

Název investora: Královéhradecký kraj  
adresa včetně PSČ: Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové  
IČ: 708 89 546  
DIČ: CZ 708 89 546

## ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce: „II/318 Častolovice, obchvat“

---

### 1) Identifikační údaje projektu:

číslo projektu<sup>1)</sup> 5521521002

název projektu: II/318 Častolovice, obchvat

místo realizace (kraj): Královéhradecký

| Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:                 |                   | 2018              |
|--|-------------------|-------------------|
| položka  | tis. Kč (bez DPH) | tis. Kč (vč. DPH) |
| Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i><br>( <i>SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB</i> ) | 535 467.675       | 642 645.176       |
| Ostatní veřejné zdroje<br>( <i>uvést zdroj</i> )                               |                   |                   |
| Soukromé zdroje  |                   |                   |
| Celkem   | 535 646.675       | 642 645.176       |

| Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:                     |                   | 2018              |
|--|-------------------|-------------------|
| položka  | tis. Kč (bez DPH) | tis. Kč (vč. DPH) |
| Veřejné rozpočty – <i>doprava -</i><br>( <i>SFDI, kap., OP Doprava, TEN-T, EIB</i> ) |                   |                   |
| Ostatní veřejné zdroje<br>( <i>uvést zdroj</i> )                                     |                   |                   |
| Soukromé zdroje  |                   |                   |
| Celkem   |                   |                   |

---

<sup>1)</sup> uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

## 2) Návaznost na schválené koncepce a programy:

Silnice I/11 patří v současnosti k jedné z nejdůležitějších spojnic zajišťující spojení měst Hradec Králové, Šumperk, Opava, Ostrava, hlavně zajišťuje spojení České republiky a Slovenské republiky.

V úseku Český Těšín – Mosty u Jablunkova je součástí evropské silnice E75. Trasa silnice I/11 je velmi vytížená, v současné době z hlediska dopravního zastupuje i chybějící funkci D35.

V rámci projektu je řešena část komunikace I/11 a přeložka silnice druhé třídy II/318, jedná se o vybudování části obchvatu obce Častolovice ve východní části. Vybudováním tohoto úseku bude zajištěno přesunutí hlavně tranzitní nákladní dopravy z obce Častolovice, která směřuje do průmyslové zóny Kvasiny.

Výstavba kapacitního napojení zóny Solnice – Kvasiny je i s dalšími připravovanými stavbami součástí schváleného **Usnesení vlády České republiky ze dne 9. února 2015 č. 97 a Usnesení vlády České republiky ze dne 21. června 2017 č. 469** k návrhu zabezpečení investiční přípravy akce „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“. S předkládaným projektem mimo jiné souvisí i plánovaná výstavba kapacitní přeložky silnice I/11 jako jižního obchvatu Častolovic, dále se jedná o plánovaný obchvat Kostelce nad Orlicí, do daného záměru memoranda pak patří např. i obchvat Domašína či přeložka silnice I/14 Solnice, obchvat. Právě realizace jižního obchvatu Častolovic a Kostelce nad Orlicí spolu s předmětnou stavbou tvoří ucelený soubor staveb, který po plné realizaci bude převádět plné zátěže a dosáhne tak plných socioekonomických přínosů.

V dané oblasti se také připravuje obnova stávající železniční trati 0548 00, která zajišťuje mimo jiné propojení s průmyslovou zónou Solnice – Kvasiny. Tato trať bude ve výhledu využívána právě pro přepravu dílů a automobilů z areálu Škoda Kvasiny.

Stavba I/11 a II/318 jako východní části obchvatu Častolovic je plně v souladu se Zásadami územního rozvoje Královéhradeckého kraje.

## 3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

V současné situaci jsou jak na silnici I/11, tak i na komunikaci II/318 vysoké intenzity dopravy. Velký podíl dopravy tvoří právě nákladní doprava (cca 20%), která směřuje po I/11, II/318 a dále I/14 směrem na Kvasiny či další důležité cíle. Stavba jihovýchodního/východního obchvatu a na něj navazujícího jižního obchvatu Častolovic přispěje ke snížení dopravní zátěže v obci Častolovice.

Silnice II/318 tvoří důležitou spojnici do Solnice a Rychnova nad Kněžnou a z toho důvodu jsou i na této komunikaci vysoké intenzity. Silnice II/318 se v centru obce Častolovice připojuje právě na dopravně významnou komunikaci I/11 a tím, že je využívána i nákladní dopravnou směřující do průmyslové zóny Solnice – Kvasiny, dochází k podstatnému zatížení životního prostředí pro obyvatele včetně zvýšeného rizika nehodovosti – tedy srážky

s pěšími a cyklisty. Silnice I/11 i II/318 jsou navíc vedeny v blízkosti Častolovického zámku, kde lze předpokládat zvýšený pohyb pěších a cyklistů.

Silnice II/318 v obci je navíc z hlediska šířkového i výškového uspořádání méně vyhovující (užší parametry, dlouhý táhlý sklon vozovky), což způsobuje problémy právě nákladním automobilům.

Výstavbou obchvatu tedy může dojít ke snížení dopravní zátěže v zastavěném území, což může přispět ke zvýšení bezpečnosti a snížení negativních vlivů z dopravy.

#### **4) Požadavky na technické řešení:**

Návrh řešení vychází z technické části studie nazvané „Obchvat obce Častolovice (odklonění silnice II/318, napojení a komunikaci v k.ú. Libel) – zpracování investičního záměru a hodnocení efektivnosti projektu“ v rámci projektu „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v Královéhradeckém regionu“, pro zjednodušení v rámci ZP je zvolen kratší název akce a to „II/318 Častolovice, obchvat.“

Stavbu lze rozdělit na dvě části, a to přeložku silnice II/318 (900 m) a výstavbu silnice I/11 (1,3 km). Celková délka stavby je cca 2,2 km. Silnice II/318 je navržena v kategorii S 9,5/90 a silnice I/11 v kategorii S 11,5/90.

Začátek úseku je umístěn v místě výhledového křížení se stávající komunikací I/11 a v místě výhledového napojení jižního obchvatu Častolovic, součástí stavby je tedy již turbo-okružní křižovatka mezi Častolovicemi a Kostelcem nad Orlicí, ze které je vedena silnice I/11 severně až do budoucí okružní křižovatky se silnicí II/318. Na tuto křižovatku pak naváže přeložka silnice II/318, která je vedena mimoúrovňovým křížením přes železniční trať, řeku Bělou a další vodoteče, kolem ochranného pásma Častolovického zámku a v místě stávající II/318 (navržena styková křižovatka pro napojení Synkova) je vedena ve stávající stopě až k místu křížení II/318 a II/321. Zde je opět navržena okružní křižovatka. Všechny okružní křižovatky jsou navrženy tak, aby umožnily průjezd vozidel typu GIGALINER, které budou dle informací firmy ŠKODA do Kvasin zajíždět.

Turbo-okružní křižovatka je prozatím z důvodu předpokládané dřívější realizace I/11 a II/318 zařazena k této stavbě (z důvodu napojení na stávající I/11). Protože tato křižovatka je nezbytně nutná pro zachování provozu na stávající I/11 a navázání obou částí obchvatu je její realizací podmíněno, křižovatka bude vždy přiřazena k té stavbě, která bude zahájena dříve.

Překládaná stavba zahrnuje čtyři mostní objekty, první je uvažován přes Štědrý potok na silnici I/11, silnice je zde vedena v těsném souběhu s železniční tratí. V blízkosti tohoto mostního objektu se také nachází rybník s vybudovanou hrází, v dalších stupních dokumentace je nutné zohlednit právě její přetížení náspem silničního tělesa. Mostní objekt je navržen tak, aby umožňoval přístup pro případnou revizi a to oboustranně.

Další dva mostní objekty se již nachází na silnici II/318, jedná se o delší estakádu a dva mosty o délce cca 290 m přes železniční trať, polní cestu (bude sloužit i pro obsluhu území)

a dále přes řeku Kněžnou. Mostní objekt přes žel. trať je navržen tak, aby umožnil případnou elektrizaci dráhy. Dalším mostním objektem je pak navržený most přes řeku Bělou.

V prostoru turbo-okružní křižovatky je vedena cyklostezka, která je zatím uvažována pod větví východní přeložky silnice I/11 a je na ní navržen čtvrtý mostní objekt.

Obchvat se nachází v pahorkovitém území, proto jsou v návrhu uvažovány sklony do 6 %.

## **5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:**

Technická dokumentace projektu je zpracována v úrovni technické studie, čemuž odpovídá i návrh stavebních objektů a provozních souborů.

- I/11 - nová komunikace
- Turbo-okružní křižovatka I/11
- I/11 úprava na stávající komunikaci
- II/318 - přeložka silnice
- Okružní křižovatka I/11 x II/318
- II/318 napojení na stávající komunikaci
- II/321 úprava v rozsahu nové okružní křižovatky
- Okružní křižovatka II/318 x II/321
- Přeložka cyklostezky u I/11
- Napojení polní cesty do parku
- Úprava polní cesty
- Výpust z rybníka na Štědrém potoce
- Most přes cyklostezku
- Estakáda na II/318
- Most přes řeku Bělá
- všeobecné položky - extravilán
- přípravné práce - extravilán
- vodohospodářské objekty - extravilán
- inženýrské sítě - extravilán
- zabezpečovací a ochranná opatření - extravilán
- technologická zařízení - extravilán
- úpravy ploch - extravilán

Stavba zahrnuje silnici I/11 v kategorii S 11,5/90 v délce cca 1,3 km a silnici II/318 v kategorii S 9,5/90 v délce cca 0,9 km.

Na trase se nacházejí čtyři mostní objekty, na silnici I/11 je to most přes Štědrý potok, délka přemostění je 7,6 m. Nejdelší mostní objekt je umístěn na silnici II/318 přes dráhu a řeknu Kněžnou. Délka přemostění je 224 m. Poslední most překračuje řeku Bělou a má délku přemostění 19,5 m.

V návrhu je dále nutné zohlednit most přes cyklostezku vedenou přes severní rameno turbo-okružní křižovatky. Délka přemostění je 5,7 m. Na trase je dále navrženo pět trubních propustků, které zajistí dostatečné odvodnění.

## **6) Územně technické podmínky:**

Návrh opatření bude probíhat dle souvisejících předpisů, se zohledněním místních podmínek a s ohledem na homogenní provedení jednotlivých průtahů. Ze závazných předpisů se jedná zejména o:

- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

Navrhovaná stavba je v souladu se ZÚR Královéhradeckého kraje i Územním plánem Častolovic. V obou těchto dokumentech je uvažováno s navazujícími stavbami, jako je obchvat Kostelce nad Orlicí nebo jižní obchvat Častolovic, ale také obchvat Doudleb nad Orlicí.

Obchvat bude napojen na stávající silnici I/11 mezi Častolovicemi a Kostelcem nad Orlicí, konec trasy je napojen na stávající stykovou křižovatku silnic II/318 a II/321, která bude přetvořena na okružní křižovatku. Dále bude napojena stávající silnice II/318 ve směru do Synkova a to pomocí stykové křižovatky na plánované prodloužení této silnice. Zároveň na tuto komunikaci bude ústít účelová cesta do Častolovického parku.

## **7) Majetkoprávní vztahy**

Stavba je umístěna v Královéhradeckém kraji v katastrálním území Častolovice, Kostelec nad Orlicí a Synkov - Slemeno.

S ohledem na plánovanou přeložku bude muset Královéhradecký kraj jako investor akce zajistit potřebné pozemky, které budou stavbou dotčeny. V současnosti se předpokládá, že investorem stavby bude Královéhradecký kraj. Předpokládané náklady budou čerpány ze zdrojů **SFDI**.

Pozn. S ohledem na způsob na pojení výhledové přeložky II/318 na silnici I/11 a plánovaného obchvatu I/11 Častolovice obchvat je možné, že investorem turbookružní křižovatky v této lokalitě bude ŘSD ČR, v závislosti na tom, kdo bude v přípravě a realizace rychlejší.

## **8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:**

Trasa prochází v okolí tří vodních toků, které jsou předmětem ochrany přírody. Jedná se o řeku Bělou, Štědrý potok a řeku Kněžnou. Je nutné přizpůsobit mostní objekty tak, aby byla umožněna migrace zvířat a zajištěna ochrana pásma řeky. Navrhovaný obchvat prochází regionálním biokoridorem řeky Bělé a nadregionálním biokoridorem. Dále je nutné dbát na

ochranu Častolovického parku, který je regionálním biocentrem, ale stavba do něj přímo nezasahuje.

Stavba nezasahuje do žádné Evropsky významné lokality ani do Ptačí oblasti. Z pohledu životního prostředí se obchvat nachází v relativně citlivém území a jeho vliv na krajinné prvky bude vyhodnocen v procesu EIA. Vypracování EIA se předpokládá souběžně se zpracováním DÚR.

#### **9) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:**

Zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku, bude zajištěno dle stávajících předpisů správcem pozemní komunikace. Silnice I. třídy vlastní stát a správcem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, které údržbu zajišťuje pomocí pověřených organizací. Vlastníkem silnic II. třídy je kraj a předpokládá se tedy správa komunikace zajištěná Údržbou silnic Královéhradeckého kraje. Správu polních a účelových cest pak zajistí příslušní vlastníci.

Provoz a údržbu inženýrských sítí zajišťují správci či jejich vlastníci.

Požadavky na provoz a údržbu jsou uvažovány v běžném rozsahu ostatních staveb na území ČR.

#### **10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu**

Pro projekt bylo zpracováno ekonomické hodnocení dle platné Rezortní metodiky a dle v současnosti platných uživatelských pokynů.

V rámci zpracovávaného záměru projektu došlo ze strany investora k posunu předpokládaného zahájení stavby I/11 a II/318 Častolovice, obchvat – východní část z roku 2020 do roku 2021 s uvedením stavby do provozu až v roce 2023 (oproti původnímu předpokladu 2022), u ostatních staveb se změna termínu výstavby zatím nepředpokládá. Z hlediska dopadů do CBA by tato změna neměla být významná. V následujícím textu jsou tak uvedeny závěry ze zpracované CBA.

Součástí zpracované CBA je i finanční analýza, která byla zpracována pro oba uvažované investory plánovaného souboru staveb. Výsledky finanční analýzy jsou následující:

|   |                |
|---|----------------|
| <b>Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C</b> | N/A            |
| Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (CZK)    | -1 860 568 219 |
| Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (EUR)    | -72 508 504    |

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pro soubor staveb, jedná se tak o prověření uceleného tahu přeložky silnice I. třídy I/11 a přeložky II. třídy II/318. Plánované přeložky silnice I/11 na sebe navazují a tak, jak je navrženo technické řešení jsou některé části přímo závislé na dalších stavbách – jedná se především o obchvat Kostece, nebo výstavbu úseku II/318. Ekonomické hodnocení uvažovalo s následujícími stavbami:

- I/11 Častolovice, obchvat – jižní část
- **I/11 a II/318 Častolovice, obchvat – východní část**
- I/11 Kostelec nad Orlicí, obchvat

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pro roky realizace 2020 – 2027 (uvedení poslední stavby do provozu v roce 2028. Pro jednotlivé stavby jsou roky uvažované v ekonomickém hodnocení následující (zahájení stavby – rok dokončení – uvedení do provozu):

- I/11 Častolovice, obchvat – jižní část 2022 - 2023 - 2024
- **I/11 a II/318 Častolovice, obchvat – východní část 2020 - 2021 - 2022**
- I/11 Kostelec nad Orlicí, obchvat 2026 - 2027 - 2028

Hodnocení probíhá po dobu 30 let do prvního roku výstavby, ukončení hodnocení je tedy v roce 2049. Na základě ekonomického hodnocení lze tedy konstatovat, že předkládaný projekt vykazuje příznivé hodnoty sledovaných ukazatelů. Projekt lze tedy z hlediska ekonomického doporučit k realizaci. V následující tabulce jsou uvedeny přehledné výsledky ekonomického hodnocení (sledované hodnoty – např. současná hodnota nákladů, čistá současná hodnota, vnitřní výnosové procento atd.). Podrobný výpočet a zpráva ekonomického hodnocení je uveden v příloze B tohoto záměru.

| Současná<br>hodnota<br>nákladů<br>[mil. Kč] | Současná<br>hodnota úspor<br>[mil. Kč] | Čistá současná<br>hodnota<br>(NPV)<br>[mil. Kč] | BCR   | Vnitřní<br>výnosové<br>procento<br>(EIRR)<br>[%] |
|---|--|---|-------|--|
| 773.303                                     | 1 264.665                              | 72.550  | 1.061 | 5.40   |

V rámci výpočtu ekonomického hodnocení je projekt hodnocen na citlivostní změnu vybraných ukazatelů, tzv. kritických proměnných. U tohoto projektu se ukázalo, že kritické proměnné jsou následující ukazatele:

- CIN
- PN vozidel (provozní náklady vozidel)
- Časové úspory

Zvýšená citlivost na provozní náklady vozidel a na časové úspory je dána tím, že v projektu je trasa plánovaných přeložek podstatně delší, než je stávající stav. Delší trasa komunikace přeložky pak způsobuje zvýšený vliv na výsledky ekonomického hodnocení.

Ekonomické hodnocení sice vykazuje příznivé hodnoty, takže projekt lze doporučit k dalšímu sledování, ovšem s ohledem na navržené technické řešení – zvolená trasa přeložky tvořící obchvat Kostelce nad Orlicí je delší, než stávající trasa I/11 způsobuje, že některé ukazatele jsou pro stav s projektem vyšší než pro stav bez projektu. Jedná se zejména o náklady na provoz vozidel a nehodovost.

Z výpočtů ekonomického hodnocení tedy vyplývá:

- Z hlediska provozních nákladů správce lze dle výsledků EH očekávat nárůst provozních nákladů (nákladů na údržbu komunikace), tato skutečnost je pravděpodobně způsobena prodloužením trasy, a tedy zvětšením počtu kilometrů, o které je nutné se starat. Nárůst nákladů je o více než 20 %.
- Očekává se i nárůst provozních nákladů pro uživatele, kde dochází k mírnému zvýšení (4,6 %), a to z například z důvodu větší spotřeby pohonných hmot.
- Z výsledků EH plyne, že pravděpodobně dojde k úspoře času uživatelů, a to o více než 15 %. Jak je již zmíněno výše, dochází sice k prodloužení trasy, ale nové úseky jsou navrženy jako extravilánové s rychlostí 90 km/h. Vozidla se proto mohou pohybovat vyšší rychlostí.
- Analýza nehodovosti prokazuje, že po realizaci projektu dojde k mírnému zvýšení nehodovosti (2 %) Tato skutečnost může být způsobena výpočtem nehodovosti z tzv. relativní nehodovosti, kde se uvažuje s počtem nehod na kilometr. Vzhledem k tomu, že dochází k prodloužení jízdy uživatelů, je jasné, že se musí zvýšit i relativní nehodovost. I přesto, že dochází k mírnému nárůstu, vymístění dopravy z center obcí je klíčové nejen pro uživatele motorových vozidel, ale i pro obyvatele Častolovic a Kostelce n. O.
- Z hlediska životního prostředí přináší stavba úspory především, co se týče hlukové zátěže. Obchvaty jsou vedeny mimo zastavěné území, a to výrazně přispěje ke snížení hluku (25 %), který ovlivňuje obyvatele. Naopak dochází k nárůstu nákladů na znečištění ovzduší (16,4 %) a na klimatické změny (12,2 %). Tento jev je způsoben opět prodloužením trasy, kterou vozidla musí absolvovat. Dochází tak k větší produkci pevných částic, oxidu siřičitého nebo oxidu dusíku. Vliv na klimatické změny má především oxid uhličitý, jehož produkce motorovou dopravou rovněž roste pro projektovou variantu.



## 11) Rozpis nákladů

|    | V tis. CZK                              | CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU |
|----|---|--------------------------|
| 1  | Poplatky za plány / stavební projekt    | 21 230.000               |
| 2  | Nákup pozemků                           | 26 130.000               |
| 3  | Výstavba                                | 456 829.15               |
| 4  | Technologie                             | 0.000                    |
| 5  | Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup> | 0.000                    |
| 6  | Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>        | 17 467.488               |
| 7  | Technická pomoc                         | 6 850.000                |
| 8  | Propagace                               | 0.000                    |
| 9  | Dozor v průběhu výstavby                | 7 140.037                |
| 10 | <b>Mezisoučet</b>                       | <b>535 646.676</b>       |
| 11 | (DPH <sup>(3)</sup> )                   | 106 998.502              |
| 12 | <b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>             | <b>642 645.176</b>       |

Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.  
Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.  
Pouze je-li DPH nerefundovatelná  
Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

<sup>x)</sup> v souladu s podmínkami uvedenými v článku 5.11 této směrnice

## 12) Výčet příloh

|            |  |
|------------|--|
| příloha A: | Formuláře VZOR 80 - 83   |
| příloha B: | Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu   |
| příloha C: | Oponentní posudek podle čl. 4.3 <b>nevztahuje se</b>   |
| příloha D: | Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby   |
| příloha E: | U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů – <b>nevztahuje se</b>  |
| příloha F: | Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem |
| příloha G: | Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)   |
| příloha H: | Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T) – <b>nevztahuje se</b>  |
| příloha I: | Hodnoticí list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací – <b>nevztahuje se</b>  |
| příloha J: | Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu  |
| příloha K: | Ostatní přílohy<br>K1 - Technická studie<br>K2 – Předpokládaný harmonogram stavby  |

**ZPRACOVATEL ŽÁDOSTI: Královéhradecký kraj**

**Investor stavby:**

Královéhradecký kraj

Pivovarské náměstí 1245

500 03 Hradec Králové

**Zastoupený:** PhDr. Jiří Štěpán, Ph.D.

hejtman Královéhradeckého kraje

V Hradci Králové dne:.....

Schválil/dne: .....



---

## PŘÍLOHA B: HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVITY

**NEVZTAHUJE SE**



**NEVZTAHUJE SE**



---

## PŘÍLOHA F: PROHLÁŠENÍ ZHOTOVITELE

---

## PŘÍLOHA G: ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ

**NEVZTAHUJE SE**

**NEVZTAHUJE SE**



