

Vypracoval:		Ing. Pavel Vokřál	
Zodpovědný projektant:		Ing. Pavel Vokřál	
Objednatel: Město Trutnov Slovanské náměstí 165, 541 01 Trutnov		<b>Ing. Pavel Vokřál</b> Projektování dopravních staveb Lomní 340, 541 01 Trutnov IČ: 88650251    www.projekce-vokral.cz	
<b>Akce:</b>  Oprava komunikace a chodníků v ulici Kryblická		Zakázkové číslo:	23-012
		Datum:	07/2025
		Stupeň PD:	PDPS
		Počet formátů:	
		Měřítko:	
<b>AB</b>	<b>Příloha:</b> Průvodní a souhrnná technická zpráva		<b>Paré:</b>

## **A. Průvodní zpráva**

### **1) Identifikační údaje**

#### **a) Údaje o stavbě**

Název stavby: **Oprava komunikace a chodníků v ulici Kryblická**  
Místo stavby: Trutnov  
Katastrální území: Trutnov  
Kraj: Královéhradecký kraj  
Stupeň dokumentace: Dokumentace pro provádění stavby

#### **b) Údaje o stavebníkovi**

Město Trutnov  
Slovanské náměstí 165  
541 16 Trutnov  
IČ: 00278360  
DIČ: CZ00278360

#### **c) Údaje o zpracovateli dokumentace**

Hlavní inženýr projektu, SO 101, SO 180 a SO 190:

Ing. Pavel Vokřál  
Lomní 340  
541 01 Trutnov  
IČ: 88650251  
ČKAIT: 0602702 – autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Projektant části SO 401:

Karel Sommer  
Žižkova 278  
282 01 Český Brod  
IČ: 24809292

**2) Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení**

- SO 101 Komunikace Kryblická
- SO 180 DIO
- SO 190 Dopravní značení
- SO 401 Veřejné osvětlení

**3) Seznam vstupních podkladů**

- a) Jednání s investorem
- b) Polohopisné a výškopisné zaměření lokality, zhotovitel RSGeo-pro s.r.o., zak. č. T61/2023
- c) Vyjádření správců sítí o existenci IS
- d) Pochůzka dotčeným územím
- e) Podklady katastrální mapy z ČUZK
- f) Diagnostický průzkum a návrh opravy konstrukce vozovky, Trutnov, ul. Kryblická; 07/2023; zpráva č. 104/23/CL/HK; zpracovatel M.I.S. a.s., Resslova 956/13, 500 02Hradec Králové
- g) Rozhodnutí, povolení stavby, záměr Z/2024/27151, č. j. R/2025/3393/7 ze dne 14. 5. 2025, MěÚ Trutnov, Odbor výstavby

## B. Souhrnná technická zpráva

### 1) Popis území stavby

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

Navrhovaná rekonstrukce místní komunikace a přilehlého uličního prostoru se nachází v zastavěné místní části Trutnova – Kryblice. Jedná se o místní komunikace s jednosměrným provozem a přilehlými chodníky pro pěší.

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

Stavba se nachází na stávajícím silničním tělese a přilehlém okolí. Nejsou zde naleziště nerostných surovin.

- c) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod**

Pro danou stavbu byl proveden diagnostický průzkum z 07/2023.

Danou stavbu lze rozdělit na dva úseky s různou skladbou stávající vozovky. Jedná se o úsek od ulice Svažitá po křižovatku s ul. Marie Majerová a od této ulice až po konec úseku.

První úsek je tvořen asfaltovým krytem tl. 80-150 mm a nestmelenými vrstvami do hloubky cca 300 – 400 mm pod niveletou vozovky. Druhý úsek je tvořen asfaltovým krytem tl. 35 mm a štěrkovitou a kamennou vrstvou do hloubky cca 300 mm.

Podkladem pro obě konstrukce jsou štěrkovito-písčité zemina a písčito-hlinitá zemina.

Asfaltové vrstvy byly zařazeny do kvalitativní třídy ZAS-T1.

Ačkoliv diagnostika rozhodla o možnosti použití částečné rekonstrukce konstrukce vozovky, vzhledem k rozsáhlým stavebním zásahům do konstrukce stávající vozovky a do tělesa podloží při rekonstrukci vodovodu a kanalizace, bylo rozhodnuto o celkové rekonstrukci v celém rozsahu uličního prostoru.

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

Stavba se nenachází v záplavovém území a není nijak poddolované.

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

V rámci uvedené stavby dojde k jasnému vymezení komunikace pro hlavní provoz, vyznačení legálních parkovacích stání. Vzhledem k navrženým zvýšeným křižovatkám, dlouhému zpomalovacímu prahu a ke snížení dovolené rychlosti na 30 km/hod dojde ke zvýšení bezpečnosti v dané lokalitě. Zároveň jsou vybudována bezbariérová místa pro přecházení.

Odtokové poměry se v daném území nemění.

**f) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V rámci výstavby dojde k sejmutí ornice nezpevněných ploch a poté k následnému opětovnému ohumusování a osetí po ukončení stavby.

Bude provedena demolice stávajícího pískoviště, které bude nahrazeno parkovací plochou.

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

Stavbou budou dotčeny tři pozemky spadající pod ZPF. Jedná se o pozemky před bytovými domy par. č. 1516/29, 1516/30 a 1516/1. Na stávající zatravněné ploše bude provedeno pouze odhumusování pro osazení přilehlé obruby a následně zpětně ohumusováno.

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

Stavba se nachází ve stávající zástavbě ulic Kryblická. Stavba je přístupná z ulice Svažitá, ulice Jiřího Wolкера, případně po úpravě DIO z ulice Marie Majerové.

Veřejné osvětlení bude napojeno na stávající rozvodnou síť VO.

Přístup na stavbu je možný po stávajících chodnících.

**i) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Během stavby dojde k rekonstrukci stávajícího vodovodu a kanalizace ve správě VaK Tu. Zároveň bude provedena koordinace pokládky kabelu firmy HD Internet s pokládkou kabelu VO.

Bude provedena přeložka trasy NN ve správě ČEZ Distribuce.

**j) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Příjezd je zajištěn po stávajících místních komunikacích. Trasa veřejného osvětlení bude napojena na stávající kabelové vedení.

**2) Celkový popis stavby****2.1 Celková koncepce řešení stavby****a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci**

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, parkovacích ploch a chodníků. Zároveň dojde k úpravě veřejného osvětlení.

V koordinaci dojde k výměně vodovodu a kanalizace (není součástí této PD).

**b) 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**

Stavba je v souladu s bezbariérovým užíváním.

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

Před zahájením stavební činnosti bude zhotovitel/objednatel informovat dotčené správce sítí o zahájení stavby v předstihu, které jsou uvedeny v konkrétních požadavcích jednotlivých správců IS.

Před zahájením stavby dojde k vytyčení IS. Během stavby budou splněny požadavky na výstavbu jednotlivých správců sítí.

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

Délka rekonstruovaného úseku činí 360 m. Základní šíře vozovky je 3,75 m, šíře chodníku je 2,00 m. Parkovací stání podélná jsou široká 2,00 m.

U vozovky je navržen jednostranný příčný sklon 2,50 %, u chodníku 2,00 %.

Komunikace je navržena pro návrhovou rychlost  $v = 30$  km/h, která je také nejvýše povolenou.

Vozovka je zařazena do NÚP: D1, třídy dopravního zatížení V.

**e) *Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.***

Uvedená stavba neprodukuje sama o sobě žádné odpady a emise. Dešťová voda bude odvedena jako v současném stavu do dešťové kanalizace.

Pro zapojení veřejného osvětlení je uvažována napěťová soustava 3x400/230 V, 50 Hz a použití 13 osvětlovacích těles o 31,7 W a 2 osvětlovacích těles přechodu pro chodce o 51 kW. Celkový příkon činí 514 W.

Zpevněné plochy vozovky vč. zvýšených křižovatek: 1759 m<sup>2</sup>

Zpevněné parkovací plochy s asfaltovým krytem: 438 m<sup>2</sup>

Zpevněné plochy chodníku včetně sjezdů: 1310 m<sup>2</sup>

Zpevněné plochy ze zatravnovací dlažby: 110 m<sup>2</sup>

Zatravněné plochy: 414 m<sup>2</sup>

**f) *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)***

Stavba bude uvedena do provozu dle etapizace výstavby.

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

Stavba je navržena dle obecně platných zásad (ČSN, TP, atd.) pro návrh zpevněných ploch, křižovatek, místních komunikací.

## **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 ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření**

Tato PD uvažuje s kompletní rekonstrukcí vozovky včetně chodníků a parkovacích ploch. Vzhledem k výrazným zásahům do podloží vozovky (výměna vodovodu a kanalizace), bude provedena rekonstrukce celé konstrukce vozovky.

Zpevněné plochy jsou navrženy dle TP 170 a pomocí výpočtového programu ELAS.

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

Provoz komunikace nevyžaduje energetické nároky.

Nově navržené stožáry veřejného osvětlení mají příkon 514 W.

- c) Celková spotřeba vody**

Stavba nemá nároky na vodu.

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

Stavba neprodukuje emise ani žádné jiné odpady.

V rámci stavby bude vyfrézovaný asfaltový materiál využit jako recyklovaný materiál pro další využití. Vzhledem k předpokládanému vhodnému materiálu stávajících podkladních vrstev je uvažováno s jeho částečným dalším využitím do konstrukčních vrstev chodníků a parkovacích stání, na úpravu aktivní zóny. Přebytečné množství kameniva i zeminy bude odvezeno k recyklaci pro další použití.

O vhodnosti vyzískaného materiálu a jeho dalšího využití rozhodne geolog stavby in situ.

Veškeré materiály, které mohou být recyklovány, budou recyklovány.

Veškerý materiál, který bude na stavbě použit, bude mít certifikát, prohlášení o shodě apod., že je vhodný pro konkrétní použití.

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

Navržené veřejné osvětlení bude napojeno na stávající rozvody VO a neklade další nároky na jeho kapacitu.

## **2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavba byla navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ na veřejně přístupných komunikacích a plochách.

V místech, kde rozdíl obruby a hrany vozovky činí méně než 8 cm, je navržen varovný pás šíře 0,40 m. Přejech pro chodce a místo pro přecházení je vybaveno signálním pásem šíře 0,80 m. Chodník je lemován obrubou s nášlapem 6 cm, která tvoří umělou vodící linii. Maximální příčný sklon chodníku je 2 %. V místě samostatného sjezdu km 0,119 je navržena umělá vodící linie šíře

0,40 m. Veškeré varovné a signální pásy a umělé vodící linie budou lemovány speciální dlažbou min. šíře 0,25 m (minimální rozměr činí 20x20 cm).

Veškeré materiály, které budou použity pro varovné, signální pásy, umělou vodící linie a lemování těchto prvků musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. a nařízení vlády č. 215/2016 Sb. (dále jen „nařízení vlády“), především technické návody TZÚS č. TN 12.03.04-06.

## **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Stavba je navržena tak, aby byly splněny obecné požadavky na bezpečnost stavby při jejím užívání a respektuje aktuální normy a TP.

## **2.6 Základní charakteristika objektů**

### **a) Popis současného stavu**

Stavba se nachází v městské části Trutnov - Kryblice. Komunikace zajišťuje dopravní obslužnost pro panelové domy, rodinné a bytové domy, pro mateřskou školu a domov pro seniory.

Jedná se o jednosměrnou komunikaci od ulice Svažitá až po ulici U Nemocnice. Šířka komunikace s asfaltovým krytem činí průměrně 6,00 m. Po obou stranách se nachází chodník z velkoformátové betonové dlažby. Parkování je v současné době řešeno vedle jízdního pruhu na vozovce podél obruby. Často parkovací stání zasahují do rozhledových poměrů křižovatek. Osvětlení zajišťuje veřejné osvětlení se žárovkovými svítidly.

### **b) Popis navrženého řešení**

## **SO 101 Komunikace Kryblická**

Místní komunikace obslužná

Délka stavební úpravy: 360 m

Základní šířka jízdního pruhu: 3,75 m

Jednostranný příčný sklon vozovky: 2,50 %

Návrhová rychlost: 30 km/h

V objektu SO 101 dochází ke kompletní rekonstrukci zpevněných ploch v režimu „od plotu k plotu“.

Stavební úpravy začínají v křižovatce ulic Svažitá, Jiřího Wolkera a ulice Kryblická. Konec stavebních úprav je v ulici Kryblická u BD č. p. 64.

Zároveň dojde k úpravám příjezdových komunikací k panelovému domu č.p. 356, k mateřské škole, nároží křižovatky s ulicí Marie Majerové, s ulicí Úvoz. Bude provedena také úprava křižovatky s účelovou komunikací k Pečovatelské službě Trutnov a s ulicí U Nemocnice.

Délka rekonstruovaného úseku činí cca 360 m.

### **Vozovka:**

Vozovka je navržena z asfaltobetonového krytu.

V úseku od křižovatky s ulicí Jiřího Wolkera a až po křižovatku s ulicí U Nemocnice se jedná o jednopruhovou, jednosměrnou komunikaci. Od křižovatky s ulicí U Nemocnice až po konec úseku se jedná o jednopruhovou, obousměrnou komunikaci.



Základní šíře vozovky činí 3,75 m, v úseku od ZÚ po zvýšenou křižovatku je šířka vozovky 4 m. Před bytovými domy č.p. 2 a 64 je zřízena výhybna, kdy je šířka vozovky 5 m.

U sjezdu k panelovému domu č.p. 356 a k mateřské škole je vybudována zvýšená křižovatka. Nájezdové rampy jsou tvořeny žulovou dlažbou. Délky nájezdových ramp v ulici Kryblická jsou šíře 1,50 m. V blízkosti s ulicí Úvoz je navržen dlouhý zpomalovací práh délky 8 m. Nájezdové rampy ze žulové dlažby mají délku 1,50 m.

Komunikace je lemována u chodníků silničním obrubníkem s nášlapnou výškou 10 cm, v místě samostatných sjezdů je nášlapná výška 5 cm.

• *Konstrukce „A“ – vozovka: D1 – V upravená*

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-C	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Směs z kameniva stmelena cementem	SC 0/32 C <sub>3/4</sub>	130 mm	ČSN 73 6124-1
Mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 430 mm	

Únosnost na horní úrovni zemní pláně pod štěrkodrtí činí  $E_{def2} = 45$  MPa.

• *Konstrukce „F“ – nájezdová rampa:*

Drobná žulová dlažba 10x10, výplň maltou	DL	100 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu M25, XF4	L	50 mm	ČSN 73 6131
Směs z kameniva stmelena cementem	SC 0/32 C <sub>5/6</sub>	160 mm	ČSN 73 6124-1
Mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 510 mm	

Únosnost na horní úrovni zemní pláně pod štěrkodrtí činí  $E_{def2} = 45$  MPa.

Parkovací stání:

Parkovací stání podél hlavní komunikace jsou navržena jako podélná stání. Krytová vrstva je tvořena z asfaltového betonu.

Základní šíře parkovacích zálivů je 2,00 m. V úseku naproti Pečovatelské službě u opěrné zdi jsou parkovací stání široká 2,40 m.

Zároveň byla navržena parkovací stání u panelového domu č.p. 357. Zrušením pískoviště a vytvořením násypu je vytvořen parkovací pruh s kolmým stáním. Zde jsou navržena 2 vyhrazená parkovací stání pro imobilní občany. Společná šíře činí 5,80 m. Šíře běžného kolmého stání je 2,80 m, krajní stání je rozšířeno na 3,05 m. Hloubka těchto kolmých stání je 5 m. Za těmito parkovacími stáními budou vysazeny keře o velikosti min. 1,00 m a to tak, aby tvořili světelnou zábranu před oslněním panelového domu. Běžné parkovací stání má krytovou vrstvu tvořenou vegetačními tvárnicemi s výplní ze štěrku. Parkovací stání pro imobilní občany bude mít povrch z betonové zámkové dlažby bez fazet a běžnými spárami.

Parkovací stání jsou oddělena od průběžného jízdního pruhu silniční obrubou.

Dále došlo k rozšíření parkovacího pruhu u stávajícího parkování u školky.

- *Konstrukce „B“ – parkovací záliv, asphalt: D2 – VI*

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-C	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 290 mm	

Únosnost na horní úrovni zemní pláně pod štěrkodrtí činí  $E_{def2} = 30$  MPa.

- *Konstrukce „E“ – parkovací stání z vegetačních tvárnic/dlažby: D2 - VI:*

Vegetační tvárnice (výplň štěrkem)/dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 320 mm	

Únosnost na horní úrovni zemní pláně pod štěrkodrtí činí  $E_{def2} = 30$  MPa.

#### Komunikace pro pěší:

Chodníky jsou tvořeny betonovou zámkovou dlažbou šedé barvy. Základní šíře chodníku je 2,00 m, kdy dochází k drobným odchylkám v místech oplocení apod.

Přirozená vodící linie je tvořena oplocením, opěrnou zdí, případně nově obrubníkem s nášlapnou výškou 6 cm. Před bytovým domem č.p. 110 a 64 je navržena umělá vodící linie.

Na začátku úseku je obnoven přechod pro chodce. V místech zvýšené křižovatky jsou vytvořena místa pro přecházení. Dále je místo pro přecházení navrženo před RD č.p. 80 a v prostoru křižovatky ulice Kryblická a U Nemocnice.

Varovné a signální pásy jsou tvořeny bet. zámkovou dlažbou antracitové barvy se slepečkou úpravou. Chodníkové přejezdy, které slouží jako samostatné sjezdy na soukromé pozemky, jsou navrženy z betonové zámkové dlažby barvy červené.

Lemování varovných a signálních pásů a umělé vodící linie bude provedeno z dlažby šedé barvy. Veškeré materiály, které budou použity pro varovné, signální pásy, umělou vodící linie a lemování těchto prvků musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. a nařízení vlády č. 215/2016 Sb. (dále jen „nařízení vlády“), především technické návody TZÚS č. TN 12.03.04-06.

- *Konstrukce „C“ – chodník: D2 - D:*

Betonová zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
Mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		min. 300 mm	

Únosnost na horní úrovni zemní pláně pod štěrkodrtí činí  $E_{def2} = 30$  MPa.

- *Konstrukce „D“ – chodníkový přejezd: D2 - D:*

Betonová zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože pod dlažbu	L	40 mm	ČSN 73 6131
<u>Směs z kameniva stmelena cementem</u>	<u>SC 0/32 C<sub>3/4</sub></u>	<u>180 mm</u>	<u>ČSN 73 6124-1</u>
Celkem		min. 300 mm	

Únosnost na horní úrovni zemní pláně pod štěrkodrtí činí  $E_{def2} = 30$  MPa.

#### Ostatní:

V prostoru křižovatky se sjezdem k mateřské školce bude vybudované kontejnerové stání.

Předpokládá se 5 kontejnerů na tříděný odpad a jeden kulatý kontejner na sklo. Skladba bude totožná jako pro chodník. Stávající kontejnerová stání na vozovce před trafostanicí budou zrušena.

- *Odvodnění:*

Povrchové vody budou odvedeny příčným a podélným sklonem do uličních vpustí a následně do stávající kanalizace, tak jako tomu bylo nyní. Uliční vpusti budou mít skladbu ze vzorových listů dle VL2 24-03 (VL2 234.03-08.07).

Zemní plán bude odvodněna trativody do uličních vpustí.

Navržené chodníky jsou z betonové zámkové dlažby, která umožňuje částečné vsakování.

Parkovací stání u panelového domu je z vegetačních tvárnic, kde se očekává většinové vsakování v daném místě.

#### **SO 180 DIO**

Stavbu je nutné koordinovat s výstavbou vodovodu a kanalizace, která je v režii VaK Trutnov. Dále se na stavbě nachází pokládka kabelu VO, ke které bude položena trasa kabelu HD internet. Dále se zde nachází koordinace pokládky kabelu T-Mobile. Také dojde k překládce kabelu ČEZ Distribuce.

Po celou dobu stavby je nutné zajistit příjezd do objektu mateřské školy a do domova pro seniory. Úsek vedoucí k základní škole je vhodné realizovat v době školních prázdnin. Dále po celou dobu musí být umožněn příjezd IZS.

Stavba je předběžně rozdělena na tři úseky (etapy).

I. etapa: začátek úseku – křižovatka u mateřské školy

Příjezd k mateřské škole je umožněn zobousměrněním ulice Marie Majerové a části ulice Kryblická.

II. etapa: křižovatka u mateřské školy – křižovatka u domova pro seniory

Příjezd k mateřské škole je zajištěn po nově vybudovaném I úseku, který v době uzavírky II. etapy bude obousměrný. Příjezd k domovu pro seniory je zajištěn z ulice U Nemocnice a zobousměrněním části ulice Kryblická.

Úpravu křižovatky u mateřské školy je vhodné realizovat v době odstávky provozu MŠ. Je nutná koordinace zhotovitele stavby a zřizovatele MS.

III. etapa: křižovatka s domovem pro seniory – konec úseku

Tuto etapu je vhodné realizovat v době školních prázdnin, kdy bude minimalizována doprava k základní škole a okolním objektům.

Konkrétní postup výstavby, jeho harmonogram a návrh DIO bude navržen konkrétním zhotovitelem stavby v koordinaci s výstavbou inženýrských sítí v rámci tohoto staveniště.

Před zahájením stavby budou občané informováni o konkrétních omezeních v dostatečném předstihu. Také dojde k označení míst určených k vyparkování v rámci návrh DIO.

Po celou dobu stavby v den svozu zhotovitel zajistí přesun nádob na odpad na kraj staveniště a následně zpět k příslušným RD/BD.

### **SO 190 Dopravní značení**

V současné době je v dané lokalitě běžný dopravní režim s maximální rychlostí 50 km/h.

Pro tuto lokalitu je nyní navržena „Zóna 30“ s návrhovou a nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h.

Hlavní komunikace je jednosměrná ve směru od ulice Svažitá až po křížení s ulicí U Nemocnice.

Úsek od ulice U nemocnice směrem k základní škole je obousměrný.

Nově bude v zóně zakázáno parkování mimo vyhrazená stání.

Všechny stávající svislé dopravní značky, které budou zachovány, budou vyměněny za značky nové.

Stávající křížení ulice Kryblická s parkovištěm u panelového domu, s příjezdem k mateřské škole a s příjezdem k domovu pro seniory je nyní posouzeno jako „sjezd“ a dle toho navrženy rozhledové poměry. Všechna tato křížení jsou označena VDZ a značkou „Dej přednost v jízdě“ na vedlejší komunikaci.

Svislé dopravní značení – dopravní značky budou umístěny v souladu s platnými „Zásadami pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ (TP 65) schválenými Ministerstvem dopravy ČR v r. 2013. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdného profilu komunikace a průchozího profilu chodníku.

Vodorovné dopravní značení – dopravní značení bude provedeno v souladu s platnými „Zásadami pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ (TP 133 – II. vydání) schválených Ministerstvem dopravy ČR v r. 2013 a dle TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení VDZ“.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno jako trvalé VDZ – typ I.

### **SO 401 Veřejné osvětlení**

Napojení osvětlovacích stožárů č. 1–13 bude kabelem CYKY-J 4x10 v zemi ze stávajícího zapínacího bodu. Pro osvětlení budou použity ocelové kulaté třístupňové stožáry výšky 6 m s LED svítidly o výkonu 31,7 W. LED svítidla budou vybaveny dodatečným vybavením back light, které omezí množství vyzařovaného sv. toku za svítidlo. Stožáry budou bezpaticové s vnitřní výzbou (typ SCHM 1,5-35) dle ČSN 33 2000-7-714 ed. 2 (svorkovnice ve zvýšeném krytí). Napojení

svítidel ve stožáru bude kabelem CYKY 3Cx1,5. Nové veřejné osvětlení bude propojeno do stávající lampy veřejného osvětlení u vjezdu do řešené lokality.

### **2.7 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Navrhované komunikace pro pěší a parkovací plochy nekladou zvýšené požadavky na zajištění požární bezpečnosti. Návrhem nedojde ke snížení minimálního průjezdného prostoru pro vozidla HZS šířky 3,5 m a výšky 4,2 m. Žádné hydranty nebudou stavbou dotčeny ani omezeny.

### **2.8 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Během stavby dojde ke krátkodobému zhoršení životních podmínek v bezprostředním okolí staveniště, zvýší se hluchnost a prašnost. Prašnost bude minimalizována čištěním vozovek. Musí být dodržen zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Veškeré stavební práce budou prováděny podle platných bezpečnostních předpisů, směrnic, výnosů vyhlášek, zákonných ustanovení a norem.

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat pravidla BOZP, včetně zákonných požadavků, ustanovení norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

### **2.9 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

#### **a) Protipovodňová opatření**

Stavba se nenachází v povodňové oblasti.

### **3) Připojení na technickou infrastrukturu**

#### **a) Napojovací místa technické infrastruktury**

Veřejné osvětlení bude připojeno na stávající rozvody VO na začátku a na konci stavby.

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

Příkon 15 stožárů VO je 514 W.

### **4) Dopravní řešení**

#### **a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace**

Stávající i nově navržený provoz uvažuje s jednosměrným provozem ve směru od ulice Svažitá po ulici U Nemocnice. Nově je území navrženo jako „Zóna 30“.

Stávající křížení s parkovištěm u panelového domu, příjezd k mateřské škole i k domovu pro seniory je řešen jako sjezd účelové komunikace.

Na začátku úseku, v křižovatce s ulicí Svažitá/Jiřího Wolkerova dochází k úpravě stávajícího přechodu pro chodce. Nově jsou navržena místa pro přecházení v místě zvýšených křižovatek a v prostoru křižovatky s ulicí U Nemocnice. Veškeré vstupy do vozovky jsou řešeny sníženou obrubou na 2 cm, v místě samostatných sjezdů 5 cm.

**b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Stavba je přístupná z ulice Svažitá, případně z ulice Maxima Gorkého a následně přilehlými ulicemi Jiřího Wolkerova nebo po úpravě dopravního režimu z ulice Marie Majerové.

**c) Doprava v klidu**

V rámci stavby jsou navržena podélná parkovací stání podél hlavní komunikace, která respektují rozhledové poměry na křižovatkách a rozhledové poměry na místa pro přecházení. Dále jsou navržena kolmá parkovací stání v blízkosti panelového domu č.p. 357. Zároveň byl prodloužen parkovací záliv u mateřské školy.

Je navrženo normových 36 podélných stání, 6 kolmých stání a 2 parkovací stání pro imobilní občany. Vzhledem k tomu, že parkovací podélné zálivy nebudou mít oddělená jednotlivá parkovací stání, lze očekávat navýšení možných parkovacích míst.

V současném stavu se v dané lokalitě nachází cca 50 parkovacích stání včetně stání v blízkosti křižovatky a v místě obousměrného provozu, kde není dodržena volná šíře 6 m.

**d) Pěší a cyklistické stezky**

V rámci stavby dojde k rekonstrukci stávajících chodníků a ucelení jejich tras pro pěší včetně úprav pro bezbariérové užívání.

**5) Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

V rámci stavby dojde k sejmutí ornice v místě zatravněných ploch. Po realizaci zpevněných ploch dojde ke zpětnému ohumusování a osetí travnatých ploch. V místě kolmých parkovacích stání dojde k vysazení vzrostlých keřů minimální výšky 1 m, které budou bránit oslnění přilehlého panelového domu.

**6) Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana****a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

Při výstavbě může dojít ke krátkodobému zvýšení hluku a prašnosti. Po skončení výstavby dojde k uvedení do původního stavu.

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu s platným zněním zákona 541/2020 Sb. Zákon o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona dodavatel stavby, po uvedení stavby do provozu budou za původce odpadu považováni příslušní správci.

Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat podle 8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spálení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného úřadu (541/2020 Sb.

Zákon o odpadech), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Odpady vzniklé během stavby budou likvidovány v jejím průběhu a jejich vznik skončí před předáním stavby do provozu. V průběhu stavby budou odpady skladovány na plochách zařízení staveniště (ZS). Hospodaření s odpady na plochách ZS bude v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Zařízení staveniště bude vybaveno potřebným množstvím kontejnerů na odpad podle jeho složení a vlastností odpadu. Firmy, kterým budou během stavby vznikat nebezpečné odpady, musí vlastnit souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady podle 541/2020 Sb. Zákon o odpadech. Stavební stroje a zařízení musí být v dobrém technickém stavu, nesmí z nich unikat pohonné hmoty, maziva a hydraulické kapaliny. Za stav použitých mechanismů, jejich provoz a dodržování předpisů na ochranu životního prostředí odpovídá zhotovitel.

Většinu odpadů vznikajících při výstavbě komunikace je možné recyklovat, proto se doporučuje, aby původce odpadu používal technologie s využitím recyklace. Po dokončení stavby bude plocha určená pro zařízení staveniště vyklizena, zrekultivována a předána k plánovanému užívání.

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

Stavba se nachází v intravilánu města Trutnov. Nenachází se zde žádný významný strom, stromořadí ani alej. V dané lokalitě není zjištěn výskyt vzácných rostlin ani živočichů.

- c) *Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000***

V zájmovém území se nenachází území Natura 2000.

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

Uvedený záměr nepodléhá posouzení EIA.

- 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***

Netýká se.

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

V rámci výstavby nevzniknu nová ochranná pásma.

## **7) Ochrana obyvatelstva**

V průběhu stavby bude zabráněno vstupu nepovolaných osob na staveniště. Veškeré výkopy budou zabezpečeny proti pádu osob. Všechny případné příčné přechody výkopu budou zajištěny lávkami pro pěší. Otevřené rýhy budou v trase vymezeny a zajištěny fyzickou zábranou. Po dobu výstavby bude náležitým stavebním opatřením zajištěn průchod osob.

## **8) Zásady organizace výstavby**

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

Během stavby si zhotovitel zajistí všechny potřebné zdroje mobilními prostředky anebo po dohodě se správcí dotčených sítí (voda, elektrická energie, telekomunikace...).

Všechny potřebné materiály k výstavbě jsou relativně snadno dostupné z blízkého okolí. Možné dovozoové vzdálenosti a časy jsou stanoveny v příslušných TKP a TP a zhotovitel je povinen je respektovat.

### **b) Odvodnění staveniště**

Zhotovitel stavby zajistí technologickými postupy to, aby v průběhu výstavby nedošlo dešťovými srážkami k poškození podloží a konstrukčních vrstev. Pokud by k tomu přeci jen došlo, je nutné provést sanační opatření.

Zemní plán chodníku je odvodněna příčným a podélným sklonem do trativodu a následně uliční vpusti.

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

Stavba je volně přístupná ulicí Svažitá, případně z ulice Maxima Gorkého a navazujícími ulicemi Jiřího Wolker a Marie Majerové.

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

Stavba bude realizována po částech za úplné uzavírky. Stavba bude plynule navazovat na souběžně prováděnou realizaci obnovy vodovodu a kanalizace.

Po celou dobu stavby bude zachován přístup pro majitele okolních pozemků a nemovitostí.

O veškerém omezení musí zhotovitel místní občany v dostatečném předstihu informovat.

Zhotovitel zajistí v době svozu přesun nádob na odpad na kraj staveniště a následný přesun zpět.

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

V průběhu stavby bude zabráněno vstupu nepovolaných osob na staveniště. Staveniště bude vhodným způsobem oploceno, popřípadě odděleno, nebo jinak zajištěno vůči veřejnosti, z důvodu zajištění bezpečnosti osob a ochrany majetku. Zhotovitel je povinen zbudovat dočasné oplocení a ochranné zábradlí v rozsahu vyplývajících z bezpečnostních předpisů a požadavků stavebního povolení. Zhotovitel je povinen po celou dobu stavby tyto zábrany udržovat. Ohrazení nebo oplocení zasahující do veřejné komunikace bude za snížené viditelnosti osvětleno výstražným červeným světlem v čele překážky. Konstrukce zábran a oplocení musí odpovídat požadavkům kap.11 a 12 TKP,

Okolí stavby musí být zajištěno tak, aby nedošlo ke škodě na okolních pozemcích a objektech. Možné zdroje ohrožení např. jámy, otvory, nestabilní konstrukce musí být vždy označeny výstrahou. Veškeré vstupy na staveniště musí být označeny bezpečnostními tabulkami.

### **f) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Zajištění základních podmínek a označení pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace na veřejně přístupných komunikacích a plochách souvisejících se staveništěm musí být provedeno zhotovitelem stavby v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb., o



obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Povinností zhotovitele stavby je zabezpečit staveniště a výkopy tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby; níže jsou uvedeny pouze hlavní zásady dle vyhl. 398/2009 Sb.

Pro pěší budou zřízeny koridory, které umožní vedení nevidomých s dostatečným pevným oddělením od přilehlé dopravy a stavby včetně vymezení nebezpečného prostoru pomocí dočasně varovné úpravy s napojením na stávající pěší trasy. Koridory budou bezbariérově napojeny pomocí lávek k jednotlivým nemovitostem. Koridor bude vybaven okopovou lištou pro vedení nevidomého-spodní tyč zábradlí ve výšce 100-250 mm na pochozí plochu nebo sokl s výškou min. 100mm.

K zachování obslužnosti přilehlých nemovitostí budou po dobu výstavby zřízeny lávky přes výkopy o min. šířce 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku – spodní tyč zábradlí ve výšce 100-250 mm na pochozí plochu nebo sokl s výškou min. 100 mm. Pro pochozí rošt musí být splněny požadavky uvedené ve vyhlášce 398/2009 Sb.

Vnitřní i vnější pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nesmí být umístěny žádné překážky. Předměty, stavby pro reklamu, informační tabule a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průmět překážky, popřípadě lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm. Takto musí být zabezpečeny také předměty a konstrukce s bočními stěnami nesahajícími až k zemi nebo podlaze a výkopy a staveniště. Při nedodržení průchozího prostoru (celková šířka nejméně 1500 mm, včetně bezpečnostních odstupů) nebo při celé uzavírcce se navrhne bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa, a to včetně přechodů pro chodce. Tato trasa musí být označena mezinárodním symbolem přístupnosti. Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm; pro pochozí rošt platí velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Tranzitní trasa pro pěší bude vedena ulicí Maxima Gorkého, respektive po nábřeží řeky Úpy.

**g) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace**

Během stavby je nutné s odpadem zacházet dle platné legislativy. Veškerý materiál, který bude na stavbě vytěžen, vybourán, bude zhotovitelem roztríděn, recyklován a využit k dalšímu použití. Zbytek materiálu bude odvezen na skládku tomu určenou a doloženo.

- Vybrané zákony a vyhlášky:  
541/2020 Sb. Zákon o odpadech  
8/2021 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů
- V průběhu stavby lze očekávat následující výskyt odpadu:  
Frézované asfaltové směsi  
Beton  
Kovy

Zemina

Plasty

Dřevo a biologicky rozložitelný materiál

***h) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin***

I. etapa:

Frézování – 99 m<sup>3</sup>

Vytěžení nestmelených vrstev – 163 m<sup>3</sup> (určeno k recyklaci a pro zpětné použití)

Výkop pro spodní stavbu – 195 m<sup>3</sup>

Násyp, aktivní zóna – 45 m<sup>3</sup>

II. etapa:

Frézování – 119 m<sup>3</sup>

Vytěžení nestmelených vrstev – 285 m<sup>3</sup> (určeno k recyklaci a pro zpětné použití)

Výkop pro spodní stavbu – 254 m<sup>3</sup>

Násyp, aktivní zóna – 36 m<sup>3</sup>

III. etapa:

Frézování – 17 m<sup>3</sup>

Vytěžení nestmelených vrstev – 54 m<sup>3</sup> (určeno k recyklaci a pro zpětné použití)

Vytěžení štětové vrstvy (předpoklad) – 93 m<sup>3</sup>

Výkop pro spodní stavbu – 118 m<sup>3</sup>

Aktivní zóna – 36 m<sup>3</sup>

***i) Ochrana životního prostředí při výstavbě***

Během stavby dojde ke krátkodobému zhoršení životních podmínek v bezprostředním okolí staveniště, zvýší se hlučnost a prašnost. Prašnost bude minimalizována čištěním vozovek. Musí být dodržen zákon č. 115/2012 Sb. o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Veškeré stavební práce budou prováděny podle platných bezpečnostních předpisů, směrnic, výnosů vyhlášek, zákonných ustanovení a norem.

***j) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi***

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat pravidla BOZP, včetně zákonných požadavků, ustanovení norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

***k) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb***

Stavba byla navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. „Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

Základní výška silniční obruby na rozhraní vozovka/chodník činí 10 cm. U vstupu do vozovky je obruba snižena na 2 cm, u samostatných sjezdů na 5 cm. V místech, kde výškový rozdíl je menší jak 8 cm, bude obrubník lemován varovným pásem širokým 40 cm z. V místě pro přecházení a u přechodu pro chodce směřuje signální pás široký 80 cm do osy tohoto místa. U místa pro

přecházení je odsazení signálního a varovného pásu 30-50 cm. Varovný a signální pás je z betonové zámkové dlažby antracitové barvy s reliéfní úpravou.

Přirozená vodící linie je tvořena obrubníkem s náslapnou výškou 6 cm. V případě přerušení přirozené vodící linie na více jak 7 m, je navržena umělá vodící linie široká 40 cm.

Veškeré bezbariérové prvky (varovný pás, signální pás, umělá vodící linie) budou lemovány „speciální“ dlažbou širokou nejméně 0,25 m (předpoklad 30 cm).

Základní příčný sklon chodníku je 2 %.

Veškeré materiály, které budou použity pro varovné, signální pásy, umělou vodící linie a lemování těchto prvků musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. a nařízení vlády č. 215/2016 Sb. (dále jen „nařízení vlády“), především technické návody TZÚS č. TN 12.03.04-06.

#### ***l) Zásady pro dopravní inženýrská opatření***

Návrh předpokládá, že bude stavba realizována po částech za úplné uzavírky vozovky. Stavba bude koordinována se zhotovitelem rekonstrukce vodovodu a kanalizace a pokládky ostatních IS (veřejné osvětlení, kabel HD internet, přeložka ČEZ Distribuce, T-Mobile).

Komunikace pro pěší bude realizována po etapách tak, aby byl zachován, pokud možno jeden chodník stále pochozí, byť v provizorním stavu (štěrkodř).

Stavba bude realizována tak, aby bylo umožněno zásobování pro mateřskou školu a domov pro seniory.

Po dobu stavby se předpokládá úprava dopravního režimu na přilehlých místních komunikacích v závislosti na etapizaci výstavby.

Dopravní omezení bude značeno dle platných TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK. Omezení provozu na pozemní komunikaci dle zvoleného harmonogramu zhotovitel projedná v předstihu s dopravním inspektorátem a odborem dopravy.

#### ***m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.***

Během stavby bude nutná koordinace s případnou přeložkou trasy NN ČEZ Distribuce a s pokládkou kabelu společnosti HD Internet a T-Mobile. Zároveň bude probíhat koordinace se zhotovitelem rekonstrukce vodovodu a kanalizace.

Po celou dobu výstavby musí být dodrženy požadavků správců sítí a dotčených orgánů. Jedná se především o vytyčení inženýrských sítí, včasné oznámení stavebních prací dotčeným orgánům, zažádání o stanovení přechodného značení. Výkopové práce v ochranném pásmu IS budou prováděny ručně dle požadavků jednotlivých správců sítí.

Po celou dobu stavby musí být umožněn přístup jednotek IZS.

Po dobu stavby bude umožněno zásobování mateřské školy a domova pro seniory.

V době svozu odpadu bude během stavby zhotovitelem zajištěno od jednotlivých nemovitostí přemístění nádob na odpad na kraj staveniště a následné přemístění zpět na původní místo.

***n) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu***

Zařízení staveniště si zařídí zhotovitel stavby dle zvolené technologie a kapacity dodávaného materiálu. ZS nesmí dojít k omezení provozu na pozemních komunikacích mimo dotčený prostor stavby a ke znečištění životního prostředí.

Zařízení staveniště bude zabezpečeno proti vniknutí nepovolaných osob.

***o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny***

Stavba vozovky bude realizována na etapy v závislosti na postupu výstavby vodovodu a kanalizace.

Předpokládá se realizace během jedné stavební sezony.

- Předpokládaný průběh výstavby jednotlivých etap:

Přípravné práce, vytyčení IS, DIO

Sejmutí ornice, frézování a vybourání stávajících zpevněných ploch

Provedení potřebných výkopů pro těleso chodníku, vozovky, parkovacích ploch, úprava podloží, aktivní zóny

Přeložka trasy NN a pokládka trasy VO, kabelu HD internet

Pokládka obrubníků, palisády, přeložení uliční vpusti a jejich napojení

Konstrukce zpevněných ploch

Dopravní značení, terénní úpravy, demontáž DIO, úklid

***9) Celkové vodohospodářské řešení***

Vzhledem k povaze stavby není celkové vodohospodářské řešení řešeno.