SO 103 Komunikace úsek 3				Datum : 08/2020	
Výkres : SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				Měřítko :	
				Příloha č. : B.	

## Obsah:

1	Popis území stavby:.....	3
2	Celkový popis stavby: .....	5
	2.1 Celková koncepce řešení stavby:.....	5
	2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení: .....	6
	2.3 Celkové stavebně technické řešení: .....	6
	2.4 Bezbariérové užívání stavby:.....	7
	2.5 Bezpečnost při užívání stavby: .....	7
	2.6 Základní technický popis stavebních objektů:.....	7
	2.7 Základní popis technických a technologických objektů: .....	9
	2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení:.....	9
	2.9 Úspora energie a tepelná ochrana: .....	9
	2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí: .....	9
	2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí: .....	9
3	Připojení na technickou infrastrukturu: .....	10
4	Dopravní řešení: .....	11
5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav: .....	11
6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana: .....	12
7	Ochrana obyvatelstva: .....	12
8	Zásady organizace výstavby:.....	13
9	Celkové vodohospodářské řešení: .....	13

## B.1 Popis území stavby:

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území:*

Trasa silnice II/210 vede (SO 103) nezastavěným územím. Celkově je okolní území využíváno pro zemědělskou činnost a pro lesní činnost.

- b) *Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci:*

Není uvedeno. Trasa leží ve stávající poloze, pouze některé oblouky o malých poloměrech jsou upravovány.

- c) *Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území:*

Neuvedeno.

- d) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů:*

Neuvedeno.

- e) *Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod:*

Neuvedeno. Vzhledem k ochraně CHKO není využitelnost zdrojů nerostů ani možná.

- f) *Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.:*

Průzkumy nebyly prováděny vyjma Diagnostického průzkumu konstrukce vozovky silnice II/210 km 39,232 – 43,811 firmou VIAKONTROL, spol. s r.o. Praha. Z uvedeného průzkumu byla předána zpráva č. DV-18-032 z 09/2018.

- g) *Ochrana území podle jiných právních předpisů:*

Stavba se zčásti nachází v ochranném pásmu národní kulturní památky, oblast Dolu Jeroným je nemovitou kulturní památkou.

Stavba se nachází v chráněné krajinné oblasti II. – IV. zóny.

Vzhledem k nesouladu stávající komunikace s katastrální mapou se některé úseky nacházejí na lesních pozemcích či na pozemcích ZPF. Úpravy silnice pak také tyto pozemky zasahují.

Velká část stávající silnice (včetně předmětné stavby) se nachází v ochranném pásmu lesa definovaném vzdáleností 50 m od jeho okraje.

- h) *Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:*

Stavba se nachází mimo registrované záplavové území.

V oblasti Dolu Jeroným jsou nezmapovaná historická důlní díla.

- i) *Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území:*

Nemění se.

- j) *Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin:*

Asanace ani demolice nejsou vyvolány. Kácení mimolesní zeleně bude řešeno povolením ke kácení. V lesních úsecích budou kolizní stromy pokáceny.

- k) *Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa:*

Zábory ZPF a LPF jsou součástí přílohy Zábory. Nutno upozornit, že stávající komunikace se na mnoha místech nachází jinde, než udává katastrální mapa.

- l) *Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě:*

Neuvedeno. Jde o změnu stávající stavby silnice se stávajícím napojením.

- m) *Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice:*

Jiné stavby nejsou známy.

- n) *Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí:*

Obec: 5606181 Rovná      Katastrální území: 742198 Vranov u Rovné

Číslo dotčených parcel: p.p.č.: 1745/1, 1807/1, 1745/1, 457/3, 491, 466, 1759/1, 456/4, 379/13, 457/2, 1815, 1746, 148, 371, 1747, 1742/2, 227/2, 229, 1743, 228.

Obec: 5602941 Březová      Katastrální území: 614653 Lobzy u Březové

Číslo dotčených parcel: p.p.č.: 1076, 1070, 836/1, 814/1, 1069, 937/2, 937/1.

- o) *Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo:*

Jedná se pouze o ochranné pásmo silnice II. třídy, které je dáno mimo souvisle zastavěné území obce vzdáleností 15 m od osy silnice na každou stranu. Vzhledem k trasování se pozemky v OP nemění.

- p) *Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření:*

Neuvedeno.

- q) *Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu:*

Napojení této stavby zůstává stávající.

## B.2 Celkový popis stavby:

**III. ETAPA** se týká úseku od křížení řešené komunikace s Lobežským potokem v obci Podstrání po křížení řešené komunikace s Lobežským potokem u odbočky na Lobzy. III. ETAPA zahrnuje úsek ve staničení **2+887,70km- 4+542,00km**. Tento úsek odpovídání silničnímu staničení: **42+115,70 – 43+770,00**. V této etapě řešíme pouze SO 103. Informace uvedené o SO 101 a SO 102 jsou pouze doplňující pro lepší představu návaznosti III. etapy na související etapy a stavby.

### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání:**

- a) *Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci:*

Jedná se o změnu dokončené stavby části silnice II/210 včetně úpravy napojení sil. III/21021 na tuto komunikaci.

- b) *Účel užívání stavby:*

Jde o inženýrskou – dopravní stavbu silnice II. třídy.

- c) *Trvalá nebo dočasná stavba:*

Trvalá stavba.

- d) *Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem:*

Neuvedeno.

- e) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů:*

Neuvedeno.

- f) *Ochrana stavby podle jiných právních předpisů:*

Neuvedeno.

- g) *Navrhované parametry stavby- zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikost, apod:*

Neuvedeno.

- h) *Základní technické parametry stavby- návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení apod.:*

Snahou tohoto projektu bylo zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy. Silnice je navržena dle [1] v kategorii S 6,5 v návrhové rychlosti 90 km/h. Trasa prakticky kopíruje

stávající trasu, některé směrové oblouky o malých poloměrech jsou však upravovány na min.  $R = 60$  m resp. v intravilánu na  $R = 50$  m. Při trasování byly použity klotoidické přechodnice. Příčné sklony jsou upravovány podle požadavků [1].

Šířka jízdních pruhů je (oproti stávajícímu stavu) v obloucích rozšiřována. Vzhledem k prostorovým možnostem a s přihlédnutím k intenzitě a skladbě dopravního proudu bylo rozšíření navrženo podle vlečných křivek dvou míjejících se vozidel – nákladních souprav NS.

- i) *Základní předpoklady výstavby- etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání:*

Bude součástí zadávací dokumentace.

- j) *Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby:*

Zkušební provoz se nepředpokládá. Vzhledem k nutnosti přístupu vozidlům IZS a vozidlům obyvatel, bude muset být určitý omezený provoz umožněn v průběhu výstavby. Postupné předávání ucelených úseků je možné.

### **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení:**

Neuvedeno. Stavba se nachází ve stávající trase vyjma některých upravovaných oblouků mimo zastavitelná území.

### **B.2.3 Celkové stavebně technické řešení:**

- a) *Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech:*

Návrh vozovky vychází ze zjištěné skladby dopravního proudu a intenzit. Majoritní jsou osobní vozidla, občasné je průjezd nákladních vozidel. Vzhledem k možné cílové dopravě pro soz dřeva je nutno zajistit průjezdnost i pro návěsy a jízdní soupravy NS.

Pro návrh vozovky dle TP 170 byla stanovena třída dopravního zatížení IV – 440 – 500 TNV/24h v obou směrech při návrhové úrovni porušení D1. Vzhledem k pomalé dopravě se intenzita snižuje na polovinu, tedy 220 – 250 TNV/24h v obou směrech.

Mostní objekt je popsán v části SO 201 – Most. (není součástí této etapy).

- b) *Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima):*

Stavba nemá nároky na spotřebu energií, tepla a teplé užitkové vody.

- c) *Celková spotřeba vody:*

Stavba nemá nároky na spotřebu vody.

- d) *Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem:*

S vyfrézovaným nebo vybouraným živičným materiálem bude nakládáno podle Vyhl. 130/2019 Sb. Vytěžené zeminy, pokud nebudou zpracovány na místě stavby pro silniční těleso, budou odvezeny do recyklačního střediska. Předpokládané množství materiálů bude specifikováno ve výkazu výměr.

- e) *Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě:*

Stavba takovéto požadavky nemá.

#### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby:**

Komunikace jsou určeny zejména pro motorovou dopravu s možným výskytem cyklistické dopravy. Nejsou určeny pro pohyb pěších s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

#### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby:**

Stavba je navržena dle příslušných technických a právních předpisů. Stavba splňuje požadavky na bezpečnost silničního provozu. Bezpečnostní audit nebyl proveden.

#### **B.2.6 Základní charakteristika objektů:**

- a) *Stávající stav:*

Jedná se o silnici II/210 mimo území obce (extravilán) SO 103. Silnice je v živičném zpevnění šířky cca 5,5 – 6,0 m, místy i užší. Naprosto nedostatečná šířka vozovky je zvláště v obloucích, které nemají potřebné rozšíření. Do průjezdního profilu zasahují též koruny vzrostlých stromů. Klopení v mnoha úsecích není v souladu s požadavky [1].

Krajnice jsou vesměs úzké, silniční příkopy velmi strmé. Na mnoha místech rostou stromy na svazích silničního tělesa, nebo v příkopech. Propustky pod silnicí jsou z betonových trub, jejich čela jsou betonová, římsy pod úrovní vozovky, bez svodidel. Na krajnicích jsou osazeny směrové sloupky, jejich vzdálenost ale neodpovídá požadavkům [1]. Svahy silničního tělesa jsou mnohdy vysoké a strmé, bez svodidel.

Vozovka vykazuje poruchy zvláště při okrajích, které svědčí o malé únosnosti podloží a nadměrnému zatěžování okraje vozovky díky malé šířce zpevnění. Nevhodné odvodnění má také za následek snížení únosnosti podloží.

Směrové vedení v některých místech výrazně ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Oblouky o malých poloměrech v kombinaci s výškovým vedením a zářezům brání v dostatečném rozhledu.

Mostní objekt ev. č. 210 – 021 na konci obce Podstrání je ve špatném stavu, má malou únosnost – podle mostního listu z roku 2012 19 t resp. jediné vozidlo 46 t.

- b) *Navržené řešení:*

Je navržena úprava uvedené silnice tak, aby splňovala stávající platné technické a právní předpisy a vyhovovala bezpečnosti silničního provozu. Mostní objekt je rekonstruován pro zvýšení únosnosti.

#### **B.2.6.1 Pozemní komunikace:**

- a) *Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby:*

Jedná se o úpravu silnice II/210 a o navazující úsek křižovatky III/21021. Pro stavbu bylo použito lokální staničení. Které bylo doplněno o silniční staničení pro lepší přehlednost.

*b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:*

Silnice je navržena dle [1] v kategorii S 6,5 v návrhové rychlosti 90 km/h.

Trasa prakticky kopíruje stávající trasu, některé směrové oblouky o malých poloměrech jsou však upravovány. Při trasování byly použity klotoidické přechodnice. Příčné sklony jsou upravována podle požadavků [1].

Pro provedení (úpravu, rozšíření) zemního tělesa budou použity zejména materiály získané ze zemních prací. Jedná se hlavně o odtěžení svahu SO103 u křižovatky se sil. III/21021 a z výkopů propustků.

Návrh vozovky vychází ze zjištěné skladby dopravního proudu a intenzit. Majoritní jsou osobní vozidla, občasné je průjezd nákladních vozidel. Vzhledem k možné cílové dopravě pro svoz dřeva je nutno zajistit průjezdnost i pro návěsy a jízdní soupravy NS.

Pro návrh vozovky dle TP 170 byla stanovena třída dopravního zatížení IV – 440 – 500 TNV/24h v obou směrech při návrhové úrovni porušení D1. Vzhledem k pomalé dopravě se intenzita snižuje na polovinu, tedy 220 – 250 TNV/24h v obou směrech.

### **B.2.6.2 Mostní objekty:**

Rekonstrukce mostu není součástí této etapy.

*a) Mostní objekty a zdi:*

SO 201 zahrnuje rekonstrukci mostu ev. č. 210 – 021.

Rekonstrukce mostu není součástí této stavby.

*b) Základní charakteristika:*

Počet polí = 1, délka přemostění = 5,15 m, délka nosné konstrukce = 6,15 m, šikmost mostu = 68,89 g, volná šířka = 8 m, celková šířka mostu = 8,70 m.

Spodní stavba je tvořena masivními opěrami z prostého betonu. Úložný práh je ze železobetonu. Nosnou konstrukci tvoří železobetonová monolitická prostá deska proměnné tloušťky.

Navržená úprava je v provedení sprážené železobetonové desky na stávající mostovku a provedení nových říms se svodidly.

### **B.2.6.3 Odvodnění pozemních komunikací:**

Způsob odvodnění zůstává stávající – do silničních příkopů zaústěných do vodoteče nebo do terénu. Silniční příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se dnem 0,2 m pod úroveň pláň. V úsecích, kde to nelze zajistit, jsou navrženy betonové žlabovky šířky 0,6 m doplněné ve vybraných úsecích s předpokládanou dotací podpovrchové vody trativodem z flexibilních drenážních trub PVC Ø 100 mm uložených do drenážní rýhy šířky 250 mm s výplní drenážním štěrkem.

Pod sjezdy přes silniční příkopy jsou navrženy trubní propustky se šikmými čely. Stávající propustky pod silnicí jsou upravovány pro zvýšení bezpečnosti (svodidla), pro zlepšení odvodnění jsou navrhovány pod silnicí také propustky nové.



**B.2.6.4 Tunely, podzemní stavby a galerie:**

Nejsou součástí této stavby.

**B.2.6.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony:**

Nejsou součástí této stavby.

**B.2.6.6 Vybavení pozemní komunikace:**

V nebezpečných úsecích včetně stávajících propustků s kolmými čely jsou navržena ocelová svodidla. Silnice bude osazena oboustranně silničními směrovými sloupky.

Svislé dopravní značení je z větší části ponecháno, pouze se upravuje jeho umístění. Vodorovné dopravní značení vyznačuje okraj vozovky.

**B.2.6.7 Objekty ostatních skupin objektů:**

Nejsou součástí této stavby.

**B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů:**

Byl proveden Diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/210 km 39,232 – 43,811 firmou VIAKONTROL, spol. s r.o. Praha. Z uvedeného průzkumu byla předána zpráva č. DV-18-032 z 09/2018.

**B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení:**

Z hlediska **požární bezpečnosti** se jedná o stavbu bez zvýšeného požárního nebezpečí podle §4 odst. 1 a) Zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění Zákona č. 237/2000 Sb. Stavba zajišťuje dostatečný přístup ke všem potenciálním místům požáru. Komunikace mají šířku min. 5,50 m. V případě nutnosti je umožněn vjezd požárních vozidel ke každému potenciálnímu požářišti.

**B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana:**

Není součástí stavby.

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

Použité materiály a technologické postupy nesmí být v rozporu s hygienickými předpisy, předpisy BOZP a nesmí kontaminovat životní prostředí.

**B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí:**

*a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží:*

Není relevantní.

*b) Ochrana před bludnými proudy:*

Není relevantní.

c) *Ochrana před technickou seismicitou:*

Není relevantní.

d) *Ochrana před hlukem:*

Není součástí této stavby.

e) *Protipovodňová opatření:*

Svahy zemního tělesa se sklonem větším než 1 : 1,5 jsou opevněny kamennou rovinou. Ta zajišťuje ochranu i v místech inundačního území Lobežského potoka.

f) *Ostatní účinky:*

V oblasti Dolu Jeroným se vyskytují nezmapovaná historická důlní díla. Na části silnice, která vede okolo areálu, je omezená rychlost vozidel na 50 km/h a omezen vjezd vozidlům nad 7 t. Konstrukce vozovky včetně výztužné mříže zajišťuje rozložení nápravových tlaků.

### B.3 Připojení na technickou infrastrukturu:

V ETAPĚ III. dochází ke křížení se sítěmi na třech místech.

V km cca 3,323 80 kříží silnici metalický telefonní kabel CETIN. Před zahájením zemních prací budou provedeny kopané sondy pro zjištění stavu a polohy kabelu. Bude přizván odpovědný pracovník CETIN k jeho kontrole a způsobu jeho ochrany (příp. přeložky). Předpokládá se provedení mechanické ochrany dělenými chráničkami v délce cca 25 m.

V km cca 3,630 – 3,660 se k silničnímu tělesu přibližuje metalický telefonní kabel CETIN. Před zahájením zemních prací budou provedeny kopané sondy pro zjištění stavu a polohy kabelu. Bude přizván odpovědný pracovník CETIN k jeho kontrole a způsobu jeho ochrany (příp. přeložky).

Od km cca 3,670 – 4,030 se při levém kraji vozovky nachází vzdušné telefonní vedení CETIN na dřevěných sloupech, které na obou koncích silnici křížuje. Vzhledem k tomu, že vedení je již nepoužívané, je navrženo jeho zrušení.

Provede společnost CETIN a.s. ve vlastní režii- dle vyjádření ze dne 24.3. 2021.

#### SO 403- Ochrana kabelu CETIN

#### SO 404- Přeložka kabelu CETIN

#### SO 405- Zrušení vzdušného vedení CETIN

OBJEKT	Km	TYP	Způsob ochrany
SO 403	3,323	Metalický tel. kabel CETIN	Dělené chráničky
SO 404	3,630-3,660	Metalický tel. kabel CETIN	Přeložka
SO 405	3,670-4,030	Tel. vzduš. vedení CETIN	Bude zrušeno

## B.4 Dopravní řešení:

### a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérového užívání:

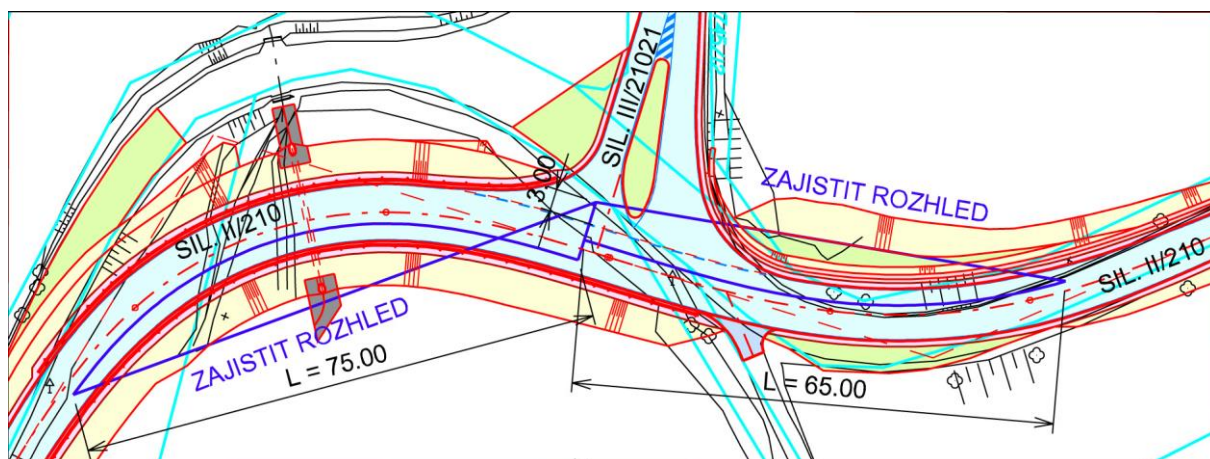
Jedná se o obousměrnou dvoupruhovou silnici II. třídy. Ani průjezdní úsek silnice obcí Podstrání není vybaven chodníkem, intenzita pěších je zcela minimální. Komunikace není určena pro bezbariérové užívání.

### b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu:

Napojení sil. III/21021 na sil. II/210 je také upravováno. Stávající křižovatka je odsunuta, navazující trasa sil. II/210 je na obou stranách směrově upravena tak, aby byly zajištěny požadované rozhledy:

Vzhledem k navazujícím směrovým obloukům o  $R = 50$  a  $R = 80$  m, prostorovým možnostem a charakteru komunikace byla stanovena směrodatná rychlost vozidel 40 km/h. Návrhové vozidlo bylo vzato skupiny 3 – jízdní souprava.

Podle [2] tab. 19 je pro zastavení požadována rozhledová vzdálenost  $XB = 75$  m a  $XC = 65$  m. Podle rozhledových poměrů bylo navržena úprava směrového řešení a odtěžení svahu pro umožnění rozhledu. V rozhledových polích nesmí být žádná překážka, ani vzrostlá vegetace (stromy, keře) – viz situace 1 : 1000:



### c) Doprava v klidu:

Není součástí této stavby.

### d) Pěší a cyklistické stezky:

Oddělené komunikace pro pěší a cyklisty nejsou součástí stavby. Chodci i cyklisté, jakožto účastníci silničního provozu, musí při užívání komunikace respektovat platné právní předpisy. Je možno konstatovat, že zatímco pěší doprava je v zájmovém území minimální, cyklistická doprava je zejména v letních měsících poměrně využívána. I to je jeden z důvodů úprav komunikace – zvýšení bezpečnosti.

## B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav:

Svahy a dotčené ale nezastavěné plochy budou ohumusovány a osety travním semenem, případně bude použit hydroosev.

**Sadové úpravy:**

V souvislosti s charakterem území, skrz které řešená komunikace prochází bylo zapotřebí vytvořit dendrologický průzkum zabývající se kácením dřevin v okolí současné komunikace a kompenzačními sadovými úpravami. Předmětem tohoto dendrologického průzkumu je návrh a specifikace výsadby v extravilánu a částečně i intravilánu obce, které je třeba uskutečnit v rámci realizace rekonstrukce komunikace.

Stávající cesta bude ve vymezeném úseku rekonstruována, částečně se mění trasa oproti stávajícímu stavu, dochází k rozšíření a poměrně rozsáhlému kácení v rámci přípravy záměru. Jako náhradní výsadba se doporučují stromořadí, převážně jednostranná, rozsah je vymezen především parcelami, které jsou ve vlastnictví investora. Při návrhu trasy komunikace byla snaha o vedení osy tak aby došlo k co nejmenšímu kácení aleje podél komunikace.

Bližší popis vegetačních úprav a kompenzačních sadových úprav je uveden v příloze Dendrologický průzkum a Sadové úpravy.

**B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana:***a) Vliv na životní prostředí:*

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Díky plynulosti dopravy se její vliv naopaklepší. Zvýšením bezpečnosti dopravy se také sníží nebezpečí kontaminace prostředí při haváriích (uniknuvší ropné látky).

*b) Vliv na přírodu a krajinu:*

Stavba je situována (mimo rektifikované směrové oblouky) na místě stávající komunikace, tudíž nemá významnější negativní dopad. Kácení lesního porostu je nezbytné pro rozšíření komunikace, provedení dostatečně stabilních svahů, funkčního odvodnění a v neposlední řadě pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu při zlepšení rozhledových poměrů. Kácení mimolesní zeleně (stromy podél silnice) je pak také nezbytné z výše uvedených důvodů. Prakticky všechny stromy zasahují svými korunami do průjezdního profilu komunikace, čímž při kolizi značně trpí. Kromě toho, že jejich blízkost je nebezpečná pro motorovou dopravu, v mnoha místech brání odvodnění vozovky a tím způsobují její degradaci.

Zřízení propustku v km 3,341 30 o průměru 800 mm umožní migraci drobných živočichů podél přítoku Lobežského potoka.

*c) Vliv na NATURA 2000:*

Stavba nemá negativní vliv na uvedenou soustavu.

*d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem:*

Nebylo zpracováno.

*e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo.-li vydáno:*

Neuvedeno.

f) *Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů:*

Ochranné pásmo silnice II. třídy je definováno mimo souvisle zastavěné území 15 m od osy komunikace na každou stranu.

#### **B.7 Ochrana obyvatelstva:**

Není součástí této stavby.

#### **B.8 Zásady organizace výstavby:**

Viz příloha ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.

#### **B.9 Celkové vodohospodářské řešení:**

Vodohospodářské stavby nejsou součástí této dokumentace.