


D.1.3 SO 199

Rehulka

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA	<i>Rehulka</i>	 <p>Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOVA 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz</p>		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. David MEZERA	<i>Mezera</i>			
VYPRACOVAL	Ing. Helena FLODROVÁ				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ	<i>Rubar</i>			
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	Statutární město Brno, mč. Brno-Nový Lískovec	DATUM	09/2025
<p>AKCE</p> <h2>Parkovací dům Nový Lískovec</h2> <h3>SO 199 Parkovací dům</h3>				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	-
				STUPEŇ	PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	21180
				ARCHIVNÍ ČÍS.	01_PBŘ.doc
PŘÍLOHA	POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ		ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU	1

DOKUMENTACE**PDPS**

Parkovací dům Nový Lískovec

TECHNICKÁ ZPRÁVA

(dle přílohy č. 8 k vyhlášce č. 499/2006 Sb., znění 01.01.2018)

Obsah:

strana

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2. ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ.....	3
2.1. Výtvarné, materiálové, dispoziční a provozní řešení	3
2.2. Bezbariérové užívání stavby.....	4
2.3. Konstrukční a stavebně technické řešení	4
2.4. Technické vlastnosti stavby.....	5
2.4.1. Tepelná technika	5
2.4.2. Osvětlení	5
2.4.3. Oslunění.....	5
2.4.4. Akustika-hluk, vibrace.....	5
3. ZÁVĚR.....	6

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba	Parkovací dům Nový Lískovec
Stavební objekt	SO 199 Parkovací dům
Místo stavby	Lokalita se nachází v západní části města Brno na rozhraní katastrálních území Nový Lískovec a Starý Lískovec. Plocha je prostorově vymezena ulicemi Jihlavská, Svážná a Oblá
Katastrální území	Nový Lískovec [610283]
Okres	Brno-město
Kraj	Jihomoravský kraj
Souřadný systém	S-JTSK, B.p.v.
Objednatel dokumentace	Statutární město Brno, Městská část Brno- Nový Lískovec Oblá 518/75a 634 00 Brno – Nový Lískovec IČO: 449 927 85
Zhotovitel dokumentace	Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. Osová 20 625 00 Brno Vedoucí projektant: Ing. Martin Řehulka AI: 1003412 Zodpovědný projektant: Ing. Martin Řehulka AI: 1003412

2. ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

2.1. Výtvarné, materiálové, dispoziční a provozní řešení

Návrh parkovacího domu proběhl v souladu s územním plánem. Návrh se snaží maximálně respektovat okolní zástavbu a minimalizuje zásah do rázu okolí. Pohledové plochy tvořené zejména ŽB sloupy monolitické konstrukce parkoviště od ulice Jihlavská a Svážná jsou otevřeny, což zjemňuje konstrukci a zlepšuje umístění do prostoru.

Ve stávajícím stavu je v prostoru ulice Oblá 72 legálních parkovacích stání. Nově bude k dispozici 127 veřejných parkovacích stání. 34 stání bude podél ulice Oblá a na sjezdu ke sběrnému dvoru. 84 parkovacích stání pro OA (z toho 8 ZTP a 10 dobíjecích stanic) bude v nejvyšším patře parkovacího domu. V rámci nejvyššího patra bude také 9 míst pro motocykly.

Příjezd k parkovacímu domu a řešeným parkovišti je možný po silnici II/602, která lemuje k.ú. Nový Lískovec a zároveň zajišťuje spojení s centrem Brna, kampusem a dálnicí D1. Na silnici II/602 navazuje místní komunikace – ulice Svážná a ulice Oblá, na kterou jsou připojeny sjezdy k PD.

Vlivem stavby vznikne přibližně 170 nových legálních parkovacích stání (rezidentní část). Celkový počet vozidel vyjíždějících z Nového Lískovce se však zvýší jen minimálně. Od roku 2024 budou v oblasti zavedeny modré zóny, kterou budou kontrolovány MP Brno, dojde tedy ke zrušení nelegálních parkovacích stání. PD počítá s rezidentním parkováním ve spodních patrech, jedná se tedy o cca 170 míst, kdy se předpokládá dlou-

hodobé parkování nikoliv kyvadlový provoz, jako na veřejné části. Křižovatku ulic Jihlavská (II/602) s ulicí Svážnou by se tedy nárt dopravy nedotknul.

Jak je uvedeno výše, nosnou konstrukci tvoří ŽB betonová konstrukce. Veškeré pohledové plochy jsou navrženy jako bez dalších úprav „pohledový beton“. Podlaha obou podlaží bude opatřena stěrkou.

Dispozičně je stavba rozdělena na několik úseků. Nejnižší patro 2.PP je otevřený prostor ohraničen obvodovými zdmi se sloupy s vyšších podlaží. Ten slouží jako sklad pro MČ Nový Lískovec. Má světlost 2,6 m. Patra 1.PP a 1.NP jsou řešena jako otevřený prostor. Obě jsou ohraničeny obvodovými zdmi a uvnitř prostoru jsou umístěny sloupy, světlost patra je 2,6m. Horní patro 2.NP je ohraničeno poprsními zídkami po obvodu stavby. Výškově není omezeno.

Provozní řešení je rozdílné pro jednotlivé patra. Spodní patro 2.PP je navrženo jako neveřejné, pouze s přístupem přes dveře z ulice Jihlavská. Patra 1.PP a 1.NP jsou navrženy také jako neveřejné, bude opatřeno závorou a vjezd bude pouze pro rezidenty s platným parkovacím povolením.

Horní patro bude veřejně přístupné.

Nejnižší patro 2.PP je navrženo jako sklad o užitné ploše 298,35 m². Tento bude určen pro úschovu mobiliáře a majetku MČ Nový Lískovec.

Spodní patro 1.PP nabízí 81 parkovacích stání pro osobní automobily a 4 míst pro motocykly. Na užitné ploše 2040,61 m².

Spodní patro 1.NP nabízí 82 parkovacích stání pro osobní automobily a 13 míst pro motocykly. Na užitné ploše 2042,18 m².

Horní patro 2.NP nabízí 84 parkovacích stání pro osobní automobily a 9 míst pro motocykly. Na užitné ploše 2079,88 m².

2.2. Bezbariérové užívání stavby

Úprava chodníků SO 101 je navržena v místě křížení s vjezdem do horního patra garáže se sníženým obrubníkem. Nově je upravena niveleta stávajícího chodníku, pro plynulejší napojení vjezdu, parkovacích stání a nových větví chodníku a okolního terénu. Umělou vodící linii tvoří zvýšený obrubník +60 mm. Vodící linie je napojena na hmatové úpravy v místech pro přecházení. Bezbariérový přístup do horního patra je umožněn rampou z východní strany.

2.3. Konstrukční a stavebně technické řešení

Technické řešení vychází z požadavků objednatele. Jedná se nízkonákladový parkovací dům s maximálním využitím stávajícího prostoru parkovací plochy. Technický návrh také respektuje návaznosti okolního terénu, pěších tras a dopravních cest. Umístění stavby v intravilánu vede na množství okolních sítí a návaznost na ně.

Objekt parkovacího domu řeší výstavbu nového parkovacího domu v MČ Brno Nový Lískovec. Parkovací dům řeší problém s množstvím parkovacích stání v oblasti ulic Svážná a Oblá. Parkovací dům o čtyřech podlažích je umístěn do terénu tak, aby využil jeho svažitost.

Spodní patro 1.PP je na výškové úrovni sjezdu do sběrného dvoru z ulice Oblá a postupem k východnímu konci se dostáváme do zářezu. Patro 2.PP má samostatný vchod. Patro 1.PP má vjezd s rampou vedoucí do horních podlaží. Patro 1.NP je přístupné po rampě z 4.PP. Horní patro 2.NP má samostatný vjezd i výjezd z ulice Oblá a zároveň je napojena na rampu z 1.NP. Nosnou konstrukci tvoří ŽB monolitická konstrukce. Založení je navrženo na základovém roštu podepřeném pilotami, které jsou pod sloupy a obvodovými zdmi.

Světlost pater je 2,6 m. Nosná konstrukce desky 1.NP je proměnné tloušťky vlivem spádování horního povrchu. Minimální tloušťka v úžlabí je 400 mm. Sloupy jsou navrženy proměnných půdorysných rozměrů dle jejich umístění v konstrukci.

Veškeré ŽB stěny směrem do interiéru budou z pohledového betonu PB3. Stejně tak budou ve stupni PB3 všechny pohledové části vnitřních pilířů. Vnější strana parkovacího domu bude pohledově PB2.

V podlaží 1. PP je v jihovýchodním rohu budovy vytvořena místnost pro vypouštění čistícího vozidla, místnost je vybavena jímkou o rozměrech 0,5x0,5x0,6 m o objemu max 130 l.

2.4. Technické vlastnosti stavby

2.4.1. Tepelná technika

Vzhledem k povaze stavby není řešeno

2.4.2. Osvětlení

Osvětlení 2.NP parkoviště zajišťuje veřejné osvětlení řešené samostatným objektem SO 401.

Předmětem tohoto SO je nové veřejné osvětlení horního nekrytého parkoviště v novém parkovacím domě.

Nové VO bude napájeno z nové rozpojovací skříně VO, která bude instalována v rámci SO402 a bude napájena ze stávajícího rozvodu VO.

V rámci SO 402 bude přeloženo vedené VO v prostoru parkovacích stání na severní straně PD.

Nové osvětlení parkoviště bude provedeno pomocí osvětlovacích stožárů o výšce 5m, které budou instalovány po obvodu parkoviště na vyvýšené římse. Na třech stožárech budou instalována dvě LED svítidla 3000K. Svítidlo vně zajistí osvětlení přilehlého chodníku. Na ostatních stožárech bude instalováno jedno LED svítidlo 3000K. Celkem bude na římse instalováno 10 stožárů. Stožáry budou napájeny pomocí kabelu CYKY-J 5x4mm² z nové rozpojovací skříně (součást SO 402), která bude umístěna v blízkosti vjezdu na parkoviště. Kabel bude veden v chrániče založené do betonové římsy parkoviště. Neživá část stožáru bude vodivě propojena s armováním železobetonové konstrukce parkoviště.

Dále bude parkoviště osvětleno pomocí 4ks samostatných stožárů o výšce 6m, které budou upevněny uprostřed parkoviště mezi parkovacími stáními. Každý stožár bude osazen 2ks LED svítidel 3000K. Stožáry uprostřed parkoviště budou rovněž napájeny pomocí kabelu CYKY-J 5x4mm² z nové rozpojovací skříně (součást SO402), která bude umístěna v blízkosti vjezdu na parkoviště. Kabel bude veden v chrániče založené do betonového stropu parkoviště. Neživá část stožáru bude vodivě propojena s armováním železobetonové konstrukce parkoviště.

Použité stožáry a svítidla musí odpovídat platným standardům pro Veřejné osvětlení města Brna. Svítidla a stožáry musí být odsouhlaseny budoucím majitelem a správcem VO

2.4.3. Oslunění

Vzhledem k povaze stavby není řešeno

2.4.4. Akustika-hluk, vibrace

Stavba nezvyšuje dopad na krajinu a přírodu. Vlastní stavba ovlivňuje pouze krátkodobě životní prostředí ve své blízkosti, a to po dobu provádění stavby. Hladina hluku a zvýšení prašnosti odpovídá stavebním pracím, její zvýšení je možno předpokládat pouze krátkodobě při bouracích pracích. Vzhledem k poloze stavby v intra-vilánu je nutno dodržovat hygienické předpisy pro práce v denních a nočních hodinách.

Navržený způsob výstavby je běžným typem bez použití speciálních technologií, které by měly vliv na zvýšení rizika havárie s negativním dopadem na životní prostředí. Současně i prakticky redukuje možnost poškození životního prostředí z titulu použitých stavebních materiálů. Veškerý vybouraný materiál bude okamžitě odstraněn a odvezen k recyklaci, případně na skládku.

Stavba bude probíhat za plného provozu na přilehlých ulicích

Protože pohyb nákladních automobilů bude podle potřeb stavební činnosti a nepřesáhne intenzitu 10× za hodinu, není podle metodických pokynů doprava materiálu na staveniště a z něj relevantním zdrojem hluku.

Potřebné stavební materiály a hmoty budou na staveniště dováženy v hotovém resp. připraveném stavu. Na staveništi nebude vybudováno žádné výrobní zařízení.

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, aby hluchnost a prašnost byla omezena na minimum.

Hlučné činnosti při zemních a bouracích pracích a budování nových stavebních konstrukcí budou krátkodobé, jejich průběh bude probíhat podle následujících opatření. Práce na stavbě mohou probíhat pouze v denní době od 7:00 do 21:00 a ke snížení hluku ze stavební činnosti v okolí staveniště stavba zajistí následující protihluková opatření:

- udržování technologické kázně, pořádku na staveništi a dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na hluk,

- omezení hlučných prací při případných prodloužených směnách

- v případě potřeby okolo nejhlučnějších zařízení či pracovišť umístit provizorní mobilní akustické zástěny (clony) výšky 2 až 3 m, které budou plnit funkci prvotní zábrany hluku ze stavební činnosti a budou na staveništi přesouvány podle potřeby (nejen z hlediska lepší ochrany před hlukem, ale i z hlediska dostatečného prostoru pro provádění stavebních prací). Zástěny budou zhotoveny z trapézového nebo vlnitého plechu anebo OSB desek na ocelové nebo dřevěné nosné konstrukci. Ze strany ke zdroji hluku je vhodné je opatřit zvuk pohlcujícím obložním, např. z minerální vlny. Budou zajištěné proti pádu a zatížení od větru.

- použití strojní mechanizace s garantovanou nižší vyzařovanou hluchností a zvukově izolačních krytů příslušného stroje,

- řádný technický stav použitých stavebních mechanismů, průběžné technické prohlídky a údržbu stavebních mechanismů,

- umístění hlučnějších strojů co nejdále od chráněných prostorů, a omezení jejich chodu naprázdno, při nakládání zeminy vypínat motor u čekajících automobilů, apod.

Vliv na snížení hladin akustického tlaku v okolí mají i organizační opatření, která zajistí, aby nejhlučnější zařízení nebyla v provozu současně, a aby tato zařízení nebyla v provozu delší dobu, než je nezbytně nutné.

Nejhlučnější činnosti budou prováděny krátkodobě.

Realizací záměru nedojde ke zvýšení emisí z dopravy.

3. ZÁVĚR

Projektant DUSP žádá, aby byl v případě změn proti dokumentaci včas v předstihu informován.

Brno, 05/2022

Ing. David Mezera