






WWW.PRODIN.CZ  
DIČ: CZ25292161  
IČO: 25292161

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

|  |  |   |   |   |  |
|--|--|---|---|---|--|
| Vypracoval:<br>Bc. Vít Abraham   |  | Zodp. projektant:<br>Ing. Michal Hornýš  | Kontroloval:<br>Ing. Michal Hornýš  |  |  |
| Kraj:<br>Pardubický kraj   |  | Traťový úsek/Obec:<br>Orel  |   |   |  |
| Investor<br>Obec Orel, Orel 38, 538 21 Orel  |  |   |   |   |  |
| Akce:<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>< |  |   |   |   |  |

## OBSAH

|   |          |
|---|----------|
| <b>A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA .....</b>   | <b>2</b> |
| A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....  | 2        |
| A.2 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ..... | 4        |
| A.3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ .....                                     | 4        |
| <b>B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....</b>                                | <b>5</b> |
| B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....  | 5        |
| B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY .....  | 7        |
| B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....                        | 17       |
| B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....   | 17       |
| B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....               | 18       |
| B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....        | 18       |
| B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA .....  | 19       |
| B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....                                    | 19       |
| B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....                                 | 24       |

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA


Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky č. 405/2017 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

### A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

#### A.1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

|                      |  |
|----------------------|--|
| STAVBA               | <b>Zřízení parkovacích stání u zast. Orel</b>  |
| KRAJ / OKRES         | Pardubický / Chrudim   |
| MĚSTO                | Orel   |
| KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ    | Orel [712086]  |
| POZEMKY STAVBY       | 498/49   |
| STUPEŇ DOKUMENTACE   | DUSP+PDPS  |
| STRUČNÝ POPIS STAVBY | <p>Jedná se o projekt parkovacího pásu a chodníku pro chodce v souběhu s místní komunikací v obci Orel. Parkovací místa a chodník pro chodce bude sloužit k obsluze plánované železniční zastávky Orel (akce „Výstavba železniční zastávky Orel“).</p> <p>Parkovací pás pro podélné parkování nabídne celkem 11 parkovacích míst včetně jednoho místa pro invalidy. Přístup pro pěší pak bude zajištěn chodníkem pro chodce.</p> |

#### A.1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

|   |  |
|---|--|
| <b>STAVEBNÍK</b><br> | <b>Obec Orel</b><br>Orel 38<br>538 21 Orel<br>IČ: 00270636<br>e-mail: <a href="mailto:urad@obecorel.cz">urad@obecorel.cz</a><br>Zástupce ve věcech smluvních i technických: Bc. František Horník (starosta obce), tel.: +420 469 681 408 |
|---|--|



### A.1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

#### PROJEKTANT



**Zodpovědný projektant: Ing. Michal Hornýš**

ČKAIT 0602053

Tel: +420 724 322 580

email: [michal.hornys@prodin.cz](mailto:michal.hornys@prodin.cz)

**Vypracoval:**

**Bc. Vít Abraham**

Tel: + 420 724 390 951

email: [vít.abraham@prodin.cz](mailto:vít.abraham@prodin.cz)

**Inženýrská činnost: Eva Mládková**

Tel: + 420 724 374 181

email: [eva.mladkova@prodin.cz](mailto:eva.mladkova@prodin.cz)

**Prodin, a.s.**

K Vápence 2745

530 02 Pardubice

Zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem  
v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532

IČ: 252 92 161

DIČ: CZ 252 92 161

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

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- SO 101 – Parkovací pás
- SO 401 – Veřejné osvětlení

## A.3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

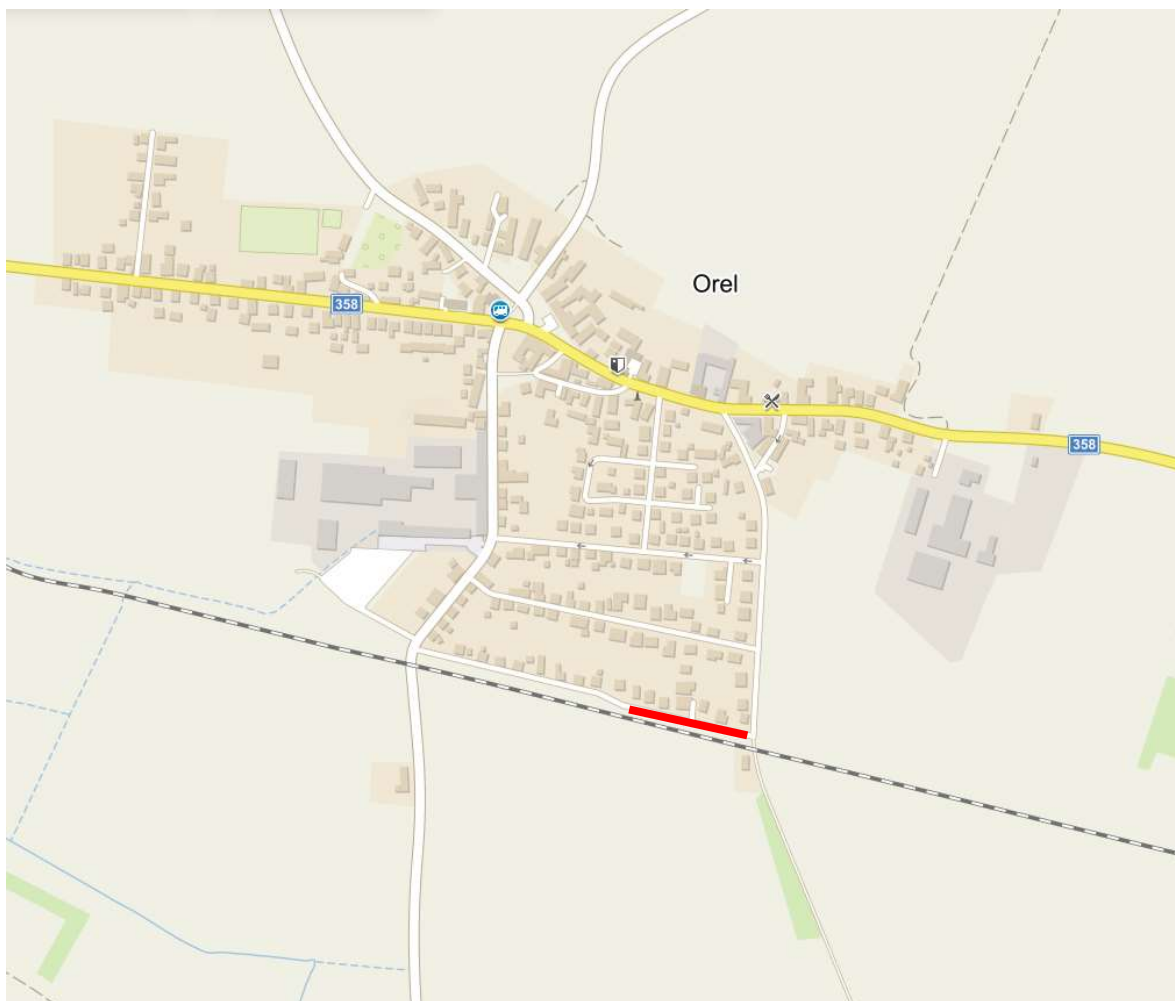
- Místní šetření
- Katastrální mapa
- Geodetické zaměření (vypracoval: GON Hradec Králové a.s., Zemědělská 897/5, 500 03 Hradec Králové)
- Připomínky objednatele a dotčených orgánů
- Podklady správců sítí
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6121 – Stavba vozovek – Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- TP 170 – Navrhování vozovek na pozemních komunikacích
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

#### a) Popis území stavby

Návrh řeší umístění parkovacího zálivu a chodníku pro chodce, podél místní komunikace u plánované železniční zastávky v obci Orel. Jedná se o místní komunikaci, kterou lze zařadit do funkční skupiny C - obslužná komunikace. Komunikace je vedena v intravilánu zástavba je tvořena převážně rodinnými domy, charakter terénu lze popsat jako rovinatý s minimální převýšením. Délka zájmového úseku je 100,0 m a šíře MK je 4,5 m, nejvyšší povolená rychlost v daném úseku je 30 km/h, v úseku byly vybudovány zpomalovací polštáře. V souběhu s komunikací vpravo (podél zástavby RD) je veden chodník pro chodce šíře 1,50 m.



Obrázek č.1: Místní komunikace, zájmový úsek v obci Orel.

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

Jedná se o území v intravilánu obce Orel, okolní zástavba je tvořena RD, výstavba parkovacího pásu a chodníku pro chodce je v souladu s územním plánem obce.

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

Nebyla požadována vzhledem k charakteru stavby.

d) Geotechnický, geomorfologický, hydrogeologický a stavebně historické průzkum a další

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v památkové rezervaci, památkové zóně, zvláště chráněném území ani v lokalitě soustavy Natura 2000. Stavba zasahuje do ochranného pásma dráhy 50,0 m od osy koleje.

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

Řešená lokalita se nenachází v poddolovaném ani záplavovém území.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Voda z nově vybudovaných zpevněných ploch bude odvedena do uličních vpustí, pro navýšení kapacity je navrženo umístění nové uliční vpusti. Část navržených ploch (parkovací pás) bude provedena z vsakovací dlažby a umožní tak zasakování srážkových vod.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavbou nedojde ke kácení vzrostlých stromů. Dojde k frézování stávajícího asfaltového krytu vozovky v šíři 1,0 m pro potřeby napojení na stávající MK.

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

Stavbou nedojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkce lesa.

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

**Napojení na stávající dopravní infrastrukturu** – Komunikace bude plynule napojena na stávající dopravní infrastrukturu.

**Napojení na technickou infrastrukturu** – Neřeší se.

**Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě** – Neřeší se.



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

Stavba navazuje na plánovanou akci „Výstavba železniční zastávky Orel“ projekt řeší návrh parkovacích míst pro potřeby cestujících na železnici.

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje:

Jedná se o území zastavěné v intarvilánu obce Orel stavba se nachází na pozemku p.p.č. 498/49 v k.ú. Orel [712086].

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

Stavbou nebudou dotčeny pozemky v ochranném ani bezpečnostním pásmu.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Vzhledem k charakteru stavby není požadován monitoring ani sledování přetvoření.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Stavba bude napojena na stávající dopravní infrastrukturu.

## B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

### B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Jedná se o stavbu nových zpevněných ploch (parkovací pás a chodník pro chodce).

b) Účelem užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Na stavbu nejsou vydány výjimky ani úlevová řešení.





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

Bez připomínek.

- 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.

Návrh řeší projekt zpevněných ploch, jedná se o parkovací pás šíře 2,30 m délky 68,0 m (celkem 10 +1 parkovacích míst) a přístupový chodník v souběhu s parkovacím pásem šíře 2,00 (1,50) m.

- g) 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.

Hospodaření s dešťovou vodou – Srážková voda bude odvedena do uliční vpusti, parkovací pás bude s povrchem z vsakovací dlažby.

Přímo s užíváním stavby nevznikají odpady.

Třída energetické náročnosti – vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

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

Realizace stavby proběhne v jedné etapě, délka stavby bude upřesněna v závislosti na kapacitách dodavatele. Doba výstavby se odhaduje na 3 týdny.

- i) 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)

Zkušební provoz se nepředpokládá.

- j) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby budou 1,5 mil.,- Kč bez DPH.

## B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Kompozice prostorového uspořádání je patrná z přílohy C.03 *Koordinační situace stavby*.

- b) Architektonické řešení – navržené materiálové a barevné řešení je pouze orientační, bude upřesněno dle požadavků investora.

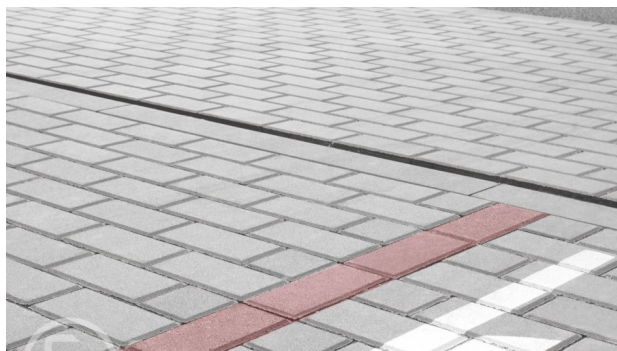
### Parkovací pás

Bet dlažba vsakovací (distanční).



### Chodník pro chodce

Bet. dlažba.



### Napojení

Bet. vodící proužek š 0,25 m a asfaltový pás šíře 0,75 m (stupňovitě 0,25 m a 0,75 m), v napojení bude proříznuta spára a zalita pružnou asfaltovou zálivkou.

### B.2.3 Celkové technické řešení

#### a) Celková koncepce technického řešení

Projekt řeší návrh parkovacího pásu pro podélné parkování a přístupový chodník pro chodce. Stavba bude sloužit k obsluze plánované železniční zastávky Orel. Parkovací pás bude umístěn v souběhu s místní komunikací, šíře bude 2,30 m délka 68,0 m, bylo navrženo celkem 11 parkovacích míst včetně jednoho místa pro osoby se sníženou možností pohybu a orientace. Přístupový chodník bude mít šířku 2,00 m a délku 83,0 m. Povrch parkovacího pásu bude proveden z vsakovací (distanční) bet. dlažby, povrch chodníku pak z bet. dlažby.

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

Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody není s ohledem na charakter stavby řešena.

#### c) Celková spotřeba vody

Celková spotřeba vody není s ohledem na charakter stavby řešena.

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

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hluchosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/2001 Sb. - „Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů“. Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečné odpady (např. dehet) budou recyklovány, případně s nimi bude dále nakládáno dle platných právních předpisů. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezení prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

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

Před realizací projedná způsob nakládání s odpady investor (provozovatel) se zhotovitelem stavby.

Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů.

| Kód druhu | Název druhu   | Popis odpadu   |
|-----------|---|--|
| 17 01 01  | Beton   | Betonové obrubníky a betonové lože<br>obrubníků, betonové části uličních vpustí<br>a další betonové prefabrikáty stávajícího stavu |
| 17 03 01  | Asfaltové směsi obsahující<br>dehet                 | Při frézování vozovky (možné)  |
| 17 03 02  | Asfaltové směsi neuvedené<br>pod číslem 17 03 01    | Při frézování vozovky – především je<br>uvažováno s pojivem bez dehtu  |
| 17 04     | Kovy (včetně jejich slitin)                         | Mříže uličních vpustí, pokopy šachet,<br>hydrantů a vodovodů, svislé dopravní značky   |
| 17 05     | Zemina, kamení, vytěžená<br>jalová hornina a hlšina | Zemina při výkopu podél obrub a při<br>ukládání potrubí dešťové kanalizace   |

Uvedené druhy odpadu jsou základní očekávané a při výstavbě se můžou objevit další nepředvídané druhy, je potřeba postupovat dle platných předpisů.

Odhadované množství nejvýznamnějšího předpokládaného odpadu:

- R.mat. cca 8 m<sup>3</sup>
- Zemina cca 80 m<sup>3</sup>

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



Nejsou s ohledem na charakter stavby řešeny.

#### B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Komunikace jsou navrženy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., tj. bezbariérovým řešením tras pohybu chodců a opatřeními pro bezpečnou orientaci nevidomých osob v těchto trasách.

Chodníky jsou navrženy:

- s příčným spádem max. 2%
- zvýšená podsádka chodníkové obruby na + 6 cm tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké, dále tvoří přirozenou vodící linii stáv. podezdívky oplocení a stáv. zástavba.
- podélný sklon – max. podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 % (reálně nepřesáhne 1,5 %)
- Přístup ke sníženým obrubám bude provedeno:
  - 1) Lichoběžníkovou rampou, kdy zůstane zachován průchozí prostor min. 0,9 m s příčným sklonem 2% a následně bude v rampové části šíře 1,0 m provedeno vyspádování ke snížené obrubě max. sklon rampové části 12,5%.
- V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku +20 mm je proveden v chodníkové ploše varovný pás v šířce 0,4 m rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +80 mm.

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. §7, ve znění NV č. 312 Sb. a NV č.215/2016 Sb. platné od 1.1.2017 a v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

V souladu s požadavky bezbariérového vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení – stávající sloupy veřejného osvětlení nezasahují do průchozího prostoru plochy chodníku.

#### B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci – především zákon č. 262/2006 Sb. (Zákoník práce) a vyhláška č. 324/1990 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích. Je třeba dbát na zvýšenou opatrnost při celém průběhu bouracích prací, zvláště pak je třeba dodržování nošení ochranných pomůcek. Bezpečnost při užívání stavby. Bezpečnost provozu v řešeném prostoru bude dána pravidly silničního provozu.

#### B.2.6 Základní charakteristika objektů

##### a) Popis současného stavu

Návrh řeší umístění parkovacího zálivu a chodníku pro chodce, podél místní komunikace u plánované železniční zastávky v obci Orel. Jedná se o místní komunikaci, kterou lze zařadit do funkční skupiny C – obslužná komunikace. Komunikace je vedena v intravilánu zástavba je tvořena převážně rodinnými domy, charakter terénu lze popsat jako rovinatý s minimální převýšením. Délka zájmového úseku je 100,0 m a šíře MK je 4,5 m, nejvyšší povolená rychlost v daném úseku je 30 km/h, v úseku byly vybudovány zpomalovací polštáře. V souběhu s komunikací vpravo (podél zástavby RD) je veden chodník pro chodce šíře 1,50 m.

b) Popis navrženého stavu

|                  |                                    |
|------------------|------------------------------------|
| Druh stavby:     | stavba dopravní infrastruktury     |
| Charakteristika: | parkovací pás a chodník pro chodce |
| Umístění:        | intravilán                         |

Projekt řeší návrh parkovacího pásu pro podélné parkování a přístupový chodník pro chodce. Stavba bude sloužit k obsluze plánované železniční zastávky Orel.

Parkovací pás bude veden v souběhu s místní komunikací, šíře parkovacího pásu bude 2,30 m délka 68,0 m. Bylo navrženo celkem 11 parkovacích míst o rozměrech 2,30 x 5,75 (6,75) m, včetně jednoho místa pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou o rozměrech 3,50 x 7,00 m. Základní příčný sklon parkovacího pásu bude 2,0%, podélný sklon respektuje sklon hrany přilehlé místní komunikace, nepřesáhne však 1,5%. Povrch parkovacího pásu bude proveden z vsakovací (distanční) dlažby tl. 80 mm. Povrch bude v souběhu s místní komunikací upnut do bet. silniční obruby (1000/150/150) + bet. vodící proužek (500/250/80) nebo bet. odvodňovací žlab (280/210/100) do společného bet. lože s boční opěrou, výška podsádky bude +2 cm, v souběhu s chodníkem pak do bet. silniční obruby (1000/150/250) do bet. lože s boční opěrou, výška podsádky +10 cm. Plynulé napojení na stávající povrch místní komunikace bude provedeno zazubením ve dvou vrstvách v šíři 0,25 m a 0,75 m (1,00 m včetně bet. vodícího proužku). Spára v místě napojení nového povrchu na stávající bude zaříznuta a řádně zalita modifikovanou asfaltovou záplavkou.

Chodník pro chodce bude mít šířku 2,00 m a délku 83,0 m je veden v souběhu s parkovacím pásem. Základní příčný sklon bude 2,0%, podélný sklon kopíruje přilehlý parkovací pás, nepřesáhne však 1,5%. V souběhu s parkovacím místem pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou bude chodník lokálně zúžen v délce 9,50 m na 1,50 m, z důvodu minimalizace záboru pozemku a kolize s inženýrskými sítěmi. V souběhu se zelení bude chodník upnut do bet. zahradní obruby (1000/80/250) do bet. lože s boční opěrou, výška podsádky +6 cm, podsádka zahradní obruby bude sloužit jako přirozená vodící linie nevidomé a slabozraké. V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku +20 mm bude proveden varovný pás v šířce 400 mm rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +80 mm.

## KONSTRUKČNÍ VRSTVY

Skladba konstrukčních vrstev nové vozovky je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, skladba konstrukčních vrstev je následující:

### PARKOVACÍ PÁS

|                                    |                 |        |             |
|------------------------------------|-----------------|--------|-------------|
| Bet. dlažba vsakovací              | DL              | 80 mm  | ČSN 73 6121 |
| <i>Spára bude vyplněna ŠD 8/16</i> |                 |        |             |
| Ložná vrstva ŠD fr. 4/8            | L               | 40 mm  | ČSN 73 6121 |
| Šterkodrt'                         | ŠD <sub>A</sub> | 150 mm | ČSN 73 6126 |
| Šterkodrt'                         | ŠD <sub>A</sub> | 150 mm | ČSN 73 6126 |
| Celkem                             |                 | 420 mm |             |

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován  $E_{def,2} = 45$  MPa a na vrstvě ze šterkodrti min.  $E_{def,2} = 60$  MPa.

## CHODNÍK

|                         |                       |               |                    |
|-------------------------|-----------------------|---------------|--------------------|
| Bet. dlažba             | DL                    | 60 mm         | ČSN 73 6121        |
| Ložná vrstva ŠD fr. 4/8 | L                     | 30 mm         | ČSN 73 6121        |
| <u>Štěrkodrt'</u>       | <u>ŠD<sub>A</sub></u> | <u>200 mm</u> | <u>ČSN 73 6126</u> |
| Celkem                  |                       | 290 mm        |                    |

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován  $E_{def,2} = 30$  MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min.  $E_{def,2} = 50$  MPa.

### 1. Mostní objekty a zdi

Nejsou součástí PD.

### 2. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění nově vybudovaných zpevněných ploch bude provedeno podélným a příčným vyspádováním do uliční vpusti. Základní příčný sklon chodníku i parkovacího pásu bude 2,0%, podélný sklon kopíruje hranu místní komunikace. Část zpevněných ploch (parkovací pás) bude provedena z vsakovací (distanční) bet. dlažby, to umožní vsakování části srážkových vod. Vsakovací dlažba s distančními náhlisky vymezující šířku spáry, spára bude vyplněna ŠD 8/16. V souběhu s parkovacím pásem bude podél obruby naklopen bet. vodící proužek š. 250 mm, voda bude podél obruby odvedena podélným spádem do UV (vpust bude opatřena litinovou mříží o rozměrech 300x500mm, třída dopravního zatížení D400 a kalovým košem). Následně bude srážková voda odvedena přípojkou DN 150 do vsakovací jámy o rozměrech 6,0 x 3,0 x 2,0 m (36 m<sup>3</sup>), kde bude zasakovat. Vsakovací jáma bude vyplněna ŠD 32/63 + obalena geotextilií.

Způsob odvodnění komunikace se nemění, způsob odvedení srážkových vod v lokalitě se nemění. Rozsah nových zpevněných ploch je:

chodník, bet. dlažba = 153 m<sup>2</sup>

parkovací pás, bet. vsakovací dlažba = 173 m<sup>2</sup>

Celkový rozsah je tedy cca 326 m<sup>2</sup> část srážkových vod však bude díky zvoleným povrchům vsakována na místě.

### 3. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou součástí stavby.

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

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhovány.

### 5. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Záchytná bezpečnostní zařízení nejsou navržena.



- b) Dopravní značky, dopravní značení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

#### **Svislé dopravní značení:**

Svislé a vodorovné dopravní značení bude provedeno dle zásad TP65, TP133 a TP135. Stávající dopravní značení bude zrevidováno a doplněno dle připomínek PČR, vyhovující značení bude obnoveno a doplněno. Nevhovující dopravní značení bude zrušeno. Dopravní značky budou v reflexním provedení, osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

Bylo navrženo následující dopravní značení:

- IP12 - Vyhrazené parkoviště (Pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou)

#### **Vodorovné dopravní značení:**

Přesný tvar symbolů vodorovného dopravního značení bude proveden dle platných předpisů. Dopravní značení musí splňovat požadavky stanovené ČSN 018020 a ČSN EN 1436.

Vodorovné dopravní značení je vyznačeno formou:

- V10a – Stání podélné (0,125)
- V10f - Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou

Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6110. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů pro předjíždění a zastavení.

VDZ bude provedeno úpravou v bílé barvě strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

- c) Veřejné osvětlení

Součástí PD je SO 401 – Veřejné osvětlení.

- d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace  
Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrhována.

- e) Clony a sítě proti oslnění

Vzhledem ke kategorii komunikace nejsou navrženy.

## **6. Objekty ostatních skupin objektů**

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

- SO 101 – Parkovací pás

- SO 401 – Veřejné osvětlení

## B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Není součástí projektové dokumentace.

## B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Zajištění požární ochrany (zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhláška MV 246/2001 Sb.) v průběhu stavby.

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby.

Projektované poloměry napojení a šířkové uspořádání komunikace umožní bezproblémový průjezd vozidel IZS.

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

Zároveň komunikace a sjezd splňují požadavky na únosnost požárních vozidel (min. 24 t).

V upravované lokalitě nejsou v současnosti vyznačeny nástupní plochy pro požární vozidla, a proto není požadováno vyznačení těchto ploch při rekonstrukci zpevněných ploch.

Zákon o požární ochraně nám dává povinnost vytvořit podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví občanů a majetku před požáry a jiných mimořádných událostí. Každý je povinen počínat si tak, aby nezavdal příčinu ke vzniku požáru, neohrozil život a zdraví osob, zvířata a majetek. Při zdolávání požárů a jiných mimořádných událostí je povinen poskytovat přiměřenou osobní pomoc, nevystaví-li tím vážnému nebezpečí nebo ohrožení sebe nebo osoby blízké anebo nebrání-li mu v tom důležitá okolnost, a potřebnou věcnou pomoc. Povinností vyplývající ze zákona o požární ochraně jsou konkrétně řešeny pomocí „vyhlášky o požární prevenci“ 246/2001 Sb.

- pokud dojde ke změně podmínek práce nebo ke změně určených pracovníků, musí se vystavit nový příkaz
- za vystavení písemného příkazu a provedení nařízených doplňujících bezpečnostních opatření odpovídá stavbyvedoucí, resp. stavbyvedoucí ve spolupráci objednatelem prací a dalšími pracovníky, kteří mají odbornou způsobilost v příslušné oblasti (požární ochrana, bezpečnost práce, technologie svařování)
- v příkaze vymezit dobu platnosti a stanovit dohled dalších pracovníků (požární hlídky) na zabezpečení ochrany před zvýšeným nebezpečím
- písemný příkaz může být při opakované činnosti nahrazen pracovním postupem, který však nesmí být v rozporu s bezpečnostními ustanoveními pro svařování kovů

### Další povinnosti:

Při skladování a manipulaci s hořlavými kapalinami (dle ČSN 65 0201):

- dodržovat maximální povolené množství
- používat jen obaly k tomu určené
- odstranit bezpečným způsobem hořlavé kapaliny uniklé z obalů při manipulaci s nimi
- dodržovat bezpečnou vzdálenost od zdrojů tepla
- dodržovat zákaz kouření a manipulace s otevřeným ohněm ve skladu s hořlavými kapalinami



- sklady hořlavých kapalin označit dle ČSN ISO 38 64 a ČSN 650201

Při skladování hořlavých materiálů:

- dodržovat bezpečnou vzdálenost od zdrojů tepla
- zajistit nepřístupnost nepovolaných osob
- dodržovat volnost únikových cest
- dodržovat zákaz kouření a manipulace s otevřeným ohněm ve skladu s hořlavými materiály

Při instalaci a užívání tepelných, elektrických, plynových nebo jiných spotřebičů dodržovat ČSN 06 1008 a návod výrobce:

- dbát na to, aby v blízkosti spotřebičů se nenacházely snadno hořlavé látky
- dbát na to, aby zapnuté spotřebiče, pokud to návod k obsluze vyžaduje, nebyly ponechány bez dozoru
- dodržovat bezpečné vzdálenosti určené návodem na instalaci a užívání spotřebičů
- zajišťovat pravidelné revize dle ČSN 33 1610

Při manipulaci s otevřeným ohněm:

- dbát zvýšené opatrnosti
- řídit se pokyny ve smyslu § 5 odstavce 2 zákona č. 133/1985 Sb. (č. 67/2001 Sb.) o PO, tj. provést oznamovací povinnost příslušné HZS kraje

## B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

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

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 86/2002 Sb. Zejména je nutné dbát na to, aby:

- Motory automobilů a stavebních strojů byly v dobrém technickém stavu a jejich emise nepřekračovaly přípustné meze;
- Všechna pracoviště byla udržována v čistotě;
- Pojížděné zpevněné plochy byly pravidelně čištěny;
- Pojížděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění štěrkového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;
- Veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravou byly chráněny před znečištěním a řádně udržovány;

- Na stavbě se omezilo používání materiálů s neekologickými prchavými látkami

Při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště očistit.

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

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

## **B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

- a) Napojovací místa technické infrastruktury
  - Není řešeno.
- b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky
  - Není řešeno

## **B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

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

Komunikace jsou navrženy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., tj. bezbariérovým řešením tras pohybu chodců a opatřeními pro bezpečnou orientaci nevidomých osob v těchto trasách.

Chodníky jsou navrženy:

- s příčným spádem max. 2%
- zvýšená podsádka chodníkové obruby na + 6 cm tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké, dále tvoří přirozenou vodící linii stáv. podezdívky oplocení a stáv. zástavba.
- podélný sklon – max. podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 %
- Přístup ke sníženým obrubám bude provedeno:
  - 1) Lichoběžníkovou rampou, kdy zůstane zachován průchozí prostor min. 0,9 m s příčným sklonem 2% a následně bude v rampové části šíře 1,0 m provedeno vyspádování ke snížené obrubě max. sklon rampové části 12,5%.
- V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku +20 mm je proveden v chodníkové ploše varovný pás v šířce 0,4 m rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +80 mm.

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. §7, ve znění NV č. 312 Sb. a NV č.215/2016 Sb. platné od 1.1.2017 a v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.



Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

V souladu s požadavky bezbariérového vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení – stávající sloupů veřejného osvětlení nezasahují do průchozího prostoru plochy chodníku.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Parkovací pás bude plynule napojen na stávající místní komunikaci, chodník pro chodce bude napojen na komunikace pro pěší v rámci železniční zastávky Orel.

c) Doprava v klidu

Projekt řeší návrh celkem 11-ti podélných parkovacích míst o rozměrech 2,3 x 5,757(6,75) m, včetně místa pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou o rozměrech 2,30 x 3,5 m.

d) Pěší a cyklistické trasy

Projekt řeší chodník pro chodce, která bude sloužit pro přístup k podélným parkovacím místům, šíře chodníku bude 2,0 m, zúžená pak 1,5 m v délce 9,5 m.

## B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Po dokončení konečných terénních úprav bude provedeno ohumusování a osetí zelených ploch a svahů travním semenem. Stávající zatravněné plochy dotčené stavbou budou ohumusovány osety travním semenem.

## B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Stavba svým charakterem nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

Provádění stavby nebude mít negativní vliv na životní prostředí v okolí staveniště i na dopravních trasách ke staveništi. Dodavatel musí na staveništi provést takové opatření, která negativní vlivy stavební činnosti, zejména šíření bláta, hluku a prachu do okolí staveniště sníží na minimum.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,5 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).



b) Vliv na přírodu a krajinu

V rámci stavby nedojde ke kácení vzrostlých stromů.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 není řešena s ohledem na charakter a umístění stavby. Stavbou nebudou dotčena.

d) 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

Nebylo vydáno.

e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ochranná pásma nejsou navrhována.

**Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.**

**Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.**

## B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

S ohledem na charakter stavby není řešena.

## B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

### B.8.1 Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií hmot, jejich zajištění

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna.

b) Odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště bude pomocí příčných a podélných sklonů do okolního terénu.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu:



Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna.

Přístup na stavbu bude po stávající místní komunikaci.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

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

Není navrženo.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba bude provedena na následujících pozemcích, všechny pozemky leží v k.ú Orel [712086]:

| parc.č.: | LV:   | Výměra: | Vlastník: |
|----------|-------|---------|-----------|
| 498/49   | 10001 | 3002    | Obec orel |

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

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

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), oddělené podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.). Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. Montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

Při provádění stavby dojde k produkci některých druhů odpadů.

Seznam některých prací, při kterých dojde k tvorbě odpadů je následující:

- R.mat. cca 8 m<sup>3</sup>
- Zemina cca 80 m<sup>3</sup>

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Jsou navrženy zemní práce v rozsahu odtěžení cca 80 m<sup>3</sup>. Rozsah zemních prací bude minimální.



Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace, apod. Projektová dokumentace počítá s deponií materiálů a zařízení staveniště v oblasti staveniště, kde je uskladňování možné.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů".

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Navrhovaná stavba bude realizována běžnými technologickými postupy. Při provádění stavby je třeba se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci a učinit všechna dostupná opatření nutná pro ochranu pracovníků stavby.

Prostor staveniště ohraničený oplocením pozemku bude označen a ohraničen tak, aby byl zamezen vstup nepovolaných osob, stejně tak bude ohraničen prostor pro výkopy technologických zařízení.

Při realizaci objektu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a Ochrany zdraví při práci.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

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.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavba proběhne v jedné etapě, během prací dojde ke zúžení místní komunikace, po celou dobu výstavby bude umožněn přístup k okolním nemovitostem. Veškerá omezení a uzavírky budou označeny dle **TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích**. Pracovní místo bude označeno dle **Schéma B/1 Standardní pracovní místo na pozemní komunikaci s malým dopravním zatížením**.



n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízďky, výluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Předpokládá se realizace v jedné etapě, přístup k okolním nemovitostem zůstane zachován po celou dobu výstavby. Objízdné trasy nejsou vyžadovány.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Staveniště bude uspořádáno a zařízení, dle ČSN a TKP v době výstavby. Před zahájením výstavby bude zařízení staveniště dle potřeb zhotovitele (závisí na zvoleném druhu technologie a způsobu výstavby). Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace, apod. Projektová dokumentace počítá s deponií materiálů a zařízení staveniště v oblasti staveniště, kde je uskladňování možné.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Celková doba výstavby je předpokládána zhruba za 5 týdnů. (Může se měnit v závislosti na počasí a místních podmínkách)

## **B.8.2 Výkresy**

C.01 Situační výkres širších vztahů

C.02 Katastrální situační výkres

C.03 Koordinační situační výkres

C.03 Vzorové příčné řezy

## **B.8.3 Harmonogram výstavby**

Práce na stavbě budou probíhat podle přesného časového harmonogramu dle určení stavitele, po odsouhlasení objednatelem. Stavba bude probíhat v jedné etapě.

## **B.8.4 Schéma stavebních postupů**

Schéma stavebních postupů - budou probíhat podle stavebních postupů dle určení stavitele, po odsouhlasení objednatelem. Může se měnit v závislosti na počasí a místních podmínkách.

## **B.8.5 Bilance zemních hmot**

Vzhledem k povaze stavby není posuzováno.



## B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odvodnění nově vybudovaných zpevněných ploch bude provedeno podélným a příčným vyspádováním do uliční vpusti. Základní příčný sklon chodníku i parkovacího pásu bude 2,0%, podélný sklon kopíruje hranu místní komunikace. Část zpevněných ploch (parkovací pás) bude provedena z vsakovací (distanční) bet. dlažby, to umožní vsakování části srážkových vod. Vsakovací dlažba s distančními náhlisky vymezující šířku spáry, spára bude vyplněna ŠD 8/16. V souběhu s parkovacím pásem bude podél obruby naklopen bet. vodící proužek š. 250 mm, voda bude podél obruby odvedena podélným spádem do UV (vpust bude opatřena litinovou mříží o rozměrech 300x500mm, třída dopravního zatížení D400 a kalovým košem). Následně bude srážková voda odvedena přípojkou DN 150 do vsakovací jámy o rozměrech 6,0 x 3,0 x 2,0 m (36 m<sup>3</sup>), kde bude zasakovat. Vsakovací jáma bude vyplněna ŠD 32/63 + obalena geotextilií.

Způsob odvodnění komunikace se nemění, způsob odvedení srážkových vod v lokalitě se nemění. Rozsah nových zpevněných ploch je:

- chodník, bet. dlažba = 153 m<sup>2</sup>
- parkovací pás, bet. vsakovací dlažba = 173 m<sup>2</sup>

Celkový rozsah je tedy cca 326 m<sup>2</sup> část srážkových vod však bude díky zvoleným povrchům vsakována na místě.

V Pardubicích, srpen 2021

Vypracoval: Bc. Vít Abraham  
Prodin a.s.  
K Vápence 2745  
530 02 Pardubice  
+ 420 724 390 951