

Generální projektant:



PRODIN A.S.
K VÁPENCE 2745
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Jana Förstlová		Zodp. projektant: Jana Förstlová	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš		
Kraj: Pardubický		Traťový úsek/Obec: Pardubice			
Investor Stat.město Pardubice – MO Pardubice III, Jana Zajíce 983, 530 09 Pardubice					
Akce: ROZŠÍŘENÍ PARKOVACÍCH MÍST V ULICI VĚRY JUNKOVÉ PŘED ČP. 504-506, PARDUBICE				Formát	A4
				Datum	09/2026
				Účel	DSPS
				Č. zakázky	31/26/4064.210
				Změna	Č. kopie
Měřítko					
Obsah výkresu: PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				Část dokumentace A,B	Č. výkresu

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA :	ROZŠÍŘENÍ PARKOVACÍCH MÍST V ULICI VĚRY JUNKOVÉ PŘED ČP. 504 – 506, PARDUBICE
	SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY <i>k.ú. Studánka – 147</i> <i>k.ú.Pardubice – 897/10</i>
KRAJ / OKRES :	Pardubický / Pardubice
STAVEBNÍ ÚŘAD :	Pardubice
CHARAKTER STAVBY :	Navýšení počtu parkovacích míst v ulici Věry Junkové před bytovým domem st.parc.č.552 - vchody čp.504-506. Navrženými stavebními úpravami se zvýšil počet stávajících parkovacích míst o 13 míst s kolmým řazením + 1 parkovací místo s podélným řazením pro vozidla označená parkovacím průkazem označujícím vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou. Doplnění vodorovného a svislého dopravního značení odpovídající provedeným úpravám. Stávající zelené plochy dotčené stavbou byly uvedeny do původního stavu.
STUPEŇ PD	Dokumentace skutečného provedení stavby
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ :	<i>Obec Pardubice - 555134</i> <i>k.ú. Studánka 717843</i> <i>k.ú.Pardubice – 717657</i>
POZEMKY STAVBY :	<i>k.ú. Studánka</i> <i>p.p.č. 147- ostatní plocha (silnice)</i> <i>k.ú.Pardubice</i> <i>p.p.č.897/10 – ostatní plocha (ostatní komunikace)</i> <i>Všechny dotčené pozemky jsou ve vlastnictví Statutárního města Pardubice</i>

OBJEDNATEL: :	Statutární město Pardubice Městský obvod Pardubice III Jana Zajíce 983, 530 12 Pardubice IČ: 00274046 Ing. Mgr. Vítězslav Štěpánek – starosta Kontakt: Ing. Lenka Vacinová – odbor dopravy a životního prostředí Vedoucí odboru – investice e-mail: lenka.vacinova@umo3.mmp.cz tel: + 420 466 799 141 mobil: 737 266 764
PROJEKTANT : 	Prodin a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice IČ: 25292161 Odpovědný projektant: Jana Förstlová ČKAIT 0602529 +420 725 601 925 Vypracoval: SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY Jana Förstlová +420 725 601 925 e-mail: jana.forstlova@prodin.cz e-mail: jana.forstlova@prodin.cz Ing. činnost: Martina Řezaninová +420 725 601 963 e-mail: martina.rezaninova@prodin.cz

A. 2 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Celá stavba se vzhledem k malému orzsahu člení na 1 stavební objekt:

SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY

k.ú. Studánka

p.p.č. 147- ostatní plocha (silnice)

k.ú.Pardubice

p.p.č.897/10 – ostatní plocha (ostatní komunikace)

Technická a technologická zařízení nejsou předmětem projektu.

A. 3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

Mapové podklady, geodetický mapový podklad – geodetické zaměření skutečného provedení stavby

V roce 2026 byla provedena obhlídka v terénu, fotodokumentace nového stavu.

Stavba byla provedena dle příslušných vyhlášek a norem:

- Místní šetření 06/2024
- Geodetické zaměření – export digitálních dat z DTMM Pardubice
- Požadavky objednatele – MO Pardubice III
- Vyhláška š.146/2024 – Vyhláška o požadavcích na výstavbu
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změna Z1
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání
- ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.
- ČSN 73 6131 „Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců
- ČSN 72 1512 „Hutné kamenivo pro stavební účely“.
- ČSN 73 6126-1 – Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy
- ČSN EN 13 242+A1 + 2008/Z2 – Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace
- ČSN EN 13108-1 – Asfaltové směsi – Specifikace pro materiály – Část 1 :Asfaltový beton
- ČSN 73 6129 – Stavba vozovek – Postřiky a nátěry
- ČSN 73 6132 – Stavba vozovek – Kationaktivní asfaltové emulze
- ČSN EN 13285 – Nestmelené směsi – Specifikace
- ČSN EN 13286-1 – Nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy – Část 1 Zkušební metody pro stanovení laboratorní srovnávací objemové hmotnosti a vlhkosti – Úvod, všeobecné požadavky a odběry vzorků

- ČSN 73 6124-1 (červenec 2016) – Stavba vozovek – Vrstvy ze směsí stmelených hydraulickými pojivy
- ČSN EN 14227 – 1až5 – pro směsi kameniva stmeleného hydraulickými pojivy pro konstrukční vrstvy vozovek pozemních komunikací
- ČSN EN 13249 Geotextilie a výrobky podobné geotextiliím – Vlastnosti požadované pro použití při stavbě komunikací a jiných dopravních ploch (kromě železnic a vyztužování asfaltových vrstev)
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK
- TP 97 – Geosyntetika v zemním tělese pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek
- Kapitola 26 – Postřiky a nátěry vozovek
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (© ČVUT Praha), r. 1990
- Městské komunikace – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1997
- Dopravní inženýrství, Návod pro cvičení - Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1994
-
- Katalog kamenných výrobků

V červnu a červenci 2024 byla spolu s investorem provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

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.*

Stavba se nachází v zastavěné části města Pardubice, Městský obvod Pardubice III, sídliště Dubina. Řešené území se nachází v ul. Věry Junkové v blízkosti bytového domu čp. 504-506.

Stavba je v souladu s charakterem stávajícího území. Dosavadní – v současnosti jsou v řešené lokalitě stávající zpevněné parkovací plochy a na ně navazují zatravněné plochy. Návrhem došlo k navýšení počtu parkovacích stání, a tak k doplnění parkovacích ploch.

b) *Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod*
– nebyla požadována vzhledem k charakteru a rozsahu stavby.

c) *Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod. – vzhledem k charakteru stavby nebyl požadován.*

d) *Ochrana území podle jiných právních předpisů*
Památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, lokality soustavy Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Do této ochrany spadají zvláště chráněná území, přírodovědecký nebo esteticky velmi významná nebo jedinečná. Řídí se zákonem č. 114/1992 Sb. Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny. Kategorie zvláště chráněných území jsou:

- národní parky (NP) - ne
- chráněné krajinné oblasti (CHKO) – ne
- národní přírodní rezervace (NPR) - ne
- přírodní rezervace (PR) - ne
- národní přírodní památky (NPP) - ne
- přírodní památky (PP) - ne
- lokality soustavy Natura 2000 spadají – ne
- Ptačí oblast (PO) - ne

Ochranná pásma v oblasti památkové péče

Ochranná pásma vyhláší obce s rozšířenou působností ve spolupráci s organizacemi státní památkové péče. Formu a politiku státní památkové péče upravuje zákon č. 20/1987 Sb. Zákon České národní rady o státní památkové péči. Patří sem:

- Nemovité kulturní památky – ne
- Památkové rezervace – ne
- Památkové zóny – ne

Stavba se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí:

elektrického vedení nadzemního a podzemního. Přesné umístění je patrné z výkresu koordinační situace. PD řeší vzájemný vztah s ohledem na zákon č. 458/2000 Sb. a č. 670/2004 Sb., ČSN EN 1594 A TPG 702 04, ČSN EN 12007-1/2/3/4, TPG 702 01, ČSN EN 12186 a ČSN 73 6005.

u silových kabelů podzemních

Silové kabely podzemní po 110 kV	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Silové kabely podzemní nad 110 kV	3,0m (po obou stranách krajního kabelu)

u silových kabelů nadzemních

a) u napětí nad 1kV a do 35 kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m (prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení)
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
b) u napětí nad 35kV do 110 kV včetně	12 (15)m
- pro vodiče bez izolace	
- pro vodiče s izolací základní	5 m
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m (20m – realizovaná stavba do 31.12.1994)
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m (25 m – realizovaná stavba do 31.12.1994)
e) u napětí nad 400 kV	30 m
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m

u slaboproudých kabelů

Sdělovací kabel místní	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Sdělovací kabely dálkové	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Zabezpečovací kabely	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)

u vodo hospodářských řadů a kanalizačních stok

Vodovodní řady a kanalizační stoky do DN 500 včetně	1,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Vodovodní řady a kanalizační stoky nad DN 500	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)

u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

e) *Poloha vzhledem k záplavovému území, o poddolovanému území apod.*

- řešená lokalita se nenachází v záplavovém území ani poddolovaném území.

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

Stavba nemá negativní vliv na okolní stavby a pozemky.

Stavba nemá zásadní vliv na stávající odtokové poměry.

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

Stavbou nedošlo k trvalému i dočasnému záboru pozemku vedeného jako ZPF.

Stavbou nedošlo k (trvalému / dočasnému) záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

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

Napojení na dopravní infrastrukturu

Parkovací pás je podél stávajícího jízdního pásu.

Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě:

Dle normy ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a dle § 7 vyhlášky č. 146/2024 – Vyhláška o požadavcích na výstavbu - je z celkového počtu 14 stání navrženo dle Přílohy č.1 Část 2 - 1 ks vyhrazeného stání pro vozidlo označené parkovacím průkazem označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou.

Parkovací stání je dle ČSN 73 4001, ČSN 73 6056 navrženo s podélným řazením v šířce 3,50 m a délce 7,00 m.

Parkovací stání je s podélným sklonem dle st. komunikace cca 0,01% a příčným sklonem směrem do zeleně – 2,00 %.

Lokalita se nachází v dopravním režimu obytné zóny.

i) *Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje.*

k.ú. Studánka

p.p.č. 147- ostatní plocha (silnice)

k.ú.Pardubice

p.p.č.897/10 – ostatní plocha (ostatní komunikace)

j) *Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření*

– vzhledem k charakteru stavby nejsou předpokládána. Komunikace jsou navrženy tak, aby zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek větší stupeň nepřipustného přetvoření.

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

Napojení na dopravní infrastrukturu

Parkovací pás je proveden podél stávajícího jízdního pásu.

Napojení na technickou infrastrukturu

Vzhledem k charakteru stavby nebylo navrhováno

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

Jednalo se o rozšíření počtu stávajících parkovacích míst v lokalitě ul. Věry Junkové před bytovým domem s vchody čp. 504–506.

Dotčené komunikace – místní komunikace včetně řešení přidruženého prostoru. Zvýšení počtu stávajících parkovacích míst.

b) Účel stavby

Stavba dopravní infrastruktury včetně jejích součástí a příslušenství.

Provedení nových parkovacích stání s kolmým a podélným řazením za účelem zajištění bezpečného a řízeného parkování. Bezpečného dopravního provozu pro všechny účastníky ve zklidněném režimu obytné zóny.

c) 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.

Návrhová rychlost – jelikož se nejedná o úpravu silnice, nestanovuje se návrhová rychlost. Nejvyšší dovolená rychlost ve zklidněném režimu stávající obytné zóny – rychlost 20 km/hod.

Došlo k navýšení počtu parkovacích míst v ul. Věry Junkové před bytovým domem vchod čp. 504–506.
Šířkové uspořádání viz. níže

Nová ochranná pásma inženýrských sítí:

Vzhledem k charakteru stavby nevznikla nová ochranná pásma

d) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství odpadů a emise, třída energetické náročnosti budov

Potřeby a spotřeby médií a hmot – přímo s užíváním stavby nevznikají.

Hospodaření s dešťovou vodou

– odvodnění zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajících uličních vpustí. Je navrženo doplnění liniové odvodnění v podobě liniového žlabu.

Popis změny oddodnění viz. příslušné odstavce

Částečně jsou zpevněné plochy odvodněny na terén. Podrobnosti řešení viz. níže

V souladu s ust. §5 odst. 3 zákona o vodách a ust. § 20 odst. 5 písm. c) vyhl. č. 501/2006 o obecných požadavcích využívání území, ve znění pozdějších předpisů v maximálně možné míře ženo odvodnění vsakováním. Vsakování je navrženo v maximálně možné míře tam, kde to umožňují územní podmínky. Vsakování do stávající zeleně u parkovacího stání s podélným řazením.

I s ohledem na použité příčné a podélné sklony je nutné správné vyspádování povrchu, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Změna oproti původnímu návrhu:

Podélný sklon navržených parkovacích stání s kolmým řazením byl oproti PD otočen směrem do zeleně

- u zvýšené silniční obruby jsou po 100 cm ponechány mezery šíře 3 cm pro zajištění odtoku dešťové vody z parkovacích stání do zeleně
- podél obruby je min. příčný sklon parkovacích stání 0,5 %, aby voda dotekla k otvorům v obrubách
- za obrubou v zeleni byl vybudován mělký vsakovací průsak.

Vzhledem ke změně podélného sklonu parkovacích stání směrem do zeleně byl navržený betonový odvodňovací žlab Ž1 nahrazen betonovým odvodňovacím proužkem šíře 250 mm,

- mezi stávajícími vpustmi je minimální podélný sklon 0,3 - 0,5 %,
- sklon 0,5 % byl docílen nakloněním odvodňovacích proužků směrem k silniční obrubě,
- parkovací stání jsou ze strany proužku osazeny do silniční obruby s podsádkou min. 20 mm.
- vozovka je odvodněna do stávajících vpustí.
- podsádka silniční obruby mezi vozovkou a parkovacími stáními může být až + 50 mm.

Odůvodnění návrhu řešení změny:

výše popsané změny docílí, aby se dešťová voda vsakovala do stávající zeleně. Toto řešení je za současných klimatických podmínek nutností přístupu k zeleni.

Zemní plán má příčný sklon 3,00 %.

Přímo s užíváním stavby nevznikají odpady.

Třída energetické náročnosti – vzhledem k charakteru stavby nebylo řešeno.

B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Kompozice prostorového uspořádání je patrná ze situačních výkresů – viz. výkresové přílohy.

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Tvarové řešení je patrné z výkresu situace.

Materiálové a barevné řešení:

vozovka místní komunikace – resp. schodovité napojení na st. stav vozovky

– asfaltobetonový kryt

parkovací stání

- Kryt rozebíratelný – dlážděný – betonová dlažba tvar parketa 200x100x80 mm – barva antracit

OBRUBY

- silniční obruby betonové (1000/150/250) do bet. lože s boční opěrou
- silniční obruby betonové nájezdové, přechodové (1000/150/150) do bet. lože s boční opěrou

B. 2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) *Popis celkové koncepce stavebně 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 přípustného přetvoření.*

SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (viz. situace)

Objekt zahrnuje – parkovací stání

Parkovací pás je proveden podél stávajícího jízdního pásu.

Veřejná parkoviště – parkovací plochy:

Jednalo se o usměrnění stávajícího živelného parkování a zvýšení počtu stávajících parkovacích míst - rozšíření stávajícího parkoviště před bytovým domem vchod čp. 504–506.

Návrhové vozidlo – pro základní rozměr pro vozidla skupiny vozidla – délka – osobního vozidla – délka 4,75 m a šířka 1,75 m:
(ČSN 73 6056)

Úprava a doplnění parkovacích míst ul. Věry Junkové – obousměrný provoz

Doplnění parkovací stání:

Před bytovým domem – vchod čp. 504–506 s kolmým řazením

- doplněno 13 ks stání s kolmým řazením
 - délka stání 4,50 m – (bez přesahu vozidla)
 - šířka stání 2,80 m, krajní stání rozšířena o 0,25 m

– doplněno 1 ks vyhrazeného stání s podélným řazením po levé straně MK – způsob parkování jízdu vpřed – co nejrychlejší vyklizení jízdního pásu – pro vozidla označená parkovacím průkazem označujícím vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou

- délka stání 7,00 m
- šířka stání 3,50 m

Uvedení zelených ploch dotčených stavbou do původního stavu – osetí travním semenem.

Popis návrhu řešení změny:

Nově vzniklá spádová diference mezi parkovacími stáními původními a nově vzniklými je vyřešena vložním ostrůvkem složeného z typových obloukových betonových zahradních obrub šířky 8 cm.

- V travnaté ploše za navrženými parkovacími stáními došlo k odstranění betonových základů (obdélníkový základ s příčkou uprostřed), pravděpodobně z doby výstavby objektů v 80. letech. Jedná se o 7,35 m³ betonu.

Odůvodnění návrhu řešení změny:

Pomocí změn ve způsobu odvodnění nových parkovacích stání dochází k tomu, že dešťová voda se vsakuje na terénu na stávajících zelených plochách. Toto řešení je za současných klimatických podmínek nutností přístupu k zeleni.

B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě:

Dle normy ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a dle § 7 vyhlášky č. 146/2024 – Vyhláška o požadavcích na výstavbu - je z celkového počtu 14 stání provedeno dle Přílohy č.1 Část 2 - 1 ks vyhrazeného stání pro vozidlo označené parkovacím průkazem označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou.

Parkovací stání je dle ČSN 73 4001, ČSN 73 6056 s podélným řazením v šířce 3,50 m a délce 7,00 m.

Parkovací stání je s podélným sklonem dle st. komunikace cca 0,01% a příčným sklonem směrem do zeleně – 2,00 %.

Lokalita se nachází v dopravním režimu obytné zóny.

B. 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Užíváním stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti pohybu účastníku dopravního provozu.

B. 2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

V současnosti se nachází v místě řešené lokality ul. Věry Junkové stávající místní komunikace s asfaltobetonovým krytem v šířce cca 5,50 m pro obousměrný provoz. Řešená lokalita se nachází ve zklidněném režimu obytné zóny.

Stávající parkovací plocha s asfaltobetonovým krytem se nachází před bytovým domem st.p.č.552 cca před vchody čp.499-503. Délka stávajících parkovacích míst je cca 5,00 m.

Před vchody čp.504-506 se nacházela zatravněná plocha.

Na této ploše parkovala vozidla neřízeně v režimu podélného parkování a vznikala zde kolizní místa, zelené plochy se znehodnocovaly.

Odvodnění st. zpevněných ploch je provedeno pomocí st. podélných a příčných sklonů do stávajícího bodového odvodnění v podobě sil. vpustí a dále do st. řadu jednotné kanalizace.

b) Popis navrženého řešení

1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých komunikací

Řešené navýšení parkovacích stání – parkovací pás je podél jízdního pásu místní komunikace se smíšeným provozem – jako místní komunikace IV. třídy

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

Kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání

Navržený parkovací pás je součástí místní komunikace.

Komunikace – kategorie – dle zákona č.13/1997 Sb. §6 se jedná:

o místní komunikace IV. třídy – obousměrné, jednosměrné místní komunikace se střechovitým nebo jednostranným příčným sklonem se smíšeným provozem – viz. situace

– funkční skupina D1 – obytná zóna

Parametry a zdůvodnění trasy

SO 101 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (viz. situace)

Objekt zahrnuje –parkovací stání

Jednalo se o usměrnění stávajícího živelného parkování a zvýšení počtu stávajících parkovacích míst .
Je navržena úprava, resp. rozšíření stávajícího parkoviště před bytovým domem vchod čp. 504–506 – podrobněji viz. čl.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony
Napojení na st. místní komunikaci bylo provedeno schodovitě – viz. vzorový příčný řez.

Použití materiálů:

Schodovité napojení na st. asfaltobetonový kryt místní komunikace:

Asfaltový beton do obrusných vrstev ACO 11+	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129	
Asfaltový beton do ložných vrstev ACL 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřik z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²		

Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch viz. výše

2. Odvodnění pozemní komunikace

- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah

Hospodaření s dešťovou vodou – odvodnění zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajících uličních vpustí, je navrženo umístění liniového odvodnění v podobě odvod. žlabu s mříží, částečně jsou zpevněné plochy odvodněny na terén.

V souladu s ust. §5 odst. 3 zákona o vodách a ust. § 20 odst. 5 písm. c) vyhl. č. 501/2006 o obecných požadavcích využívání území, ve znění pozdějších předpisů v maximálně možné míře navrženo odvodnění vsakováním. Vsakování je navrženo v maximálně možné míře tam, kde to umožňují územní podmínky. Vsakování do stávající zeleně – u podélného parkovacího místa.

Uliční silniční vpusti – stávající uliční vpusti budou pročištěny, případně dojde k přeosazení mříže do nové nivelety.

Vzhledem k nedostatečným podélným sklonům vozovky se navrhuje umístění odvodnění liniové v podobě liniového žlabu (viz. situace). Liniový žlab je navržen ve světlé šířce cca 0,25 m, aby byl zakomponován do linie betonových odvodňovacích proužků:

Žlab Ž1 – liniový žlab

— světlá šířka 0,250 m

+ žlabová vpust;

— žlab bez spádu dna v délce 11,50 m

— žlab se spádem dna v délce 23,00 m

— litinová mříž D 400 – velikost ok max 15x15 mm

Odvedení vod z liniového žlabu bude pomocí základního vpustového kusu a přípojky vysokopevnostních PVC trubky DN 200 SN12 napojení do st. souboru odvodnění viz. výše. Troubu se navrhuje obetonovat. Trouba bude napojena navrtávkou do st. betonové šachty.

Změna oproti původnímu návrhu:

podélný sklon navržených parkovacích stání s kolmým řazením byl oproti PD otočen směrem do zeleně

- u zvýšené silniční obruby jsou po 100 cm ponechány mezery šíře 3 cm pro zajištění odtoku dešťové vody z parkovacích stání do zeleně
- podél obruby je min. příčný sklon parkovacích stání 0,5 %, aby voda dotekla k otvorům v obrubách
- za obrubou v zeleni byl vybudován mělký vsakovací průsak.

Vzhledem ke změně podélného sklonu parkovacích stání směrem do zeleně byl navržený betonový odvodňovací žlab Ž1 nahrazen betonovým odvodňovacím proužkem šíře 250 mm.

- mezi stávajícími vpustmi je minimální podélný sklon 0,3 - 0,5 %,
- sklon 0,5 % byl docílen nakloněním odvodňovacích proužků směrem k silniční obrubě,
- parkovací stání jsou ze strany proužku osazeny do silniční obruby s podsádkou min. 20 mm.
- vozovka je odvodněna do stávajících vpustí.
- podsádka silniční obruby mezi vozovkou a parkovacími stáními může být až + 50 mm.

Odůvodnění návrhu řešení Změny:

výše popsané změny docílí, aby se dešťová voda vsakovala na stávající zelený terén. Toto řešení je za současných klimatických podmínek nutností přístupu k zeleni.

I s ohledem na použité příčné a podélné sklony je nutné správné vyspádování povrchu, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Zemní plán má příčný sklon 3,00 %.

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

- navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení

Obslužná zařízení, únikové zóny a protihlukové clony nejsou vzhledem k charakteru stavby v řešené lokalitě navrhovány.

Veřejná parkoviště – parkovací plochy:

Jednalo se o usměrnění stávajícího živelného parkování a zvýšení počtu stávajících parkovacích míst rozšíření stávajícího parkoviště před bytovým domem vchod čp. 504–506.

Návrhové vozidlo – pro základní rozměr pro vozidla skupiny 1 a – osobního vozidla – délka 4,75 m a šířka 1,75 m:

(ČSN 73 6056)

Úprava a doplnění parkovacích míst ul. Věry Junkové – obousměrný provoz

Doplnění parkovací stání:

Před bytovým domem – vchod čp. 504–506 s kolmým řazením

– doplněno 13 ks stání s kolmým řazením

- délka stání 4,50 m – (bez přesahu vozidla)
- šířka stání 2,80 m, krajní stání rozšířena o 0,25 m
- příčný sklon jednostranný o základní velikosti 2,00 % - viz. situace
- podélný sklon sleduje podélný sklon st. místní komunikace – 0,1 až 0,5%

Dle normy ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a dle § 7 vyhlášky č. 146/2024 – Vyhláška o požadavcích na výstavbu - je z celkového počtu 14 stání navrženo dle Přílohy č.1 Část 2 - 1 ks vyhrazeného stání pro vozidlo označené parkovacím průkazem označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou.

Parkovací stání je dle ČSN 73 4001, ČSN 73 6056 navrženo s podélným řazením:

- v šířce stání 3,50 m
- délka stání 7,00 m
- příčný sklon jednostranný o základní velikosti 2,00 % směrem do zeleně viz. situace
- podélný sklon sleduje podélný sklon st. místní komunikace – 0,1 až 0,5%

Lokalita se nachází v dopravním režimu obytné zóny.

Použití materiálů:

PARKOVACÍ STÁNÍ – S KRYTEM Z BETONOVÉ DLAŽBY (BET.STABILIZACE) – D1 (D1-D-2-V):

Betonová dlažba 200x100 mm, antracit	ČSN 73 6131, TP 192	80 mm
Ložná vrstva fr.2/5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Kamenivo zp. cementem SC 0/22 C 5/6	ČSN 14227-1,10, ČSN EN14227-1	150 mm
RSM -beton. recyklát Rc1 – fr.0-63	ČSN 73 6124-1, TP 210	200 mm
netkaná sep. geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249, TP 97		

4. Vybavení pozemní komunikace

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

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Stávající dopravní značení bylo vyměněno a doplněno. Umístění je prezentováno v situaci dopravního značení. Pokud není uvedeno jinak, předpokládá se umístění na vlastní ocelové sloupky. SDZ provedeno min. s retroreflexní fólií třídy 2 a v souladu s PPK – SZ. Značky kotveny na čtyři kotevní šrouby do betonových základů, tak aby značení bylo stabilní, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky je ve výši 2,50 m nad úroveň terénu.

Na šrouby je maticemi montována kotevní hliníková patka. Patku lze demontovat těmito maticemi. Patka má v sobě 2 aretační šrouby, které lze povolit a demontovat sloupek dopravní značky. Velikost základu odpovídá ZTKP. Dopravní značení bylo osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. Stále

značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace ČSN 73 6110.

V průběhu stavebních prací také dojde k dočasnému dopravnímu značení, informující účastníky silničního provozu o probíhajících stavebních pracích dle TP 66. Schematické označení probíhajících prací na silnici je součástí přílohy (Zásady organizace výstavby).

Dopravní značení a dopravní zařízení bylo umístěno v souladu s TP 65, TP 133, TP 145, TP 169, ČSN 73 6109 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na PK

TP 65 – Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

„IP 12“ Parkoviště s nápisem „se symbolem označující parkovací stání vyhrazené pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené“ a nápisem 1x

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ – TRVALÉ

„V 10a“ Stání podélné – vyznačení bylo provedeno - vydlážděním bet. dl. barvy bílé a nátěrem

„V 10b“ Stání kolmé – vyznačení bylo provedeno stavebně – vydlážděním bet. dl. barvy bílé a nátěrem

„V 10f“ symbol – parkoviště vyhrazené pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou – bylo provedeno nástřikem barvy bílé

„V15“ – symbol – Osoba na invalidním vozíku – nástřik v barevném provedení odpovídající příslušné značce – bílé

b) Veřejné osvětlení

Vzhledem k charakteru stavby nebylo navrhováno.

c) Ochrany proti vzniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci

Vzhledem k charakteru stavby nebyla navrhována.

d) Clony a sítě proti oslnění

Vzhledem k charakteru stavby nebyla navrhována.

5. Objekty ostatních skupin objektů

a) výčet objektů

Objekty ostatních skupin vzhledem k charakteru stavby a rozsahu stavby nebyla uvažována.

b) základní charakteristiky

nejsou

c) související zařízení a vybavení

Související zařízení a vybavení nejsou.

d) *technická řešení*

nejsou

e) *postup a technologie výstavby*

viz. podrobně technické zprávy jednotlivých objektů

B. 2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

– nejsou součástí dokumentace

B. 2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Státní požární dozor se v rozsahu podle § 31 odst. 1 písm. b) a c) zákona č. 133/1985 Sb. nevykonává u stavby kategorie 0 a I.

Stavba „*“ je dle § 39 odst. 1 písm. a) zařazena do kategorie 0, nepředstavující zvláštní nebezpečí.

Dle § 6 odst. e) vyhlášky č. 460/2021 Sb. je stavbou kategorie 0 - pozemní komunikace nebo zpevněná plocha s výjimkou dálnice nebo stavby pozemní komunikace nebo zpevněné plochy plnící funkci přístupové komunikace nebo nástupní plochy pro požární techniku

Požární bezpečnost – nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby.

Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně. Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Stávající místní komunikace – základní šířka obousměrných komunikací se pohybuje v rozmezí min. 5,50 m mezi obrubami, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Jednosměrná komunikace parkoviště je navržena v minimální šířce 3,25 m mezi obrubami. Zároveň komunikace a zpevněné plochy s možností pojezdu splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

Nástupní plochy k bytovým domům, veřejně přístupným budovám nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch.

Vyhl. č. 23/2008 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb

Vyhl. č. 268/2011 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb (změny)

ČSN 73 0833 PBS – Budovy pro bydlení a ubytování

ČSN 73 0873 PBS – Zásobování požární vodou a souvisejících norem.

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných ploch a byl k nim umožněn přístup i během výstavby.

Příjezdy a přístupy:

Normové požadavky na komunikace:

ČSN 73 0802 – požadovaná šířka komunikace min. 3 m – splněno, šířka st. obousměrné místní komunikace 5,50 m

– únosnost dle ČSN 73 6110 a ČSN 73 6114 – splněno, vozovka navržena pro častý pojezd TNV Vyhláška č. 23/2008

– volný příjezd k odběrnému místu – byl zachován

Příjezdy a přístupy požárních vozidel

Posouzení příjezdu v rámci navrhovaných zpevněných ploch komunikací, parkovacích stání.

Příjezd a průjezd je umožněn a zůstane zachován při každé dopravní situaci (parkovací stání a parkovací plochy nebudou bránit, příjezd na zpevněnou plochu před budovami jsou zachovány).

Zpevněné plochy s možností pojezdu jsou pro příjezd požární techniky vyhovující co do únosnosti i šířky.

Zpevněné plochy v posuzované lokalitě jsou z hlediska PO bez požadavku.

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 6110; pro navrhování konstrukcí vozovek platí ČSN 73 6114, ČSN EN 13 108, ČSN 73 6131-1 a ČSN 736126.

Požární voda v posuzované lokalitě

ČSN 73 0873

Vnější odběrné místo:

Vnější odběrná místa požární vody nebudou stavbou dotčena. Dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., Přílohy 3, apod.

Bezpečnost práce – během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.

Civilní obrana – požadavky na civilní obranu nejsou

B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana -

S ohledem na charakter objektu nebyla řešena.

B. 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží
- b) ochrana před bludnými proudy seizmicita
- c) ochrana před technickou seizmicitou
- d) ochrana před hlukem
- e) protipovodňová opatření
- e) ostatními účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod

s ohledem na charakter stavby nebyla řešena.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) *Napojovací místa technické infrastruktury.*

– vzhledem k charakteru stavby nebyla navrhována

b) *Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky jsou následující:*

– vzhledem k charakteru stavby nebyla navrhována

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

c) *Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace*

Řešená lokalita se nachází ve zklidněném režimu Obytné zóny.

Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě:

Dle normy ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a dle § 7 vyhlášky č. 146/2024 – Vyhláška o požadavcích na výstavbu - je z celkového počtu 14 stání navrženo dle Přílohy č.1 Část 2 - 1 ks vyhrazeného stání pro vozidlo označené parkovacím průkazem označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou.

Parkovací stání je dle ČSN 73 4001, ČSN 73 6056 s podélným řazením v šířce 3,50 m a délce 7,00 m.

Parkovací stání je s podélným sklonem dle st. komunikace cca 0,01% a příčným sklonem směrem do zeleně – 2,00 %.

d) *Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu*

Napojení na dopravní infrastrukturu

Parkovací pás je proveden podél stávajícího jízdního pásu.

e) *Doprava v klidu:*

Veřejná parkoviště – parkovací plochy:

Návrhové vozidlo – pro základní rozměr pro vozidla skupiny 1a – osobního vozidla - délka 4,75 m a šířka 1,75 m: (ČSN 73 6056)

Je provedeno rozšíření stávajícího parkoviště před bytovým domem vchod čp. 504 – 506.

Návrhové vozidlo – pro základní rozměr pro vozidla skupiny vozidla – délka – osobního vozidla – délka 4,75 m a šířka 1,75 m: (ČSN 73 6056)

Úprava a doplnění parkovacích míst ul. Věry Junkové – obousměrný provoz

Doplnění parkovací stání:

Před bytovým domem – vchod čp. 504–506 s kolmým řazením

– doplněno 13 ks stání s kolmým řazením

- délka stání 4,50 m – (bez přesahu vozidla)
- šířka stání 2,80 m, krajní stání rozšířena o 0,25 m

Dle normy ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a dle § 7 vyhlášky č. 146/2024 – Vyhláška o požadavcích na výstavbu - je z celkového počtu 14 stání navrženo dle Přílohy č.1 Část 2 - 1 ks vyhrazeného stání pro vozidlo označené parkovacím průkazem označující vozidlo přepravující osobu těžce zdravotně postiženou.

Parkovací stání je dle ČSN 73 4001, ČSN 73 6056 navrženo s podélným řazením:

- v šířce stání 3,50 m
- délka stání 7,00 m
- příčný sklon jednostranný o základní velikosti 2,00 % směrem do zeleně viz. situace
- podélný sklon sleduje podélný sklon st. místní komunikace – 0,1 až 0,5 %

Parkovací stání se jsou s krytem dlážděným z betonových dlažeb skladebných tvaru parketa barvy antracit. Konstrukce jsou upnuty do betonových obrubníků viz. situace a vzorové příčné řezy.

f) *Pěší a cyklistické stezky*
– v řešené lokalitě se nenacházejí.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) *Terénní úpravy* – po dokončení stavby byl okolní terén uveden do původního stavu. Na zatravněných plochách byly zpětně provedeny vegetační úpravy v tl. 150 mm a osety travním semenem.

Při přípravě půdy a zakládání trávníku bylo postupováno v souladu s ČSN 83 9011 Práce s půdou a ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání.

b) *Výsadba vegetačních prvků*

Při zakládání a následném ošetřování zeleně byly respektovány standardy AOPK a vybrané normy ČSN. Při přípravě půdy a zakládání trávníku bylo postupováno v souladu s ČSN 83 9011 Práce s půdou a ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání.

c) *Biotechnická a protierozní opatření*
- nejsou uvažována.

B.6 POPIS VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) *Vliv na životní prostředí:*
Stavba svým charakterem nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bylo dle zákona č. 541/2020 Sb. "Zákon o odpadech" a o změně některých dalších zákonů". Odpady, které vznikaly v průběhu výstavby, byly přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady byly průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě byla zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prašení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Zatřídění odpadu, který vznikl při výstavbě dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů
- zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
-----------	-------------	--------------

01 04 08	Odpadní štěrk a kamenivo Neuvedené pod č.01 04 07	Kamenivo, štěrky při případné sanaci podkladních vrstev
01 04 06	Odpadní písek a jíl pod číslem 17 03 01	Jíl, nánosy písku
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění náletové zeleně
17 01 01	Beton	Betonové obrubníky a betonové lože obrubníků, betonové části uličních vpustí, betonové sloupky, betonové dlažby a další betonové prefabrikáty stávajícího stavu
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Při odstraňování asfaltového krytu –především je uvažováno s pojivem bez dehtu
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Mříže uličních vpustí, poklopy šachet, hydrantů a vodovodů, svislé dopravní značky
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlušina	Zemina při výkopu podél obrub a při ukládání potrubí dešťové kanalizace

Uvedené druhy odpadu byly základní očekávané.

OCHRANA DŮDY

Stavba svým charakterem nebude mít negativní vliv na půdu.

b) *Vliv na přírodu a krajinu:*

Stavba nebude mít zásadní vliv na krajinu a přírodu.

c) *Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000*

- s ohledem na charakter stavby se nepožadovala.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

S ohledem na charakter stavby není řešena.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Hospodaření s dešťovou vodou – odvodnění zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem do stávajících uličních vpustí, je navrženo umístění liniového odvodnění v podobě odvod. žlabu s mříží, částečně jsou zpevněné plochy odvodněny na terén.

V souladu s ust. §5 odst. 3 zákona o vodách a ust. § 20 odst. 5 písm. c) vyhl. č. 501/2006 o obecných požadavcích využívání území, ve znění pozdějších předpisů v maximálně možné míře navrženo odvodnění

vsakováním. Vsakování je navrženo v maximálně možné míře tam, kde to umožňují územní podmínky. Vsakování do stávající zeleně – u podélného parkovacího místa.

Uliční silniční vpusti – stávající uliční vpusti budou pročištěny, případně dojde k přeosazení mříže do nové nivelety.

~~Vzhledem k nedostatečným podélným sklonům vozovky se navrhuje umístění odvodnění liniové v podobě liniového žlabu (viz. situace). Liniový žlab je navržen ve světlo šířce cca 0,25 m, aby byl zakomponován do linie betonových odvodňovacích proužků:~~

~~Žlab Ž1 – liniový žlab~~

~~– světla šířka 0,250 m~~

~~+ žlabová vpust;~~

~~– žlab bez spádu dna v délce 11,50 m~~

~~– žlab se spádem dna v délce 23,00 m~~

~~– litinová mříž D 400 – velikost ok max 15x15 mm~~

~~Odvedení vod z liniového žlabu bude pomocí základního vpustového kusu a přípojky vysokopevnostních PVC trubky DN 200 SN12 napojení do st. souboru odvodnění viz. výše. Troubu se navrhuje obetonovat. Trouba bude napojena navrtávkou do st. betonové šachty.~~

Změna oproti původnímu návrhu:

Podélný sklon navržených parkovacích stání s kolmým řazením byl oproti PD otočen směrem do zeleně

- u zvýšené silniční obruby jsou po 100 cm ponechány mezery šíře 3 cm pro zajištění odtoku dešťové vody z parkovacích stání do zeleně
- podél obruby je min. příčný sklon parkovacích stání 0,5 %, aby voda dotekla k otvorům v obrubách
- za obrubou v zeleni byl vybudován mělký vsakovací průsak.

Vzhledem ke změně podélného sklonu parkovacích stání směrem do zeleně byl navržený betonový odvodňovací žlab Ž1 nahrazen betonovým odvodňovacím proužkem šíře 250 mm,

- mezi stávajícími vpustmi je minimální podélný sklon 0,3 - 0,5 %,
- sklon 0,5 % byl docílen nakloněním odvodňovacích proužků směrem k silniční obrubě,
- parkovací stání jsou ze strany proužku osazeny do silniční obruby s podsádkou min. 20 mm.
- vozovka je odvodněna do stávajících vpustí.
- podsádka silniční obruby mezi vozovkou a parkovacími stáními může být až + 50 mm.

Odůvodnění návrhu řešení změny:

výše popsané změny docílí, aby se dešťová voda vsakovala do stávající zeleně. Toto řešení je za současných klimatických podmínek nutností přístupu k zeleni.

Zemní plán má příčný sklon 3,00 %.

V Pardubicích, září 2026

Vypracovala: Jana Förstlová

Prodin a.s.

Jiráskova 169

530 02 Pardubice

+420 725 601 925