



SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

|   |                 |   |   |   |  |
|---|-----------------|---|---|---|--|
| HLAVNÍ PROJEKTANT:  | KAMIL HRONOVSKÝ |  |  | <b>HRONOVSKÝ</b><br><b>DOPRAVNÍ PROJEKCE s.r.o.</b><br>BRNĚNSKÁ 700/25, 500 06 HRADEC KRÁLOVÉ<br>e-mail: hronovsky@hkprojekt.cz<br>telefon: 604 823 698<br>IČ: 07053428 DIČ: CZ07053428 |  |
| ZPRACOVATEL DÍLČÍ ČÁSTI:  |                 |   |   |   |  |
| ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:  | KAMIL HRONOVSKÝ |   |   |   |  |
| VYPRACOVAL:   | KAMIL HRONOVSKÝ |   |   |   |  |
| KRAJ: KRÁLOVÉHRADECKÝ   | OBEC: STĚŽERY   |   |   |   |  |
| INVESTOR: OBEC STĚŽERY, LIPOVÁ 31, 503 21 STĚŽERY, KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ; PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ |                 |   | STUPEŇ:   | DPS   |  |
| AKCE:<br><b>OPRAVA CHODNÍKU A SILNICE III/32438<br/>ULICE ZELENÁ, STĚŽERY</b>   |                 |   | ZAK.ČÍSLO:  | 009-25-5  |  |
|   |                 |   | ARCHIVNÍ ČÍSLO:   |   |  |
|   |                 |   | DATUM:  | 02/2025   |  |
|   |                 |   | FORMÁT:   | x A4  |  |
| OBJEKT: <b>B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>  |                 |   | MĚŘÍTKO:  | -   |  |
| OBSAH:<br><b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>  |                 |   | ČÍSLO SOUPRAVY:   | ČÍSLO PŘÍLOHY:<br><b>B.</b>   |  |

## **Oprava chodníku a silnice III/32438, ulice Zelená, Stěžery**

### **B.1 Popis území stavby**

#### **a) charakteristika území a stavebního pozemku**

Zájmové území se nachází cca 800 m jihovýchodně od centra obce. Staveniště je vymezeno silnicí a přidruženým dopravním prostorem mezi nízkopodlažní zástavbou na severu a jihu, resp. zemědělsky využívanými pozemky. Začátek opravy je u konce připojovacího úseku stávající autobusové zastávky. Zájmové území je rovinaté, výšky jsou okolo 246 – 247 m n.m. Silnice v zastavěném území je odvodněna do betonové žlabovky se zaústěním do stávající kanalizace, v extravilánu je vozovka odvodněna do silničního příkopu. Na hranici zastavěného území se na konci příkopu nachází vtokové čelo. Stávající silnice s živičným povrchem a chodník z betonové velkoplošné dlažby vykazují řadu poruch a nedostatečné odvodnění. Podél silnice je pás dlažby, kde jsou nekontrolovaně odstavována a parkována vozidla.

- Dopravní infrastruktura v území:

Silnice III. třídy a místní komunikace s vyloučením motorové dopravy.

- Technická infrastruktura:

Území obce je obslouženo vodovodním řadem s přípojkami, jednotnou kanalizací, nadzemními rozvody elektrické energie, podzemním sdělovacím vedením, veřejným osvětlením, plynovodem.

- Stavba se nachází v ochranných pásmech:

elektrické vedení nízkého napětí

vodovod

jednotná kanalizace

sdělovací kabel

veřejné osvětlení

STL plynovod

SKAO Stěžery a kabelová přípojka NN pro SKAO, měřicí a napájecí kabely pro SKAO

Při pracích budou dodržována běžná ochranná pásma, na základě požadavků správců budou ochráněny sítě ve veřejném prostoru.

Území se nenachází v CHOPAV.

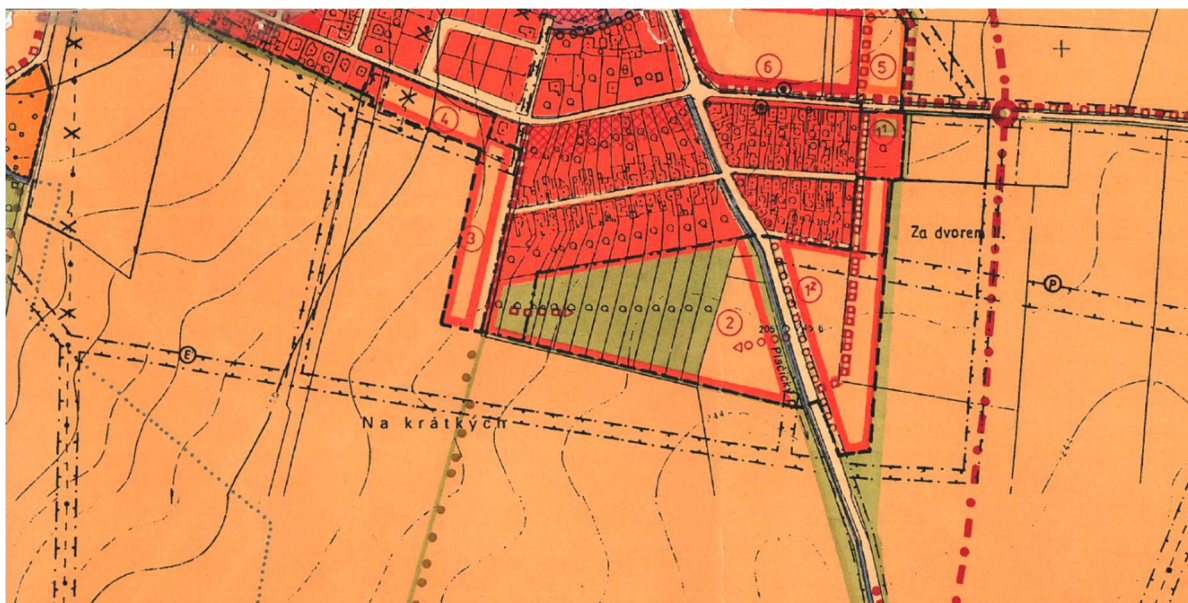
Sídlem protéká vodní tok Plačický potok.

#### **b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, vč. informací o vydané územně plánovací dokumentaci**

Dle platných ZÚR KHK je širší oblast včetně území záměru zahrnuta do rozvojové oblasti OB4 Hradec Králové / Pardubice. V odstavci b.1.1 textové části ZÚR KHK jsou požadavky, z kterých nevyplynou pro předmětný záměr ani pro jím dotčené území žádné relevantní podmínky ani požadavky.

K současnosti proběhly 4 změny územního plánu, datum nabytí účinnosti poslední změny územního plánu bylo 18.2.2022.

Výřez platného územního plánu:



Dle zpracované projektové dokumentace se jedná pouze o opravu silnice a komunikací pro chodce ve veřejném prostranství a s tím související inženýrské sítě. Účelem stavby je zajistit zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvýšení bezpečnosti chodců a odvodnění v zájmovém území.

Projektant vyhodnotil záměr s požadavky ÚPO Stěžery. Předložený záměr je v souladu s ÚPO Stěžery.

Návrh respektuje budoucí obslužnou komunikaci vedoucí na východním okraji staveniště ve směru jih – sever.

Pro rozvojové plochy poblíž zájmového území byla zpracována územní studie – lokality 1.2 (Z27a-d) a 2 (Z28a-e) + PT ATELIER s.r.o., 08/2020, nezasahuje však do řešeného území.

Je možné konstatovat, že dle požadavků § 18 odst. 1, 2 je v souladu s vytvářením předpokladů pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Je v souladu s zajišťováním předpokladu pro udržitelný rozvoj území řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.

Dle § 19 odst. 1, písm. d) a e) stavebního zákona je uvedený záměr v souladu s urbanistickými, architektonickými a estetickými požadavky na využívání a prostorové uspořádání území, stejně jako umístění a uspořádání staveb vzhledem k charakteru území a využitelnosti navazujícího území.

### **c) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, vč. zdrojů nerostů a podzemních vod**

Západní část Stěžer spadá dle geomorfologického členění do Chlumecké tabule, východní část do Pardubické kotliny. Terén se svažuje směrem do Pardubické kotliny. V oblasti dotčené stavbou je terén rovinatý. V dané oblasti se nachází převážně eolické spraše a sprašové hlíny.

Dle serveru VÚV HEIS se zájmová lokalita nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod - CHOPAV, v žádném OP podzemních vodních zdrojů, ani v záplavovém území.

V zájmovém území se nevyskytují zdroje nerostů a podzemních vod.

Zájmové území nespadá do ochranného pásma léčivých zdrojů.

Lokalita leží mimo záplavové území Q100 vodního toku Piletický potok.

V zájmovém území se nevyskytují zdroje nerostů a podzemních vod.

#### **d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření**

##### **a/ Dopravní průzkum**

Dopravně inženýrské údaje nebyly pro stavbu zjišťovány. Na této silnici se nenachází sčítací úsek.

##### **b/ Dendrologický průzkum**

Nebyl proveden, v území se nenachází významná vzrostlá zeleň.

##### **c/ Inženýrsko – geologický, diagnostický průzkum**

IG / HG průzkum nebyl proveden, jedná se o jednoduchou stavbu.

Pro projekt byl k dispozici diagnostický průzkum a návrh opravy vozovky – zpracovatel IMOS Brno, a.s. Závěry z tohoto průzkumu jsou zahrnuty v projektové dokumentaci.

Na podkladu polohopisného a výškopisného zaměření byl proveden podrobný průzkum trasy a jejího umístění.

Jednotlivé vytyčované body a rozměry jsou provedeny ve výškovém systému BpV a souřadném systému S-JTSK.

##### **e) ochrana území podle jiných předpisů**

Území se nenachází v CHOPAV. Stavba se nenachází v CHKO.

Stavba nevyžaduje ani nespadá pod zvláštní ochranu podle dalších právních předpisů.

V rámci realizace stavby dojde k zásahu do ochranných pásem dle následujícího seznamu (u jednotlivých pásem uvedena i jejich velikost).

Elektroenergetika, plynárenství, teplárenství dle zák. č. 458/2000 Sb., v platném znění.  
Telekomunikační zařízení dle zák. č. 127/2005 Sb., v platném znění. Vodovodní a kanalizační sítě dle ČSN 75 5401 a dle vyhlášených ochranných pásem vodních zdrojů (PHO). Pozemní komunikace dle zák. č. 13/1997 Sb., a nařízení vlády č. 365/2005 Sb., o emisích znečišťujících látek ve výfukových plynech zážehových motorů některých nesilničních mobilních strojů.

Další ochranná pásma zde neuvedena (chráněná území a kulturní památky, vodní toky, ložiska surovin, léčivé a minerální vody, atd.) jsou dána příslušnými zákony a předpisy.

##### Ochranné pásmo komunikací:

V zastavěném území nejsou pro tento typ komunikací vymezena ochranná pásma. Mimo zastavěné území je ochranné pásmo silnice III. třídy 15 m od osy komunikace na obě strany.

##### Ochranné pásmo telekomunikačních sítí:

U podzemního vedení 0,5 m po obou stranách krajního vedení.

U nadzemního vedení je stanoveno rozhodnutím příslušného stavebního úřadu pro konkrétní vedení podle zákona č. 183/2006 Sb. (stavebního zákona)

##### Ochranné pásmo vodohospodářských sítí:

vodovody a kanalizace do DN 500 - 1,5 m na každou stranu od vnějšího líce potrubí

vodovody a kanalizace nad DN 500 - 2,5 m na každou stranu od vnějšího líce potrubí

##### Ochranné pásmo silových kabelů:

silové kabely NN ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního kabelu

silové kabely VN do 110 kV ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního kabelu

Ochranné pásmo silového nadzemního vedení:

silové vedení VN nad 1kV a do 35 kV včetně

- vodiče bez izolace 7 m (10 m u zařízení postavené do 31. 12. 1994)

- vodiče s izolací základní 2 m

### Ochranné pásmo plynovodu:

dle Zákona č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů v zastavěném území 1,0 m od líce potrubí na obě strany

### **Lokality soustavy Natura 2000**

Natura 2000 je soustava chráněných území, v nichž se vyskytují ohrožené druhy rostlin a živočichů a cenné biotopy. K jejímu vyhlášení se ČR zavázala v souvislosti se vstupem do Evropské unie na základě směrnic 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Dotčené území není součástí soustavy Natura 2000.

### **f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, apod.**

Zájmové území se nenachází v záplavovém území při průchodu  $Q_{100}$ .

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

### **g) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Stavbou nebudou bezprostředně ovlivněny nebo měněny další sousední stavby.

Před zahájením stavby proběhne pasportizace stávajícího stavu sousedních nemovitostí.

Postup výstavby nesmí dlouhodobě narušit plynulost dopravy ve veřejném území. Stavební činnost nesmí neúměrně zatěžovat okolí hlukem a nečistotami. Odtokové poměry v území nebudou stavbou nepřiměřeně dotčeny.

Území je z hlediska odtokových poměrů v současné době stabilizované.

Navržené řešení nemá negativní vliv na hydrogeologickou situaci předmětného území. Stavbou se nemění způsob odvodnění území. Srážkové vody z chodníku jsou svedeny do přilehlé zeleně, kde budou zasakovány. Srážkové z povrchu vozovky jsou svedeny podélným a příčným sklonem do uličních vpustí napojených na kanalizaci.

Při návrhu se předpokládá dobrý technický stav vozidel, která nebudou znečišťovat komunikaci ani parkovací místa.

### **h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V rámci stavby nejsou požadovány žádné asanační práce.

V rámci stavby bude vyfrézována vozovka s živичným krytem, budou vybourány stávající chodníky z betonové velkoplošné dlažby a přilehlé obrubníky.

Z volných ploch bude sejmuta humózní vrstva v předpokládané tl. 15 cm.

Vybourané hmoty budou odvezeny k recyklaci, popř. při nevhodnosti využití na skládku.

Stavba nevyvolává potřebu kácení stávajících dřevin podléhajících povolení. Mýceny budou pouze jednotlivé keře – zapojená plocha do 5 m<sup>2</sup>.

### **i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Stavba nezasáhne do pozemků s ochranou ZPF.

Stavba se nenachází na pozemcích PUPFL, ani v ochranném pásmu lesa.

### **j) územně technické podmínky – možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Jedná se o opravu silnice III. třídy a opravu chodníku v přidruženém dopravním prostoru stávající komunikace.

Bezbariérový přístup je zajištěn ze stávajícího chodníku.

Nové veřejné osvětlení se na hranici staveniště napojuje na stávající podzemní kabelové osvětlení a pokračuje až po „vjezdovou bránu“. Propojení stávajícího a nového kabelu pomocí zemní kabelové spojky; propojit uzemňovací soustavu!

Oprava kanalizace je navržena v téměř celé trase až do recipientu - zatrubeného úseku Plačického potoka situovaného podél ul. Lipová. Začátek opravy je v šachtě v křižovatce silnic II/34 a III/32438

#### **k) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Navržené stavební objekty zajišťují ucelené řešení. Realizace této investice bude časově a věcně koordinována s ostatními stavbami, které byly / budou umístěny vydaným rozhodnutím o umístění stavby nebo společným povolením.

V území se nachází tyto související investice:

- oprava silnice II/324 „II/324 – Stěžery – průtah“, projektant Ing. Ivan Šír (stavebník Královéhradecký kraj)
- stezka se společným provozem Hradec Králové – Stěžery, projektant TR Engineering, s.r.o., ing. Rak (stavebník Obec Stěžery)  
*v době zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby v realizaci*
- splašková a tlaková kanalizace „Odkanalizování obce Stěžery a Stěžírky – 1. etapa“, projektant Recprojekt s.r.o, ing. Falta (stavebník Obec Stěžery)
- autobusová zastávka „Zahradní čtvrť Stěžery, technická infrastruktura “ projektant Hronovský - dopravní projekce s.r.o. (stavebník Obec Stěžery)  
*v době zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby v realizaci*
- přechod pro chodce „Zahradní čtvrť Stěžery, technická infrastruktura “ projektant Nýdrle – projektová kancelář (stavebník BV Development Stěžery s.r.o.)  
*v době zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby v realizaci*
- společnost GasNet, s.r.o. připravuje v zájmovém území rekonstrukci stanice katodické ochrany (SKAO). Investice společnosti GasNet, s.r.o. je evidována pod názvem "REKO SKAO Stěžery", číslo stavby: 7700104578.

Všechny případné související a navazující stavby, je nutné v rámci realizace řešit ve vzájemné koordinaci.

Doba výstavby akce je cca 5 měsíců od zahájení stavby.

Vydání stavebního povolení 01/2025

Zahájení prací (předpoklad) 06/2026, dokončení nejpozději do 11/2026

#### **l) seznam pozemků katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

| k.ú.  | Parcela KN | LV    | Vlastník                               | Druh pozemku                        | Výměra (m <sup>2</sup> ) |
|---|------------|-------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| Stěžery (okres Hradec Králové), číslo k.ú. 755451 | 798/1      | 10001 | OBEC STĚŽERY, Lipová 31, 50321 Stěžery | ostatní plocha - silnice            | 11 778                   |
|   | 728/107    | 10001 | OBEC STĚŽERY, Lipová 31, 50321 Stěžery | ostatní plocha - ostatní komunikace | 558                      |
|   | 728/150    | 10001 | OBEC STĚŽERY, Lipová 31, 50321 Stěžery | ostatní plocha - ostatní komunikace | 318                      |
|   | 728/151    | 10001 | OBEC STĚŽERY, Lipová 31, 50321 Stěžery | ostatní plocha - ostatní komunikace | 28                       |

stav KN k 15.3.2024

#### **m) seznam pozemků katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Opravou dopravní infrastruktury se nemění ochranná a bezpečnostní pásma.

Seznam pozemků se vznikem ochranného pásma veřejného osvětlení (1,0 m na obě strany):

728/42 (Veř. osvětlení)

st. 170 (Veř. osvětlení)

**n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Pro předmětnou stavbu nejsou požadavky tohoto typu.

**o) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba nevyžaduje nové napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, jedná se opravu.

**B.2 Celkový popis stavby**

**B.2.1 Celková koncepce řešení stavby**

**a) nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Jedná se o změnu dokončené stavby - opravu silnice III. třídy recyklací za studena na místě ve stávající zástavbě a s tím související úpravy ve veřejném prostoru – vyvolaná rekonstrukce sjezdů a chodníků, úprava zeleně, reprofilace silničního příkopu, výměna kanalizace a veřejného osvětlení.

Stavbou nebudou bezprostředně ovlivněny nebo měněny další sousední stavby.

**b) účel užívání stavby**

Navrhovaná stavba bude sloužit jako stavba dopravní infrastruktury.

Jedná se o stavbu – opravu silnice III. třídy – ve smyslu ČSN 73 6110 se jedná o sběrnou komunikaci v zastavěném území obce (města) s funkcí dopravně – obslužnou. Chodník je navrhován pro zvýšení bezpečnosti chodců. Rozšíření o podélná stání nabídne komfort pro případné návštěvníky obyvatel v ulici Zelená a zamezí nelegálnímu parkování, tak jak probíhá v současné době.

**c) trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o trvalou stavbu.

**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**

neobsahuje

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

Dotčené orgány, které podle zvláštních předpisů spolupůsobí v řízení, nevydaly negativní ani zamítavé stanovisko k povolení stavby navrženého záměru. Všechny podmínky stanovené ve vydaných závazných stanoviscích, stanoviscích a vyjádřeních nepřesahují běžný rámec a byly splněny a zapracovány v textové a výkresové části.

**f) celkový popis koncepce řešení včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.**

Délka úpravy úseku silnice III/32438 je 233,99 m dle pracovního staničení. V místopise se jedná o úsek od konce připojovacího úseku autobusové zastávky (č.p. 171) až za konec zastavěného území obce směr Hradec Králové. Začátek opravy navazuje na stavbu „II/324 Stěžery – průtah“.

Šířka vozovky v zastavěném území je 6,0 m (mezi silničními obrubami), mimo zastavěné území je vložen střední dělicí ostrůvek a vozovka je tak vychýlena. Ve směru od HK je vychýlení okraje vozovky o cca 3,4 m, ve směru od centra Stěžer je vychýlení okraje vozovky o cca 1,95 m. Jízdní pruhy v přímém úseku mají šířku 2,75 m + vodící proužky šířky 0,25 m. Šířka jízdních pruhů podél dělicího ostrůvku je 3,75 m (výjezd z obce), resp. 4,3 m (vjezd do obce od HK). Ostrůvek je navrhován s větším vychýlením směrem od Hradce Králové – změna směru je o cca 2,05 m, směrem od centra je okraj ostrůvku 1,3 m od osy silnice. Okraje ostrůvku mají poloměr 50 m (od HK), resp. 100 m (jízdní pruh od Stěžer). Šířka ostrůvku je 3,35 m, délka 20,75 m, čela jsou zaoblena oblouky o poloměru 1,0 m.

Označení: v zastavěném území MO2 16,0/7,0/50, mimo zastavěné území – nenormová S 7,0/50

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,75 m

Vodící proužek: 2x 0,25 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,5 m

Návrhová rychlost: 50 km/h

### **Stanovení třídy dopravního zatížení – intenzity těžké nákladní dopravy**

silnice III/32438 - max. TNV = 100 voz/den TDZ IV.

Oprava chodníku je řešena v úseku od konce připojovacího úseku stávající autobusové zastávky v ulici Zelená, po východní konec zastavěného území, tj. v rozsahu od č.p. 171 po č.p. 152.

Chodník je veden v přidruženém prostoru silnice III. třídy. Základní šířka chodníku je 1,5 m, chodník je veden 0,5 m od oplocení sousedních nemovitostí, kde jsou umístěny stávající stožáry nadzemního vedení NN. Pás mezi silnicí a chodníkem bude zatravněn, šířka pásu je 3 – 3,1 m. V zeleném pásu jsou umístěny dva zálivy s podélným parkovacím stáním pro osobní automobily.

V ul. Zelená je připravována výstavba splaškové kanalizace pro svod komunálně znečištěných vod z rodinných domů. Stávající kanalizace zůstane ve funkci jako ryze dešťová.

V souvislosti s rekonstrukcí komunikace a chodníků bude v rozsahu návrhu vybudován nový odvodňovací systém povrchového odvodnění.

Splaškové odpadní vody budou odvedeny samostatnou splaškovou kanalizací v rámci obce Stěžery a společně následně přečerpány do kanalizace Hradec Králové a tím na ČOV Hradec Králové.

Stoka D1 je navrhována jako oprava stávající jednotné stoky DN 400. Po výstavbě splaškové kanalizace ve Stěžerách bude funkčně využita jako čistě dešťová stoka, vyústěná do Plačického potoka stávajícím vyústěním.

Stoka je projektována ve stejné trase, profilu i výškovém uspořádání. Nově je navrženo pouze zaústění uličních vpustí, jejich nové umístění má souvislost s novým výškovým uspořádáním odvodnění komunikace.

Pro návrh je uvažováno

|           |            |          |
|-----------|------------|----------|
| Stoka D1  | PVC DN 400 | 188,40 m |
| RŠ        |            | 6 ks     |
| UV        |            | 9 ks     |
| připojení | PVC DN 150 | 14,0 m   |

V části řešené lokality se nachází stávající VO (3 světelná místa), které bude demontováno (svítidla budou použita na nových stožárech). Nové veřejné osvětlení se na hranici projektu napojuje na stávající podzemní kabelové osvětlení a pokračuje až po „vjezdovou bránu“. Součástí projektu je také přisvětlení přechodu pro chodce (pozitivní kontrast). Parametry osvětlení vozovky budou odpovídat zatřídění komunikace podle ČSN CEN/TR 13201-1, přisvětlení přechodů bude provedeno dle TKP 15.

Osvětlení bude zajišťovat soustava tvořená celkem 7 světelnými místy s celkem 8 LED svítidly. Nová silniční LED svítidla (6 ks) jsou volena s teplou bílou barvou světla (2700 K). Přechodová LED svítidla budou mít kontrastní neutrální bílou barvu světla (4000 K). Bude zachován režim



svícení používaný v celé obci. Svítidla budou osazena pomocí výložníků (obloukových pro silniční a přímých pro přechodové stožáry) délky 1-2 m (dle PD) na stožáry nadzemní výšky 8 m (silniční) a 6 m (přechodové). Stožáry (světelná místa) budou propojeny novým podzemním kabelem CYKY-J 4x16 mm<sup>2</sup> (v celé délce kabelového vedení uložena rovněž zemnicí páska FeZn 30x4, na kterou jsou přizemněny všechny stožáry) zakončeným ve stožárových svorkovnicích. Celková délka navržených zemních kabelových tras je 254 m.

#### Nová ochranná pásma sítí technické infrastruktury:

veřejné osvětlení (1,0 m na obě strany)

#### **g) u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí,**

Asfaltová komunikace vykazuje řadu poruch (ztráta mikrotextury, hloubková koroze, trhliny, výtluky, olamování okrajů a také nerovnosti – nepravidelné vysprávkky různého stáří). Jednou z příčin vzniku poruch na okrajích vozovky jsou zvýšené nebezpečné krajnice a zanesené souběžné příkopy. Zvýšené krajnice brání odtoku vody z vozovky, čímž dochází k podmáčení a poškození zpevněné části vozovky.

Diagnostickým průzkumem vozovky byla zjištěna skladba konstrukčních vrstev komunikace. Stav vozovky odpovídá stáří provedených úprav.

Je navržena oprava vozovky v souladu se závěry diagnostického průzkumu.

Stavebně technický (historický) průzkum nebyl proveden, stavby se netýká. Statické posouzení nosných konstrukcí se stavby netýká.

#### **h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Stavba nevyžaduje ani nespadá pod zvláštní ochranu podle jiných právních předpisů.

#### **i) základní bilance stavby – potřeba a spotřeba médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Jedná se o liniovou stavbu – opravu silnice III. třídy a přilehlého chodníku, opravu kanalizace a veřejného osvětlení. Bez spotřeby médií (vyjma veřejného osvětlení) a hmot při svém provozu.

V současné době jsou plochy komunikace odvodněny podélnými a příčnými sklony přímo do jednotné kanalizace. Srážková voda z chodníků je svedena do přilehlé vozovky, odkud je svedena do kanalizace. V souvislosti s opravou silnice dojde pouze k doplnění uličních vpustí a v místě nedostatečného podélného sklonu k doplnění liniových odvodňovacích žlabů. Odtokové poměry v území se nemění.

Stávající bodové odvodnění pomocí vpustí je zachováno. Nové uliční vpusti budou rozmístěny podél silničních obrubníků. Uliční vpusti jsou zaústěny přípojkami do kanalizace – shodně se stávajícím stavem. Vzhledem ke konfiguraci terénu a stávajícím sítím technické infrastruktury v přidruženém prostoru nelze srážkové vody zasakovat v místě stavby.

Navržené řešení nemá zásadní negativní vliv na hydrogeologickou situaci předmětného území.

Produkované množství a druhy odpadů po dokončení stavby – pouze uliční smetky.

#### **j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Předpokládá se zahájení prací v průběhu letního období roku 2026 (po výběru zhotovitele a po stavbě splaškové kanalizace – související akce obce Stěžery), předpokládaný termín dokončení nejpozději do 11/2026.

#### **Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti**

Za plynulost a koordinovanost prací bude zodpovědný zhotovitel stavby. Realizace může být členěna na dílčí podetapy na základě kapacitních možností a zvolených postupů výstavby zhotovitelem.

Délka realizace bude odvislá od zhotovitelem zvoleného způsobu výstavby dle náročnosti příslušných stavebních objektů. Předpokládá se však při dodržení technologických postupů maximálně 20 – 25 týdnů.

Ve finálním harmonogramu budou zohledněny konkrétní vlivy v aktuálním čase výstavby (přeložky sítí, návaznost na jiné stavby, aktuální dopravní situace a požadavky dotčených orgánů na DIO apod.)

V místě napojení na stávající komunikace bude osazeno přechodné dopravní značení, kterým bude vymezena hranice stavby.

#### **Zajištění přístupu na staveniště**

Přístup na staveniště bude umožněn po silnici III. třídy č. 32438 buď od směru od Hradce Králové, popř. od silnice II/324.

**k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu,**

Předčasné užívání stavby před jejím úplným dokončením je možné, pokud to nemá podstatný vliv na užitelnost stavby, neohroží to bezpečnost a zdraví osob nebo zvířat anebo životní prostředí.

Přesný postup je odvislý od technologických postupů a harmonogramu zhotovitele stavby.

Stavba nemá požadavky na zkušební provoz.

Stavba bude předána do užívání po vydání souhlasu s užíváním stavby.

#### **l) orientační náklady stavby**

orientační náklad stavby je 9.000.000,- bez DPH

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

#### **a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Tvarové řešení vychází z rozsahu zájmového území zadavatelem a vymezením v katastru nemovitostí, se zachováním obsluhy a funkčnosti okolních objektů.

Stavba svojí hmotou neovlivní charakter území ani architektonické a urbanistické hodnoty v území, její měřítko a struktura respektuje charakter původní zástavby, je umísťovaná v plochách k takovému účelu určených a je tedy v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

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

Architektonické a výtvarné řešení se omezuje na řešení koridorů veřejné části. Hlavní páteřní komunikace v území je doplněna parkovištěm z betonové dlažby a chodníkem z betonové dlažby.

Materiálové provedení v kombinaci živичného povrchu komunikace a betonové dlažby (sjezdy, chodníky) je navrženo s cílem zklidnit automobilovou dopravu a především zajistit bezpečnost.

Barevné a materiálové řešení je navrženo s ohledem na předpokládané využití. Vozovka bude zhotovena z asfaltového betonu, sjezdy a chodníky budou z betonové skladebné dlažby 20/10 cm, šedé barvy.

### **B.2.3 celkové technické řešení**

**a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ní působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření**

Celkové dispoziční řešení navržené stavby je patrné z výkresové části této projektové dokumentace. Z hlediska provozního řešení se jedná dopravní infrastrukturu a související síť technické infrastruktury – kanalizace, veřejné osvětlení.

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

Stavba při svém provozu nemá požadavky na teplo, teplou užitkovou vodu.

Instalovaný příkon nových svítidel: **450 W**

Elektrický příkon v rámci odběru bude navýšen a bude pokryt z výkonové rezervy stávajícího zařízení VO. Před elektroměrem i na příslušném vývodu bude ponechán stávající jistič/pojistka.

**c) celková spotřeba vody**

Stavba při svém provozu nemá požadavky na odběr vody.

**d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Stavba při svém provozu neprodukuje odpad (pouze běžné uliční smetky) ani emise.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. (Zákon o odpadech).

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

Stavba při svém provozu nemá požadavky na komunikační vedení a zařízení.

**B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

a) užitné vlastnosti stavby

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem tj. „vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010). Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

Osoby s omezenou schopností pohybu:

Mezi osoby s omezenou schopností pohybu patří osoby na vozíku, osoby s trvalým nebo dočasným omezením chůze a pohybu a osoby pokročilého věku. Z těchto důvodů je nutné pro tyto osoby zřizovat plochy pro pěší v takovém provedení a kvalitě, která umožní jejich plynulý pohyb.

Výškový rozdíl u navržených chodníků a pojezděných ploch na přechodových místech je řešen silniční obrubou s podsádkou +2 cm, tedy výškové rozdíly pochozích ploch nesmí být vyšší než 20 mm.

Podélný spád na navržených bezbariérových komunikacích je navrhován maximálně 8,33 %. V místech, kde není možné tuto maximální hodnotu dodržet, je žádáno o udělení výjimky z obecných požadavků na výstavbu podle ustanovení § 169 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) z důvodu překročení maximálního podélného sklonu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Podél vodící linie je vždy zachován průchozí prostor v šíři min. 0,90 m s maximálním příčným sklonem 2,0 %. Rampový spád na místech určených pro samostatný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace v žádném navrženém místě nepřesahuje 12,5 %.

Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít:

- Součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- úhel kluzu nejméně 10°, popřípadě ve sklonu pak:
- součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg α, nebo
- hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40 x (1 + tg α), nebo
- úhel kluzu nejméně 10° x (1 + tg α), a je úhel sklonu ve směru chůze

Osoby s omezenou schopností orientace:

Mezi osoby s omezenou schopností orientace patří osoby se zbytky zraku a osoby nevidomé, osoby neslyšící a hluchoslepé, dále také osoby pokročilého věku, děti do tří let a případně osoby s mentálním postižením.

Nevidomí a slabozrací nemohou k bezpečnému pohybu po exteriéru používat zrak, ten nahrazují jiné smysly – hmat a sluch. Nevidomí se pohybují v exteriéru pomocí (hmatové) techniky dlouhé bílé hole.

Z hlediska přístupnosti pro potřeby této cílové skupiny je nutné zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. vodící linie. Přirozenou vodící linií mohou být např. stěny budov, zídky, podezdívky plotů, obrubníky u trávníků (s výškou podsádky + 6 cm).

Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky! Při přerušení přirozené vodící linie v délce více než 8,0 m musí být zřízena tzv. umělá vodící linie.

Nachází-li se v pěší trase prvky technického vybavení komunikace (sloupy elektrického napětí, sloupy VO apod.) je nutné podél tohoto prvku na základě vyhlášky č. 398/2009 Sb., příloha 2, odst. 1.2.2 zachovat volný průchozí prostor alespoň 0,9 m. Osoby nevidomé a slabozraké se pohybují podél vodící linie technikou dlouhé bílé hole v odstupu 0,3 – 0,4 m. Na vodící linie navazují tzv. signální pásy, které upozorňují na možné změny směru. Jsou speciální formou umělé vodící linie a jsou vytvořeny z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze např. při přecházení komunikace nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy. Signální pás má šířku 0,8 – 1 m a délku minimálně 1,5 m, pokud není z důvodů uvedených v ČSN 73 6110/Z1 odst. 10.1.3.1.12. nutno signální pás zkrátit.

Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižším než 0,08 m – přechody pro chodce, místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník, např. u rodinných domků nebo ze dvorů u domovních bloků) musí být označeny tzv. varovným pásem.

Varovný pás má šířku 0,4 m. Je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky. Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb.

#### b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Přechod pro chodce šíře 3,0 m, délka 6,0 m na silnici III/32438 (řešen v související projektové dokumentaci) má sníženou obrubu na 2 cm lemovanou varovným pásem (š. 40 cm) v celé délce snížení. Signální pás v šířce 0,8 m je veden od přirozené vodící linie do osy přechodu pro chodce. Délka signálního pásu je min. 1,5 m. Délka přechodu pro chodce je v souladu s ČSN 73 6110-Z1, čl. 10.1.3.3.2. a vyhl. 398/2009 Sb.

Sjezdy mají sníženou silniční obrubu na 2 cm, varovný pás je umístěn v okraji chodníku směrem do sjezdu (vozovky).

Varovný a signální pás bude zhotoven z dlažby se speciální plastickou úpravou (např. s výstupky tvaru komolých kuželů nebo seříznutých polokoulí o průměru výstupků cca 27 mm, výšce 5 mm a rozteči 35/50 mm) viz TN TZÚS 12.03.04. Dlažba varovných a signálních pásů bude barevně kontrastní k přilehlému povrchu, tj. povrch chodníku dlažba šedá, povrch vozovky živičný recyklát, barva sjezdů šedá, varovný a signální pás barva červená.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. musí okolí varovného a signálního pásu tvořit rovinné desky v šíři nejméně 250 mm.

#### **Dlažební prvky pro lemování signálních, varovných a hmatných pásů:**

Šířka lemovacího pásu musí být min. 250 mm. Povrch musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav.

Dlažební prvky rovinné, bez výstupků a reliéfu, lemující signální, vodící, varovný a hmatný pás, obdélníkového nebo čtvercového tvaru (bez zkosené hrany, uložené se šířkou spár max. 4 mm při splnění následujících podmínek:

- počet spár mezi dlažebními prvky v délce 1 m lemujícího pásu je max. 5 ks;
- počet spár mezi dlažebními prvky na šířku 250 mm lemujícího pásu je max. 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár musí být rovna nebo větší 200 mm).

Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 250 x 250 mm bez sražené hrany. Rovinnost dlažby dle ČSN 74 4505.

Podélný sklon komunikací pro chodce nepřesáhne 2 %. Příčný sklon komunikací pro chodce je max. 2 %.

Přirozenou vodící linii v území tvoří zvýšený chodníkový obrubník po pravém okraji chodníku s výškou + 6 cm nad okraj. Přirozená vodící linie není přerušena na vzdálenost delší než 4,5 m, není doplněna umělá vodící linie z betonové dlažby s podélnými drážkami v šířce 0,4 m.

#### Zásady pro osoby se sluchovým postižením:

Problematika osob se sluchovým postižením se řeší podrobněji například v oblasti hromadné dopravy. V tomto projektu nejsou opatření pro osoby s tímto handicapem řešena.

Uvedené je v souladu s vyhl. 398/2009 Sb.

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

Stavba je navržena v souladu s obecnými požadavky na výstavbu.

Bezpečnost stavby je zajištěna platnými zákony o provozu na pozemních komunikacích a dodržením projektem navrženého řešení. Na jejich dodržování dohlíží státní (příp. městská) Policie a pověřený zástupci investora. Dopravní režim se bude řídit podle platných pravidel silničního provozu daných zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Případná technická zařízení podléhají běžným revizím a pravidelným kontrolám předepsaným v provozních podmínkách.

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

#### **a) popis současného stavu**

Zájmové území se nachází cca 800 m jihovýchodně od centra obce. Staveniště je vymezeno silnicí a přidruženým dopravním prostorem mezi nízkopodlažní zástavbou na severu a jihu, resp. zemědělsky využívanými pozemky. Začátek opravy je u konce připojovacího úseku stávající autobusové zastávky. Zájmové území je rovinaté, výšky jsou okolo 246 – 247 m n.m. Silnice v zastavěném území je odvodněna do betonové žlabovky se zaústěním do stávající kanalizace, v extravilánu je vozovka odvodněna do silničního příkopu. Na hranici zastavěného území se na konci příkopu nachází vtokové čelo. Stávající silnice s živичným povrchem a chodník z betonové velkoplošné dlažby vykazují řadu poruch a nedostatečné odvodnění. Podél silnice je pás dlažby, kde jsou nekontrolovaně odstavována a parkována vozidla.

Povrch vozovky vykazuje zejména mozaikové a nepravidelné rozvětvené trhliny, lokálně i síťové, příčné a podélné trhliny, výtluky, vysprávký, nepravidelné hrboly, ztrátu asfaltového tmelu až hloubkovou korozi. V celé délce úseku je zanesení příkopů a zvýšená nebezpečná krajnice (v obci levý příkop, mimo obec levý i pravý příkop).

#### **b) popis navrženého řešení**

Délka úpravy úseku silnice III/32438 je 233,99 m dle pracovního staničení. V místopise se jedná o úsek od konce připojovacího úseku autobusové zastávky (č.p. 171) až za konec zastavěného území obce směr Hradec Králové. Začátek opravy navazuje na stavbu „II/324 Stěžery – průtah“.

Šířka vozovky v zastavěném území je 6,0 m (mezi silničními obrubami), mimo zastavěné území je vložen střední dělicí ostrůvek a vozovka je tak vychýlena. Ve směru od HK je vychýlení okraje vozovky o cca 3,4 m, ve směru od centra Stěžer je vychýlení okraje vozovky o cca 1,95 m. Jízdní pruhy v přímém úseku mají šířku 2,75 m + vodící proužky šířky 0,25 m. Šířka jízdních pruhů podél dělicího ostrůvku je 3,75 m (výjezd z obce), resp. 4,3 m (vjezd do obce od HK). Ostrůvek je navrhován s větším vychýlením směrem od Hradce Králové – změna směru je o cca 2,05 m, směrem od centra je okraj ostrůvku 1,3 m od osy silnice. Okraje ostrůvku mají poloměr 50 m (od

HK), resp. 100 m (jízdní pruh od Stěžer). Šířka ostrůvku je 3,35 m, délka 20,75 m, čela jsou zaoblena oblouky o poloměru 1,0 m.

Oprava chodníku je řešena v úseku od konce připojovacího úseku stávající autobusové zastávky v ulici Zelená, po východní konec zastavěného území, tj. v rozsahu od č.p. 171 po č.p. 152. Chodník je veden v přidruženém prostoru silnice III. třídy. Základní šířka chodníku je 1,5 m, chodník je veden 0,5 m od oplocení sousedních nemovitostí, kde jsou umístěny stávající stožáry nadzemního vedení NN. Pás mezi silnicí a chodníkem bude zatravněn, šířka pásu je 3 – 3,1 m. V zeleném pásu jsou umístěny dva zálivy s podélným parkovacím stáním pro osobní automobily.

Koncepčně budou odděleny splaškové a dešťové odpadní vody a jejich likvidace bude probíhat samostatně.

Splaškové odpadní vody budou odvedeny samostatnou splaškovou kanalizací v rámci obce Stěžery a společně následně přečerpány do kanalizace Hradec Králové a tím na ČOV Hradec Králové.

Dešťové vody ze zpevněných ploch a přilehlých střech souběžných nemovitostí budou svedeny stávajícími (popř. opravenými) dešťovými kanalizačními přípojkami do opravené trasy stávající kanalizace.

Stávající kanalizace bude svádět výhradně dešťové odpadní vody.

Oprava kanalizace je navržena jako Stoka D1 o PVC DN 400 v celkové délce 188,40 m. V trase stoky je navrženo 6 revizních šachet.

V části řešené lokality se nachází stávající VO (3 světelná místa), které bude demontováno (svítidla budou použita na nových stožárech). Nové veřejné osvětlení se na hranici projektu napojuje na stávající podzemní kabelové osvětlení a pokračuje až po „jezdovou bránu“. Součástí projektu je také přisvětlení přechodu pro chodce (pozitivní kontrast). Parametry osvětlení vozovky budou odpovídat zařazení komunikace podle ČSN CEN/TR 13201-1, přisvětlení přechodů bude provedeno dle TKP 15.

Osvětlení bude zajišťovat soustava tvořená celkem 7 světelnými místy s celkem 8 LED svítidly. Nová silniční LED svítidla (6 ks) jsou volena s teplou bílou barvou světla (2700 K). Přechodová LED svítidla budou mít kontrastní neutrální bílou barvu světla (4000 K). Bude zachován režim svícení používaný v celé obci.

## **1. Pozemní komunikace**

Komunikace jsou navrženy podle platných ČSN a TP, jejich mechanická stabilita je zajištěna.

### **a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby**

V zastavěném území MO2 --/7,0/50, mimo zastavěné území – nenormová S 7,0/50

D2 – Komunikace pro chodce

### **b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací**

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,75 m

Vodící proužek: 2x 0,25 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,5 m

Návrhová rychlost: 50 km/h

Šířkové uspořádání silnice III/32438 vychází ze stávajícího stavu dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace. Výškově nebude trasa stávající trasa výrazně změněna. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní stávajících nerovností a dosažení potřebných podélných příčných sklonů.

### **Stanovení třídy dopravního zatížení**

silnice III/32438 - max. TNV = 100 voz/den TDZ IV.

Silnice III. třídy - návrhová úroveň porušení D1

Chodník je veden v přidruženém prostoru silnice III. třídy. Základní šířka chodníku je 1,5 m, chodník je veden 0,5 m od oplocení sousedních nemovitostí, kde jsou umístěny stávající stožáry nadzemního vedení NN. Pás mezi silnicí a chodníkem bude zatravněn, šířka pásu je 3 – 3,1 m. V zeleném pásu jsou umístěny dva základy s podélným parkovacím stáním pro osobní automobily.

Veškeré zbytkové plochy v území budou ohumusovány v tl. 15 cm a osety travním semenem.

## **2. Mostní objekty a zdi**

### **a) výčet objektů a zdí**

Projektová dokumentace neobsahuje stavby tohoto typu.

### **b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory**

## **3. Odvodnění pozemní komunikace**

Splaškové odpadní vody budou odvedeny samostatnou splaškovou kanalizací v rámci obce Stěžery a společně následně přečerpány do kanalizace Hradec Králové a tím na ČOV Hradec Králové.

Dešťové vody ze zpevněných ploch a přilehlých střech souběžných nemovitostí budou svedeny stávajícími (popř. opravenými) dešťovými kanalizačními přípojkami do opravené trasy stávající kanalizace.

Stávající kanalizace bude svádět výhradně dešťové odpadní vody.

Oprava kanalizace je navržena jako Stoka D1 o PVC DN 400 v celkové délce 188,40 m. V trase stoky je navrženo 6 revizních šachet.

Srážkové vody ze silnice jsou v svedeny do uličních vpustí napojených na dešťovou kanalizaci. Nové uliční vpusti (celkem 8 ks) budou rozmístěny podél silničních obrubníků. Jsou navrženy uliční vpusti DN 450 s kalovým prostorem a košem na nečistoty. Vtoková mříž s bočním vtokem – celkem 7 ks a 1 ks litinové mříže 50/50 cm pro zatížení D 400. Z uličních vpustí jsou vody odváděny přípojkami DN 150 do dešťové kanalizace (mimo tento oddíl PD).

Silniční pláň v zastavěném území je odvodněna do podélných trativodů, které jsou kruhového tvaru DN 160 mm s obalením separační geotextilií na podkladu ze štěrkopísku tl. 100 mm se zásypem z kameniva frakce 8/16 mm. Veškeré trativody jsou uvažovány s potřebnými tvarovkami a přechodovými kusy pro zaústění do uličních vpustí a revizních šachet. Na začátku úseku drenáže bude osazena revizní šachta DN 600 s poklopem D 400, výška šachty cca 1,0 m.

Koncová část vozovky za „vjezdovou bránou“ směr Hradec Králové je odvodněna příčným sklonem do průlehu a silničního příkopu. Vtok z drenáže do silničního příkopu bude opevněn kamennou dlažbou tl. 200 mm s vyspárováním cementovou maltou M25 XF4. Kamenná dlažba bude osazena do lože z betonu C 20/25 XF3 tl. min. 100 mm.

## **4. Tunely, podzemní stavby a galerie**

Projektová dokumentace neobsahuje stavby tohoto typu.

- a) základní údaje (délka příčné uspořádání, sklony)**
- b) technické vybavení tunelu**
- c) navržená technologie výstavby**
- d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti**

## **5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

Jedná se o stavbu zklidněné komunikace, v rámci veřejného prostoru je uvažováno s vybudováním tří podélných stání pro osobní automobily.

Stavba neobsahuje únikové zóny a protihlukové clony.

## **6. Vybavení pozemní komunikace**

### **a) záchytná bezpečnostní zařízení**

neobsahuje

### **b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku**

Předkládaný návrh dopravního značení byl zpracován dle ustanovení zákona 361/2000 Sb. O pravidlech silničního provozu, v platném znění, dle pokynů TP 65 "Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích" a dle ČSN EN 12899-1. Těmito předpisy je třeba se řídit rovněž při umísťování značek.

V rámci stavby je navrženo svislé dopravní značení, které je navrženo v souladu s příslušnými normami a technickými podmínkami. Jedná se především o TP 65 a TP 133. Stávající svislé dopravní značení v území je zachováno.

V souvislosti s umístěním dělicího ostrůvku budou přesunuty stávající svislé dopravní značky začátku / konce obce IZ 4a / IZ 4b před tento ostrůvek. V čelech středního dělicího ostrůvku pro snižování rychlosti osazeny dopravní majáčky obsahující DZ č. C 4a + Z 4a (z obou stran). Dále bude z obou směrů cca 100 m před dělicím ostrůvkem osazena svislá DZ č. IS 10c.

Stávající svislé dopravní značky IS 3b a IS 3c budou přesunuty do polohy mimo budoucí autobusovou zastávku směrem do centra Stěžer.

Sloupky standardních značek se dle požadavku následného správce osazují do patek.

Při osazování značek je nutno dbát, aby nebyly osazeny přímo za sloupky VO, jinými značkami, stromy nebo obdobnými překážkami, které by je mohly clonit. Pokud takový případ nastane, určí posunutí značky na jiné místo projektant nebo následný správce.

Značky se osadí dolní hranou do výše 1800 mm nad vozovku. V případě značky s dodatkovou tabulkou je ve výši 1800 mm dolní hrana značky a dodatková tabulka se umístí níže. V intravilánu v místech s pohybem chodců se značky nebo dodatkové tabulky pod značkami osadí dolní hranou 2200 mm nad chodník nebo krajnici. Okraj svislé dopravní značky bude 0,5 m – 2,0 m od okraje silnice nebo místní a účelové komunikace.

Požadovaná záruka na svislé dopravní značení je 5 let, funkční životnost folie třídy 1 je nejméně 7 let, folie tř. 2 je nejméně 10 let.

Vodorovné dopravní značení na silnici III. třídy – podélné čáry V 1a, V 2b, vodící proužek V 4, šikmé rovnoběžné čáry V 13a, optická psychologická brzda V 18 a směrové šipky V 9b bude provedeno úpravou v bílé barvě a obnoveno z plastických materiálů strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní



spáru (odstup 100 mm). Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

VDZ musí být v souladu s PPK – VZ: Požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků na silnicích I. třídy ve správě Ředitelství silnic a dálnic.

Podélné čáry vodorovného značení se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (platí pro AB i CB vozovky). Minimální vzdálenost bližší hrany podélné čáry od pracovní spáry je 100 mm.

Požadovaná záruka na vodorovné dopravní značení zhotovené z dlouhoživotnostních materiálů je 3 roky, atd. – viz PPK-VZ.

V projektové dokumentaci jsou prezentovány návrhy trvalého dopravního značení (svislého a vodorovného) v tomto stupni projektové dokumentace a ty budou podkladem pro stanovení místní úpravy zajišťované zhotovitelem stavby a stanoveném příslušným ODSH po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

Dočasné dopravní značení zahrnuje označení objízdných tras a pracovních míst, které bude řešeno v situaci DIO (zaktualizuje dodavatel dle harmonogramu a postupu výstavby).

### **c) veřejné osvětlení**

V části řešené lokality se nachází stávající VO (3 světelná místa), které bude demontováno (svítidla budou použita na nových stožárech). Nové veřejné osvětlení se na hranici projektu napojuje na stávající podzemní kabelové osvětlení a pokračuje až po „vjezdovou bránu“. Součástí projektu je také přisvětlení přechodu pro chodce (pozitivní kontrast). Parametry osvětlení vozovky budou odpovídat zařazení komunikace podle ČSN CEN/TR 13201-1, přisvětlení přechodů bude provedeno dle TKP 15.

Osvětlení bude zajišťovat soustava tvořená celkem 7 světelnými místy s celkem 8 LED svítidly. Nová silniční LED svítidla (6 ks) jsou volena s teplou bílou barvou světla (2700 K). Přechodová LED svítidla budou mít kontrastní neutrální bílou barvu světla (4000 K). Bude zachován režim svícení používaný v celé obci. Svítidla budou osazena pomocí výložníků (obloukových pro silniční a přímých pro přechodové stožáry) délky 1-2 m (dle PD) na stožáry nadzemní výšky 8 m (silniční) a 6 m (přechodové). Stožáry (světelná místa) budou propojeny novým podzemním kabelem CYKY-J 4x16 mm<sup>2</sup> (v celé délce kabelového vedení uložena rovněž zemnicí páska FeZn 30x4, na kterou jsou přizemněny všechny stožáry) zakončeným ve stožárových svorkovnicích. Celková délka navržených zemních kabelových tras je 254 m. Podzemní kabely budou uloženy v celé délce v ohebné korugované chráničce. Při křížení a souběhu s plynovodem bude kabel v zapískovaném betonovém žlabu (bez ohebné korugované chráničky). Při křížení vozovky bude použita doplňující ochrana v podobě pevné chráničky D200. Pod vjezdy a pod vozovkou budou chráničky obetonované.

Celý postup prací rekonstrukce soustavy VO je nutné provádět v součinnosti se správcem veřejného osvětlení a v součinnosti s generálním dodavatelem stavby.

Požadavky na svítidla:

Svítidlo musí být primárně koncipováno pro světelné zdroje LED. Svítidlo musí dovolovat přímé upevnění na výložník nebo stožár o průměru 60 mm s možností nastavení vyklonění svítidla v rozsahu nejméně -20° až +20° při montáži na výložník a 0° až 20° při montáži na dřív stožáru.

Nesmí se jednat o tzv. retrofit, tedy svítidlo, které lze osadit jak konvenčními zdroji (výbojka, zářivka), tak zdroji LED. Celkový tvar svítidla musí zamezit zadržování vody na jeho tělese, odtékající voda musí svítidlo očišťovat od případných zachycených nečistot.

Materiálové a technické provedení svítidla bude zaručovat životnost minimálně 100 000 provozních hodin, přičemž na celé svítidlo musí být poskytnuta záruka nejméně 5 let při standardním provozu VO. Těleso svítidla a kryt svítidla budou vyrobeny z certifikovaných hliníkových slitin metodou vysokotlakého lití. Je-li svítidlo vybaveno vrchním žebrováním, nesmí výška žebra být větší než polovina vzdálenosti mezi jednotlivými žebry. Barevné provedení tělesa svítidla bude konzultováno se správcem osvětlení (bude dle stávajícího stavu). Stupeň krytí IP celého svítidla bude 66 nebo lepší. Stupeň odolnosti proti mechanickému poškození IK svítidla bude 09 nebo lepší.

Svítidlo musí být chlazeno pouze pasivně, nikoliv aktivně za použití ventilátorů nebo podobných zařízení. Svítidlo musí být vybaveno tepelnou ochranou, která zajistí redukci výkonu svítidla nebo

jeho vypnutí při překročení kritické teploty a opětovné zapnutí při dosažení provozních podmínek. Index podání barev zdrojů LED musí být alespoň 70. Svítidlo musí být vybaveno programovatelným předřadníkem (driverem) s přednastavenou funkcí autonomního stmívání dle požadovaného schématu.

Svítidlo musí umožňovat výměnu napájecího zdroje (driveru) a LED světelných zdrojů.

Svítidla lze dodatečně vybavit clonkou pro omezení světelného toku vyzařovaného za svítidlo.

Celkový instalovaný příkon svítidel nepřesáhne 450 W.

**Požadavky na stožáry:**

Nové stožáry budou použity třístupňové ocelové vetknuté oboustranně žárově zinkované, vybavené ochrannou manžetou na přechodu do země. Výložníky požadovaných rozměrů budou rovněž žárově zinkované. Stožáry budou dimenzované na příslušné zatížení.

**Použité typy kabelů:**

CYKY-J 4x16 zemní kabelové rozvody

CYKY-J 3x1,5 (propojovací kabel svítidlo - stožárová svorkovnice)

**Zemnicí vodič:**

Pro nové zemnicí vedení bude převážně použita páska FeZn 30x4 mm. Přechody mezi zeminou-betonem, betonem-vzduchem, zeminou-vzduchem, budou ošetřeny ochranným nátěrem. Propojení se stožárem bude provedeno drátem FeZn 10mm – izolovaný, zž bužírka.

Instalovaný příkon nových svítidel: 450 W

Elektrický příkon v rámci odběru bude navýšen a bude pokryt z výkonové rezervy stávajícího zařízení VO. Před elektroměrem i na příslušném vývodu bude ponechán stávající jistič/pojistka.

Komunikace jsou dle ČSN CEN/TR 13201-1 zatříděny jako:

Silnice I. třídy (průjezd obcí) – **M5**

Chodníky – **P5**

**Požadavky na parametry osvětlení, kterých musí být dosaženo aplikací použitých svítidel:**

| <b>Třída osvětlení</b> | <b>L<sub>m</sub> (cd/m<sup>2</sup>)</b><br>(min. udrž.<br>Hodnota) | <b>U<sub>0</sub> (-)</b><br>(minimální<br>hodnota) | <b>U<sub>1</sub> (-)</b><br>(minimální<br>hodnota) | <b>TI (%)</b><br>(maximální<br>hodnota) | <b>R<sub>El</sub> (-)</b><br>(minimální<br>hodnota) |
|------------------------|--|--|--|---|---|
| M5                     | 050  | 0,35   | 0,40   | 15                                      | 0,3   |

**L<sub>m</sub> (cd/m<sup>2</sup>)** : Průměrný jas

**U<sub>0</sub> (-)** : Celková rovnoměrnost

**U<sub>1</sub> (-)** : Podélná rovnoměrnost

**TI (%)** : Prahový přírůstek

**REI (-)** : Činitel osvětlení okolí

| <b>Třída osvětlení</b> | <b>E<sub>m</sub> (lx)</b><br>(min. udrž.<br>hodnota) | <b>E<sub>min</sub> (lx)</b><br>(minimální<br>hodnota) |
|------------------------|--|---|
| P5                     | 3  | 0,6   |

**E<sub>m</sub> (lx)** : Průměrná osvětlenost

**E<sub>min</sub> (lx)** : Minimální osvětlenost

Barva světla a technologie použitých svítidel:

LED 2700 K Ra70

**d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace**

neobsahuje

**e) clony a sítě proti oslnění**

neobsahuje

## **7. Objekty ostatních skupin objektů**

### **a) výčet objektů**

SO 901 – Dočasná dopravní opatření - silnice

### **b) základní charakteristiky**

Vzhledem ke zvolenému technickému řešení je navrženo realizovat stavbu za úplných uzavírek v jednotlivých úsecích. Šířka stávajících komunikací neumožňuje realizaci po polovinách a z hlediska doby výstavby a technologie stavby je provedení rekonstrukce v plné šířce výrazně výhodnější.

Stavba je členěna na fáze tak, aby bylo omezení dopravy na III/3253 bylo co nejmenší.

### **c) související zařízení a vybavení**

### **d) technické řešení**

Hlavní objízdná trasa bude vedena po silnicích I. a II. třídy v trase okružní křižovatka I/11L x silnice III/32438 x místní komunikace ul. Zelená – II/611 – II/324 Stěžery.

Dopravní značení je prezentováno v samostatných výkresech.

### **e) postup a technologie výstavby**

## **B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

### **a) technické řešení**

Jedná se o opravu silnice a chodníku vč. souvisejících sítí technické infrastruktury, bez technických a technologických zařízení.

### **b) výčet technických a technologických zařízení**

Jedná se o opravu silnice a chodníku vč. souvisejících sítí technické infrastruktury, bez technických a technologických zařízení.

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

### **a) seznam použitých podkladů**

Z hlediska požární bezpečnosti staveb je objekt řešen podle:

ČSN 73 0802 ed.2 Požární bezpečnost staveb - Nevýrobní objekty, Vydána: 10/2023

ČSN 73 0810 Požární bezpečnost staveb - Společná ustanovení, Vydána: 1.7.2016

ČSN 73 0810 opr.1 Požární bezpečnost staveb - Společná ustanovení, Vydána: 1.3.2020

ČSN 73 0873 Požární bezpečnost staveb - Zásobování požární vodou, Vydána: 1.6.2003

ČSN 73 0834 Požární bezpečnost staveb - Změny staveb, Vydána: 3.2011

ČSN 73 0834 změna Z1 Požární bezpečnost staveb - Změny staveb, Vydána: 7.2011

ČSN 73 0834 změna Z2 Požární bezpečnost staveb - Změny staveb, Vydána: 1.2.2013

Vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 460/2021 Sb. o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva, platnost od 11.12.2021

Vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů

### **b) popis stavby**

Předmětem projektové dokumentace je oprava silnice III. třídy č. 32438, ulice Zelená v obci Stěžery a zklidnění dopravy – zřízení „vjezdové brány“ na začátku obce ve směru od Hradce Králové. Jakou související objekt je řešeno zatrubnění silničního příkopu. Stavebníkem pro tyto

související objektu je Královéhradecký kraj. Dále je řešena změna stavby chodníků, stávající kanalizace a veřejného osvětlení. Stavebníkem pro tyto objekty je obec Stěžery.

Oprava silnice III. třídy navazuje na další investiční akci v území – opravu průtahu silnice II/324. Dále se v zájmovém území nachází další povolené stavby, se kterými je nutné tuto stavbu koordinovat – splašková kanalizace, autobusová zastávka a přechod pro chodce, stezka se společným provozem Stěžery – Hradec Králové.

Stavbou dochází k zvýšení bezpečnosti chodců v ulici Zelená, zlepšení odvodnění a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Předmětem stavby je provedení úprav komunikací, které zajistí jejich stavebně-technický stav a dopravně-bezpečnostní řešení odpovídající charakteru komunikací a aktuální i výhledové intenzitě dopravy.

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, průjezdní úsek silnice III. třídy.

Oprava silnice III. třídy je navržena metodou recyklace za studena na místě, chodníky z nevyhovující velkoplošné dlažby budou vybourány, nové budou zhotoveny z betonové skladebné dlažby. Součástí chodníků je úprava samostatných sjezdů a návrh parkovacích stání s podélným řazením v přidruženém prostoru silnice III. třídy.

V tomto stavebním objektu je řešena oprava silnice a výstavba středního dělicího ostrůvku na vjezdu do obce – vjezdová brána. Délka opravy silnice je cca 234 m. Základní šířka vozovky je 6,0 m, jízdní pruhy mají šířku 2,75 m + vodící proužky šířky 0,25 m. Šířka jízdních pruhů podél dělicího ostrůvku je 3,75 m (výjezd z obce), resp. 4,3 m (vjezd do obce od HK). Ostrůvek je navrhován s větším vychýlením směrem od Hradce Králové. Šířka ostrůvku je 3,35 m, délka 20,75 m, čela jsou zaoblena oblouky o poloměru 1,0 m.

Oprava vozovky se navrhuje recyklací za studena na místě, která zajistí homogenizaci podkladních vrstev, snížení výkyvů v únosnosti a její zlepšení, a reprofilací se zajistí požadovaný příčný sklon a v omezeném rozsahu se upraví rovinatost v podélném směru. V místech uložení splaškové a tlakové kanalizace a v rozšíření vozovky je navrženo kompletní vybourání konstrukce s přesahem min. 1,0 m do vozovky stávající a zhotovením nové konstrukce. Tloušťka nestmelených vrstev je navržena ve stejné tloušťce jako má původní nestmelená vrstva. Tím se zajistí, pokud možno stejné konstrukční vlastnosti vozovky v celé její šířce. Výměna aktivní zóny se provede pouze, pokud zemní plán nebude mít požadovanou únosnost.

Ke zlepšení únosnosti dále přispěje i pokládka nového dvouvrstvého krytu. Před recyklací bude doplněn vhodný materiál a bude upraven příčný a podélný sklon v zastavěném území. Součástí stavby je odvodnění – doplnění uličních vpustí. Jejich připojení na kanalizaci – viz SO 301.

Se stavebním objektem opravy silnice souvisí SO 302 – Zatrubnění silničního příkopu. Dále navazují objekty v režii obce Stěžery – SO 134 - chodníky, oprava dešťové kanalizace – SO 301 a oprava veřejného osvětlení – SO 401.

Zájmové území se nachází cca 800 m jihovýchodně od centra obce. Staveniště je vymezeno silnicí a přidruženým dopravním prostorem mezi nízkopodlažní zástavbou na severu a jihu, resp. zemědělsky využívanými pozemky. Začátek opravy je u konce připojovacího úseku stávající autobusové zastávky. Zájmové území je rovinaté, výšky jsou okolo 246 – 247 m n.m. Silnice v zastavěném území je odvodněna do betonové žlabovky se zaústěním do stávající kanalizace, v extravilánu je vozovka odvodněna do silničního příkopu. Na hranici zastavěného území se na konci příkopu nachází vtokové čelo. Stávající silnice s živinčným povrchem a chodník z betonové velkoplošné dlažby vykazují řadu poruch a nedostatečné odvodnění. Podél silnice je pás dlažby, kde jsou nekontrolovaně odstavována a parkována vozidla.

Dotčené pozemky stavbou chodníku: 728/107, 728/150, 728/151, vše k.ú. Stěžery (okres Hradec Králové).

#### **Posouzení z hlediska PO:**

Nedochází ke změně užívání objektu, prostoru nebo provozu ve smyslu čl. 3.2 ČSN 730834:

Čl. 3.2.a1)- Nedochází ke zvýšení požárního rizika vyjádřeného  $p_n \cdot a_n \cdot c$  o více než  $15 \text{ kg/m}^2$

nemění se

Čl. 3.2.b) – Nedochází ke zvýšení počtu unikajících osob

- nemění se

Čl. 3.2.c) - Nedochází ke zvýšení počtu osob s omezenou schopností pohybu o více než 12

- nemění se

Čl.3.2.d) - Nedochází k záměně příslušné projektové normy podskupiny ČSN 73 08..

- nemění se

Čl.3.2.e) – Nedochází ke změně objektu nástavbou, přístavbou, vestavbou nebo jiným podstatným změnám ve smyslu tohoto článku

- nemění se

### **Požadavky na příjezdy a přístupy požárních vozidel**

ČSN 73 0802

Příjezd mobilní požární techniky je zajištěn do vzdálenosti 20 m od vchodů do objektů, kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu.

ČSN 73 0802 čl. 12.2.2

Za přístupovou komunikaci se považuje nejméně jednopruhová silniční komunikace (viz ČSN 73 6100) se šířkou vozovky nejméně 3,00 m. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110; pro navrhování konstrukcí vozovek platí ČSN 73 6114.

ČSN 73 0802 čl.12.2.3

Je-li přístupová komunikace navržena jako jednopruhová (jeden jízdní pruh), bude projektovým řešením zajištěn zákaz odstavení a parkování vozidel; je-li navrženo více pruhů, bude tento zákaz zajištěn alespoň na jednou jízdním pruhu.

Vyhl. 23/2008 Sb. příl.3

Na jednopruhové neprůjezdní jízdní komunikaci delší než 50 m určené pro příjezd požárních vozidel se požaduje zřízení obratiště.

Posouzení příjezdové komunikace

Příjezd hasičského záchranného sboru a dalších složek IZS ČR k objektům v řešené lokalitě bude možný po upravované komunikaci. Komunikace průjezdná, obousměrná šířky 6 m – z hlediska PO vyhovuje.

### **Závěr:**

Z hlediska požární ochrany navrženou úpravou nedochází ke změně užívání objektu ani prostoru ve smyslu čl. 3.2. ČSN 730834 a z hlediska PO není nutné další hodnocení.

Navrženou úpravou nedochází k negativnímu ovlivnění požární bezpečnosti stavby.

Navrhovaná stavba (kanalizace, veřejné osvětlení, odvodnění) je stavbou kategorie 0 podle § 39 odst. 1a) zákona o požární ochraně v návaznosti na vyhlášku o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva je stavba zařazena podle § 6 odst.1 písm.l a m).

Navrhovaná stavba (komunikace) je stavbou kategorie 1 podle § 39 odst. 1a) zákona o požární ochraně v návaznosti na vyhlášku o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva je stavba zařazena podle § 7 odst.2.

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

V rámci provozu stavby a vzhledem k jejímu charakteru toto projekt neřeší.

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

V rámci provozu stavby a vzhledem k jejímu charakteru toto projekt neřeší.

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

### **a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Stavba nevyžaduje ochranu proti radonu.

### **b) ochrana před bludnými proudy**

V území není předpoklad výskytu bludných proudů.

Bludný proud je elektrický proud unikající z elektrických zařízení nedostatečně izolovaných od země nebo používajících horninové prostředí jako zpětného vodiče. Bludný proud využívá dále liniových zařízení jako zpětného vodiče, přičemž koroze nastává v místech (např. na podzemním potrubí), kde elektrický proud přechází do země a vrací se ke zdroji (např. k měničnické – napájecí stanici).

Stavba řeší pouze doplnění chodníku a parkovacích stání v přidruženém prostoru, předmětem stavby nejsou liniová zařízení (sítě technické infrastruktury).

### **c) ochrana před technickou seizmicitou**

Podle informací projektanta se lokalita nenachází v území se zvýšenou seizmicitou. Zdroj: [www.geology.cz](http://www.geology.cz)

### **d) ochrana před hlukem**

Území není tranzitní pro automobilovou dopravu. Nejsou tedy předpokládány nadlimitní hodnoty hluku a neúměrný negativní dopad na stávající zástavbu. Z hlediska škodlivin se jedná o stavbu neznečišťující životní prostředí. Při užívání nevznikají vibrace, hluk nebo prašnost.

### **e) protipovodňová opatření**

Připravovaná stavba se nenachází v záplavovém území Q<sub>100</sub>.

### **f) ostatní účinky (vliv poddolování, výskyt metanu apod.)**

Podle informací projektanta se lokalita nenachází v poddolovaném území ani v území s výskytem metanu. Zdroj: [www.geology.cz](http://www.geology.cz)

## **B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**

### **a) napojovací místa technické infrastruktury**

Nové veřejné osvětlení se na hranici staveniště napojuje na stávající podzemní kabelové osvětlení a pokračuje až po „vjezdovou bránu“. Propojení stávajícího a nového kabelu pomocí zemní kabelové spojky; propojit uzemňovací soustavy!

Oprava kanalizace je navržena v téměř celé trase až do recipientu - zatrubeného úseku Plačického potoka situovaného podél ul. Lipová. Začátek opravy je v šachtě v křižovatce silnic II/34 a III/32438

### **b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Oprava kanalizace je navržena jako Stoka D1 o PVC DN 400 v celkové délce 188,40 m. V trase stoky je navrženo 6 revizních šachet.

V současné době je povrchový odtok dešťových vod realizován příčným a podélným sklonem komunikace do stávajících uličních vpustí v nevyhovujícím počtu a rozmístění.

Odtok z přilehlé části střech rodinných domů je sveden dešťovými přípojkami do stávající jednotné kanalizace v ul. Zelená.

V ul. Zelená je připravována výstavba splaškové kanalizace pro svod komunálně znečištěných vod z rodinných domů. Stávající kanalizace zůstane ve funkci jako ryze dešťová.

| Druh povrchu      | Plocha (ha) | Odtokový součinitel | Odtok (l/s) | Objem odtoku (m <sup>3</sup> ) |
|-------------------|-------------|---------------------|-------------|--------------------------------|
| komunikace živice | 0,2190      | 0,70                | 27,90       | 25,11                          |
| chodník           | 0,0780      | 0,70                | 9,93        | 8,94                           |

|               |        |      |              |              |
|---------------|--------|------|--------------|--------------|
| střechy       | 0,0465 | 0,90 | 7,61         | 6,85         |
| <b>Celkem</b> |        |      | <b>45,44</b> | <b>40,90</b> |

Celkový stávající odtok pro řešený úsek dosahuje 45,44 l/s při objemu 40,90 m<sup>3</sup>.

#### **Navrhovaný odtok**

Stavebními úpravami komunikace dojde pouze k mírnému navýšení výměry zpevněných ploch vybudováním zálivu pro autobusovou dopravu.

| Druh povrchu      | Plocha (ha) | Odtokový součinitel | Odtok (l/s)  | Objem odtoku (m <sup>3</sup> ) |
|-------------------|-------------|---------------------|--------------|--------------------------------|
| komunikace živice | 0,2250      | 0,70                | 28,66        | 25,79                          |
| chodník           | 0,0780      | 0,70                | 9,93         | 8,94                           |
| střechy           | 0,0465      | 0,90                | 7,61         | 6,85                           |
| <b>Celkem</b>     |             |                     | <b>46,20</b> | <b>41,58</b>                   |

Celkový navrhovaný odtok pro řešený úsek dosahuje 46,20 l/s při objemu 41,58 m<sup>3</sup>.

Navýšení celkového odtoku o 0,76 l/s (1,6%) lze hodnotit jako nevýznamné.

Svítlidla budou osazena pomocí výložníků (obloukových pro silniční a přímých pro přechodové stožáry) délky 1-2 m (dle PD) na stožáry nadzemní výšky 8 m (silniční) a 6 m (přechodové). Stožáry (světelná místa) budou propojeny novým podzemním kabelem CYKY-J 4x16 mm<sup>2</sup> (v celé délce kabelového vedení uložena rovněž zemnicí páska FeZn 30x4, na kterou jsou přizemněny všechny stožáry) zakončeným ve stožárových svorkovnicích. Celková délka navržených zemních kabelových tras je 254 m. Podzemní kabely budou uloženy v celé délce v ohebné korugované chráničce. Při křížení a souběhu s plynovodem bude kabel v zapískovaném betonovém žlabu (bez ohebné korugované chráničky). Při křížení vozovky bude použita doplňující ochrana v podobě pevné chráničky D200. Pod vjezdy a pod vozovkou budou chráničky obetonované.

Použité typy kabelů:

CYKY-J 4x16 zemní kabelové rozvody

CYKY-J 3x1,5 (propojovací kabel svítidlo - stožárová svorkovnice)

## **B.4 Dopravní řešení**

### **a) popis dopravního řešení**

Délka úpravy úseku silnice III/32438 je 233,99 m dle pracovního staničení. V místopise se jedná o úsek od konce připojovacího úseku autobusové zastávky (č.p. 171) až za konec zastavěného území obce směr Hradec Králové. Začátek opravy navazuje na stavbu „II/324 Stěžery – průtah“.

Šířka vozovky v zastavěném území je 6,0 m (mezi silničními obrubami), mimo zastavěné území je vložen střední dělicí ostrůvek a vozovka je tak vychýlena. Ve směru od HK je vychýlení okraje vozovky o cca 3,4 m, ve směru od centra Stěžer je vychýlení okraje vozovky o cca 1,95 m. Jízdní pruhy v přímém úseku mají šířku 2,75 m + vodící proužky šířky 0,25 m. Šířka jízdních pruhů podél dělicího ostrůvku je 3,75 m (výjezd z obce), resp. 4,3 m (vjezd do obce od HK). Ostrůvek je navrhován s větším vychýlením směrem od Hradce Králové – změna směru je o cca 2,05 m, směrem od centra je okraj ostrůvku 1,3 m od osy silnice. Okraje ostrůvku mají poloměr 50 m (od HK), resp. 100 m (jízdní pruh od Stěžer). Šířka ostrůvku je 3,35 m, délka 20,75 m, čela jsou zaoblena oblouky o poloměru 1,0 m.

Označení: v zastavěném území MO2 16,0/7,0/50, mimo zastavěné území – nenormová S 7,0/50

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,75 m

Vodící proužek: 2x 0,25 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,5 m

Návrhová rychlost: 50 km/h

### **Stanovení třídy dopravního zatížení – intenzity těžké nákladní dopravy**

silnice III/32438 - max. TNV = 100 voz/den TDZ IV.

Oprava chodníku je řešena v úseku od konce připojovacího úseku stávající autobusové zastávky v ulici Zelená, po východní konec zastavěného území, tj. v rozsahu od č.p. 171 po č.p. 152. Chodník je veden v přidruženém prostoru silnice III. třídy. Základní šířka chodníku je 1,5 m, chodník je veden 0,5 m od oplocení sousedních nemovitostí, kde jsou umístěny stávající stožáry nadzemního vedení NN. Pás mezi silnicí a chodníkem bude zatravněn, šířka pásu je 3 – 3,1 m. V zeleném pásu jsou umístěny dva zálivy s podélným parkovacím stáním pro osobní automobily.

### Konstrukce zpevněných ploch:

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR odbor silniční infrastruktury pod č.j. MD-6956/2024-940/2 ze dne 28.2.2024 s účinností od 1.3.2024, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek.

Tyto podmínky zejména únosnost zemní plně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro nestmelené vrstvy ČSN EN 13 242, ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1, pro dlažby ČSN 73 6131-1, vč. norem souvisejících. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní plně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení plně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def,2} = 45$  MPa. Modul přetvárnosti je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou podle ČSN 73 6133. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace plně.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze Situace 1 : 250 a Vzorových příčných řezů 1 : 50.

Zahájení zemních prací v jarním nebo letním období lze upřednostnit před podzimním nebo zimním obdobím.

### Oprava vozovky - recyklace

#### **Frézování, recyklace za studena na místě, nový dvouvrstvý kryt (zachování nivelety)**

##### *Technologický postup:*

- Frézování do hloubky 100 mm, bude-li navrženo zachování nivelety (v případě možného zvýšení nivelety se hloubka frézování sníží o hodnotu uvažovaného navýšení stávající nivelety) s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Odstranění dlažby zjištěné v části úseku cca od km 0,150 a její náhrada vhodným materiálem pro recyklaci do úrovně 100 mm pod budoucí niveletu;
- Rozfrézování, přidání doplňkového kameniva podle výsledků průkazní zkoušky, reprofilace do požadovaných sklonových poměrů a předhutnění vrstvy;



- Recyklace za studena na místě s použitím cementu a asfaltového pojiva podle TP 208 – vrstva **RS CA (na místě) tloušťky 180 mm**;
- Infiltrační postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu 0,8 kg/m<sup>2</sup> s podrcením kamenivem frakce 0/2 nebo 2/4;
- Pokládka podkladní vrstvy z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy **ACP 16+ tl. 60 mm** podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy **ACO 11 tl. 40 mm** podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

### Oprava vozovky – recyklace + sanace

V rozšíření vozovky je navrženo kompletní vybourání konstrukce s přesahem min. 1,0 m do vozovky stávající a zhotovením nové konstrukce. Tloušťka nestmelených vrstev je navržena přibližně ve stejné tloušťce jako má původní nestmelená vrstva. Tím se zajistí, pokud možno stejné konstrukční vlastnosti vozovky v celé její šířce. **Výměna aktivní zóny se provede pouze, pokud zemní plán nebude mít požadovanou únosnost.**

#### *Technologický postup:*

- Frézování do hloubky 100 mm, bude-li navrženo zachování nivelety (v případě možného zvýšení nivelety se hloubka frézování sníží o hodnotu uvažovaného navýšení stávající nivelety) s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Odstranění dlažby zjištěné v části úseku cca od km 0,150 a její náhrada vhodným materiálem pro recyklaci do úrovně 100 mm pod budoucí niveletu;
- Odtěžení na silniční plán tl. cca 250 mm
- Zhotovení podkladní vrstvy ze štěrkodrti, tl. 250 mm
- Přidání vhodného materiálu pro recyklaci, reprofilace do požadovaných sklonových poměrů a předhutnění vrstvy;
- Recyklace za studena na místě s použitím cementu a asfaltového pojiva podle TP 208 – vrstva **RS CA (na místě) tloušťky 180 mm**;
- Infiltrační postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu 0,8 kg/m<sup>2</sup> s podrcením kamenivem frakce 0/2 nebo 2/4;
- Pokládka podkladní vrstvy z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy **ACP 16+ tl. 60 mm** podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy **ACO 11 tl. 40 mm** podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

#### Konstrukce parkovacích stání:

katalogový list: D2-D-1, TDZ: VI., podloží: P III

|                                       |          |        |              |
|---------------------------------------|----------|--------|--------------|
| Betonová retenční dlažba              | DL       | 80 mm  | ČSN 736131-1 |
| Lože – drčené kamenivo fr. 4 - 8      | L        | 40 mm  | ČSN 736126   |
| Štěrkodrt' (GE 0-63)                  | min. ŠDB | 250 mm | ČSN 736126   |
| Konstrukce vozovky celkem             |          | 370 mm |              |
| Zhutněné podloží Edef,2 = min. 30 MPa |          |        |              |

Modul přetvárnosti na povrchu spodní podkladní vrstvy z štěrkodrti E<sub>def,2</sub> = 60 MPa.

#### Konstrukce samostatných sjezdů:

katalogový list: D2-D-1, TDZ: VI., podloží: P III

|   |                            |               |                   |
|---|----------------------------|---------------|-------------------|
| Betonová dlažba                                   | DL                         | 80 mm         | ČSN 736131-1      |
| Lože – drcené kamenivo fr. 4 - 8                  | L                          | 40 mm         | ČSN 736126        |
| <u>Štěrkodrt' (GE 0-63)</u>                       | <u>min. ŠD<sub>B</sub></u> | <u>250 mm</u> | <u>ČSN 736126</u> |
| Konstrukce vozovky celkem                         |                            | 370 mm        |                   |
| Zhutněné podloží E <sub>def,2</sub> = min. 30 MPa |                            |               |                   |

Modul přetvárnosti na povrchu spodní podkladní vrstvy z štěrkodrti E<sub>def,2</sub> = 60 MPa.

#### Konstrukce chodníku:

katalogový list: D2-D-1, TDZ: O., podloží: P III

|   |                            |               |                   |
|---|----------------------------|---------------|-------------------|
| Betonová dlažba                                   | DL                         | 80 mm         | ČSN 736131-1      |
| Lože – drcené kamenivo fr. 4 - 8                  | L                          | 40 mm         | ČSN 736126        |
| <u>Štěrkodrt' (GE 0-63)</u>                       | <u>min. ŠD<sub>B</sub></u> | <u>200 mm</u> | <u>ČSN 736126</u> |
| Konstrukce vozovky celkem                         |                            | 320 mm        |                   |
| Zhutněné podloží E <sub>def,2</sub> = min. 30 MPa |                            |               |                   |

Modul přetvárnosti na povrchu spodní podkladní vrstvy z štěrkodrti E<sub>def,2</sub> = 50 MPa.

Za silniční obrubou směrem do zeleně bude provedena „lavička“ v šířce 0,5 m a ve sklonu 8 % směrem od zpevněné plochy a následně dosahování ve sklonu min. 1 : 1,5 - 2,5 směrem k původnímu terénu. Sklon svahů silničního příkopu a průlehu je 1:2,5 – 1:1,5.

#### **b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

bez nároků, jedná se o opravu.

#### **c) doprava v klidu**

V území jsou navržena celkem 4 nová parkovací stání s podélným řazením.

#### **d) pěší a cyklistické stezky**

Projekt neřeší samostatné stezky pro pěší a cyklisty. Jsou umístěny v souvisejících stavbách.

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

#### **a) terénní úpravy**

Po skončení stavebních prací dojde k drobným terénním úpravám. Cílem je plynulé napojení upravených terénů na terén stávající. Sklony svahů v navázání na původní terén budou v poměru min. 1 : 1,5.

#### **b) použité vegetační prvky**

Travní osivo v množství 0,02 – 0,03 kg/m<sup>2</sup> na volné plochy, hloubka setí cca 0,5 cm.

Před výsevem travníku dojde k pečlivé přípravě stanoviště. Plocha bude chemicky odplevelena totálním herbicidem. Odplevelení bude dvakrát opakováno. Dále bude plocha rozrušena kultivátorem, uhrabána a uvalcována.

Bude použita parková travní směs. Výsevek semen je 20 – 30 g na 1 m<sup>2</sup>, hloubka setí cca 0,5 cm. Nejvhodnějším obdobím výsevu je podzim /září/ a jaro /květen/. Po výsevu bude travníková plocha znovu uvalcována a zalita v dávce 40 l/m<sup>2</sup>.

#### **Založení parkového travníku**

- Výsev parkové travní směsi, výsevek 20 – 30 g/m<sup>2</sup>
- Válcování, opakování 1x
- První seč
- Zálivka 40 l/m<sup>2</sup>, opakování 1x

## **Technologie standardní údržby výsadeb**

### **Péče o parkový trávník**

- Sečení, opakování 8x
- Podzimní vyhrabání listí
- Jarní vyhrabání
- Zálivka dle potřeby

### **c) biotechnická, protierozní opatření**

Vzhledem k charakteru stavby jako zpevněné plochy s minimálním podílem zeleně není řešeno. Nejedná se o území ohrožené erozí nebo sesuvné území.

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

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

Nezasahuje do spodních vod a eliminuje změny odtoku dešťových vod. Odpady při provozu stavby mají charakter běžných komunálních, případně biologicky zpracovatelných. Zastavěná plocha je minimalizována a výstavba není extenzivní do krajiny mimo zastavitelné území.

### **b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

Výstavba respektuje stávající zeleň v území. V území není předepsána ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů. Umístěním stavby nedojde ke změně nebo zásahu do krajinného rázu území.

V zákoně (zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) je významný krajinný prvek (VKP) definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny. Přispívá k udržení stability krajiny. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 uvedeného zákona orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k jejich ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

**V dotčeném území se nenachází VKP.**

### **c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Natura 2000 je soustava chráněných území, v nichž se vyskytují ohrožené druhy rostlin a živočichů a cenné biotopy. K jejímu vyhlášení se ČR zavázala v souvislosti se vstupem do Evropské unie na základě směrnice 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Dotčené území není součástí soustavy Natura 2000.

### **d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je – li podkladem**

Vzhledem k rozsahu stavby není zjišťovací řízení vyžadováno.

### **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**

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

Stavbou zklidněné komunikace nevzniknou žádná nová ochranná pásma.

### **Kulturní památky:**

Není předpoklad negativního vlivu stavebních prací ani provozovaného záměru na žádnou kulturní památku.

### **Archeologická naleziště:**

Termín zahájení zemních prací musí být příslušnému muzeu, případně Archeologickému ústavu AV ČR písemně ohlášen s předstihem.

Dojde-li k archeologickému nálezu mimo provádění archeologických výzkumů, oznámí toto nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací ve smyslu § 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči nejpozději do druhého dne nejbližšímu muzeu buď osobně, nebo prostřednictvím obecního (městského) úřadu.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

### **Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva**

Projektantovi nejsou známy důvody, pro která by se stavba měla navrhovat na civilní ochranu obyvatelstva.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění**

Voda – v místě stavby je veřejný vodovod. Napojení případně po souhlasu a na základě dispozic správce. Případný napojovací bod bude vybaven samostatným vodoměrem.

Kanalizace - bude použito chemické WC, dešťové vody během stavby se odvedou do stávající kanalizace nebo do již realizované části dešťové kanalizace.

El. energie - možné napojení na stávající rozvodnou síť v místě. Napojení po souhlasu a na základě dispozic správce. Případný napojovací bod bude vybaven samostatným elektroměrem.

Telefon – použití mobilních telefonů

### **b) odvodnění staveniště**

Rozsah staveniště a prováděných prací nevyžaduje žádné speciální odvodnění staveniště.

### **c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Jako vjezd pro dopravu související s výstavbou bude využívána silnice III/32438 ve směru od Hradce Králové, popř. od silnice II/324.

Komunikace mimo obvod staveniště je nutno udržovat v čistotě dle silničního zákona.

Staveniště nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu, v případě požadavku zhotovitele – viz čl. B.8 a)

### **d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Staveniště je uspořádáno tak, aby nebyl zásadním způsobem narušen provoz na přilehlých komunikacích ani pozemcích a stavba byla realizována pouze na pozemcích investora nebo na pozemcích, na kterých bude mít investor právo realizovat stavbu.

### **e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Staveniště nebude oploceno. Na vstupu bude umístěna zábrana a bude vybavena dodatkovými tabulkami zakazujícími vstup nepovolaných osob do prostoru staveniště.

V případě nakládání a skládání materiálu, či v případě příjezdu nadrozměrné techniky zajistí dodavatel stavby dostatečnou signalizaci překážky silničního provozu odpovědnou osobou.

V rámci staveniště se mohou pohybovat pouze pracovníci dodavatele stavby a třetí osoby k tomu způsobilé a řádně proškolené ze zásad dodržování BOZ.

Při výstavbě nedojde k asanacím, demolicím.

#### **f) maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)**

Dočasný zábor pro staveniště - mobilní buňka kanceláře a mobilní (chemické) WC – celková plocha záboru do 20 m<sup>2</sup>. Deponie materiálu bude situována konci komunikace, mimo zastavěné území obce.

Případné deponie mimo obvod stavby jsou na domluvě mezi investorem a dodavatelem stavby.

#### **g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Trasy budou od silničního provozu a od staveniště odděleny mobilními zábranami. Staveniště nebude oploceno. Výkopy budou ohraničeny mobilními zábranami a přechody přes výkopy budou osazeny bezbariérovými lávkami pro pěší.

Během stavby budou dotčeny stávající stavby pro pěší. Bude tedy nutné, aby se pěší po dobu stavby pohybovali v komunikaci, alt. po chodnících v okolí stavby. Případné přechodné dopravní značení bude realizováno dle ustanovení TP 66.

#### **h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace**

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. (Zákon o odpadech) v platném znění.

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební, resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

V průběhu provozu bude za odstraňování a hospodaření s odpady odpovědná obec, na které se vztahují povinnosti původce.

Odpady, které budou vznikat v rámci jednotlivých staveb lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní výstavbu a na ty, které budou vznikat v zázemí – zařízení staveniště.

Podle způsobu členění dle kategorií se dělí odpady na O – ostatní a N – nebezpečné. Podle původu se bude jednat o odpady Komunální a Ostatní odpady.

Za odpad dle platné legislativy je považován odpad vznikající při demolicích stávajících stavebních objektů (např. komunikace, budovy, inženýrské sítě apod.), zemních pracích na úpravě terénu (půdní kryt, zemina, kamenivo), mýcení stávajících keřů, stromů apod. a v zařízení staveniště kromě deponování stavebních materiálů a odtěžených zemin a hornin. Dále též odpady z údržby strojních zařízení, odpady z materiálů pro úpravy doplňkových zařízení. V neposlední řadě se bude též jednat i o tvorbu zbytkového komunálního odpadu.

V případě výskytu nebezpečných odpadů požádá dodavatel stavby o povolení s nakládáním nebezpečných odpadů, a odstraňování zajistí prostřednictvím oprávněné osoby nebo firmy, která ze zákona má oprávnění s nakládáním nebezpečných odpadů.

V průběhu stavby bude nakládáno se vznikajícími odpady v souladu s platnou legislativou, tj. se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

#### **Přehled druhů odpadů, které lze předpokládat, že by mohly vzniknout při stavbě, odhad jejich množství a předpokládaný způsob nakládání s odpady:**

| <i>kód</i>    | <i>název odpadu</i>   | <i>odhad množství</i> | <i>předpokládaný způsob nakládání s odpady</i> |
|---------------|---|-----------------------|--|
| <i>odpadu</i> |   |                       |  |
| 15 01         | Odpadní obaly   |                       |  |
| 15 01 01      | Papírové a lepenkové obaly – cca 50 kg                            | R5                    |  |
| 15 01 02      | Plastové obaly – cca 50 kg  | R5                    |  |
| 15 01 03      | Dřevěné obaly – cca 150 kg  | R1                    |  |
| 17            | Stavební odpady   |                       |  |
| 17 01 01      | Beton – cca 45 t  | R5, popř. skládka     |  |
| 17 03 02      | Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu – cca 140 m <sup>3</sup> | R5, popř. skládka     |  |
| 17 05 04      | Zemina a kamení – cca 250 m <sup>3</sup>                          | R5, popř. skládka     |  |

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště – vhodné materiály budou přednostně recyklovány, ostatní vesměs ukládány na skládku příslušné kategorie. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou dováženy a plněny z cisternových vozidel přímo do nádrží mechanismů – zajistí dodavatel stavby. Nepředpokládá se, že budou na stavbě měněny provozní náplně ani prováděny opravy.

Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště musí být v souladu s platnými právními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je nutné dbát na jejich technický stav a minimalizovat množství úkapů olejů, nafty a ostatních technologických kapalin.

Při výstavbě budou dodavatelem stavby zajištěna mobilní WC.

V souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. ve znění pozdějších předpisů a s ohledem na typ stavby je možné vytvořit podmínky k oddělenému shromažďování jednotlivých druhů odpadů a jejich následnému využití.

Navrhované způsoby využití a odstraňování odpadů:

- výkopová zemina – vznik odpadů odtěhováním zeminového a horninového materiálu, případně nevyužitelná zemina a hornina z hlediska geotechnických parametrů pro jakékoliv terénní úpravy v lokalitě. Uložení v rámci potřeb pro překrytí skládek, terénní úpravy bez požadavku na normové geotechnické parametry, skládkování.

- štěrk a kamenivo – přebytek zemního kameniva při stavbě. Využitelnost pro další aktivity a pro potřeby dalších podnikatelských subjektů.

- beton, cihly, ocel, dřevo, plasty, izolační materiál, papír apod. – separovatelný odpad využitelný k recyklaci. Vznik při výstavbě a demolicích. Beton, cihly – drcení – využití pro stavební aktivity, materiál např. použitelný do podloží vozovek. Ocel, plasty, izolační materiál, papír – sběr. Dřevo – opětovné použití, případně jako energetický zdroj – spalování.

- biologicky rozložitelný odpad – výskyt na lokalitě vlivem kácené zeleně. Štěpkování a zpětné využití pro úpravu zelených ploch, kompostování, spalování.

- asfaltová směs – vznik při demolicích stávajících vozovek, vznik při úpravě podkladní vrstvy budovaných komunikací. Recyklace v obalovně. V případě nebezpečných vlastností – uložení na skládku příslušné skupiny – skládka odpad nebezpečný.

- směsný komunální odpad – tvorba v zařízení staveniště – odstraňování běžným způsobem

- nádoby ze železných kovů se zbytky barev, znečištěné textilie, motorové a převodové oleje apod. – odpad kategorie N – nebezpečný – tvorba zejména v zařízení staveniště (skladování). Ukládání na skládky příslušné skupiny, případně spalování.

- znečištěné zeminy – výskyt byl prověřen průzkumem kontaminace a analýzou rizik, je vymezen lokálně dle Vyhlášky č. 273/2021 Sb. Nakládání s odpadem dle výsledků zjištění. Skládkování, biologické metody.

Upozorňujeme, že u asfaltu, jakožto odpadu je nutné postupovat dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. Po odfrézování je možné asfalt recyklovat a znovu použít za podmínek, že neobsahuje dehet. Skutečnost je nutné ověřit zkouškou vyluhovatelnosti. Vzorkování a zkoušení musí být provedeno před zahájením stavebních prací.

U betonu určeného k recyklaci je nutnost splnění limitních hodnot kritických ukazatelů – obsah uhlovodíků rozbořem na PAU a C10-C40 podle příl. 5 vyhlášky č. 273/2021 Sb. V případě splnění limitních hodnot výše uvedených ukazatelů lze suť předat k recyklaci výhradně do schváleného zařízení k nakládání s odpadem v souladu se schváleným provozním řádem.

Způsob zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Rozsah stavby nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo odstranění odpadů.

#### **i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Vykopaný materiál bude odvezen a uložena na příslušnou skládku.

Násypový materiál bude dovezen z vhodného zemníku (dle možností dodavatele stavby)

#### **j) ochrana životního prostředí při výstavbě**

Základním předpokladem omezení dopadů výstavby na životní prostředí je šetrný postup výstavby, vylučující zásahy mimo nezbytný prostor staveniště. Podmínky by měl mimo jiné stanovit souhrn dopravních a inženýrských opatření pro fázi výstavby, který by měl být v rámci přípravy stavby zpracován. Zásadně je třeba i minimalizovat plochu zařízení staveniště.

V rámci zadávacích podmínek při výběrovém řízení na dodavatele stavby by mělo být dále stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a minimalizaci délky výstavby.

Stejně tak by měly být stanoveny pro dodavatele požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím k životnímu prostředí šetrných technologií – méně hlučných, s nižšími emisemi).

V souvislosti s realizací stavby není očekáván negativní vliv na základní ukazatele zdravotního stavu obyvatelstva zájmové lokality.

Při realizaci záměru může z hygienického hlediska docházet dočasně k negativním vlivům, spojeným se stavební činností. Bude se jednat o zvýšenou prašnost, hluk a zplodiny ze stavebních strojů a nákladních automobilů, které budou zajišťovat dopravu materiálu.

Tyto negativní vlivy na obyvatelstvo budou dočasné a bude je možné dále omezit vhodnými opatřeními.

Možná ochranná opatření:

\_ organizační zajištění celého procesu výstavby, včetně dopravy stavebního materiálu a technologie na stavbu tak, aby byla maximálně omezena možnost narušení faktorů pohody (nepovolování hlučné stavební činnosti zejména v době od 22:00 do 07:00 hod a ve dnech pracovního klidu),

\_ zajištění podmínek pro takový průběh výstavby, který by svými účinky - zejména exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem, zápachem, oslňováním a zastíněním - nepůsobil na okolí nad přípustnou míru (nelze-li účinky na okolí omezit nad přípustnou míru, je možno tato zařízení provozovat jen ve vymezené době).

Šíření prašnosti a exhalací ze stavební činnosti bude omezeno relativně velkou vzdáleností staveniště od okolní soustředěné obytné zástavby a dále navrhovanými minimalizačními opatřeními.

Pro minimalizaci ovlivnění dopravního provozu na komunikacích je třeba v rámci POV podrobně řešit přístupy na staveniště a minimalizovat potřebné manipulační pruhy pro výstavbu a mezideponie.

Ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami je stavbu možno chápat jako potenciální stacionární, plošný zdroj znečištění, jehož nepříznivé působení lze minimalizovat vhodnými opatřeními na přijatelnou míru.

Množství emitovaného prachu při výstavbě nelze odhadnout, závisí především na technologii výstavby a disciplinovanosti pracovníků provádějící organizace. Pravidla pro jednotlivé činnosti (manipulace se stavebními hmotami, případné deponie zemin, kropení ploch apod.) budou zakotvena v technologickém a pracovním postupu prací dodavatelské organizace.

#### **Mobilní zdroje znečištění**

Určitým zdrojem znečištění ovzduší oxidy dusíku a uhlíku budou v průběhu výstavby motory mechanizačních a dopravních prostředků.

Liniový zdroj znečištění ovzduší v době výstavby bude představovat přeprava odtěžené zeminy a demoličního materiálu ze stavby a stavebního materiálu na stavbu.

Základní přepravní trasa je vymezena i s ohledem na minimalizaci přírůstku znečištění ovzduší v exponovaných úsecích.

V porovnání se stávajícím zatížením převážné většiny dotčených úseků komunikací se nebude jednat o zásadní přírůstek zatížení. Vliv na znečištění ovzduší (prašností a výfukovými plyny – oxidy dusíku) podél dopravních tras tedy nebude zcela zásadní.

**Možná ochranná opatření:**

\_ v dalším období přípravy výstavby dále jednat o možnostech využití výkopku s cílem zkrácení přepravní trasy a jejího směřování mimo obytnou zástavbu,

\_ zajistit schválení přepravních tras pro odvoz odpadů (výkopku) příslušnými správními úřady,

\_ prověřit možnost maximalizace kapacity přepravních prostředků odvázejících odpady pro snížení intenzity zatížení komunikací,

\_ všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, udržovat v dokonalém technickém stavu,

\_ zajistit, aby staveništní zařízení svými účinky - exhalacemi, prašností a zápachem – nepůsobilo na okolí nad přípustnou míru,

\_ podle okamžitých podmínek provádět klopení při pracích, u kterých dochází k víření prachu, při bouracích pracích, omezit skladování a deponování prašných materiálů na staveništi,

\_ kontrolovat dodavatele staveb při zajišťování řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke stavenišťům po celou dobu výstavby a zajistit účinnou techniku pro čištění vozidel před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci, dbát na ohleduplný způsob jízdy dopravních vozidel dodavatele (především v obcích), v době výstavby je třeba její správnou organizací minimalizovat pojezdy mechanismů a těžké techniky po veřejných komunikacích.

#### Staveniště

V době výstavby je možno v blízkosti staveniště očekávat dočasné zhoršení hlukové situace hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. S ohledem na příznivou lokalizaci staveniště vůči okolní obytné výstavbě nebude toto zhoršení významné.

Protože příspěvek dopravy v průběhu stavby ke stávajícímu dopravnímu zatížení dotčených komunikací je malý, nebude vliv přepravy výkopku na akustickou situaci podél dopravních tras podstatný.

#### Přepravní trasy

Možnosti ovlivnění akustické situace podél přepravních tras souvisejí se stávající hlukovou situací podél předpokládaných přepravních tras. Ze současného zatížení tras je možné usuzovat, že příspěvek dopravy ze stavby ke stávajícímu hlukovému zatížení komunikací bude prakticky neprokazatelný.

**Možná ochranná opatření:**

\_ v dalším období přípravy výstavby dále jednat o možnostech využití výkopku s cílem zkrácení přepravní trasy a jejího směřování mimo obytnou zástavbu

\_ prověřit možnost maximalizace kapacity přepravních prostředků odvázejících odpady pro snížení intenzity zatížení komunikací

\_ všechny mechanismy na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu

\_ hlučná zařízení na staveništi (např. kompresory) je třeba stínit mobilními akustickými zástěnami (nutná průběžná kontrola ze strany investora)

#### **k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Na stavbu budou mít přístup pouze pracovníci provádějící firmy a jejich subdodavatelů, pracovníci technického a autorského dozoru a zadavatele. Pracovníci na stavbě budou řádně proškoleni z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví. Kvalifikované práce budou provádět pracovníci s patřičnou



atestací nebo proškolením. Na stavbě budou dodržována všechna platná nařízení a normy ČSN související s bezpečností práce. Veškeré práce na stavbě budou probíhat od 7 do 22 hodin.

Opatření pro přípravu stavby:

- \_ Identifikace a označení podzemních vedení a potrubí
- \_ Identifikace případného znečištění pozemků
- \_ Příprava a zapojení technických instalací
- \_ Příprava dopravních opatření
- \_ Stanovení rozsahu a určení vhodných technických pomůcek, lešení, zdvihacích zařízení
- \_ Návrh ochrany staveniště

Opatření pro stavbu:

Zhotovitel předloží zadavateli a koordinátoru bezpečnosti práce k vypracování plánu BOZP pro realizaci:

- \_ Časový plán – harmonogram
- \_ Vyhodnocení rizik na stavbě
- \_ Způsob stanovení ochrany staveniště
- \_ Údaje o ostatních zhotovitelích a jiných osobách provádějících práce na staveništi
- \_ Údaje o společných bezpečnostních opatřeních, která budou ve společných prostorech
- \_ Údaje o firmě, která bude pověřena udržováním pořádku, úklidem na staveništi, odklizením sněhu, odvozem odpadů atp.
- \_ Určí a vymezí prostory, kde se budou provádět rizikové práce ve smyslu NV č.591/2006 Sb., příloha č.5
- \_ Způsob zajišťování kontroly instalací, bezpečnostních opatření a případných zvláštních rizik a kdo bude provádět průběžnou kontrolu el. proudu na staveništi
- \_ S ohledem na charakter stavby je dopravní řešení dáno navrženými komunikacemi. Zhotovitel zpracuje dopravně provozní řád.
- \_ Evakuační a požární řád stavby
- \_ Jmenování odborně způsobilé osoby (OZO) odpovědné za zabezpečení činnosti BOZP zhotovitele na staveništi

Technická řešení a technologické postupy budou řešeny ve fázi před zahájením prací a dopracovány do plánu BOZP pro realizaci stavby. Budou-li na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující pracovníky zvýšenému ohrožení života nebo zdraví musí být zapracovány v plánu BOZP pro realizaci stavby. Z hlediska bezpečnosti se jedná především o technická řešení a technologické postupy při:

- \_ Pracích spojených s rozpojováním a přemísťováním zeminy, včetně jejího zhutňování nebo jiného zpevňování
- \_ Pracích spojených s prováděním bourání a demontáží konstrukcí
- \_ Pracích spojených s prováděním a demontáží bednění a jeho podpěrných konstrukcí, přepravou a ukládáním ocelové výztuže a betonové směsi, včetně jejího zhutňování
- \_ Pracích spojených s montáží a spojováním ocelových, dřevěných, betonových, železobetonových, popřípadě jiných prvků různého tvaru a funkce

Časový harmonogram prací bude součástí plánu BOZP pro realizaci stavby. Při sjednávání harmonogramu výstavby musí účastníci brát v úvahu doporučení týkající se požadavků na zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce, stanovit délky časů pro provedení jednotlivých plánovaných prací nebo činností se zřetelem na specifická opatření, pracovní nebo technologické postupy a procesy. Zejména je nutné dbát na eliminaci rizik ze vzájemného působení jednotlivých prací.

Z hlediska bezpečnosti se jedná především o časovou koordinaci těchto prací:

- \_ Práce prováděné v bezprostřední blízkosti probíhajících zemních prací
- \_ Práce probíhající v blízkosti bouracích a demontážních prací
- \_ Práce prováděné pod oblastmi, kde probíhají jiné práce
- \_ Práce prováděné v bezprostřední blízkosti probíhajících manipulačních prací

#### Opatření pro budoucí udržitelnost stavby:

V projektové dokumentaci pro realizaci stavby a výrobních dokumentacích konstrukcí musí být zapracovány opatření a technologické požadavky umožňující bezrizikové provádění údržby stavby po dobu její životnosti. Jedná se zejména o stavby, kde budou realizována opatření pro údržbu komínů, světlíků, prosklených ploch a stěn, ploch nebo zařízení a konstrukcí ve výškách nebo hloubkách. Dále opatření pro zajištění provádění odborných prohlídek a revizí.

Stavby nebo jejich části se musí odstraňovat (bourat, demontovat, popřípadě přemísťovat, aby v průběhu prací nedošlo k ohrožení bezpečnosti života, zdraví osob, ke vzniku požáru a k nekontrolovanému porušení stability stavby nebo její části. Při odstraňování staveb nebo jejich částí nesmí být ohrožena stabilita jiných staveb ani provozuschopnost sítí technického vybavení v dosahu stavby.

Při provádění zemních prací je třeba dbát na řádné pažení hloubeného úseku a opatrné provádění výkopů zvláště v ochranných pásmech nadzemních a podzemních vedení a dbát pokynů správců těchto zařízení. Dále je nutno zabezpečit veškeré výkopy proti pádu osob pomocí zábradlí a osvětlení. V místech silničního provozu musí pracovníci zhotovitele stavby nosit oranžové vesty a silniční provoz musí být omezen příslušným dopravním značením. Stavební práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny se zvýšenou opatrností tak, aby nedošlo k jejich poškození.

Upozorňujeme na povinnost dodavatele provést průzkum překážek nadzemních, povrchových a podzemních a jejich vyznačení včetně hloubky. Na základě výsledků průzkumu se stanoví rozsah kolize a opatření pro zajištění těchto sítí.

Způsob zajištění rýh pro potrubí je plně v kompetenci zhotovitele stavby a závisí na zvolené technologii provádění stavby. Výkopy rýh, zářezů a jam se svislými stěnami hlubší více než 1,3 m v zastavěném území (1,5 m v nezastavěném území) musí být opatřené pažením. V nesoudržných zeminách, nebo v případě ohrožení výkopu otřesy musí být pažení již od hloubky výkopu 0,7m. Předpokládá se použití příložného pažení.

Ohrazení nebo oplocení zasahující do veřejné komunikace musí být v noci a za snížené viditelnosti osvětleno červeným světlem v čele překážky a dále podél komunikace ve vzdálenosti maximálně 50 m od sebe. Osvětlení musí být nezávislé na veřejném osvětlení.

Projektant upozorňuje, že všechny práce při výstavbě musí být v souladu s platnými předpisy.

#### **I) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Během stavby budou dotčeny stávající stavby pro pěší.

Trasy budou od silničního provozu a od staveniště odděleny mobilními zábranami. Staveniště nebude oploceno. Výkopy budou ohraničeny mobilními zábranami a přechody přes výkopy budou osazeny bezbariérovými lávkami pro pěší.

Během stavby budou dotčeny stávající stavby pro pěší. Bude tedy nutné, aby se pěší po dobu stavby pohybovali v komunikaci, alt. po chodnících v okolí stavby. Případné přechodné dopravní značení bude realizováno dle ustanovení TP 66.

#### **m) zásady pro dopravní inženýrská opatření**

V případě nakládání a skládání materiálu, či v případě příjezdu nadrozměrné techniky zajistí dodavatel stavby dostatečnou signalizaci překážky silničního provozu odpovědnou osobou.

#### **n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby (provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.)**

Stavba – dopravní připojení se nachází na pozemní komunikaci, provoz na pozemních komunikacích bude omezen. Postupováno bude dle harmonogramu dodavatele. Případné přechodné dopravní značení bude realizováno dle ustanovení TP 66.

#### **o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Případné zařízení staveniště (kancelář, mobilní WC) bude situováno na uzavřeném úseku silnice III. třídy na konci zastavěného území obce. Přístup k zařízení staveniště bude zajištěn z této komunikace.

**p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

- Vytýčení inženýrských sítí – 1 týden
- Přípravné práce – příprava zařízení staveniště – 1 týden
- Vybourání stávajících vozovek a chodníků – 2 týdny
- Výstavba kanalizace – 4 týdny
- Výstavba veřejného osvětlení – 3 týdny
- Zemní práce – 3 týdny
- Recyklace podkladních vrstev – 2 týdny
- Pokládka obrubníků – 2 týdny
- Pokládka dlažby – 3 týdny
- Pokládka živice – 2 týdny
- Dokončovací práce, osazení dopravního značení, sadové úpravy – 2 týdny

Průběh výstavby bude probíhat dle harmonogramu zhotovitele stavby a je závislý na použitých technologiích a počtu pracovníků.

**B.8.2. Situace**

Zpracuje dodavatel stavby v rámci své nabídky a dle harmonogramu a postupu prací.

**B.8.3. Harmonogram výstavby**

Harmonogram výstavby zpracuje dodavatel v rámci své nabídky.

**B.8.4. Schéma stavebních postup**

Vzhledem k rozsahu stavby není řešeno.

**B.8.5. Bilance zemních hmot**

Vzhledem k rozsahu stavby není řešeno.

**B.9. Celkové vodohospodářské řešení**

neobsahuje

Hradec Králové, 02/2025

Kamil Hronovský  
autorizovaný technik ČKAIT pro dopravní stavby  
specializace nekolejová doprava