

NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ ROZŠÍŘENÍ PARKOVACÍ PLOCHY U NEMOCNICE

D.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby:

**NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ,
ROZŠÍŘENÍ PARKOVACÍ PLOCHY U NEMOCNICE**

Označení stavebního objektu:

**SO 101 PARKOVACÍ PLOCHA I
SO 102 PARKOVACÍ PLOCHA II**

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Základním účelem stavby je rozšíření kapacity parkovacích míst u stávající nemocnice v Novém Městě na Moravě. Dokumentace řeší v rámci stavebních objektů SO 101 a SO 102 vybudování nových parkovacích ploch v místě stávající zelené plochy umístěné za stávající parkovací plochou. Parkovací plocha již kapacitně nevyhovuje. Celkově je v rámci SO 101 a SO 102 kapacita parkovacích míst zvýšena o 30 parkovacích stání. 2 Parkovací místa pro tělesně postižené musí být doplněna u nemocnice – nové parkovací plochy nejsou vhodné pro tělesně postižené. Nelze dosáhnout předepsaného podélného a příčného sklonu parkovacích stání pro tělesně postižené.

Celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje

Nová parkovací plocha – celkem 30 kolmých parkovacích stání.

Dopravní řešení

Komunikace na parkovací ploše je určena pro obousměrný provoz, komunikace navazuje na stávající komunikaci na parkovací ploše. S ohledem na uspořádání stávající parkovací plochy není navrženo žádné dopravní značení (platí přednost zprava). Podélná parkovací stání jsou umístěna souběžně se stávající místní komunikací, jejich umístěním nedojde k ovlivnění dopravního řešení v této části.

Základní technické parametry, dispoziční a stavební řešení SO 101:

- Nová parkovací plocha je umístěna za stávající parkovací plochou, rozměr plochy je 20,30 m x 16,00 m. Kolmo na komunikaci šířky 6 m (mezi parkovacími stáními) jsou umístěna kolmá parkovací stání (celkem 14 stání).
- Parkovací stání splňují rozměry dle ČSN 73 6056, resp. požadavky vyhlášky č. 398/2009.
- Příjezdová komunikace nové parkovací plochy a komunikace mezi parkovacími stáními je navržena s asfaltovým krytem. Konstrukce vozovek včetně požadavků na únosnost zemní plně zajišťuje vzhledem k uvažovanému účelu dostatečnou mechanickou odolnost a stabilitu konstrukce.
- Ohraničení nových ploch je navrženo z betonových obrubníků + 0,10 m. V místech kde bude docházet k odtoku vody z parkovací plochy budou mezi jednotlivými obrubníky ponechány odstupy cca 10 cm, tak aby docházelo k plynulému odtoku vody.
- Odvodnění nové plochy je zajištěno odstupy mezi obrubníky, tak aby docházelo k plynulému odtoku vody z nové parkovací plochy do zelených ploch podél parkovací plochy. Projektant upozornil na možné problémy s odvodněním nové zpevněné plochy.
- Zasažené plochy podél parkoviště budou v rámci vegetačních úprav ohumusovány a zatravněny.
- Součástí prací je provedení příslušného svislého a vodorovného dopravního značení.
- Podélný sklon komunikace (příčný sklon parkovacích stání) je 3 % směrem od stávající parkovací plochy, podélný sklon parkovacích stání je stejný jako sklon stávající parkovací plochy 6,30 %.

Základní technické parametry, dispoziční a stavební řešení SO 102:

- Nová parkovací plocha je umístěna za stávající parkovací plochou, rozměr plochy je cca 28,00 m x 16,00 m. Kolmo na komunikaci šířky 6 m (mezi parkovacími stáními) jsou umístěna kolmá parkovací stání (celkem 16 stání).
- Parkovací stání splňují rozměry dle ČSN 73 6056, resp. požadavky vyhlášky č. 398/2009.

- Příjezdová komunikace nové parkovací plochy a komunikace mezi parkovacími stáními je navržena s asfaltovým krytem. Konstrukce vozovek včetně požadavků na únosnost zemní plně zajišťuje vzhledem k uvažovanému účelu dostatečnou mechanickou odolnost a stabilitu konstrukce.
- Ohraničení nových ploch je navrženo z betonových obrubníků + 0,10 m. V místech kde bude docházet k odtoku vody z parkovací plochy budou mezi jednotlivými obrubníky ponechány odstupy cca 10 cm, tak aby docházelo k plynulému odtoku vody.
- Odvodnění nové plochy je zajištěno odstupy mezi obrubníky, tak aby docházelo k plynulému odtoku vody z nové parkovací plochy do zelených ploch podél parkovací plochy. Projektant upozornil na možné problémy s odvodněním nové zpevněné plochy.
- Zasažené plochy podél parkoviště budou v rámci vegetačních úprav ohumusovány a zatravněny. Svahy budou ve sklonu max. 1:2 a budou zpevněny kokosovou geotextilií 900 g/m².
- Stávající svislé dopravní značení B 11 Zákaz vjezdu všech motorových vozidel s dodatkovou tabulkou bude přesunuta za novou parkovací plochu.
- Před a za stezku pro společnou stezku bude umístěna SDZ P 4 Dej přednost v jízdě +C 2a přikázaný směr jízdy přímo (ve zmenšeném provedení).
- Svislé dopravní značení C 9a a C9b u společné stezky zůstane bez úprav.
- Součástí prací je provedení příslušného svislého a vodorovného dopravního značení.
 - Podélný sklon komunikace (příčný sklon parkovacích stání) je 6,85 % (nelze snížit s ohledem na stávající poměry) směrem od stávající parkovací plochy, podélný sklon parkovacích stání je stejný jako sklon stávající parkovací plochy 5,00 %. Podélný ani příčný sklon nelze snížit z důvodu stávajícího výškového uspořádání.
 - **Parkovací stání pro tělesně postižené budou vyznačena na stávající parkovací ploše u nemocnice – na nových parkovacích plochách nelze docílit dovolených podélných a příčných sklonů parkovacích stání pro tělesně postižené. Dále nelze v této lokalitě zajistit bezbariérové pěší trasy k nemocnici.**

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.

Byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytýčení veškerých sítí**). Byl pořízen podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích (katastrální území, parcelní číslo, číslo listu vlastnictví, způsob využití a druh pozemku a vlastnické právo).

Byla provedena prohlídka dotčeného území včetně pořízení fotodokumentace. Objednatel stavby nebyly požadovány žádné průzkumy.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Nejsou známy související stavby.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170 + Dodatek TP 170. Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení VI, podloží typu P III, index mrazu 582 °C.

KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT

- asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
- postřik spojovací - kat. asf. emulze	PS-E	0,50 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
- asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
- postřik infiltrační - kat. asf. emulze	PI-E	1,00 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
- štěrkodrt'	ŠD _A G _E	250 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
- štěrkodrt'	ŠD _A G _E min.	250 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ – ROZŠÍŘENÍ PARKOVACÍ PLOCHY U NEMOCNICE

Vypracoval: Bc. Petr Jaroš

DPS

Listopad 2021 / číslo zakázky: 46-21-NM
D.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

- celkem min. 600 mm
- zhutněná zemní pláň, $E_{def,2}$ = min. 30 MPa (v případě nesplnění nutná úprava podloží vozovky – zemní pláň), min. 100 % PS

Všeobecné technologické požadavky. Požadovaná únosnost zemní pláň vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa (v případě nesplnění nutná úprava podloží vozovky – zemní pláň), minimální požadované zhutnění je 100 % PS. Materiál aktivní zóny nesmí být namrzavý.

Případné násypy a zásypy budou provedeny z vhodných materiálů (dle klasifikace ČSN 73 3133), které budou ukládány po vrstvách max. 300 mm s průběžným hutněním (minimálně 100 % PS).

Pokládka konstrukčních vrstev ze štěrkodrtí se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržением rovnosti vrstev. Požadované únosnosti nestmelených vrstev ze štěrkodrtí vyjádřené minimálním požadovaným modulem přetvárnosti $E_{def,2}$:

- **KOMUNIKACE – ASFALTOVÝ KRYT.** Na ochranné vrstvě ze štěrkodrtí v tloušťce 250 mm je požadován modul přetvárnosti $E_{def,2}$ minimálně 60 MPa, na následně pokládané podkladní vrstvě ze štěrkodrtí v tloušťce 250 mm je požadován modul přetvárnosti $E_{def,2}$ minimálně 90 MPa

Provedení asfaltových vrstev se řídí ČSN 73 6121, zejména je nutné dbát na řádné zhutnění vrstev a finální rovnost povrchu. Obrusná vrstva je navržena z asfaltové směsi ACO 11 (nemodifikovaný asfalt), případné nahrazení jiným druhem asfaltové směsi by mělo být projednáno s projektantem (důrazně se nedoporučuje použití asfaltové vrstvy ACO 11S). Veškeré pracovní spáry v úrovni obrusné vrstvy je nutné v co nejkratší době po pokládce obrusné vrstvy řádně utěsnit (asfaltovou zálivkou aplikovanou za horka) tak, aby do vozovky nepronikala v místě spár voda.

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, uspořádání dle vzorových příčných řezů – viz detaily). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou v plném rozsahu dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky. Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, asfaltové hutněné vrstvy). Právem objednatele stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Odvodnění nových ploch je zajištěno plynulým odtokem vody mezi novými obrubníky, mezi kterými je ponechán odstup cca 10 cm do zelených ploch podél nových parkovacích ploch.

Projektant dopravního řešení upozornil na možné potíže s odvodněním nově vzniklých parkovacích ploch.

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Návrh dopravního značení:

- Vyznačení jednotlivých parkovacích stání – vodorovné dopravní značení V 10b „STÁNÍ KOLMÉ“.

- Vyznačení parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené – svislé dopravní značení – dopravní značka IP 12 „VYHRAZENÉ PARKOVIŠTĚ + SYMBOL O 1“.
 - Vyznačení parkovacích stání vyhrazených pro tělesně postižené – vodorovné dopravní značení – v místě každého vyhrazeného bude vyznačen symbol O 1 (min. výška symbolu je 1 m).
 - Stávající svislé dopravní značení B 11 Zákaz vjezdu všech motorových vozidel s dodatkovou tabulkou bude přesunuta za novou parkovací plochu.
 - Před a za stezku pro společnou stezku bude umístěna SDZ P 4 Dej přednost v jízdě +C 2a prikázaný směr jízdy přímo (ve zmenšeném provedení).
 - Svislé dopravní značení C 9a a C9b u společné stezky zůstane bez úprav.
 - Bude doplněno svislé dopravní značení 2 x B4 Zákaz vjezdu vozidel na 3,5 t.
- Veškeré dopravní značení bude umístěno v souladu s TP 65.

Dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Nejsou známy.

i) vazba na případné technologické vybavení

Stavba neobsahuje žádné technologie.

j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je navržena v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby se jedná zejména požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Popis navrženého řešení ve vztahu k užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace:

- Je splněn požadavek na počet stání pro tělesně postižené (z celkového počtu 30 stání jsou 2 vyznačena pro tělesně postižené). **Parkovací stání pro tělesně postižené budou vyznačena na stávající parkovací ploše u nemocnice – na nových parkovacích plochách nelze docílit dovolených podélných a příčných sklonů parkovacích stání pro tělesně postižené. Dále nelze v této lokalitě zajistit bezbariérové pěší trasy k nemocnici.**
- Je splněn požadavek na rozměry parkovacích stání pro tělesně postižené (kolmá stání o rozměru 3,50 m x 5,00 m) a jejich uspořádání (dodržení požadavků na sklony a požadavků na pevný a rovný povrch, upravený proti skluzu, návaznost na trasy pro pěší – chodník).
- Dále zůstává z hlediska celkového bezbariérového uspořádání lokalita ve stávajícím stavu.

Řešení během výstavby – pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- Na veřejně přístupných komunikacích a plochách souvisejících se staveništem bude v místě rozestavěných úseků pohyb osob probíhat po stávajících komunikacích, tj. stejně jako ve stávajícím stavu, pouze při nedodržení průchozího prostoru minimálně 1,5 m nebo při celkové uzavírci se navrhne bezpečná a vzdálenostně přiměřená náhradní bezbariérová trasa.
- Zabezpečení rozestavěných úseků v místech možného pohybu chodců bude proti neoprávněnému vstupu chodců provedeno použitím mobilních zábran (navrhuje se např. mobilní ocelové zábradlí). Pouhé označení signální páskou je nedostatečné.
- Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 0,9 m s výškovými rozdíly do 0,02 m, po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku ve výšce 0,1 m až 0,25 m nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 0,1 m. Pro označení výkopů, okrajů lávek na nich a stavenišť celkově platí,

že pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodicí linie, do průchozího prostoru podél vodicí linie se neumísťují žádné překážky, zasahující konstrukce v místech pochozích ploch musí mít ve výši 0,1 m až 0,25 m nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec) a ve výši 1,1 m pevnou ochranu (tyč zábradlí nebo horní díl oplocení) sledující půdorysný průmět překážky.