

# ***Farm Projekt***

***Projektová a poradenská činnost, enviromentální problematika***

Vypracoval: Ing. Martin Vraný, Jindřišská 1748, 53002 Pardubice  
mobil: +420 728 95 13 12; e-mail: farmprojekt@gmail.com

**Posouzení akustické situace 12/09/2024**

**II/327 Skřivany - Smidary**

## **Investor:**

Královéhradecký kraj  
Pivovarské nám. 1245, 500 03 Hradec Králové  
IČ: 00085031

## ***Zpracoval:***

Ing. Vraný Martin



**Září 2024**

**Obsah:**

<b>1. OBECNÉ INFORMACE O POSUZOVANÉM ZÁMĚRU .....</b>	<b>3</b>
1.1. NÁZEV ZÁMĚRU.....	3
1.2. ZADAVATEL, KONTAKTNÍ ÚDAJE .....	3
1.3. CHARAKTER ZÁMĚRU .....	3
1.4. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU .....	4
<b>2. HYGIENICKÉ LIMITY .....</b>	<b>13</b>
2.1. § 11 HYGIENICKÉ LIMITY HLUKU V CHRÁNĚNÝCH VNITŘNÍCH PROSTORECH STAVEB .....	13
2.2. §12 NEJVYŠŠÍ PŘÍPUSTNÉ HODNOTY HLUKU V CHRÁNĚNÉM VENKOVNÍM PROSTORU A V CHRÁNĚNÝCH VENKOVNÍCH PROSTORECH STAVEB .....	15
2.3. LIMITY HLUKU VZTAŽENÉ NA POSUZOVANÝ ZÁMĚR.....	17
<b>3. PROKÁZÁNÍ STÁŘÍ KOMUNIKACÍ .....</b>	<b>18</b>
<b>4. NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY, CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY STAVEB .....</b>	<b>20</b>
<b>5. POUŽITÁ METODA VÝPOČTU .....</b>	<b>22</b>
<b>6. PROVOZ NA KOMUNIKACÍCH VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ .....</b>	<b>23</b>
6.1. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ V ÚZEMÍ DLE ŘSD .....	23
6.2. TABULKY DOSTUPNÝCH DOPRAVNÍCH INTENZIT V OKOLÍ ZÁMĚRU .....	24
6.3. PŘEPOČTOVÉ KOEFICIENTY DLE TP225 .....	25
6.4. INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH DLE ŘSD .....	26
<b>7. HLUK Z PROVOZU NA SOUVISEJÍCÍCH KOMUNIKACÍCH.....</b>	<b>28</b>
7.1.1. Výpočet pro $L_{Aeq16h}$ (dB) pro provoz na komunikacích .....	28
7.1.2. Výpočet pro $L_{Aeq8h}$ a (dB) pro provoz na komunikacích.....	32
<b>8. ZÁVĚR.....</b>	<b>36</b>

## 1. OBECNÉ INFORMACE O POSUZOVANÉM ZÁMĚRU

### 1.1. Název záměru

II/327 Skřivany – Smidary

### 1.2. Zadavatel, kontaktní údaje

#### Obchodní firma

Královéhradecký kraj

#### Identifikační údaje

Identifikační číslo: 70889546

DIC: CZ 70889546

Sídlo: Pivovarské náměstí 1245/2, 500 03 Hradec Králové

### 1.3. Charakter záměru

Předmětem projektu je modernizace silnice II/327 Skřivany – Smidary.

Řešený úsek začíná v intravilánu obce Skřivany a končí v intravilánu obce Smidary u nám. Prof. Babáka (odbočka do ul. Medříčská). Délka řešeného úseku je cca 3,763 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 38,410 (II/327) – 41.878 (II/327) a staničení km 44,009 (II/280) – 43,714 (II/280). Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu.

Silnice II/327 je komunikací, která propojuje město Kutná Hora, Týnec nad Labem, Chlumec nad Cidlinou, Nový Bydžov, obec Smidary, obec Chomutice a končí napojením na silnici I. třídy I/35 u Podhorního Újezdu. V řešeném území dochází k přerušení silnice II/327 v obci Smidary (křižovatka ul. J.A. Komenského x Nádražní) a napojení na silnici II. třídy II/280 směrem k náměstí Prof. Babáka.

Stávající vozovka je z asfaltového betonu s nepravidelně rozvětvenými trhlinami, plošnými deformacemi a ulámanými kraji vozovky. Konstrukce vozovky pod asfaltobetonovým povrchem se skládá z penetračního makadamu, šterku, štět (intravilán obce Skřivany a Smidary), směsi stmelené hydraulickým pojivem. Vozovka vykazuje značné poruchy a deformace z důvodu nedostatečných podkladních vrstev v celé ploše vozovky (nejen v krajích), nevhodné zeminy pod konstrukčními vrstvami komunikace (F4 CS – Písčitý jíl, F6 CL – jíl s nízkou plasticitou, F8 CH – jíl s vysokou plasticitou atd.) v místě zemní pláně v kombinaci s nefunkčním odvodněním komunikace (zahrazené silniční příkopy).

Řešený úsek je částečně obsluhován dálkovou autobusovou dopravou.

Obnova komunikace bude provedena technologií frézování a opětovného nabalení, odstraněním kompletních podkladních vrstev komunikace, sanováním zemní pláně v celé ploše komunikace (odtěžením či vápněním), odstraněním nánosů a naplavenin z příkopů a modernizaci sjezdů, příčných a podélných propustků. Dále dojde k opravě stávajícího mostního objektu ev. č. 327-024 (SO 201). Na mostním objektu dojde k výměně asfaltových vrstev, doplnění mostních křídel a úpravě mostních říms včetně zádržného systému. V řešeném území dojde k doplnění nasvětlení přechodů pro chodce na stávajících přechodech. Dále dojde k vybudování několika nových přechodů pro chodce, které budou doplněny o nasvětlení, případně SSZ. Nasvětlení přechodů pro chodce či SSZ hradí samotné obce a nejsou investicí Královéhradeckého kraje. Vozovka se

navrženými úpravami nebude přibližovat k okolní výstavbě a tím zvyšovat hlukovou zátěž z dopravy. V rámci modernizace komunikace dojde i k obnově vodorovného a svislého dopravního značení.

V celém řešeném úseku bude vozovka upnuta do nezpevněných krajnic případně v místech stávajících chodníků, či v místech kde již obruba byla, do nových betonových silničních obrub. V nezbytně nutném rozsahu budou doplněny obruby z důvodu zajištění odvodnění komunikace.

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

#### Popis řešení - komunikace

Silnice II/327 je komunikací, která propojuje město Kutná Hora, Týnec nad Labem, Chlumec nad Cidlinou, Nový Bydžov, obec Smidary, obec Chomutice a končí napojením na silnici I. třídy I/35 u Podhorního Újezdu. Řešený úsek komunikace II. třídy II/327 vede intravilánem i extravilánem. Délka řešeného úseku je cca 3 763 m. Šířkové uspořádání komunikace je narovnáno na šířku komunikace **min.** 6,00 m.

V intravilánu obce Skřivany km 0,000 – 0,220 se šířka komunikace pohybuje v rozmezí 7,00 – 8,60 m, ve staničení km 0,220 – 0,410 je šířka komunikace 10,15 m, ve staničení km 0,410 – 0,640 je šířka komunikace zúžena na hodnotu 7,00 m mezi obrubami, v úseku staničení 0,640 – 0,980 je šířka komunikace navržena min. 8,00 m + rozšíření ve směrových obloucích. Ve staničení km 0,980 – 1,060 je šířka komunikace proměnlivá s ohledem na stávající železniční přejezd a rozšíření ve směrových obloucích cca 7,40 – 8,70 m. Ve staničení km 1,060 – 1,243 je šířka komunikace 6,00 m.

V extravilánu Skřivany – Smidary (Červeněves) km 1,243 – 2,040 je šířka komunikace min. 6,00 m + 2x 0,75 m nezpevněné krajnice.

V intravilánu obce Červeněves km 2,040 – 2,647 je šířka komunikace 6,00 m mezi obrubami.

V extravilánu Červeněves – Smidary km 2,647 - 3,289 je šířka komunikace min. 6,00 m + 2x 0,75 m nezpevněné krajnice.

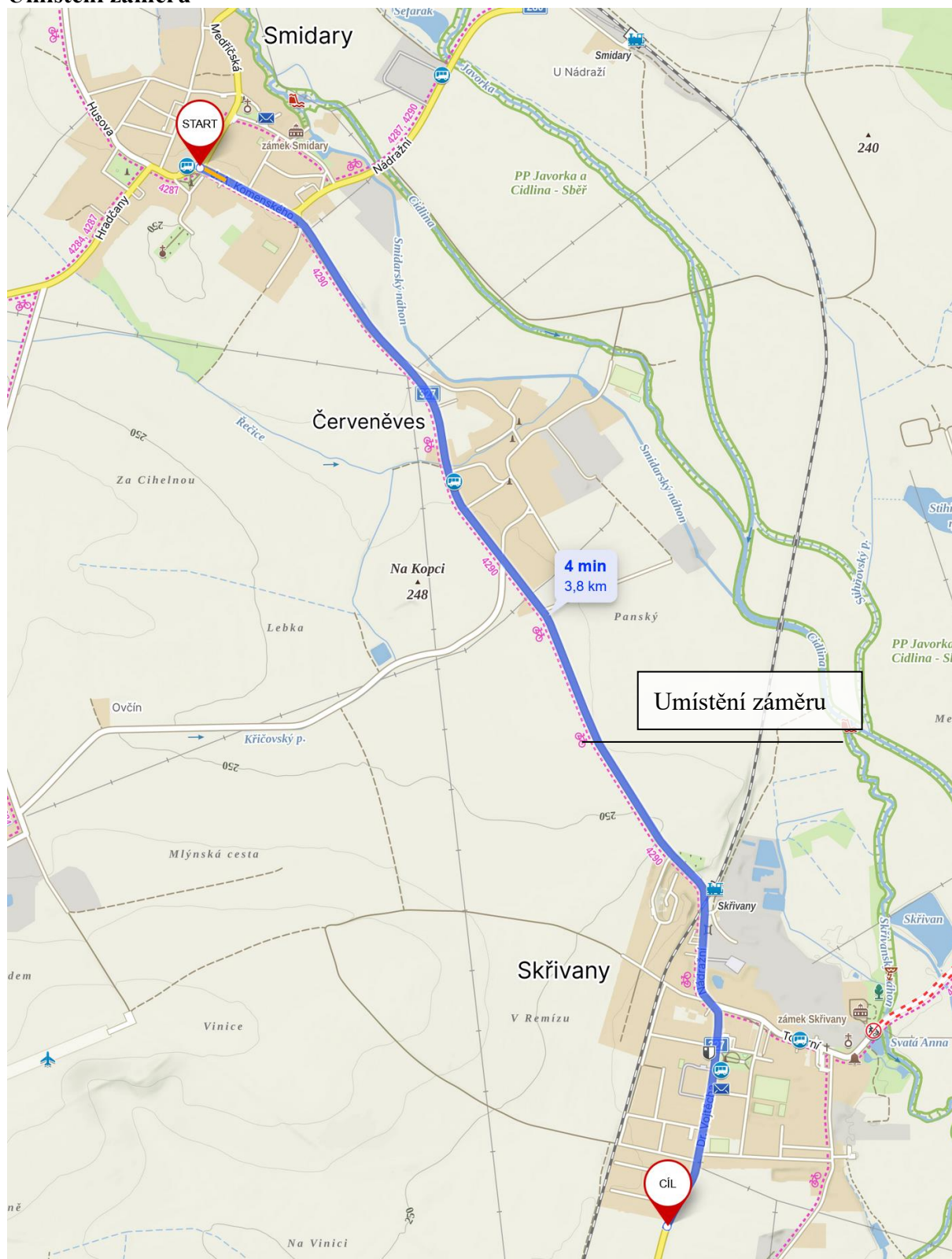
V intravilánu obce Smidary km 3,289 – 3,763 je šířka komunikace navržena 7,00 m mezi obrubami.

Podél řešené komunikace dojde k úpravě zeleně (osetí + ohumusování) z důvodu uvedení dotčených ploch stavbou do původního stavu.

#### **1.4. Umístění záměru**

Kraj:	Královéhradecký
Okres:	Hradec Hrálové
Obec:	Smidary
Katastrální území:	Smidary 750948 Červeněves 750913
Obec:	Skřivany
Katastrální území:	Skřivany 748960
Obec:	Sloupno
Katastrální území:	Sloupno nad Cidlinou 750671

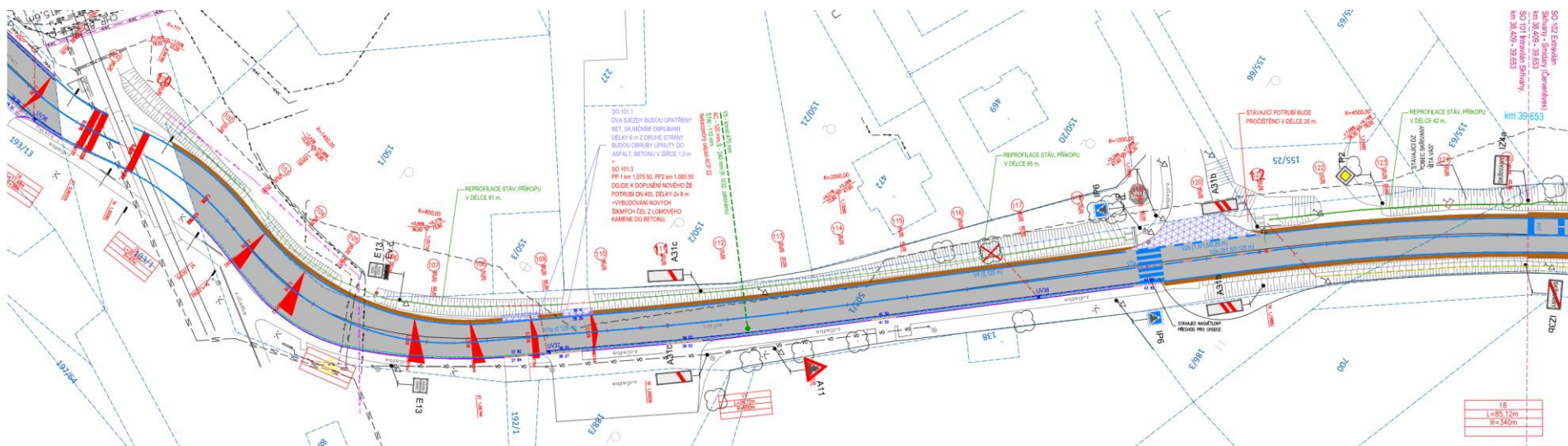
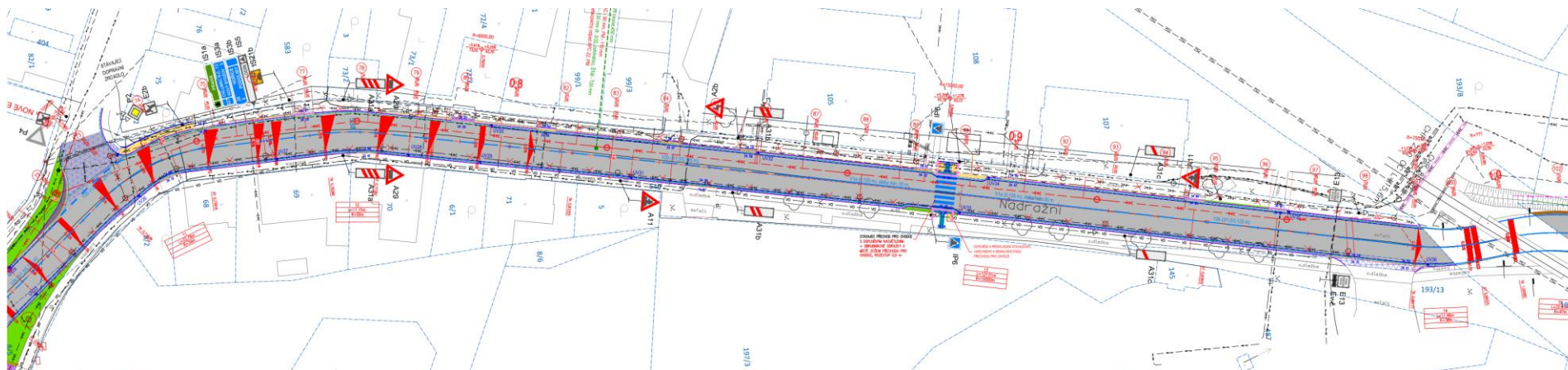
## Umístění záměru



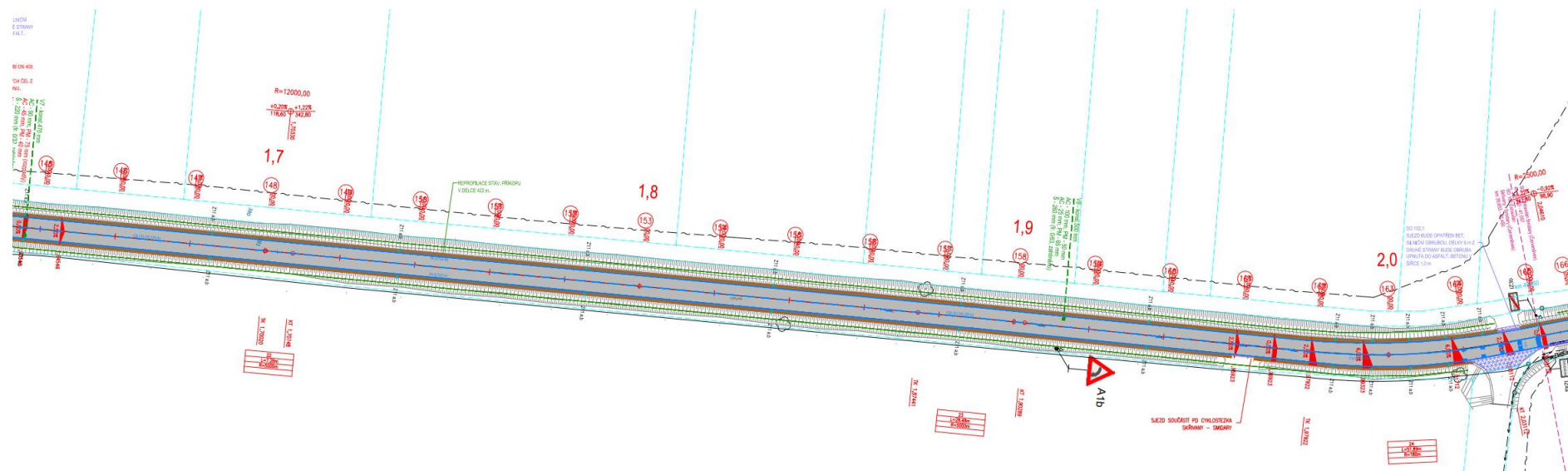
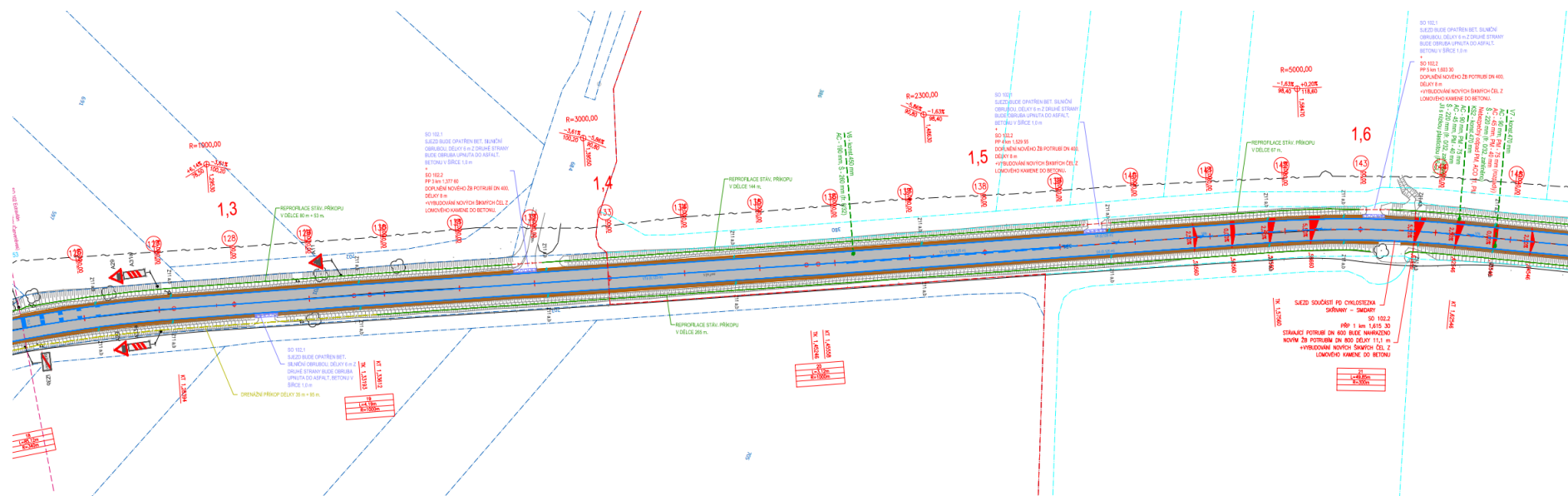


Situace

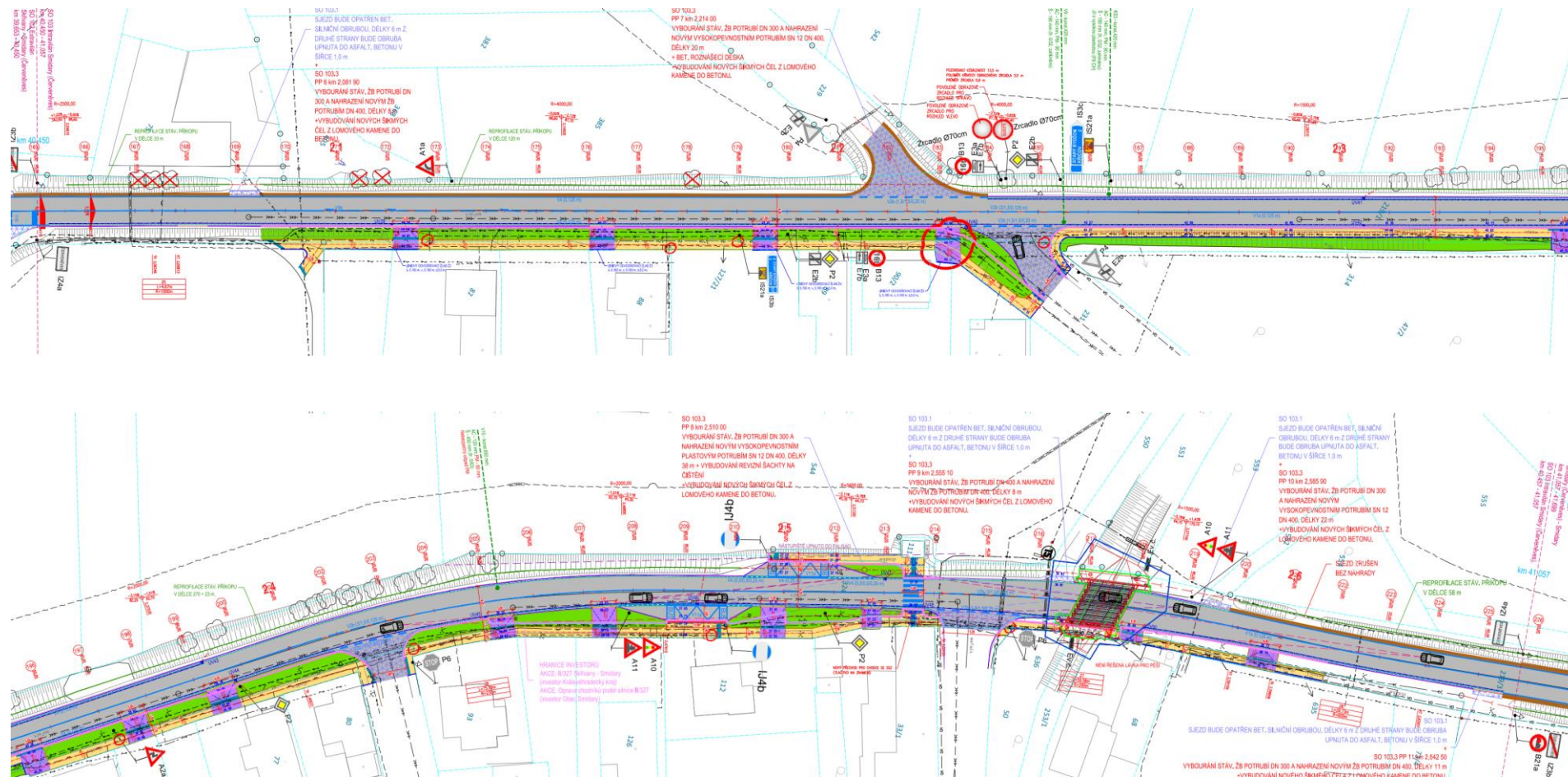


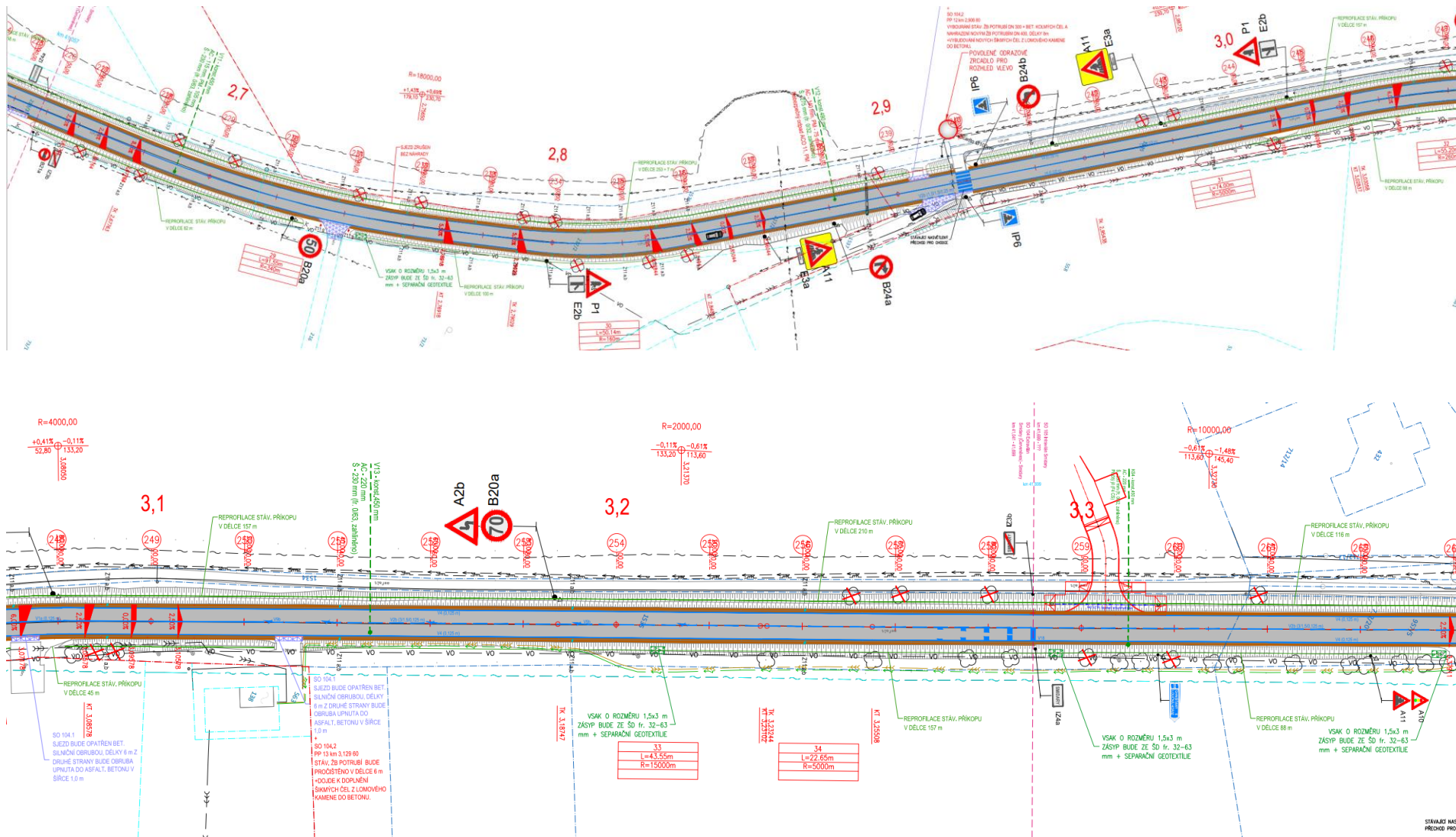




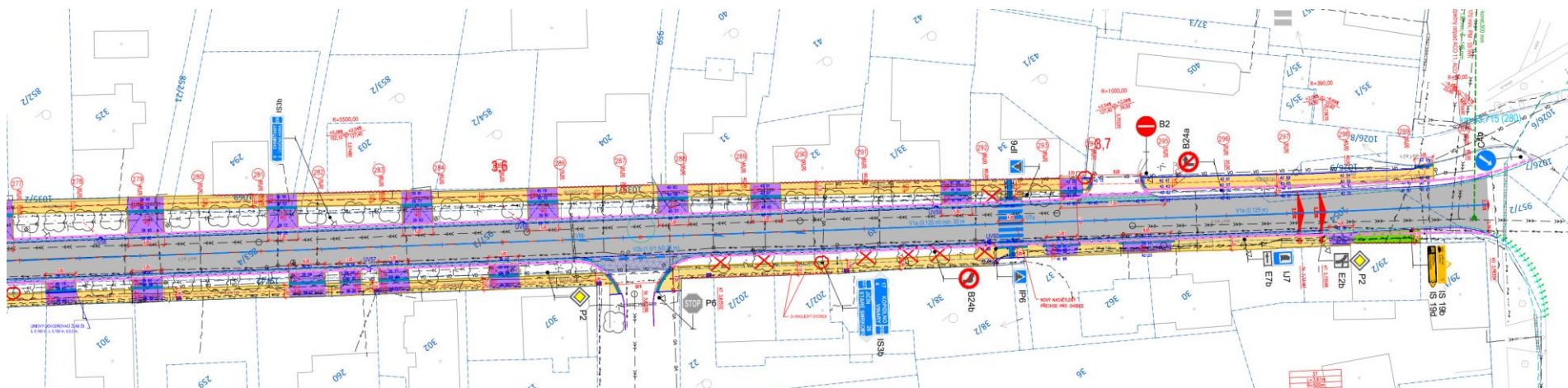
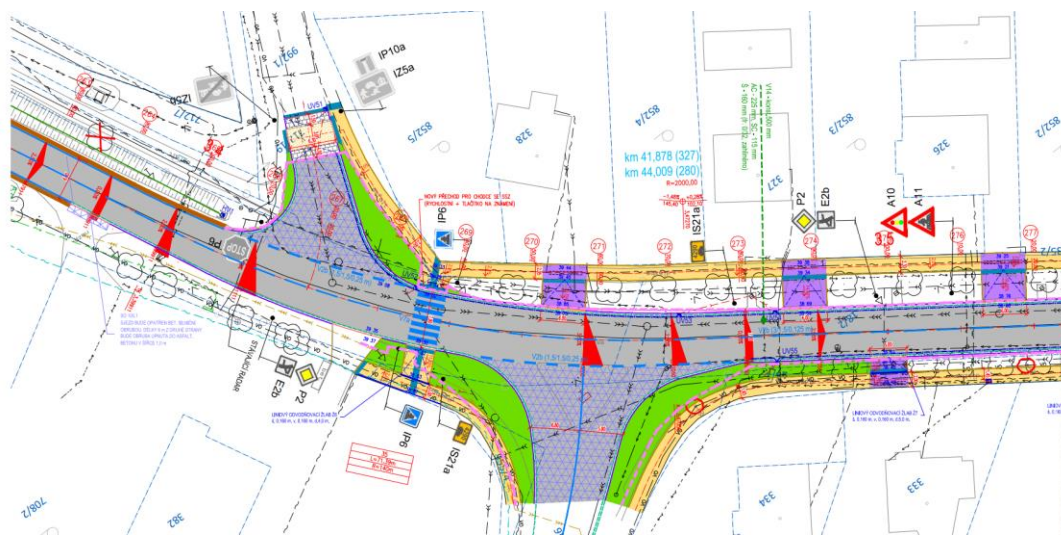
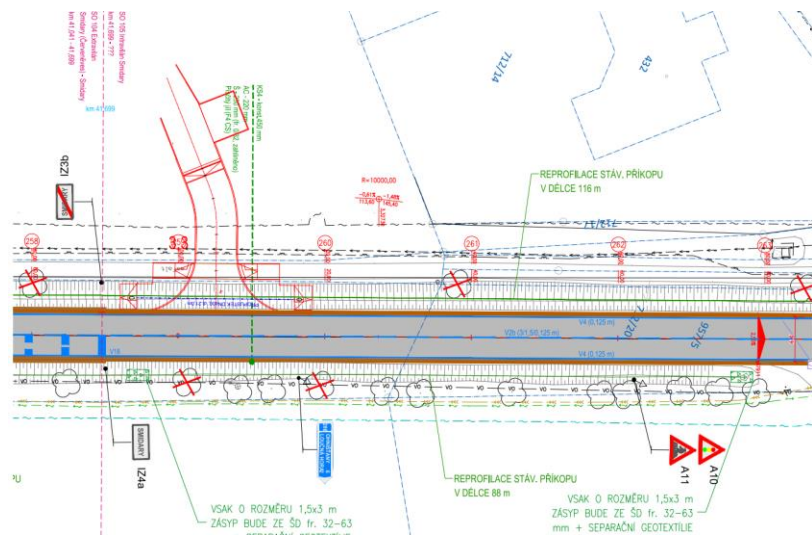








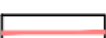



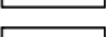
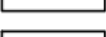







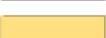








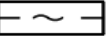
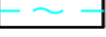
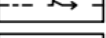
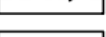
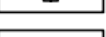
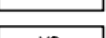
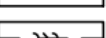

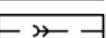
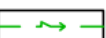



# LEGENDA KOMUNIKACE:

	KOMUNIKACE Z ASFALTOVÉHO BETONU
	NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ STAV - PLNÉ KONSTRUKČNÍ VRSTVY
	NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ STAV - DVĚ ASFALTOVÉ VRSTVY
	BETONOVÁ OBRUBA (150/250/1000 mm), PODSÁDKA cca 10 cm
	SNÍŽENÁ BETONOVÁ OBRUBA (150/250/1000 mm), PODSÁDKA +0 - +2 cm
	ZKOSENÁ BET. OBRUBA DO KRUH.OBJEZDŮ (200/300/600 mm), PODSÁDKA +9,5 cm
	BEZBARIÉROVÝ OBRUBNÍK (400/290/1006 mm), PODSÁDKA +16 cm
	PŘÍPOJKA UV
	TRATIVOD
	BETONOVÝ VODÍČÍ PÁSEK BÍLÝ TL. 100 mm

	CHODNÍKOVÁ BETONOVÁ OBRUBA (1000/250/80 mm), PODSÁDKA +0 cm
	CHODNÍKOVÁ BETONOVÁ OBRUBA (1000/250/80 mm), PODSÁDKA +6 cm
	VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ, PROVEDENÍ PLAST
	ULIČNÍ VPUŠŤ
	HRANICE INVESTORŮ
	ZPEVNĚNÁ PLOCHA PRO PĚŠÍ, ZÁMKOVÁ DLAŽBA TL. 60 mm
	PARKOVACÍ STÁNÍ Z BETONOVÉ ZÁMKOVÉ DLAŽBY, TL. 80 mm
	SJEZD Z BETONOVÉ ZÁMKOVÉ DLAŽBY, TL. 80 mm
	VAROVNÉ A SIGNÁLNÍ PÁSY Z BETONOVÉ HMATNÉ DLAŽBY, TL. 60 mm
	ZELEŇ

## LEGENDA STÁVAJÍCÍCH INŽ. SÍTÍ:

	SDĚLOVACÍ KABEL, CETIN a.s.
	SDĚLOVACÍ KABEL SE SÍTÍ NN, CETIN a.s.
	PODZEMNÍ VEDENÍ NN DO 1kV, ČEZ DISTRIBUCE, a.s.
	NADZEMNÍ VEDENÍ NN DO 1kV, ČEZ DISTRIBUCE, a.s.
	STL, GASNET SLUŽBY, s.r.o.
	VODOVOD, VAK HRADEC KRÁLOVÉ, a.s.
	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ, OBEC SMIDARY
	JEDNOTNÁ KANALIZACE, OBEC SMIDARY
	KANALIZACE-VÝTLAK, OBEC SMIDARY
	DEŠŤOVÁ KANALIZACE, OBEC SMIDARY
	PŘÍPOJKA NN



## 2. HYGIENICKÉ LIMITY

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

Zjištěný stav akustické situace v chráněném venkovním prostoru, chráněném venkovním prostoru staveb (ať už na základě měření, výpočtů, či na základě obojího) se posuzuje podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

### 2.1. § 11 Hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb

- (1) Určujícími ukazateli hluku jsou ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  a maximální hladina akustického tlaku  $A_{LMax}$ , případně odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. Ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  se v denní době stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ( $LA_{eq,8h}$ ), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ( $LA_{eq,1h}$ ). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  stanoví pro celou denní ( $LA_{eq,16h}$ ) a celou noční dobu ( $LA_{eq,8h}$ ). V případě hluku z leteckého provozu se hygienický limit v chráněných vnitřních prostorech staveb vztahuje na charakteristický letový den.
- (2) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  se stanoví pro hluk pronikající vzduchem zvenčí a pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu součtem základní hladiny akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  se rovná 40 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.
- (3) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku  $A_{LAeq,16h}$  se rovná 40 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku  $A_{LAeq,8h}$  se rovná 30 dB.
- (4) Hygienický limit maximální hladiny akustického tlaku  $A$  se stanoví pro hluk šířící se ze zdrojů uvnitř objektu součtem základní maximální hladiny akustického tlaku  $A_{LMax}$  se rovná 40 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného vnitřního prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB. Za hluk ze zdrojů uvnitř objektu, s výjimkou hluku ze stavební činnosti, se pokládá i hluk ze zdrojů umístěných mimo tento objekt, který do tohoto objektu proniká jiným způsobem než vzduchem, zejména konstrukcemi nebo podložími.
- (5) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu  $LA_{eq,s}$  se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  stanovenému podle odstavce 2 přičte v pracovních dnech pro dobu mezi sedmou a dvacátou první hodinou korekce +15 dB.
- (6) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  pro zvuk elektronicky zesilované hudby se v prostoru pro posluchače stanoví pro dobu  $T$  se rovná 4 hodiny hodnotou  $LA_{eq,T}$  se rovná 100 dB.

## Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

**Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb**

<b>Druh chráněného vnitřního prostoru</b>	<b>Doba pobytu</b>	<b>Korekce v dB</b>
Nemocniční pokoje	doba mezi 6.00 a 22.00 hodinou	0
	doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou	-15
Lékařské vyšetřovny, ordinace	po dobu používání	-5
Obytné místnosti	doba mezi 6.00 a 22.00 hodinou	0 <sup>+) </sup>
	doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou	-10 <sup>+) </sup>
Přednáškové síně, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí a staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání	po dobu používání	+5

Pro ostatní druhy chráněného vnitřního prostoru v tabulce jmenovitě neuvedené se použijí hodnoty pro prostory funkčně obdobné.

Účel užívání stavby je u staveb povolených před 1. lednem 2007 dán kolaudačním rozhodnutím, u později povolených staveb oznámením stavebního úřadu nebo kolaudačním souhlasem. Uvedené hygienické limity se nevztahují na hluk způsobený používáním chráněné místnosti.

+) Pro hluk z dopravy v okolí dálnic, silnic I. a II. třídy a místních komunikací I. a II. třídy, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující, a v ochranném pásmu drah se přičítá další korekce + 5 dB. Tato korekce se nepoužije ve vztahu ke chráněnému vnitřnímu prostoru staveb povolených k užívání k určenému účelu po dni 31. prosince 2005.

## 2.2. §12 Nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb

- (1) Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  a odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ( $LA_{eq,8h}$ ), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ( $LA_{eq,1h}$ ). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  stanoví pro celou denní ( $LA_{eq,16h}$ ) a celou noční dobu ( $LA_{eq,8h}$ ).
- (2) Určujícím ukazatelem vysokoenergetického impulsního hluku je ekvivalentní hladina akustického tlaku  $C_{LCEq,T}$  a současně průměrná hladina expozice zvuku  $C_{LCE}$  jednotlivých impulsů. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ( $LC_{eq,8h}$ ), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ( $LC_{eq,1h}$ ).
- (3) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$ , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.
- (4) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $C$  vysokoenergetického impulsního hluku se stanoví pro denní dobu  $LC_{eq,8h}$  se rovná 83 dB, pro noční dobu  $LC_{eq,1h}$  se rovná 40 dB. Ekvivalentní hladina akustického tlaku  $C_{LCEq,T}$  se vypočte způsobem upraveným v části C přílohy č. 3 k tomuto nařízení.
- (5) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku  $A_{LAeq,16h}$  se rovná 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku  $A_{LAeq,8h}$  se rovná 50 dB.
- (6) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  pro hluk ze stavební činnosti  $LA_{eq,s}$  se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  stanovenému podle odstavce 3 přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

### Rekapitulace

#### korekce na denní dobu

- denní období od 06.00 do 22.00 hod.....0 dB
- noční období od 22.00 do 06.00 hod. (kromě hluku ze železnice)..... -10 dB
- noční období od 22.00 do 06.00 hod. (pro hluk ze železnice)..... - 5 dB

#### korekce na povahu hluku

- hluk vysoce impulsní..... - 12 dB
- hluk s tónovými složkami nebo informačním charakterem..... - 5 dB

**Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.**

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřadovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001“.



**2.3. Limity hluku vztažené na posuzovaný záměr**

Z dikce Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. vyplývají následující limity nejvýše přípustných hodnot:

Pro zdroje hluku v areálu během provozu:

06.00 – 22.00 hod.: 50 dB

22.00 – 06.00 hod.: 40 dB

Pro zdroje hluku po 31. prosinci 2000 – uvedení do provozu – komunikace

06.00 – 22.00 hod.: 60 dB

22.00 – 06.00 hod.: 50 dB

Pro zdroje hluku z komunikací před 31. prosincem 2000 – uvedení do provozu

06.00 – 22.00 hod.: 68 dB

22.00 – 06.00 hod.: 58 dB

Pro zdroje hluku po 31. prosinci 2000 – uvedení do provozu – železnice

06.00 – 22.00 hod.: 60 dB

22.00 – 06.00 hod.: 55 dB

Pro zdroje hluku před 31. prosincem 2000 – železnice

06.00 – 22.00 hod.: 68 dB

22.00 – 06.00 hod.: 63 dB

Konečné stanovení nejvyšších přípustných limitů hluku je v pravomoci místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

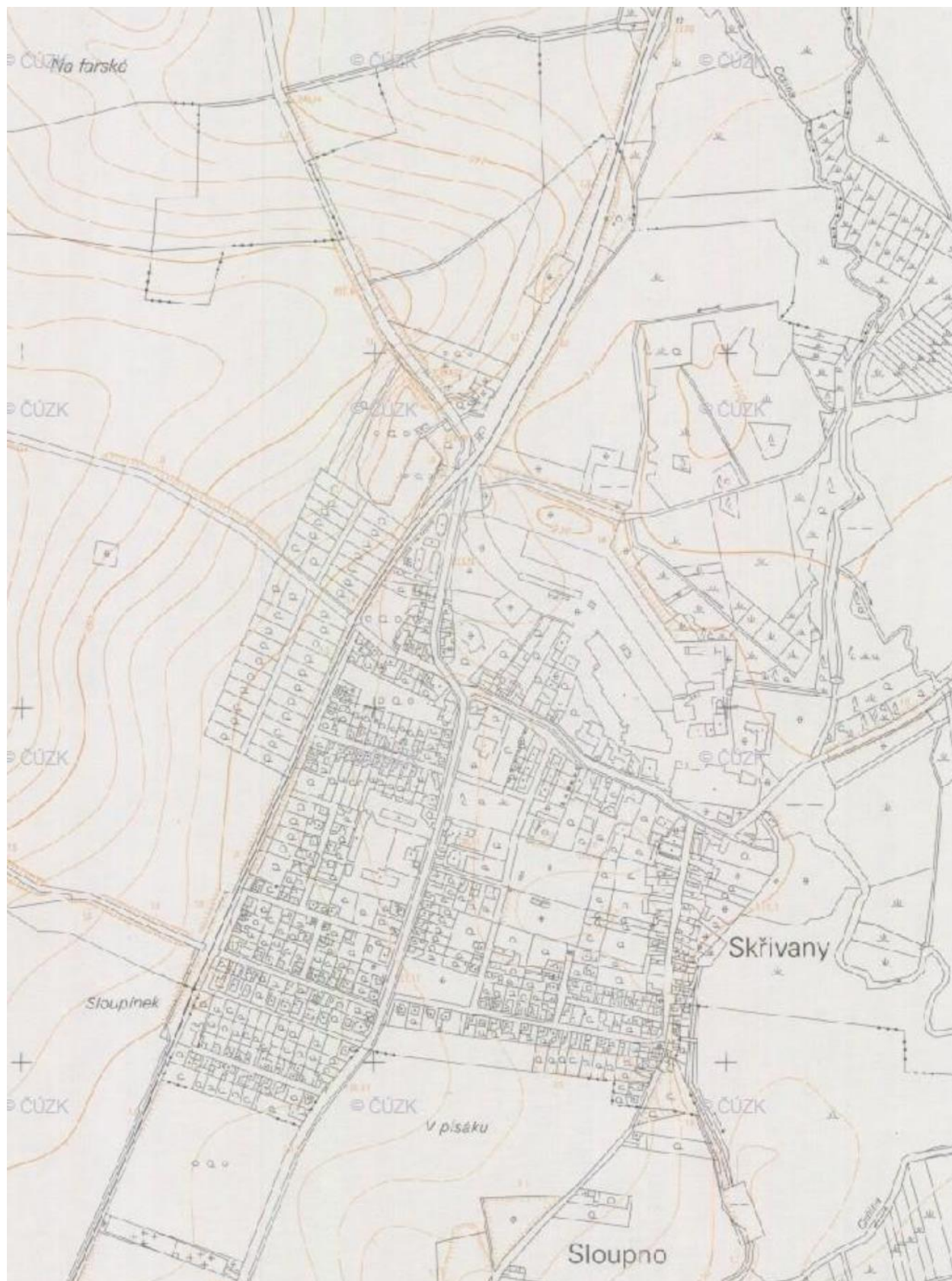
### 3. PROKÁZÁNÍ STÁŘÍ KOMUNIKACÍ

#### Část I. – komunikace dle Archivu CUZK 1992



[https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=sm5&idrastru=D6-1\\_Horice\\_5-5\\_1992](https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=sm5&idrastru=D6-1_Horice_5-5_1992)

Část II. – komunikace dle Archivu ČUZK 1992



[https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=sm5&idrastru=D6-1\\_Horice\\_5-6\\_1992](https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=sm5&idrastru=D6-1_Horice_5-6_1992)



#### 4. NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY, CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY STAVEB

Dle Zákona 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění:

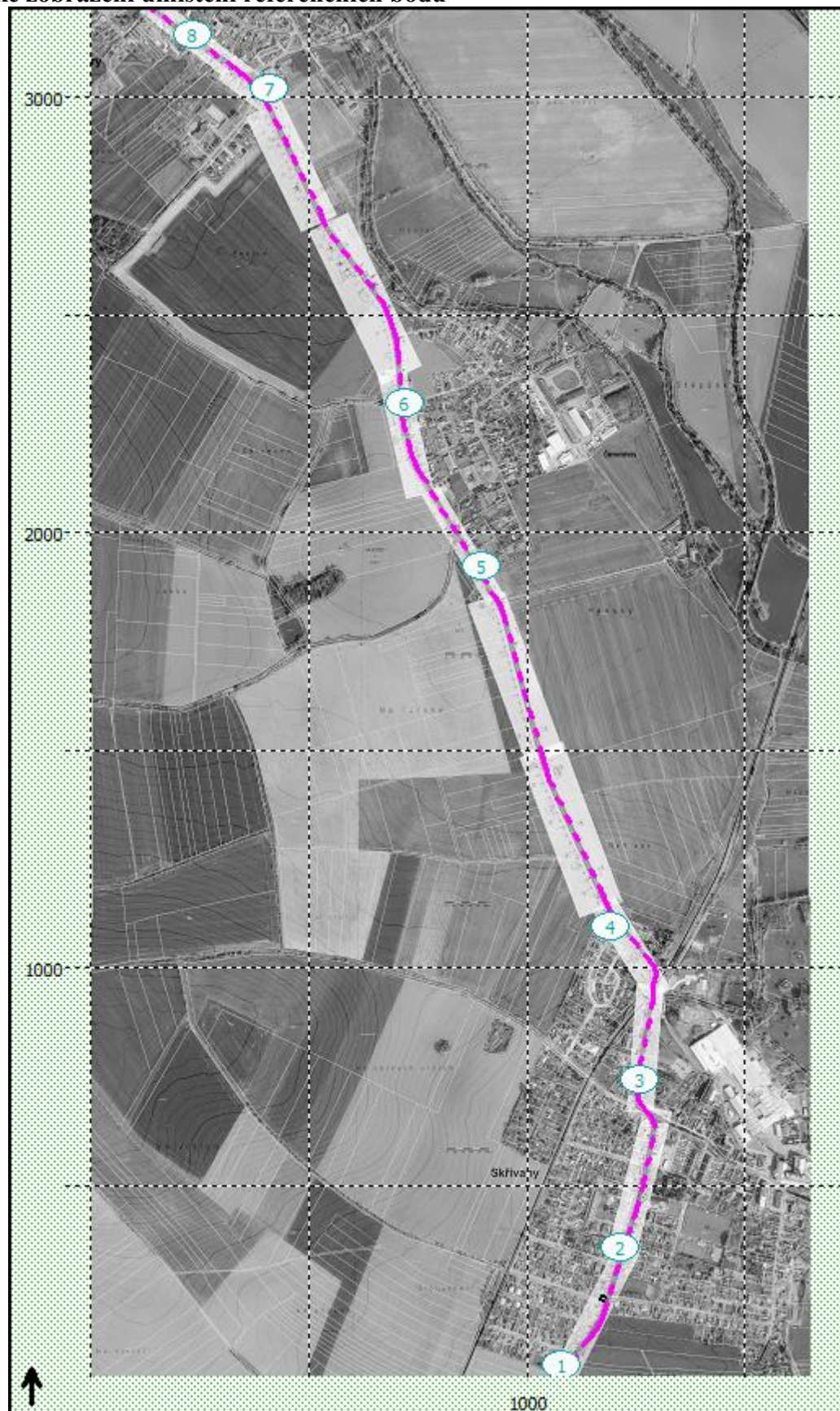
*Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčbě rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.*

##### Nejbližší chráněné objekty – zvolené body pro posouzení lokality

Číslo	Souřadnice na mapě [m]	Výška [m]	Dům č.p.	Komentář
1	1081,9; 86,1	3	231	Na stavební parcele číslo 266, se nachází rodinný dům číslo popisné 231 (k. ú. Skřivany 748960). Vzdálenost od středu komunikace je 12 m západně.
2	1214,9; 355,6	3	234	Na stavební parcele číslo 213, se nachází rodinný dům číslo popisné 234 (k. ú. Skřivany 748960). Vzdálenost od středu komunikace je 9 m západně.
3	1261,1; 741,4	3	52	Na stavební parcele číslo 70, se nachází rodinný dům číslo popisné 52 (k. ú. Skřivany 748960). Vzdálenost od středu komunikace je 7 m východně.
		6		
4	1192,9; 1095,8	3	300	Na stavební parcele číslo 535, se nachází rodinný dům číslo popisné 300 (k. ú. Skřivany 748960). Vzdálenost od středu komunikace je 20 m jihozápadně.
5	896,1; 1920,6	3	94	Na stavební parcele číslo 87, se nachází rodinný dům číslo popisné 94 (k. ú. Červeněves 750913). Vzdálenost od středu komunikace je 9 m východně.
		6		
6	720,0; 2295,0	3	68	Na stavební parcele číslo 68, se nachází rodinný dům číslo popisné 68 (k. ú. Červeněves 750913). Vzdálenost od středu komunikace je 7 m východně.
		6		
7	411,7; 3019,6	3	329	Na stavební parcele číslo 382, se nachází bytový dům číslo popisné 329 (k. ú. Smidary 750948). Vzdálenost od středu komunikace je 21 m severovýchodně.
		6		
8	233,4; 3142,3	3	199	Na stavební parcele číslo 202/2, se nachází rodinný dům číslo popisné 199 (k. ú. Smidary 750948). Vzdálenost od středu komunikace je 6 m severovýchodně.
		6		



Grafické zobrazení umístění referenčních bodů



## 5. POUŽITÁ METODA VÝPOČTU

Pro výpočet akustické situace v zájmovém území byl použit program HLUK+ 14.01, který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného dopravními i průmyslovými zdroji hluku v území. Tato verze má v sobě zabudovanou „Novelu metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2004 (Kozák J., Liberko M., Šulc - Zpravodaj MŽP ČR č.2/2005). Tato novela umožňuje výpočet hluku ze silniční dopravy s uvažováním výhledových emisních hlučností vozidlového parku a jeho obměny. Použitím novelizovaného postupu je možné získávat přesnější údaje o hodnotách LAeq silniční dopravy. Při výpočtech LAeq generované ve venkovním prostředí průmyslovými zdroji hluku se nejvíce používá postup uvedený v materiálu „Podklady pro navrhování a posuzování průmyslových staveb, díl 3 - stavební akustika (Meller M., Stěnička J., VÚPS Praha, 1985). Z těchto principů vychází i postup výpočtu hluku průmyslových zdrojů použitý v programu HLUK+. Ten lze ve stručnosti popsat takto:

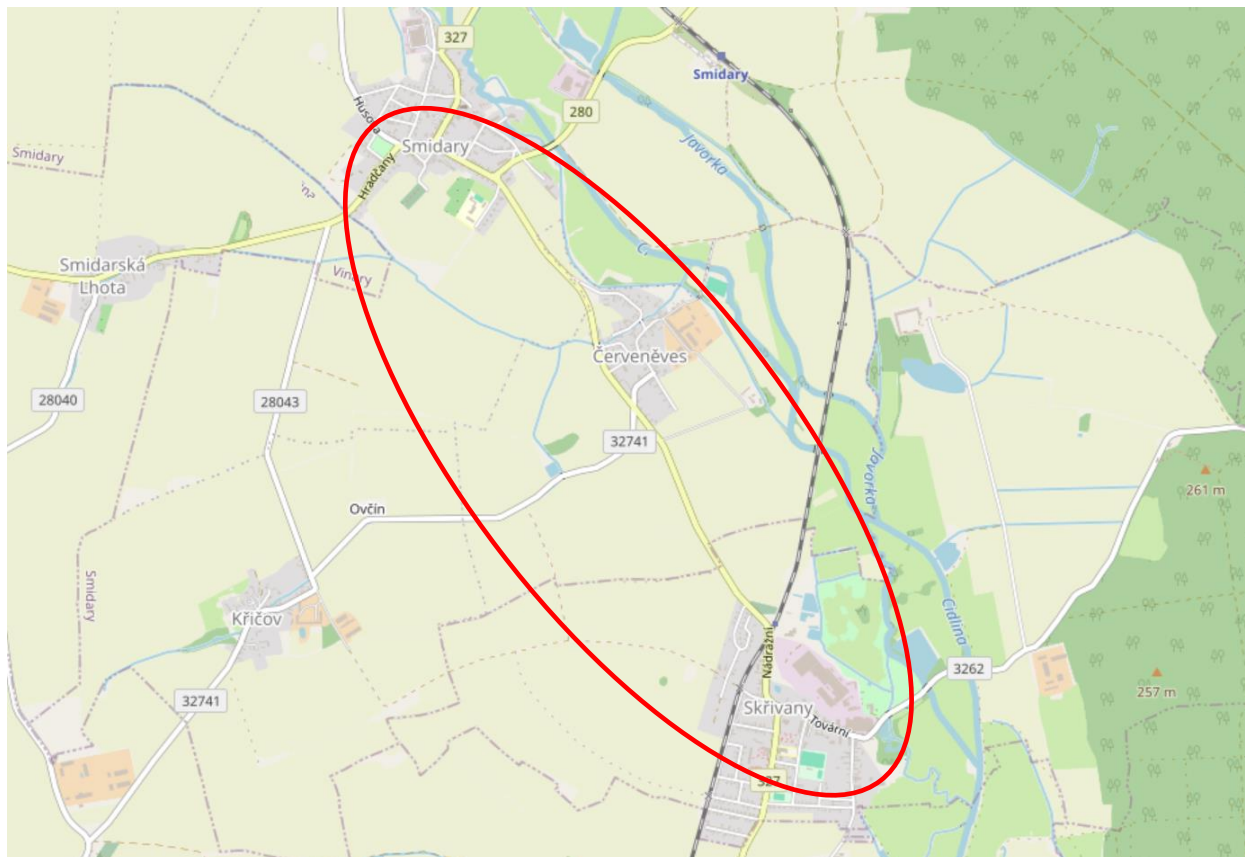
- 1) V programu se uvažuje jenom se složkou hluku šířeného vzduchem
- 2) Počítají se hodnoty akustického tlaku A
- 3) Deskriptorem pro vyjádření úrovně akustického tlaku A ve venkovním prostředí je ekvivalentní hladina akustického tlaku A. Tím je zabezpečena možnost souhrnného posuzování hluků dopravních a průmyslových zdrojů.
- 4) Řeší se úloha vyzařování průmyslového zdroje do venkovního prostředí
- 5) Všechny zdroje hluku nebo jejich části se nahrazují fiktivními nekoherentními zdroji hluku. Výpočet hluku těchto fiktivních zdrojů je založen na Beránkově vztahu, udávajícím pokles akustického tlaku se čtvercem vzdálenosti

Dílčí výpočty byly provedeny na základě obecně platných metodik z podkladů získaných od investora, zpracovatele projektu, tyto podklady ovlivňují celkovou správnost a přesnost výpočtu.

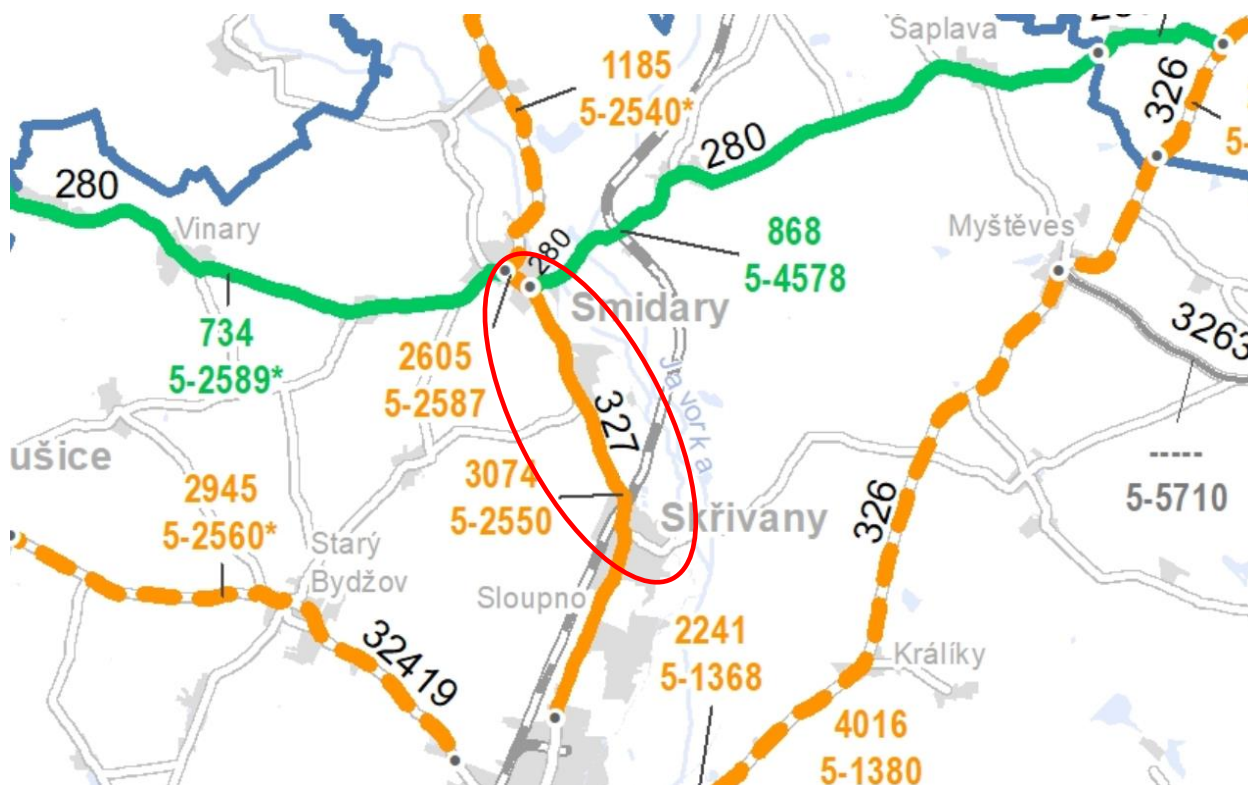


## 6. PROVOZ NA KOMUNIKACÍCH VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ

### 6.1. Dopravní řešení v území dle ŘSD Komunikační napojení



#### Měřené úseky dle sčítání dopravy 2020 dle ŘSD



## 6.2. Tabulky dostupných dopravních intenzit v okolí záměru

## Dopravní úsek úsek 5 - 2587 silnice II. třídy /327 komunikace Komenského

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-2587)										... význam zkratk						
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - všechny dny	voz/den	268	40	6	32	22	71	22	0	8	7	476	2 121	8	2 605	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	314	50	8	40	28	90	28	0	10	9	577	2 223	8	2 808	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	152	14	2	11	7	24	8	0	3	2	223	1 867	8	2 098	
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV			
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											57	310			
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											54	294			
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV	voz/den														336	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2020		OAL	NAL	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	1 787	145	121	7	2 060	Vysvětlení viz Podrobné výsledky		1 795	177	87	2 059			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		331	15	12	1	359			332	18	10	360			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		163	12	11	0	186			163	14	9	186			
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										292	37	12	14	3	358
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS	
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.86	0.96	0.90	50:50	
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava	cyklo/den														68	

## Dopravní úsek úsek 5 - 2550 silnice II. třídy /327

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 5-2550)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	251	60	8	71	18	69	22	3	1	14	517	2 542	15	3 074				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	302	76	11	90	24	92	29	4	1	18	647	2 767	16	3 430				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	123	19	1	23	3	12	5	1	0	5	192	1 981	13	2 186				
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											62	366						
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											58	347						
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV							
Hodnota TNV	voz/den											385							
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2020		OAL	NAL	NS	Celkem						
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	2 113	151	159	13	2 436		Vysvětlení viz Podrobné výsledky	2 126	214	92	2 432						
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		390	15	16	2	423			393	22	10	425						
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		188	12	14	1	215			189	18	10	217						
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem				
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									350	34	20	13	3	420				
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.95	0.96	0.99	51:49				
Intenzita cyklistické dopravy															C				
Cyklistická doprava	cyklo/ den														107				



## 6.3. Přepočtové koeficienty dle TP225

## Královéhradecký kraj

## A - Osobní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,07	1,06
	2025	1,12	1,13	1,12	1,11	1,12	1,11	1,12	1,11
	2030	1,18	1,19	1,16	1,15	1,15	1,15	1,16	1,15
	2035	1,21	1,22	1,18	1,17	1,17	1,17	1,18	1,16
	2040	1,22	1,24	1,19	1,18	1,18	1,17	1,18	1,17
	2045	1,23	1,26	1,19	1,18	1,17	1,17	1,18	1,16
	2050	1,24	1,26	1,19	1,17	1,17	1,16	1,17	1,15
	2055	1,23	1,26	1,19	1,16	1,16	1,15	1,16	1,14

## B - Lehká nákladní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,09	1,03	1,09	1,10	1,10	1,09	1,10	1,09
	2025	1,20	1,07	1,20	1,20	1,20	1,19	1,20	1,19
	2030	1,33	1,11	1,31	1,30	1,30	1,30	1,30	1,29
	2035	1,41	1,15	1,38	1,37	1,37	1,37	1,37	1,36
	2040	1,46	1,19	1,44	1,42	1,43	1,42	1,43	1,42
	2045	1,51	1,22	1,49	1,47	1,48	1,47	1,48	1,46
	2050	1,55	1,26	1,53	1,51	1,52	1,50	1,52	1,50
	2055	1,58	1,28	1,56	1,54	1,54	1,53	1,55	1,52

## C - Těžká vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,03	1,03	1,04	1,04	1,04	1,03	1,04	1,04
	2025	1,07	1,07	1,08	1,08	1,08	1,07	1,08	1,07
	2030	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11
	2035	1,15	1,15	1,15	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14
	2040	1,19	1,19	1,18	1,17	1,17	1,16	1,17	1,16
	2045	1,21	1,22	1,20	1,19	1,19	1,18	1,19	1,18
	2050	1,24	1,26	1,22	1,21	1,21	1,20	1,21	1,20
	2055	1,26	1,28	1,24	1,22	1,22	1,21	1,23	1,21

## 6.4. Intenzity dopravy na komunikacích dle ŘSD

Dopravní úsek 5 - 2587 silnice II. třídy /327 komunikace Komenského				
Intenzita dopravy pro výpočty	OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den 06-18	1 795	177	87	2 059
Roční průměr intenzit, den 18-22	332	18	10	360
Roční průměr intenzit, noc 22-06	163	14	9	186
<b>Celkem</b>	<b>2 290</b>	<b>209</b>	<b>106</b>	<b>2 605</b>

Přepočet pro den a noc	OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den 06-22	2 127	195	97	2 419
Roční průměr intenzit, noc 22-06	163	14	9	186
<b>Celkem</b>	<b>2 290</b>	<b>209</b>	<b>106</b>	<b>2 605</b>

Distribuce dopravy pro den a noc	OA	NA	NS
% dopravy v denní době	93%	93%	92%
% dopravy v noční době	7%	7%	8%
<b>Celkem</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Přepočet pro den a noc pro model	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 127	292	2 419
Četnost dopravy, noc 22-06	163	23	186
<b>Celkem doprava</b>	<b>2 290</b>	<b>315</b>	<b>2 605</b>

Přepočtové koeficienty II. Třída	OA	NA+NS
Rok 2020	1,06	1,04
Rok 2025	1,12	1,08

## Doprava bez záměru před

Přepočet pro den a noc přepočtené četnosti na rok 2025	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 247	303	2 551
Četnost dopravy, noc 22-06	172	24	196
<b>Celkem doprava</b>	<b>2 420</b>	<b>327</b>	<b>2 747</b>

**Dopravní úsek 5 - 2550 silnice II. třídy /327**

<b>Intenzita dopravy pro výpočty</b>	<b>OA</b>	<b>NA</b>	<b>NS</b>	<b>Celkem</b>
Roční průměr intenzit, den 06-18	2 126	214	92	2 432
Roční průměr intenzit, den 18-22	393	22	10	425
Roční průměr intenzit, noc 22-06	189	18	10	217
<b>Celkem</b>	<b>2 708</b>	<b>254</b>	<b>112</b>	<b>3 074</b>

<b>Přepočet pro den a noc</b>	<b>OA</b>	<b>NA</b>	<b>NS</b>	<b>Celkem</b>
Roční průměr intenzit, den 06-22	2 519	236	102	2 857
Roční průměr intenzit, noc 22-06	189	18	10	217
<b>Celkem</b>	<b>2 708</b>	<b>254</b>	<b>112</b>	<b>3 074</b>

<b>Distribuce dopravy pro den a noc</b>	<b>OA</b>	<b>NA</b>	<b>NS</b>
% dopravy v denní době	93%	93%	91%
% dopravy v noční době	7%	7%	9%
<b>Celkem</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

<b>Přepočet pro den a noc pro model</b>	<b>OA</b>	<b>NA+NS</b>	<b>Celkem</b>
Četnost dopravy, den 06-22	2 519	338	2 857
Četnost dopravy, noc 22-06	189	28	217
<b>Celkem doprava</b>	<b>2 708</b>	<b>366</b>	<b>3 074</b>

<b>Přepočtové koeficienty II. Třída</b>	<b>OA</b>	<b>NA+NS</b>
Rok 2020	1,06	1,04
Rok 2025	1,12	1,08

**Doprava bez záměru před**

<b>Přepočet pro den a noc přepočtené četnosti na rok 2025</b>	<b>OA</b>	<b>NA+NS</b>	<b>Celkem</b>
Četnost dopravy, den 06-22	2 662	351	3 013
Četnost dopravy, noc 22-06	200	29	229
<b>Celkem doprava</b>	<b>2 861</b>	<b>380</b>	<b>3 241</b>



## 7. HLUK Z PROVOZU NA SOUVISEJÍCÍCH KOMUNIKACÍCH

### 7.1.1. Výpočet pro $L_{Aeq16h}$ (dB) pro provoz na komunikacích

Denní doba

Identifikace referenčního bodu		$L_{Aeq}$ (dB)	
Číslo bodu	Výška [m]	Rok 2025 [dB]	Limit [68 dB]
1	3	54,4	Splněný
2	3	56,6	Splněný
3	3	58,2	Splněný
	6	58,7	Splněný
4	3	50,5	Splněný
5	3	56,1	Splněný
	6	56,9	Splněný
6	3	57,2	Splněný
	6	57,8	Splněný
7	3	50,2	Splněný
	6	51,5	Splněný
8	3	58,1	Splněný
	6	58,5	Splněný

Rozsah změn nezakládá důvod pro odebrání hlukových limitů existence komunikace před 31.12.2000.

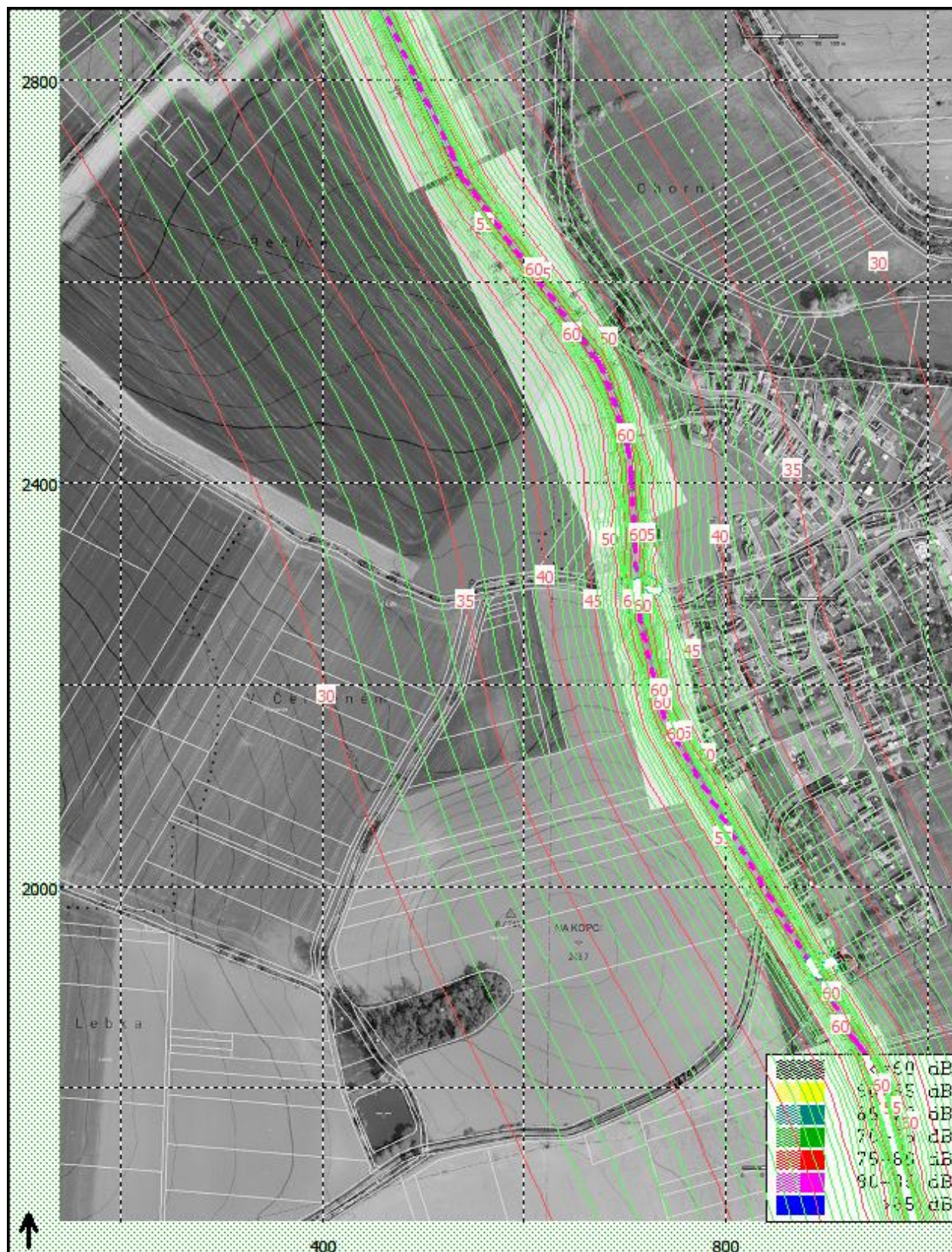
**Pro realizaci záměru není třeba dalších opatření.**

## Zobrazení izofon pro denní dobu pro rok 2025 výška 3 m – část I.





## Zobrazení izofon pro denní dobu pro rok 2025 výška 3 m – část II.





## Zobrazení izofon pro denní dobu pro rok 2025 výška 3 m – část III.



7.1.2. Výpočet pro  $L_{Aeq8h}$  a (dB) pro provoz na komunikacích

## Noční doba

Identifikace referenčního bodu		$L_{Aeq}$ (dB)	
Číslo bodu	Výška [m]	Rok 2025 [ $\pm 3$ dB]	Limit [58 dB]
1	3	49,3	Splněný
2	3	51,6	Splněný
3	3	53,1	Splněný
	6	53,6	Splněný
4	3	45,4	Splněný
5	3	51,0	Splněný
	6	51,8	Splněný
6	3	52,1	Splněný
	6	52,7	Splněný
7	3	45,0	Splněný
	6	46,4	Splněný
8	3	52,4	Splněný
	6	52,9	Splněný

Rozsah změn nezakládá důvod pro odebrání hlukových limitů existence komunikace před 31.12.2000.

**Pro realizaci záměru není třeba dalších opatření.**



## Zobrazení izofon pro noční dobu pro rok 2025 výška 3 m – část I.





## Zobrazení izofon pro noční dobu pro rok 2025 výška 3 m – část II.





## Zobrazení izofon pro noční dobu pro rok 2025 výška 3 m – část III.





## 8. ZÁVĚR

Předmětem projektu je modernizace silnice II/327 Skřivany – Smidary.

Řešený úsek začíná v intravilánu obce Skřivany a končí v intravilánu obce Smidary u nám. Prof. Babáka (odbočka do ul. Medříčská). Délka řešeného úseku je cca 3,763 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 38,410 (II/327) – 41.878 (II/327) a staničení km 44,009 (II/280) – 43,714 (II/280). Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu.

Silnice II/327 je komunikací, která propojuje město Kutná Hora, Týnec nad Labem, Chlumec nad Cidlinou, Nový Bydžov, obec Smidary, obec Chomutice a končí napojením na silnici I. třídy I/35 u Podhorního Újezdu. V řešeném území dochází k přerušení silnice II/327 v obci Smidary (křižovatka ul. J.A. Komenského x Nádražní) a napojení na silnici II. třídy II/280 směrem k náměstí Prof. Babáka.

Stávající vozovka je z asfaltového betonu s nepravidelně rozvětvenými trhlinami, plošnými deformacemi a ulámanými kraji vozovky. Konstrukce vozovky pod asfaltobetonovým povrchem se skládá z penetračního makadamu, šterku, štět (intravilán obce Skřivany a Smidary), směsi stmelené hydraulickým pojivem. Vozovka vykazuje značné poruchy a deformace z důvodu nedostatečných podkladních vrstev v celé ploše vozovky (nejen v krajích), nevhodné zeminy pod konstrukčními vrstvami komunikace (F4 CS – Písčítý jíl, F6 CL – jíl s nízkou plasticitou, F8 CH – jíl s vysokou plasticitou atd.) v místě zemní pláně v kombinaci s nefunkčním odvodněním komunikace (zahrazené silniční příkopy).

Řešený úsek je částečně obsluhován dálkovou autobusovou dopravou.

Obnova komunikace bude provedena technologií frézování a opětovného nabalení, odstraněním kompletních podkladních vrstev komunikace, sanováním zemní pláně v celé ploše komunikace (odtěžením či vápněním), odstraněním nánosů a naplavenin z příkopů a modernizací sjezdů, příčných a podélných propustků. Dále dojde k opravě stávajícího mostního objektu ev. č. 327-024 (SO 201). Na mostním objektu dojde k výměně asfaltových vrstev, doplnění mostních křídel a úpravě mostních říms včetně zádržného systému. V řešeném území dojde k doplnění nasvětlení přechodů pro chodce na stávajících přechodech. Dále dojde k vybudování několika nových přechodů pro chodce, které budou doplněny o nasvětlení, případně SSZ. Nasvětlení přechodů pro chodce či SSZ hradí samotné obce a nejsou investicí Královéhradeckého kraje. Vozovka se navrženými úpravami nebude přibližovat k okolní výstavbě a tím zvyšovat hlukovou zátěž z dopravy. V rámci modernizace komunikace dojde i k obnově vodorovného a svislého dopravního značení.

V celém řešeném úseku bude vozovka upnuta do nezpevněných krajnic případně v místech stávajících chodníků, či v místech kde již obruba byla, do nových betonových silničních obrub. V nezbytně nutném rozsahu budou doplněny obruby z důvodu zajištění odvodnění komunikace.

Z hlediska akustického dojde realizací záměru díky novému krytu komunikace dočasně ke zlepšení situace oproti stavu stávajícímu, tato výhoda během let ale zmizí. Pro záměr nejsou vyžadovaná žádná opatření. Důležité je udržovat komunikaci v řádném stavu.

Datum zpracování: září 2024

Ing. Martin Vraný

GSM: 728 95 13 12

