

INFRASTRUKTURA ZLÍČ

SO-02 CHODNÍKYA ZPEVNĚNÉ PLOCHY

DOKUMENTACE PRO SLOUČENÉ ÚZEMNÍ A STAVEBNÍ ŘÍZENÍ

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Vypracoval: **Ing. René Hubka**
HIP: **Ing. Zbyněk Linhart**
Odp. projektant: **Ing. Ivo Muthsam**

Zakázkové číslo: **22/18**
Archivní číslo: **472**
Číslo paré:

ZÁŘÍ 2018

B. Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

- B.1 Popis území stavby
- B.2 Celkový popis stavby
 - B.2.1 Celková koncepce řešení stavby
 - B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení
 - B.2.3 Celkové technické řešení
 - B.2.4 Bezbariérové užívání stavby
 - B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby
 - B.2.6 Základní charakteristika objektů
 - 1. Pozemní komunikace
 - 2. Mostní objekty a zdi
 - 3. Odvodnění pozemní komunikace
 - 4. Tunely, podzemní stavby a galerie
 - 5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony
 - 6. Vybavení pozemní komunikace
 - 7. Objekty ostatních skupin objektů
 - B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení
 - B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení
 - B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana
 - B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí
 - B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí
- B.3 Připojení na technickou infrastrukturu
- B.4 Dopravní řešení
- B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav
- B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana
- B.7 Ochrana obyvatelstva
- B.8 Zásady organizace výstavby
 - B.8.1 Technická zpráva
 - B.8.2 Výkresy
- B.9 Celkové vodohospodářské řešení

B. Souhrnná technická zpráva

B.1 Popis území stavby

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

Dotčené území stavby se nachází v České Skalici, místní části Zlíč. Chodník bude umístěn takřka v jejím středu podél státních silnic III/30418 a III/3049. Území se zcela nachází v zastavěné ploše v nadmořské výšce mezi cca 284 - 287m n.m. Zájemově začíná na jižním kraji před mostem přes vodní náhon, pokračuje severně podél zmíněných silnic až po křižovatku s odbočkou na Ratibořice. Předmětné stavební pozemky jsou takřka rovinné a volné bez budovních staveb. Avšak v trase se nacházejí stávající zpevněné sjezdy na soukromé pozemky, šterkové odstavné plochy a asfaltové parkovací plochy. Ve větší ploše stavby však převládají nezpevněné zatravněné plochy.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Město Česká Skalice má schválený územní plán z května 2017. Tato územně plánovací dokumentace (dále jen ÚPD) definuje oblast se zájemovými pozemky z hlediska funkčních ploch jako DS, tj. plochy dopravní infrastruktury silniční, DM tj. plochy dopravní infrastruktury místní a SV tj. smíšené obytné venkovské. Hlavní nebo přípustné využití pro tyto plochy jsou silnice a místní komunikace včetně chodníků, komunikace pro pěší a cyklisty, veřejné odstavné a parkovací plochy, autobusové zastávky, stavby a zařízení související s provozem na pozemních komunikacích, technická infrastruktura a související dopravní infrastruktura, stavby pro dopravní vybavenost území.

Podmínky prostorového uspořádání nejsou stanoveny

Posouzení z hlediska funkční plochy

Navržený chodník je komunikační stavbou pro pěší související s pozemními komunikacemi. Navržené parkovací plochy pro krátkodobé parkování a autobusové zastávky včetně zmíněného chodníku jsou zcela v souladu s ÚPD.

Posouzení z hlediska podmínek prostorového uspořádání se neposuzuje, neboť pro chodník nejsou stanoveny.

c) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Nebyl prováděn podrobný geologický ani hydrogeologický průzkum lokality. Dle dostupných orientačních podkladů České geologické služby se dané území nachází v soustavě Českého masivu-pokryvné útvary a postvariské magmatity na rozhraní nivního a nezpevněného sedimentu. Dle podkladů z geologických map lze v lokalitě předpokládat podloží tvořené hlínou, pískem a šterkem případně písčitého slínovce a spongilitického jílovce. Úroveň hladiny a výskyt podzemní vody vzhledem k mělkému zásahu do podloží (max 50cm) nebyly zjišťovány.

V rámci projektování objektu SO-01 Dešťové kanalizace bylo využito databáze od poskytovatele České geologické služby Geofond. Podrobný popis zdokumentovaných vrtů v dané lokalitě je součástí D.1.1 Technické zprávy dešťové kanalizace.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

Stavba chodníku je povrchovou stavbou s minimálním zatížením a se zásahem do stávajícího terénu v maximální hloubce 50cm. Proto inženýrsko-geologický, hydrogeologický a stavebně historický průzkum nebyly prováděny. V zájmových plochách bylo provedeno polohopisné a výškopisné geodetické zaměření a vyhotoven mapový podklad.

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

Netýká se.

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

Pozemky chodníku se nenachází v záplavovém ani v poddolovaném území.

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

Stavba chodníku bude přínosem na okolní stavby a pozemky neboť jednoznačně zbezpečí pohyb chodců okolních staveb a pozemků, který dnes probíhá po silnici spolu s automobilovou dopravou. Tedy vliv při užívání bude pozitivní a tak ochranu okolí není třeba navrhovat. Vlastní realizace chodníku bude mít standardní vliv na okolní stavby a pozemky. Tento negativní realizační vliv je třeba vhodnými pracovními a technologickými postupy v maximální míře eliminovat. Stavebně montážní práce za použití mechanismů a strojů provádět bez zbytečného generování nadměrné hladiny hluku, motory dopravních prostředků vypínat okamžitě po ukončení operace, stroje a mechanismy udržovat v řádném technickém stavu apod. Při realizaci taktéž dojde k určitým částečným omezením v přístupech a příjezdech na některé pozemky přilehající k novému chodníku. Minimalizace těchto omezení bude řešena dočasnými úpravami sjezdů při stavbě chodníků.

Odtokové poměry se stavbou chodníku změní jen částečně. V některých částech, plochách chodníku je jeho odvodnění oproti dnešnímu vsaku do terénu vlivem stísněných poměrů mezi stávající silnicí a oploceními navrženo spádově do komunikace a osazením uličních vpustí. Uliční vpusti budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci s odvodem vod do vodního náhonu.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba chodníku nevyžaduje asanace ani demolice. Vyžaduje stavební úpravy některých stávajících sjezdů a ve dvou místech sadovou úpravu vzrostlé zeleně. Jedna úprava bude provedena na náletové keřové zeleni jednostraným ořezáním v délce 17m a 27m pro získání průchozí šířky chodníku v konci úseku č.6. Druhá úprava bude provedena na stávajících dvou stromech ořezáním spodních větví pro docílení podchozí výšky na chodníku uprostřed úseku č.6. Částečné úpravy jsou navrženy ve smyslu zachování vzrostlé zeleně.

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

Stavba chodníku si vyžádá trvalé zábory zemědělského půdního fondu, a to z pozemku p.č.14/1 v rozsahu 6,0m² a z pozemku p.č.469/18 v rozsahu 14,0m².

j) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Územně technické podmínky pro napojení nového chodníku na stávající dopravní a technickou infrastrukturu jsou vhodné. Nový chodník bude dopravně napojen ve své jižní části na stávající cyklostezku vedle mostu nad Úpickým vodním přívaděčem a v severní části bude poblíž silniční křižovatky zakončen místem pro přecházení pro chodce s napojením na stávající chodník Zlích Ratibořice.

Z hlediska napojení na technickou infrastrukturu jsou požadavky na napojení rozšiřovaného veřejného osvětlení. Kabelové napojení bude provedeno na stávajícím sloupu VO u zmíněné cyklostezky.

Stavba chodníku bude bezbariérově přístupná.

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

Stavba chodníku je věcně i časově vázána na stavbu dešťové kanalizace a kabelového vedení veřejného osvětlení. Dešťová kanalizace a veřejné osvětlení jsou souvisejícími investicemi.

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umístí a provádí

Číslo pozemku	druh	vlastník pozemku
st.83	zastavěná plocha a nádvoří	Město Česká Skalice
183/3	ostatní plocha	neplošná půda
469/14	ostatní plocha	ostatní komunikace
469/15	ostatní plocha	ostatní komunikace
425/1	ostatní plocha	silnice
436/2	ostatní plocha	silnice
468/1	ostatní plocha	silnice
st.75	zastavěná plocha a nádvoří	Renata Petrovová, Brdlíkova 197/21, Praha 5 –Motol
14/1	trvalý travní porost	Jan Ouředník, Brdlíkova 197/21, 15000 Praha 5 –Motol
183/2	ostatní plocha	neplošná půda
469/18	orná půda	Eva Eflerová, Studnice 16, 54948 Studnice
		Tomáš Joudal, Žemov 7, 552 03 Žemov

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

Stavba chodníku nemá ochranné pásmo. V případě že přiléhá k silnici, má jen bezpečnostní pásmo. A toto bezpečnostní pásmo bude pouze na pozemcích, na kterých se provádí stavba nebo na pozemcích se stávající silnicí - viz předchozí bod.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Požadavky na monitoring a sledování přetvoření nevznikají.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Nový chodník bude dopravně napojen ve své jižní části na stávající cyklostezku před mostem nad vodním přívaděčem a v severní části bude zakončen místem pro přecházení pro chodce s napojením na stávající chodník Zlích Ratibořice. Z hlediska napojení na technickou infrastrukturu je požadavek na napojení rozšiřovaného veřejného osvětlení. To bude provedeno na nejbližším

(posledním) sloupu VO stávající cyklostezky končící před mostem v jižním konci nového chodníku. Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu jsou reálné a dobré.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Jedná se o novostavbu zcela chybějícího chodníku. Stavbou chodníku budou částečně dotčeny komunikace III/3049 Česká Skalice - Červený Kostelec a III/30418 spojka přes Dubno mezi zmíněnou komunikací III.třídy a I.třídy Náchod - Hradec Králové.

b) účel užívání stavby

Účelem užívání stavby je zvýšení bezpečnosti chodců v obci Zlíče podél státních silnic a to v úseku od jižního cípu obce, v lokalitě nazývané Stračí ocas, až po křižovatku s odbočkou do Ratibořic. Dnes se zde chodci pohybují po silnici spolu s automobilovou dopravou.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Pro stavbu chodníku netřeba výjimek z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem.

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů (ŽP, PL, DI, SÚS) týkajících se stavby chodníku nejsou dopředu známy. Návrh stavby byl v předstihu konzultován s dopravním inženýrem PČR a cestmistrem SÚS. Případné požadavky k dokumentaci pro stavební povolení budou řešeny dodatkem k dokumentaci nebo zapracovány do stupně projektové dokumentace pro provedení stavby.

f) 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.

Nový chodník je navrhován z důvodu jeho dosavadní dlouholeté absence v místě stávající zástavby a středu obce. S rostoucí další zástavbou potažmo zalidňováním obce je jeho potřeba nutná. Chodník je veden podél stávajících státních silnic. Bude z velké části jednostranný. Pro umístění co nejvíce na obecních pozemcích a s ohledem prostorových možností je ve své délkové trase veden po stranách zmíněných silnic „střídavě“. Standardní šířka chodníku je 2,0m. Jen v místě před restaurací Barunka z prostorových důvodů má šířku 1,5m, což však při délce 33m je možné. Příčný sklon

chodníku bude 2,0%, podélný sklon bude respektovat konfiguraci stávajícího terénu a bude maximálně 2,5%.

Stavba chodníku nemá ochranné pásmo, a proto se nenavrhuje. Chodník přiléhající k silnici má jen bezpečnostní pásmo. Toto bezpečnostní pásmo je již zahrnuto v navržené šířce chodníku.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Netýká se.

h) 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.

Stavba chodníku nemá potřebu a spotřebu energetických medií a neprodukuje odpady a emise. Hospodaření s dešťovou vodou je stejné jako doposud, tzn. Vsakem do přilehlých nezpevněných terénů nebo odvodem dešťovou kanalizací do Úpického přivaděče. Třída energetické náročnosti budov se pro něj neřeší.

i) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavba chodníku bude realizována jako jeden celek, bez členění na etapy. Termín zahájení stavby je závislý na vydání stavebního povolení, kladného výběrového řízení na zhotovitele a schválením radou obce, realizací dešťové kanalizace. Tedy v současné době pouze orientační termíny stavby jsou následující:

Zahájení stavby	2.Q 2019
Dokončení stavby	2.Q 2020

j) 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)

Nepředpokládá se předčasné užívání chodníku. Stavba chodníku nevyžaduje ani zkušební provoz. Zrealizovaný chodník bude předán do užívání jako celek.

k) orientační náklady stavby

Orientační cena za vybudování nového chodníku je aproximativně stanovena na 2,600.000Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Urbanistické řešení chodníku vychází zejména ze stávajících poloh obou státních silnic a zástaveb, z terénních možností a pozemků ve vlastnictví města.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Chodník je navržen v jednoduchém funkčním tvaru tak, aby umožnil co nejkratší a nejefektivnější pěší přístup v dotčeném území obce. Chodník kromě pěšího spojení středu obce s jižní zástavbou navazuje i na zastřešený prostor stávající autobusové zastávky. Z hlediska materiálového bude povrch nového chodníku proveden ze šedé betonové a červené hmatové zámkové dlažby, která

bude korespondovat s povrchem na již stávajících chodnících v obci. Chodník bude ohraničen betonovými obrubníky.

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

Povrch chodníku bude tvořen betonovou zámkovou dlažbou tl.60mm. Ohraničení pochozího chodníku bude tvořeno novými betonovými obrubníky ukládanými do betonového lože C16/20. Na straně k vozovce silničními na straně k plotům neboli vně od vozovky záhonovými obrubníky. Jelikož záhonové obrubníky musí tvořit vodící linii, budou nad pochozí dlažbu vyvýšeny o 60mm. Zemní pláň pod šterkové vrstvy bude ztuhněna na modul přetvárnosti minimálně $E_{def,2}=30\text{MPa}$. Podkladní vrstvy budou tvořeny řádně ztuhněnou vrstvou drceného kameniva fr.0-63 tloušťky 200mm, fr.8-16 tloušťky 50mm a kladecí vrstvou fr.4-8 tloušťky 30mm. Následně bude položena finální zámková dlažba. Tato skladba zajistí dostatečně pevný, rovný a protiskluzný povrch.

Nový chodník bude zřízen i v místě stávajících vedení podzemních inženýrských sítí. Stávající telekomunikační vedení je v některých místech budovaného chodníku již uloženo v chráničce, ostatní vedení budou do chrániček vloženy v případě požadavků jednotlivých správců.

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

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

c) celková spotřeba vody

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

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

Provoz chodníku neprodukuje odpady a emise. Odpady při stavební činnosti, například zemina, obaly, zbytky použitých materiálů apod., musí být vytříděny, odváženy a likvidovány v zařízeních k tomu určenými. Se vzniklými odpady bude zhotovitel stavby nakládat v souladu s podmínkami stanovenými zákonem č. 185/2001Sb., v platném znění a souvisejícími právními předpisy. Vyzískaný materiál v podobě zeminy bude deponován na městské volné ploše v blízkosti stavby. Po dokončení stavby chodníku bude zemina použita na obsypy a pro vyrovnání výškových rozdílů v rámci přilehlých nepevněných stávajících okolních terénů.

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

Vzhledem k charakteru stavby požadavky nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů.

Návrh chodníku je vypracován v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Navržený příčný sklon chodníku je 2,0%, podélný sklon je maximálně 2,5% s tím, že maximálně respektuje stávající konfiguraci terénu. Navržené materiály chodníku odpovídají požadavkům na protiskluznost. Je splněna minimální šířka komunikace pro pěší (chodníku), která je min. 1500mm. Vodící linie výšky 60-100mm je tvořena vysazeným záhonovým obrubníkem.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Nový chodník nevyžaduje zvláštní předpis na bezpečnost při užívání. Při provozu budou platit obecné zásady bezpečnosti silničního provozu. Navržené materiály chodníku odpovídají požadavkům na protiskluznost. V průběhu užívání chodníku se bude provádět jeho pravidelná údržba – vyhrnování sněhu v zimním období a sečení trávy v nejbližším okolí chodníku v letním období.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

V současném stavu se v předmětném území, což je střed obce a její jižní okraj, nenachází žádný chodník pro pěší. Chodci jsou nuceni se ke svým domům a pozemkům v případě pěší dopravy pohybovat po státních silnicích spolu s automobilovou dopravou projíždějící obcí. Stávající veřejná parkovací plocha před hotelem Holzbecher nemá jednak řízená stání a jednak má jeden vjezd/výjezd po celé délce parkovací plochy. V zastavěné lokalitě Stračího ocasu není veřejné osvětlení.

b) popis navrženého řešení

Nový chodník bude spojit a obsluhovat pěší dopravu jižní stávající zástavby obce (lokality tzv. Stračí ocas) s jejím středem. Je navržen v jednoduchém funkčním tvaru tak, aby umožnil co nejkratší a nejefektivnější pěší uvedené propojení. Chodník také navazuje na zastřešený prostor autobusové zastávky. Bude tedy využíván pro její obslužitelnost.

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Stavba bude mít jen jednu pozemní komunikaci a to chodník pro pěší.

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

- *kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání*

Jedná se o komunikaci funkční skupiny D2 s vyloučením motorové dopravy (dle ČSN 73 6110).

- *parametry a zdůvodnění trasy*

Chodník je veden podél stávajících státních silnic. Bude z velké části jednostranný. Pro umístění co nejvíce na obecních pozemcích a s ohledem prostorových možností je ve své délkové trase veden po stranách zmíněných silnic „střídavě“. Standardní šířka chodníku je 2,0m. Jen v místě před restaurací

Barunka z prostorových důvodů má šířku 1,5m, což však při délce 33m neodporuje normě. Příčný sklon chodníku bude 2,0%. Podélný sklon bude respektovat konfiguraci stávajícího terénu a bude maximálně 2,5%.

- návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací

Vzhledem k využití stávající konfigurace terénu v místě stavby chodníku lze konstatovat, že zemní těleso je tvořeno stávajícím terénem, ve kterém bude provedeno odtěžení zeminy v mocnosti budoucích skladebných vrstev.

Použití druhotných materiálů je možné např. spodní štěrkové vrstvy nahradit drcenými betonovým granulátem apod.

Zemina vytěžená pro nové podkladní vrstvy chodníku bude použita pro obsypy a vyrovnání přilehlých avšak stavbou dotčených nezpevněných terénů. Jelikož vytěžená zemina bude z části nahrazena skladbami vrstev chodníku, bude bilance zeminy mírně kladná. Po dobu stavby bude zemina soustředěna na depónii na pozemcích, které město určí a poskytne. Po skončení bude přebytečná zemina využita v rámci potřeb a ploch města.

- vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch

Vstupními údaji byly prohlídka místa stavby, geodetické mapové podklady, normy pozemních komunikací, zkušenosti z obdobných projektů. Vypracovaný návrh byl nejprve konzultován s DI PČR a cestmistrem SÚS. Následně byl předložen k seznámení s ním obyvateli Zlíče.

2. Mostní objekty a zdi

Nevyskytují se.

3. Odvodnění pozemní komunikace

- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah

Nový chodník bude v celé ploše odvodněn jednak vsakem do spár dlažby a dále dvěma způsoby. Ve stísněných poměrech mezi stávající silnicí a oploceními je odvodnění chodníku navrženo spádově do komunikace a v komunikaci osazením uličních vpustí. Uliční vpustí jsou navrženy s lapačem splavenin a budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci s odvodem vod do Úpického vodního přívaděče. V místech, kde chodník bude alespoň z jedné strany obklopen nezpevněnou plochou s travnatým povrchem, bude dešťová voda vhodným příčným a podélným spádováním chodníku svedena k této ploše, kde vlivem akumulace travního porostu, humózní a podhumózní vrstvy dojde k přirozenému pozvolnému vsakování dešťové vody do hlubšího podloží.

Zpevněná plocha stavebně upravovaného parkoviště pro osobní automobily bude vyspádována ke dvěma novým uličním vpustím. Kanalizační potrubí od těchto vpustí bude zavedeno do odlučovače ropných látek. A tak dešťové vody před zaústěním (napojením) do nové dešťové kanalizace stoky D projdou přes odlučovač ropných látek GSO/10-K3 – vše viz SO-01 Dešťová kanalizace.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nevyskytují se.

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

Na pozemku p.č.469/14 se nachází zpevněná asfaltová plocha nesystémového parkoviště se svévolnými možnostmi a polohami parkování. Sjezd ze státní silnice je v celé délce parkovací plochy!

Projekt navrhuje plochu upravit a s využitím polohy nového chodníku stavebně zřídít jeden vjezd a jeden výjezd. Dále na ploše vyznačit 20 parkovacích stání.

Únikové zóny a protihlukové clony se pro stavbu chodníku nenavrhují.

6. Vybavení pozemní komunikace

Stavba chodníku kromě vodicích linií a varovných pásů bude ve své trase vybavena 4 místy pro přecházení. Tři místa jsou navržena do maximální délky 7,0m a jednou je místo z důvodů velké šířky a blízkosti křižovatky rozděleno (opatřeno) středovým ostrůvkem pro dosažení délky 2x6,0m.

Autobusové zastávky jsou umístěny na jízdním pruhu. Nástupiště zastávek je přímo integrováno do nového chodníku.

Upravovaná parkovací plocha a autobusové zastávky budou opatřeny vodorovným a svislým dopravním značením.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Objekty ostatních skupin objektů se v tomto případě nevyskytují.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba chodníku není vybavena technickým ani technologickým zařízením.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Požárně bezpečnostní posouzení je vypracováno na základě stavebního zákona č.183/2006 Sb., ve znění vyhlášky č.62/2013 Sb., vyhlášky č. 23/2008 MV ČR o technických podmínkách požární ochrany staveb, včetně změn uvedených ve vyhlášce č. 268/2011, zákona č. 133/85 Sb. o PO ve znění pozdějších předpisů z 06/2000. Podklady pro posouzení jsou ČSN 730802, normy související a Příloha č.3 vyhlášky č. 23/2008 Sb. v platném znění.

Předmětem tohoto projektu pro sloučené řízení je nový chodník. Chodník je navržen v jednoduchém funkčním tvaru tak, aby umožnil co nejkratší, nejefektivnější a bezpečný pohyb chodců z jižního okraje do středu obce a naopak. Přístupový chodník bude vedený podél státních silnic a na svém jižním okraji bude navazovat na stávající cyklostezku a ve svém severním konci místem pro přecházení na stávající chodník do Ratibořic. Šířka nového chodníku bude standardně 2,0m. Jen v majetkově zúženém prostoru podél restaurace Barunka bude v šíři 1,5m, což při délce do 50m norma umožňuje. Příčný sklon chodníku bude 2,0%, podélný sklon bude respektovat konfiguraci stávajícího terénu a bude maximálně 2,5%.

Parametry přilehlých komunikací v obci nebudou změněny.

2.8.1. Řešení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečného prostoru

Vlastní nový chodník nevykazuje požárně nebezpečný prostor. Navržená stavba nezhoršuje ani neomezuje stávající zajištění požární bezpečnosti v dotčeném území ulice.

2.8.2. Řešení evakuace osob a zvířat

U nového chodníku není nutno evakuaci řešit a posuzovat.

2.8.3. Navržení zdrojů požární vody, popřípadě jiných hasebních látek

Pro vlastní nový chodník není požadavek na zajištění požární vody. Stávající zdroje požární vody (hydranty) jsou zachovány a nejsou zbudováním chodníku ovlivněny.

2.8.4. Vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními

Vybavení autobusové zastávky přenosnými hasicími přístroji se dle vyhl. 23/2008 nestanovuje.

2.8.5. Řešení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku

Projektovaný chodník nezhorší parametry stávajících komunikací, ani neovlivní pohyb požárních vozidel v požadovaných světlych rozměrech nejméně 3,5m široké a 4,1m vysoké.

2.8.6. Zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany, pokud to odůvodňují požadavky na záchranné a likvidační práce nebo ochranu obyvatelstva

Jedná se o jednoduchou povrchovou stavbu, která nevyžaduje speciální opatření a požadavky na hašení a záchranné práce. Stavba chodníku sama o sobě nevyžaduje protipožární zabezpečení nebo návrhy na ochranu obyvatelstva.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

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

Stavba chodníku nemá hygienické požadavky a požadavky na pracovní prostředí. Jejím provozem nevzniká hluk, prašnost, odpady, které by změnily nebo dokonce zhoršily okolní prostředí. Požadavky na pracovní prostředí vzniknou jej při realizaci chodníku. A proto je nutné případné negativní vlivy vyloučit či minimalizovat. Tudíž stavebně montážní práce za použití mechanismů a strojů budou prováděny pouze v době od 7 do 21hod. Na stavbě bude dodržována denní doba aktivního nasazení strojů, práce budou prováděny bez zbytečného generování nadměrné hladiny hluku, motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, stroje a mechanismy budou udržovány v řádném technickém stavu. Při dodržení předcházejících doporučení hluk ze stavební činnosti nepřekročí nejvyšší přípustnou hladinu akustického tlaku A 65dB pro venkovní hluk ze stavební činnosti v chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a v chráněném ostatním venkovním prostoru.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

b) ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Technickou seizmicitu v lokalitě představuje pouze silniční doprava. Chodník proti těmto dynamickým otřesům je chráněn jednak svoji polohou a jednak konstrukčními vrstvami.

d) ochrana před hlukem

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší.

e) protipovodňová opatření

Území, v němž se chodník umísťuje se dle mapy záplavových oblastí s hladinami Q_{100} nenachází. Pozemky nejsou, potažmo chodník nebude v záplavovém území.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Pozemky dotčené stavbou chodníku se nenachází v území s jinými negativními účinky vnějšího prostředí.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Chodník nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu.

B.4 Dopravní řešení**a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace**

Nový chodník je navrhován z důvodu jeho dosavadní dlouholeté absence v místě stávající zástavby a středu obce. S rostoucí další zástavbou potažmo zalidňováním obce je jeho potřeba nutná. Chodník je veden podél stávajících státních silnic. Bude z velké části jednostranný. Pro umístění co nejvíce na obecních pozemcích a s ohledem prostorových možností je ve své délkové trase veden po stranách zmíněných silnic „střídavě“. Standardní šířka chodníku je 2,0m. Jen v místě před restaurací Barunka z prostorových důvodů má šířku 1,5m, což však při délce 33m je možné. Příčný sklon chodníku bude 2,0%, podélný sklon bude respektovat konfiguraci stávajícího terénu a bude maximálně 2,5%. Ty sklony spolu se snížením chodníkových ploch v místech nástupů a míst pro přecházení včetně s varovnými pásy a vodícími liniemi budou v souladu pro bezbariérový přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Nový chodník bude dopravně napojen ve své jižní části na stávající cyklostezku před mostem nad Úpickým vodním přivaděčem a v severní části bude poblíž silniční křižovatky s odbočkou do Ratibořic zakončen místem pro přecházení pro chodce s napojením na stávající chodník Zlích Ratibořice.

c) doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena stavební úpravou stávající parkovací plochy poblíž hotelu Holzbecher a zřízením parkovacích zálivů podél silnice Stračího ocasu. U stávající parkovací plochy (pozemek p.č.469/14) bude s využitím umístění stavby chodníku zrušen značný délkový stávající sjezd ze státní silnice na tuto plochu. Novým chodníkem bude vymezen jeden vjezd a jeden výjezd na/z parkoviště. Dále chaotické parkování dle úvah řidičů bude nahrazeno vyznačenými šikmými a podélnými stánkami.

Podél silnice III/30418 v lokalitě Stračího ocasu budou zřízeny podélné parkovací zálivy pro krátkodobé zastavení nakupujících v zmrzlinovém stánku a návštěv vlastníků přilehlých nemovitostí.

d) pěší a cyklistické stezky

Chodník nevyžaduje stezky.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

S rozsáhlými terénními úpravami se nepočítá. Po dokončení stavby chodníku bude provedeno obsypání jeho konstrukce a vyrovnání přilehlých, avšak stavbou dotčených nezpevněných ploch.

b) použité vegetační prvky

Stávající vegetační prvky se neruší a nové se nenavrhují.

c) biotechnická, protierozní opatření

Neřeší se.

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

a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Stavba chodníku bude mít standardní vliv na životní prostředí. Vliv na ovzduší užíváním chodníku nebude žádný. Z hlediska tvorby hluku bude vliv jen při realizaci. Omezení tohoto negativního vlivu je třeba vhodnými pracovními a technologickými postupy v maximální míře eliminovat. Stavebně montážní práce za použití mechanismů a strojů provádět bez zbytečného generování nadměrné hladiny hluku, motory dopravních prostředků vypínat okamžitě po ukončení operace, stroje a mechanismy udržovat v řádném technickém stavu apod.

Vliv stavby na srážkové vody bude převážně stejný jako doposud a to vsakem. V dnešním stavu srážkové vody zasakovaly do nezpevněného terénu a to buď přímo v místě nebo odtečením po povrchu zpevněné silnice do přilehlých silničních příkopů. Nový chodník bude v celé ploše odvodněn jednak vsakem do spár dlažby a dále dvěma způsoby. Ve stíněných poměrech mezi stávající silnicí a oploceními je odvodnění chodníku navrženo spádově do komunikace a v komunikaci osazením uličních vpustí. Uliční vpusti jsou navrženy s lapačem splavenin a budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci s odvodem vod do Úpického vodního přivaděče. V místech, kde chodník bude alespoň z jedné strany obklopen nezpevněnou plochou s travnatým povrchem, bude dešťová voda vhodným příčným a podélným spádováním chodníku svedena k této ploše, kde vlivem akumulace travního porostu, humózní a podhumózní vrstvy dojde k přirozenému pozvolnému vsakování dešťové vody do hlubšího podloží. Zpevněná plocha stavebně upravovaného parkoviště pro osobní automobily bude vyspádována ke dvěma novým uličním vpustím. Kanalizační potrubí od těchto vpustí bude zavedeno do odlučovače ropných látek. A tak dešťové vody před zaústěním (napojením) do nové dešťové kanalizace stoky D projdou přes odlučovač ropných látek GSO/10-K3 – vše viz SO-01 Dešťová kanalizace.

Stejně jako hluk tak i odpady budou vznikat jen při realizaci stavby. Zvláštní množství produkovaných odpadů se nepředpokládá. Odpady při stavební činnosti, například zemina, obaly, zbytky použitých materiálů apod., musí být vytríděny, odváženy a likvidovány v zařízeních k tomu určenými. Se vzniklými odpady bude zhotovitel stavby nakládat v souladu s podmínkami stanovenými zákonem č.185/2001Sb., v platném znění a souvisejícími právními předpisy.

Stavební činností bude taktéž dotčena půda. Zde je třeba jednak vyloučit z mechanismů únik ropných látek způsobujících znečištění povrchových a podzemních vod a půdního fondu a jednak s přebytky vytlačené zeminy nakládat podle stanovených zásad (vrstvení depónie, zpětné zásypy apod.).

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

Stavba chodníku bude jednak realizována v zastavěném území, jednak se jedná o pozemní povrchovou stavbu a jednak bude polohově přiléhat ke stávajícím silnicím. V trase chodníku se nevyskytují památné stromy, vzácné rostliny a živočichové. Z těchto důvodů nemá stavba negativní vliv na přírodu a krajinu. Na základě celého projektu můžeme tvrdit, že zachovává ekologické funkce a vazby v krajině. V blízkosti trasy chodníku úseku č.6 se nacházejí stávající listnaté křoviny a dřeviny. Náletové křoviny v jižní části úseku budou zredukovány mimo plánovanou trasu nového chodníku. Na severní straně úseku č.6 je před objektem č.p.322 ořešák královský. Ten bude zachován s tím, že při pracích prováděných v blízkosti jeho kořenových systémů bude postupováno velmi obezřetně a šetrně.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Daná lokalita se nenachází v území Natura 2000.

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

Netýká se.

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

Stavba chodníku nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Stavba chodníku nemá ochranné pásmo, a proto se nenavrhuje. Chodník přiléhající k silnici má jen bezpečnostní pásmo. Toto bezpečnostní pásmo je již zahrnuto v navržené šířce chodníku.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Pro chodníky se nenavrhuje opatření na požadavky civilní obrany.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

Potřeba vody pro staveniště v předpokládaném množství 100 l.den^{-1} bude zajištěna dovozem v přepravních nádržích nebo přistavením cisterny. Elektrická energie vzhledem k možnosti použití spalovacích motorových strojů, mechanizace a náradí nebude potřeba. Pokud požadavek na elektrickou energii vyvstane, bude zajištěna mobilním dieselagregátem s předpokládaným odběrem 5 kWh.den^{-1} .

b) odvodnění staveniště

Vzhledem ke stávajícímu stavu, charakteru a rozsahu stavby chodníku není třeba odvodnění staveniště. Trasa chodníku se nachází na nezpevněné ploše. Srážkové vody budou jako doposud vsakovány do nezpevněného terénu. V případě nedostatečnosti se provedou odvodňovací rigoly, ale pouze na pozemcích obce. Odvodnění se proto nenavrhuje.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Doprava do území stavby chodníku je zajištěna po stávajících státních komunikacích III/30418 a III/3049. Na pozemky dotčené stavbou bude po dobu výstavby přístup zajištěn zmíněnými stávajícími komunikacemi na pozemcích p.č.436/2 a 468/1. Vzhledem k charakteru stavby staveniště nebude napojováno na technickou infrastrukturu.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Staveniště se nachází v zastavěném území obce, takže i v jeho středu se stávající zástavbou. Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky bude standardní, a v některých případech půjde o přímý fyzický vliv. Okolní stavby mohou být dotčeny omezením přístupu na jednotlivé pozemky, hlukem z nákladní automobilové dopravy a strojní mechanizace. Proto během samotné stavby je třeba vhodnými pracovními a technologickými postupy veškeré negativní vlivy ze stavební činnosti (hlučnost, prašnost apod.) v maximální míře eliminovat. Stavebně montážní práce za použití mechanismů a strojů budou prováděny pouze v době od 7 do 21hod. Na stavbě bude dodržována denní doba aktivního nasazení strojů, práce budou prováděny bez zbytečného generování nadměrné hladiny hluku, motory dopravních prostředků budou vypínány okamžitě po ukončení operace, stroje a mechanismy budou udržovány v řádném technickém stavu.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolicemi, kácení dřevin

Ochrana okolí staveniště bude prováděna jen lehkým přemístitelným staveništním oplocením lokálně mobilními zábranami. S postupem stavebně montážních prací budou ochrany posouvány. Takto bude staveniště zabezpečeno před vniknutím nepovolaných osob a ochráněno od veřejných prostranství.

Stavba chodníku nevyžaduje asanace, ani demolicemi, ani kácení dřevin. Vyžádá si bourací práce části zpevněného povrchu stávající účelové komunikace na pozemcích p.č.468/1 a 436/2 pro osazení silných obrubníků a zřízení míst pro přecházení a dále si vyžádá částečná bourání některých stávajících sjezdů pro jejich stavební úpravu. Dále ve dvou místech vyžaduje sadovou úpravu vzrostlé zeleně. Jedna úprava bude provedena na náletové keřové zeleni jednostraným ořezáním v délce 17m a 27m pro získání průchozí šířky chodníku v konci úseku č.6. Druhá úprava bude provedena na stávajících dvou stromech ořezáním spodních větví pro docílení podchozí výšky na chodníku uprostřed úseku č.6. Částečné úpravy jsou navrženy ve smyslu zachování vzrostlé zeleně. Provádění stavby v blízkosti jeho kořenového systému, bude postupováno velmi obezřetně a šetrně.

f) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Stavba chodníku si vyžádá dočasný zábor části silnic v místech přiléhajících k novostavbě chodníku.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Vzhledem k neexistenci chodníku a tak pohybu chodců po komunikaci, který bude takto i po dobu stavby chodníku se zřízení obchozích tras nevyžaduje.

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

Zvláštní množství produkovaných odpadů a emisí se nepředpokládá. Odpady při stavební činnosti, například zemina, obaly, zbytky tuhých a sypkých použitých materiálů apod., musí být vytríděny, odváženy a likvidovány v zařízeních k tomu určenými. Se vzniklými odpady bude zhotovitel stavby nakládat v souladu s podmínkami stanovenými zákonem č. 185/2001Sb., v platném znění a souvisejícími právními předpisy.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemín

Ve stávajícím zemním tělesu bude provedeno odtěžení zeminy v mocnosti budoucích skladebných vrstev. Zemina vytěžená pro nové podkladní vrstvy chodníku bude použita pro obsypy chodníku a vyrovnání přilehlých, avšak stavbou dotčených nezpevněných ploch. Jelikož vytěžená zemina bude z části nahrazena skladbami vrstev chodníku, bude bilance zeminy mírně kladná. Po dobu stavby bude zemina soustředěna na depónii na pozemcích, které město určí a poskytne. Po skončení bude přebytečná zemina využita v rámci potřeb a ploch města.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

S ohledem na charakter a rozsah stavby není třeba určovat zvláštní podmínky pro ochranu životního prostředí při výstavbě. Při realizaci stavby je však třeba vhodnými pracovními a technologickými postupy veškeré negativní vlivy ze stavební činnosti v maximální míře eliminovat. Jedná se především o vyloučení úniku látek (např. ropných látek z mechanismů) způsobujících znečištění povrchových a podzemních vod a půdního fondu, o maximální snížení prašnosti a hlučnosti v okolí (práce budou probíhat výhradně v denních hodinách) apod. Při stavebních pracích bude používán běžný zdravotně nezávadný stavební materiál. Veškerý vzniklý odpad ze stavby bude tříděn a likvidován v zařízení k tomu určeném. V případě znečištění komunikací při dopravě od stavby je nutno zajistit jejich čištění.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Stavba bude prováděna dodavatelsky s tím, že dodavatelská firma zajistí odborné vedení provádění stavby stavbyvedoucím. Všichni zúčastnění pracovníci musí být proškoleni v oboru Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na staveništi. Pracovníci jsou povinni dodržovat veškerá požadovaná ochranná opatření a používat předepsané ochranné pomůcky. Staveniště bude dostatečně označeno výstražnými cedulemi varujícími před možnými riziky a cedulemi se zákazem vstupu nepovolaných osob. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být předem vytyčena jejich správci. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Zhotovitel v průběhu provádění stavby v případě narušení stávajícího přístupu na sousedící pozemek zajistí mobilní lávkou, úpravou plně či podkladních vrstev apod. bezbariérový přístup na tyto pozemky.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Doprava do místa stavby je možná po stávajících státních komunikacích e II/304 vedoucím obcí. O variantě příjezdů/odjezdů na/ze stavby si rozhodne vybraný zhotovitel. Ten vypracuje, projedná a nechá schválit přechodné dopravní značení pro potřeby stavby a bezpečnosti silničního provozu.

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

Přestože stavba bude probíhat za silničního provozu, speciálních podmínek netřeba. Stávající jízdní pruhy budou po dobu výstavby chodníku zúženy. Doprava vždy v místě stavby bude probíhat s omezením rychlosti případně kyvadlově. Uzavírky a objížďky pozemní komunikace se nepředpokládají. Chodník je stavbou venkovní do venkovního prostředí, a proto opatření proti nim netřeba.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Samotná realizace chodníku bude koordinována se stavebními objekty dešťové kanalizace veřejného osvětlení. Z toho důvodu bude i pro potřeby stavby chodníku využito zařízení staveniště (zázemí, sociální zařízení, šatny, sklad, meziskládka materiálu) zmíněných ostatních objektů. Vjezdy na staveniště se nevyznačují, protože stavba se nachází podél státních silnic, tudíž vjezd (příjezd) ke stavbě je kdekoli po celé její délce.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Postup výstavby bude standardní. Vzhledem k spolustavbě nové dešťové kanalizace bude chodník proveden až po její realizaci. Po kanalizaci se provede vytýčení stavby nového chodníku, bude provedena úprava pláň a budou osazeny nové obrubníky. Před prováděním konstrukčních vrstev chodníku bude položeno kabelové vedení a bednění základů stožárů veřejného osvětlení. Poté se provede uložení jednotlivých štěrkových vrstev konstrukce. Veškeré sypké materiály budou přivezeny na stavbu dle potřeby a budou ihned zabudovány (rozprostřeny, zhutněny) do skladeb. Následně bude položen finální povrch – betonová zámková dlažba. Na závěr se provedou jemné terénní úpravy v nejbližším okolí nového chodníku včetně nového zatravnění.

Rozhodující dílčí termíny nejsou vzhledem k charakteru stavby stanoveny. Termín zahájení stavby je závislý na vydání stavebního povolení, přidělení dotace, kladného výběrového řízení na zhotovitele a schválení radou obce. Tedy v současné době pouze orientační termíny stavby jsou následující:

Zahájení stavby	2.Q 2019
Dokončení stavby	2.Q 2020

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Srážkové vody jsou v plochách navrhovaného chodníku dnes likvidovány převážně vsakem a to buď přímo v místě nebo odtečením po povrchu zpevněné silnice do přilehlých silničních příkopů. Nový chodník bude v celé ploše odvodněn jednak vsakem do spár dlažby a dále dvěma způsoby. Ve stísněných poměrech mezi stávající silnicí a oploceními je odvodnění chodníku navrženo spádově do komunikace a v komunikaci osazením uličních vpustí. Uliční vpusti jsou navrženy s lapačem splavenin a budou napojeny na novou dešťovou kanalizaci s odvodem vod do Úpického vodního přivaděče. V místech, kde chodník bude alespoň z jedné strany obklopen nezpevněnou plochou s travnatým povrchem, bude dešťová voda vhodným příčným a podélným spádováním chodníku svedena k této ploše, kde vlivem akumulace travního porostu, humózní a podhumózní vrstvy dojde k přirozenému pozvolnému vsakování dešťové vody do hlubšího podloží.

Zpevněná plocha stavebně upravovaného parkoviště pro osobní automobily bude vyspádována ke dvěma novým uličním vpustí. Kanalizační potrubí od těchto vpustí bude zavedeno do odlučovače ropných látek. A tak dešťové vody před zaústěním (napojením) do nové dešťové kanalizace stoky D projdou přes odlučovač ropných látek GSO/10-K3 – vše viz SO-01 Dešťová kanalizace.