



## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### Název a místo stavby

**Název stavby :** Nová psychiatrie  
Nemocnice Tábor, staveniště „B“

### SO 12 – PARKOVIŠTĚ

**Stupeň PD :** pro stavební povolení  
**Druh stavby :** novostavba

### Údaje investora

**Název :** Nemocnice Tábor, a.s.  
**Adresa :** Kpt. Jaroše 2000, 390 02 Tábor

### Údaje hlavního projektanta

**Hlavní projektant :** Ing. arch. Zadrobílek – ŽÁROVKA ARCHITEKTI  
**Adresa :** U Koruny 685, 500 02 Hradec Králové

### Údaje projektanta SO

**Hlavní projektant :** ATELIER KLAZAR s.r.o.  
projektování dopravních staveb  
**Adresa :** Jižní 870, 500 03 Hradec Králové  
**IČ :** 27486338  
**Tel/fax :** 495 530 540  
**e-mail :** [vlastimil.klazar@atk.cz](mailto:vlastimil.klazar@atk.cz), [atk@cz](mailto:atk@cz),  
**Vedoucí projektant :** Ing. Vlastimil Klazar  
**Projektant opěrných zdí:** Ing. Tomáš Koblása aut. ing. ČKAIT 0602275



# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## OBSAH :

1. Úvod
2. Rozsah a předmět řešení
3. Podklady
4. Příprava území
5. Situační řešení
6. Opěrné zdi
7. Výškové řešení
8. Konstrukce zpevněných ploch
9. Bezbarierové řešení
10. Dopravní značení
11. Odvodnění
12. Podzemní vedení
13. Požární bezpečnost
14. Provádění a bezpečnostní opatření
15. Zařízení staveniště
16. Závěr

## **1. Úvod**

Tato dokumentace byla zpracována firmou ATELIER KLAZAR s.r.o., na základě kooperační objednávky pro hlavního projektanta. Obsahem dokumentace je návrh nových ploch pro parkování osobních vozidel v areálu nemocnice v počtu, který vychází z výpočtu potřeb na dopravu v klidu pro objekt nové psychiatrie. Vlastní výpočet byl zpracován v rámci projektové dokumentace k územnímu řízení, kde je přiložen.

Celkový počet navrhovaných stání v tomto SO je 45, z toho 3 stání vyhrazená pro imobilní.

Dokumentace je zpracována jako projekt pro stavební povolení a vlastní realizaci.

## **2. Rozsah a předmět řešení**

Rozsah úprav je patrný ze situací dopravního řešení. Upravované plochy v tomto SO jsou v situaci podbarveny.

Rozsah stavebních úprav v objektu SO 12 – Parkoviště zahrnuje vybudování nového mimouličního parkoviště a 7mi stání při stávající komunikaci.

## **3. Podklady**

Pro zpracování byly použity následující podklady :

- mapový podklad s geodetickým zaměřením a sítěmi
- provedená fotodokumentace
- projektová dokumentace k územnímu řízení
- příslušné ČSN a TP
- koordinační jednání

## **4. Příprava území**

Příprava území je provedena mimo tento SO.

V rámci zemních prací je stávající terén tvořený drceným kamenivem z části procitám živící. Třída těžitelnosti je ve tř. 3.

## **5. Situační řešení**

Stávající plocha, kde je umístováno parkoviště, je využívána jako částečně zpevněná manipulační plocha. Část pozemku je využitelný díky demolici stávajících garáží.

Navrhované mimouliční parkoviště je napojeno poblíže hlavního vjezdu do areálu nemocnice.

Parkoviště je tvořeno čtyřmi řadami kolmých parkovacích stání, které navazují na manipulační plochu ve tvaru „Y“.

Napojení je provedeno na stávající obousměrnou v oblasti hlavního vjezdu směrově dělenou komunikaci osazenou silničními závorami, přičemž nezasahuje do vlastního odbavovacího prostoru hlavního vjezdu. Kapacita této plochy je 38 stání, a z toho 2 vyhrazená stání pro imobilní. Dle požadavku je jedno stání vyhrazeno pro vozidla převážející děti. Stání je normální velikosti, ale přiléhá k nepojížděnému dopravnímu stínu, takže volným prostorem vyhovuje.

Na západním okraji plochy je umístěno 7 kolmých parkovacích stání při stávající vnitroareálové komunikaci, z toho 1x vyhrazené pro imobilní.

Podél jižní strany parkoviště je navržen chodník, který je občas využíván též pro pojezd sanitními vozidly. Proto je navržen s konstrukcí, která umožňuje občasný pojezd nákladních vozidel (třída dopravního zatížení TDZ „O“).

V severozápadní části je pro zpřístupnění parkovacích stání navržen nepojížděný chodník.

Pro zamezení převisu vozidel na straně nové opěrné zdi je vytvořen nadvýšený ochranný proužek šířky 50 cm. U stání při pojížděném chodníku (jižní řada stání) budou instalovány zahrazovací prvky „car stop“ v počtu 8 ks, které neumožní dojezd vozidla až k obrubníku. Tyto v tyčovité prvky budou do dlažby připevněny pomocí vrutů a hmoždinek. Uvažován je jeden kus na jedno parkovací místo, připevnění bude provedeno dle technologických podmínek výrobce pomocí vrutů a hmoždinek. Orientační vzdálenost osazení prvků je 50 cm od obrubníku.

Vlastní parkoviště je od samostatných stání odděleno plochou zeleně. Ta není předmětem řešení tohoto SO.

## **6. Opěrné zdi**

Pro vyrovnaní terénu mezi parkovištěm a stávající veřejnou komunikací je navržena nová opěrná zeď, která v blízkosti vjezdu do areálu navazuje na již stávající zeď.

S ohledem na bezpečnost byla stanovena výška zdi nad přilehlou plochou parkoviště na 80 cm.

a) popis konstrukčního systému stavby, příp. popis a hodnocení stavu jejího nosného systému

- Stavba plotové zídky je navržena ve zděné zmonolitněné konstrukci. Budou použity pohledové plotové tvárnice - plotovky. Přesný typ bude totožný s navazující stávající plotovou zítkou. Zhlaví bude z betonové prefabrikované desky. Plotová zídka bude zděná dle technologického a konstrukčního principu. Bude se dbát na jednotnost a pravidelnost spár. Zítka bude dle potřeby dilatována, bude konstrukčně vyztužena.
- Stavba se nachází v místě bouraného objektu. Není známa kvalita základové konstrukce. Proto je nutný předpoklad, že se stávající základové konstrukce po odkrytí posoudí. V případě potřeby budou kompletně vybourány a zhotoveny nové.
- Plotová zídka bude od základového betonu hydroizolačně izolována. Hydroizolace bude nátěrové popří. povlaková z asfaltových pásů.

b) výsledky průzkumu stávajícího stavu bouraných a sousedních staveb,

- Výsledkem vizuálního průzkumu stavby je, že v místě stavby je stávající dům, který bude bourán.
- Nová plotová zítka musí navazovat na okolní stávající konstrukce.

c) rozměry a jakost materiálů hlavních konstrukčních prvků,

- Rozměry stavebních konstrukcí jsou standardní, nejsou nadrozměrné. Bourací práce bude možné provádět standardní technikou.
- Na stavbě nejsou žádné nadměrné prvky, které by vyžadovaly speciální technologie demoličních prací.

## **7. Výškové řešení**

Výškové řešení se odvíjí od stávajících výšek na ponechávané komunikaci, výškovým osazením ponechávaného objektu, jeho vstupů, výšek na chodníku, který se napojuje od jihu a možností odvedení srážkových vod.

Výškové kóty a směry odtoku srážkových vod jsou vyznačeny v Situaci dopravního řešení tohoto SO.

Zpevněné pojížděné plochy budou ohraničeny silničními obrubníky s převýšením 12 cm (v dotyku s vyhrazenými stáními s převýšením 2 cm). Záhonový obrubník podél chodníku bude osazen s nadvýšením 6 cm – přirozená vodící linie.

Výškově bude 7 samostatných stání plynule napojeno na stávající živičnou vozovku.

Mimouliční parkoviště bude napojeno širokým vjezdem též na stávající vozovku – stávající výšky.

## **8. Konstrukce zpevněných ploch**

Podmínkou provádění stavebních prací na zpevněných plochách dle katalogu je dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti podložní zeminy  $E_{def,2} = 45$  MPa (jemnozrnné zeminy), resp. 120 MPa (hrubozrnné zeminy). Modul přetvárnosti je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou podle ČSN 72 1006 akreditovanou silniční laboratoří.

Návrh konstrukčních vrstev vyhovovat technickým podmínkám TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací a jejich dodatku.

Povrch vozidlových komunikací (manipulační plochy parkoviště), chodníků a vlastních parkovacích stání budou z betonové dlažby v různých barevných variacích.

Všechny násypy a zásypy rýh po případných inženýrských sítích je nutno dokonale a velice pečlivě hutnit po vrstvách max. mocnosti 30 cm. Pro zásyp bude použita pouze nenamrzavá dobře hutnitelná sypanina.

Použité konstrukce:

Konstrukce zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

### **Parkovací stání**

katalogový list: D2-D-1, TDZ: VI., podloží: P II

|                                        |       |
|----------------------------------------|-------|
| betonová dlažba 200/100 mm, barva šedá | 80 mm |
|----------------------------------------|-------|

|                                      |       |
|--------------------------------------|-------|
| lože - drcené kamenivo frakce 4-8 mm | 40 mm |
|--------------------------------------|-------|

|               |        |
|---------------|--------|
| šterkodrt' ŠD | 200 mm |
|---------------|--------|

|                                          |       |
|------------------------------------------|-------|
| zhuťněné podloží ( $E_{def,2} = 45$ MPa) | _____ |
|------------------------------------------|-------|

|        |        |
|--------|--------|
| celkem | 320 mm |
|--------|--------|

### **Pojížděný chodník** (po jižní straně parkoviště)

katalogový list: D2-D-1, TDZ: O., podloží: P III

|                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| betonová zámková dlažba 200/100 | 80 mm |
|---------------------------------|-------|

|                                                   |        |
|---------------------------------------------------|--------|
| lože - drcené kamenivo frakce 4-8 mm              | 40 mm  |
| štěrkoдрт min. ŠDa                                | 200 mm |
| zhutněné podloží ( $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ ) | _____  |
| celkem                                            | 320 mm |

Třída dopravního zatížení O se používá v případech, kde není stavebním uspořádáním zamezen vjezd nákladních vozidel (TP 170).

### **Chodník** (nepojížděný)

|                                                   |        |
|---------------------------------------------------|--------|
| katalogový list: D2-D-1, TDZ: CH., podloží: P III |        |
| betonová zámková dlažba 200/100, barva šedá       | 60 mm  |
| lože - drcené kamenivo frakce 4-8 mm              | 30 mm  |
| štěrkoдрт min. ŠDb                                | 150 mm |
| zhutněné podloží ( $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$ ) | _____  |
| celkem                                            | 240 mm |

V rámci zpevněných ploch budou použity - obrubník betonový chodníkový, 150/25/15 cm osazený do betonového lože s opěrou z betonu a obrubník betonový záhonový 50/20/5 cm, osazený do bet. lože s opěrou.

Všechny zemní práce a zřizování konstrukčních vrstev budou prováděny šetrně s ohledem na kořenový systém blízkých stromů.

## **9. Bezbarierové řešení**

Nutnost bezbariérového řešení vychází z vyhl. 398/2009 Sb. o bezbariérovém užívání.

Navrhované zpevněné plochy jsou řešeny bezbarierově, tzn. že navrhované chodníky jsou napojeny na vozovky v místech pohybu chodců přes obrubník a v dotyku s vyhrazenými stáními nadvýšený pouze 2 cm nad přilehlou vozovku.

Jelikož nejsou v areálu systematicky zřízeny chodníky a užívá se v blízkosti řešených ploch pouze společný profil pěšími a motorovou dopravou, nejedná se nikde o chodecký přechod ani o místo pro přecházení. Z tohoto důvodu jsou navrženy pouze varovné pásy, které upozorňují slabozraké na vstup do prostoru využívaného i motorovou dopravou.

Varovný pás se zřizuje na straně chodníku v šířce 40 cm, přičemž šířka obrubníku se nezapočítává.

Varovný pás je navržen 2x při napojení chodníků na stávající vozovku a dále na dotyku invalidních parkovacích stání.

Varovný pás musí být v kontrastní barvě oproti povrchu chodníku a materiálově hmatný. Zámková betonová dlažba musí být schválena dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 až 06.

Varovný pás začíná v místě, kde je nadvýšení obrubníku 8 cm.

Zásady výškového a polohového řešení jsou předmětem grafické přílohy č. 4.

## **10. Dopravní značení**

Umístěno bude vodorovné DZ vyznačující vlastní parkovací stání. Vyhrazená stání budou vyznačena i svislou DZ.

Místo usměrňovacích nadvýšených ostrůvků bylo z důvodu plynulejšího odtoku srážkových ploch zvoleno řešení pomocí ploch v úrovni, vyznačených dopravními stíny – V 13a.

Značky V 10b (čáry šířky 12,5 cm) a ostatní symboly VDZ (dle schválených vzorů) budou provedeny nástřikem bílou odsouhlasenou barvou pro toto použití v příslušném roce.

Stávající svislá dopravní značka IP 4b (Jednosměrný provoz) při vjezdu do areálu bude ponechána na stávajícím místě. Stávající značka omezující maximální rychlost umístěna na objektu bude přesunuta na nejbližší vhodné místo.

## **11. Odvodnění**

Zpevněné plochy jsou odvodněny pomocí příčného a podélného sklonu do odvodňovacích zařízení – uličních vpustí. Na styku parkoviště a stávající vozovky bude instalován odvodňovací žlab v celé délce napojení.

Sklony ploch jsou vyznačeny v situaci.

Chodníky jsou příčným sklonem odvodněny na přiléhající vozovku.

Napojení uličních vpustí a žlabu řeší samostatný oddíl této PD.

## **12. Podzemní vedení**

Dle dostupných podkladů se v zájmovém území nacházejí inženýrské sítě. Tyto sítě je před započítím všech stavebních prací pečlivě vytyčit a jejich průběh ověřit kopanými sondami. Soupis všech sítí bude předán dodavateli při předání staveniště.

Dále je nutné respektovat všechna ochranná pásma případných okolních podzemních i nadzemních vedení a o případných pracích v těchto ochranných pásmech vyrozumět jejich správce a postup prací s nimi koordinovat.

V rámci překopů je obnovení krytu zpevněných ploch navrženo v rámci jednotlivých pokládek a překládek sítí. Konstrukční vrstvy budou odpovídat TP 170, resp. výše uvedeným skladbám.

## **13. Požární bezpečnost**

Navrhované úpravy zpevněných ploch neovlivní funkci nástupních ploch HZS, ani možnost zásahu.

Konstrukce a materiály použité při stavbě nejsou hořlavé a neovlivní požární bezpečnost.

Vlastní vyhodnocení požární bezpečnosti je mimo tento oddíl PD.

## **14. Provádění a bezpečnostní opatření**

Zabudovávané materiály a výrobky musí být schváleny pro výstavbu a tyto doklady předloží dodavatel stavby při kolaudaci.

Vlastní práce musí probíhat dle platných norem a technologických i bezpečnostních předpisů. Zvláštní pozornost bude nutno věnovat udržení kvality silniční pláně i za cenu zvláštních dopravních opatření (zákazem pojezdu kolových vozidel po konstrukčních plánech).

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Při činnosti musí být dodrženy všechny bezpečnostní a technologické předpisy týkající se bezpečnosti práce. Zemní i ostatní práce prováděné stavebními stroji v blízkosti podzemních i nadzemních vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech, tak aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Investor dohodne s dodavatelem požadavky na skládky a rozsah prováděných prací.

Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inženýrských vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 591/2006 sb.) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývající z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací.

Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000Sb. v platném znění o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 30/2001Sb.

*Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami.*

## **15. Zařízení staveniště**

V rámci výstavby předmětných ploch není bezpodmínečně nutné budovat zařízení staveniště a přípojky inženýrských sítí.

V případě nutnosti je možno využít zařízení staveniště „A“ – vlastní objekt psychiatrie.

Vodu, pokud bude technologicky třeba je možno na staveniště dovézt v nádobách, nebo v rámci vlastních směsí přivážených na stavbu.

Potřeba elektrické energie je většinou řešena elektrocentrálami.

Potřeby pro vlastní výstavbu z hlediska zařízení staveniště si určí dle svých potřeb generální dodavatel (subdodavatel) na základě svého projektu organizace výstavby.

## **16. Závěr**

V rámci vlastní výstavby budou minimalizovány možné negativní vlivy na životní prostředí - zvláště prašnost, hluk, znečištění komunikací a vhodné násypové materiály. Na staveništi si zajistí dodavatel dostatek prostředků pro likvidaci případného úniku ropných látek.

Z hlediska ŽP nebude mít navrhovaná stavba negativní vlivy na okolí. Dílčí negativní vliv na životní prostředí se může projevovat pouze po dobu výstavby. Tyto negativní vlivy musí zhotovitel stavby příslušnými opatřeními minimalizovat.



Veškeré majetkoprávní vztahy v území řeší investor. Vyjádření z projednání akce s příslušnými orgány státní správy a se správci inženýrských sítí jsou přiložena v opisech a kopiích v dokladové části této PD. Originály vyjádření jsou uloženy v archivu projektanta.

Dokumentace byla zpracována v době vzniku platných ČSN, TP a dalších právních předpisů.

Hradec Králové, duben 2015

ATELIER KLAZAR s.r.o, Hradec Králové

**Ing. Vlastimil Klazar**  
*autorizovaný inženýr ČKAIT pro obory  
dopravní stavby a městské inženýrství*