



REVIZE

Datum	Popis změny	Rev.

NÁZEV STAVBY		Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská, ETAPA I	
INVESTOR		Hlavní město Praha	STUPEŇ
Mariánské náměstí 2/2, Praha 1 - Staré Město, PSČ 110 01 IČ: 00064581, DIČ: CZ00064581, Bankovní spojení: PPF banka a.s., Praha, Číslo účtu: 20028-5157998/600 Zastoupení: Ing. Petr Kalina, MBA, ředitel odboru investičního Magistrátu hlavního města Prahy		Dokumentace pro výběr zhotovitele DVZ	
GENERÁLNÍ PROJEKTANT		ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	
 BOMART spol. s r.o. PROJEKČNÍ KANCELÁŘ OHRAVNÍ 65, PRAHA 4, TEL.: 266 710 157 INTERNET: WWW.BOMART.CZ E-MAIL: INFO@BOMART.CZ		Ing. Tomáš Zeman VYPRACOVAL Radomír Šemnický	
ZPRACOVATEL ČÁSTI		ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	
 DIPRO, spol. s r.o. Dopravní a inženýrské projekty, projektová, inženýrská a konzultační kancelář Modřanská 11 / 1387, 143 00 Praha 4, IČO 48592722		Ing. Daniel Polišta Ph.D. VYPRACOVAL Ing. David Hudec	
PROFESE		SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM	
SO.100 – Objekty pozemních komunikací		JTSK	
		VÝŠKOVÝ SYSTÉM	
		ČSNS/Bpv	
OBSAH ČÁSTI			PARÉ
TECHNICKÁ ZPRÁVA			
ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO	023/2021	DATUM	10/2024
ČÁST DOKUMENTACE	D	ČÍSLO VÝKRESU	D.1.1
		MĚŘÍTKO	
		FORMÁT	A4

D.1.1 – Technická zpráva

Identifikační údaje

Údaje o stavbě

a) Název stavby

Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská – ETAPA I

b) Místo stavby – adresa, čísla popisná, katastrální území, parcelní čísla pozemků

Kraj: Hlavní město Praha

Městská část: Praha 9, Střížkov-Prosek

Ulice: Českolipská – Novoborská

Katastrální území: Střížkov [730866], Prosek [731382]

c) Předmět dokumentace – nová stavba nebo změna dokončené stavby, trvalá nebo dočasná stavba, účel užívání stavby

Rekonstrukce komunikace v ulicích Českolipská – Novoborská. Tato dokumentace je zpracována ve stupni DVZ.

Údaje o stavebníkovi

Společnost

Název: Hlavní město Praha

Sídlo: Mariánské náměstí 2/2, Praha 1 – Staré Město, PSČ 110 01

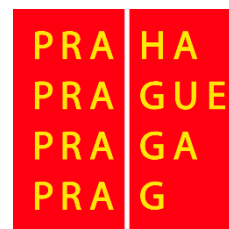
IČ: 00064581

DIČ: CZ00064581

Bankovní spojení: PPF banka a.s., Praha

Číslo účtu: 20028-5157998/600

Zastoupení: Ing. Petr Kalina, MBA, ředitel odboru investičního Magistrátu hlavního města Prahy



Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

d) Generální projektant:

Společnost

Název: **BOMART spol. s r.o.**
Sídlo: Ohradní 1159/65, 140 00 Praha 4 – Michle,
IČ: 25091905
DIČ: CZ25091905
Bankovní spojení: ČSOB a.s., Praha 2
Číslo účtu: 474065113/0300
Email: info@bomart.cz
Tel.: (+420) 220 400 750



Autorizuje

Jméno: Ing. Tomáš Zeman
Email: zeman@bomart.cz
Tel.: (+420) 736 622 293
Autorizace: ČKAIT 0009048 – IP00 pozemní
stavby, II00 – městské inženýrství

Kontaktní osoba – projekční činnost

Jméno: Radomír Šemnický
Email: semnický@bomart.cz
Tel.: (+420) 774 359 004

Hlavní inženýr projektu

Jméno: Ing. Tomáš Zeman
Email: zeman@bomart.cz
Tel.: (+420) 736 622 293

Kontaktní osoba – inženýrská činnost

Jméno: Ing. Fantová Jana
Email: fantova@bomart.cz
Tel.: (+420) 724 774 015

e) Zpracovatel dopravní části:

Společnost

Název: **Dopravní a inženýrské projekty s.r.o.,
zkráceně DIPRO, spol. s r.o.**
Sídlo: Modřanská 1387/11, 143 00 Praha 4 –
Modřany
Kancelář: Na Záhonech 27/844, 141 00
Praha 4 - Michle
IČO: 485 92 722
DIČ: CZ48592722
Email: dipro@dip.cz
Tel.: (+420) 241 770 144



DIPRO, spol. s r. o.®
Dopravní a inženýrské projekty,
projektová, inženýrská a konzultační kancelář

Autorizuje

Jméno: Ing. Daniel Polič, Ph.D.
Email: daniel.polic@dip.cz
Tel.: (+420) 605 217 834

Kontaktní osoba – projekční činnost

Jméno: Ing. David Hudec
Email: david.hudec@dip.cz
Tel.: (+420) 607506578

2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Obsahem této části projektové dokumentace je předložení návrhu stavební úpravy hlavního a přidruženého dopravního prostoru ulice Novoborská (v délce cca 719 m) a Českolipská (v délce cca. 226 m) včetně lokálních úprav navazujících ulic.

Cílem dílčí části dokumentace akce je rekonstrukce stávajících vozovek a přilehlých komunikací pro pěší včetně výměny celého konstrukčního souvrství, zřízení zvýšených stavebně provedených zpomalovacích prahů a polštářů, rekonstrukce autobusové zastávky, realizace nových přechodů pro chodce a míst pro přecházení v bezbariérové úpravě, návrh nových podélných a kolmých parkovacích stání, úprava přilehlé zeleně.

Navržené opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti chodců především dětí při cestě do ZŠ.

3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Použité podklady:

- geodetické zaměření
- pořízení fotodokumentace
- průzkum stávajícího průběhu inženýrských sítí
- průzkum stávajícího dopravního značení
- místní šetření
- průzkum terénu

Doplňující mapové podklady

- digitální mapa Prahy (UMPS, zdroj: URM hl. m. Prahy).
- katastrální mapa digitální RÚIAN
- mapový podklad (2022 IPR Praha, © 2022 ČÚZK)

4. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby – Koordinace

a) způsob číslování a značení

Členění dle číselné řady stavebních objektů viz vyhláška 405/2017Sb.:

- SO 100 – Objekty pozemních komunikací
- SO 300 – Vodohospodářské objekty
- SO 400 – Elektro a sdělovací objekty
- SO 700 – Objekty pozemních staveb
- SO 800 – Vegetační objekty

b) určení jednotlivých částí stavby

Tato část dokumentace obsahuje následující stavební objekty:

SO 100 – Objekty pozemních komunikací

- SO 101 – Komunikace

c) Stavby v koordinaci

- Parkování Prosek
- Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská – ETAPA II

5. Návrh zpevněných ploch

SO 101 – Komunikace

Navržené řešení je provedeno s ohledem na výškové a směrové uspořádání stávajícího stavu.

STÁVAJÍCÍ STAV

Lokalitu charakterizuje činžovní zástavba (rezidentní oblast) doplněná o občanskou vybavenost (Národní ústav pro vzdělávání, střední, základní a mateřské školy). Řešené komunikace jsou v rámci ZÓNY 30. Území je obslouženo městskou hromadnou dopravou, konkrétně autobusovou linkou č. 151, na kterou jsou nasazeny vozidla délky 8,50m. Linka je vedena východním ramenem ulice Českolipská a severním ramenem ulice Novoborská. Povrch asfaltových vozovek a chodníků je velmi poškozen. Jsou zde husté síťové trhliny, koleje a výtluky. Kamenné obruby lemující vozovku jsou zvlněné, místy poškozené nebo chybí. Ve většině míst je absence prvků pro nevidomé, tedy hmatné a kontrastní znaky v místech přechodů pro chodce, míst pro přecházení a vjezdů. Vzhledem k tomu, že se obě komunikace nachází v blízkosti občanské vybavenosti s vysokou koncentrací lidí, především dětí, jsou v ulicích nedostatečně řešeny zklidňovací prvky, které nedostatečně nutí řidiče zpomalit vozidlo a dbát zvýšené pozornosti na pěší, především děti. Řešená oblast se nachází ve fialové (smíšené) parkovací zóně. Parkovací stání jsou až na výjimku v části ulice Českolipská vymezena pouze pomocí vodorovného dopravního značení. V části ulice Českolipská jsou kolmá parkovací stání vymezena betonovou dlažbou.

Ulice Novoborská

Jedná se o místní obslužnou komunikaci funkční skupiny C – sběrná o délce cca 719 m, která je vymezena stykovými křižovatkami s ul. Lovosická a ulicí Měšická. Ulice tvoří křižovatky s ulicemi Žandovská, Varnsdorfská, Cvikovská, Českolipská a Mimoňská. Šířka asfaltové vozovky je cca 7,00 m mezi kamennými obrubami. Oboustranné chodníky jsou střídavě vedeny za obrubou a za parkovacím, resp. zeleným pásem proměnné šířky. Šířka asfaltových chodníků je 2,00 m až 3,50 m.

Podél komunikace se mimo činžovní zástavbu nachází střední průmyslová škola, mateřská škola, Národní ústav pro vzdělávání, základní škola a soukromá mateřská škola.

Uliční profil je charakterizován mezi křižovatkovými úseky

Mezi křižovatkový úsek Novoborská x Měšická - Novoborská x Mimoňská

Ve úseku od stykové křižovatky Novoborská x Měšická do křižovatky Novoborská x Mimoňská je komunikace obousměrná. Šířka vozovky mezi obrubami je 7,00m. Podél vozovky je zřízen oboustranný chodník. Parkování je podélné při jižní straně komunikace o šířce 2,00m. Šířka jízdního pásu je tedy 5,00m pro obousměrný provoz. Z hlediska občanské vybavenosti se v daném úseku se nachází vstup do střední průmyslové školy.

Mezi křižovatkový úsek Novoborská x Mimoňská – Novoborská x Českolipská

Mezi křižovatkami Novoborská x Mimoňská až Novoborská x Českolipská je komunikace jednosměrná ve směru na jiho-východ, tedy směrem ke křižovatce Novoborská x Mimoňská. Šířka vozovky mezi obrubami je 7,00m. Podél vozovky je zřízen oboustranný chodník. Parkování je při jiho-západní straně komunikace šikmé o délce 4,00 m s částečným stáním na přilehlém chodníku. Při severo-východní straně komunikace je zřízeno kolmé parkování

s délkou parkovacího stání 5,00m. Šířka jízdního pásu je tedy 3,75 – 4,25m. Z hlediska občanské vybavenosti se v daném úseku se nachází vstup do mateřské školy.

Mezi křižovatkový úsek Novoborská x Českolipská – Novoborská x Lovosická

V úseku mezi křižovatkami Novoborská x Českolipská až Novoborská x Lovosická je komunikace jednosměrná ve směru na severo-západ, tedy směrem k ulici Lovosická. Šířka vozovky mezi obrubami je 7,00m. Podél vozovky je zřízen oboustranný chodník. Parkování je proměnné dle jednotlivých úseků. V úseku cca 50,00 m za křižovatkou Novoborská x Českolipská je zřízeno oboustranné podélné parkování o šířce 2,00m. Ve zbylém úseku jsou parkovací místa umístěna při západní straně komunikace, a to jak podélná šířky 2,00m, tak kolmá délky 5,00m. Šířka jízdního pásu je proměnná dle daného úseku v rozmezí 3,00m – 5,00m. Na konci ulice (cca 45m před křižovatkou Novoborská x Lovosická) se nachází 2 řadící pruhy, každý o šířce 3,50m. Šířka jízdního pásu v tomto úseku je 7,00m.

Ulice Českolipská

Jedná se o místní obslužnou komunikaci funkční skupiny C – sběrná o délce cca 487 m, která je vymezena stykovou křižovatkou ulic Českolipská x Lovosická a slepým koncem s obratištěm tvaru písmene T v sídlišti. Šířka asfaltové vozovky je cca 7,00 m mezi kamennými obrubami. Oboustranné chodníky jsou střídavě vedeny za obrubou a za parkovacím, resp. zeleným pásem proměnné šířky. Šířka asfaltových chodníků je 2,00 m až 3,50 m.

Uliční profil lze charakterizovat třemi úseky

Mezi křižovatkový úsek Českolipská x Lovosická – Českolipská x Novoborská

V úseku mezi křižovatkami Českolipská x Lovosická až Novoborská x Českolipská je komunikace jednosměrná ve směru na západ, tedy směrem ke křižovatce Českolipská x Novoborská. Šířka vozovky mezi obrubami je 7,00m. Podél vozovky je zřízen oboustranný chodník. Parkování je podélné při jižní straně komunikace o šířce 2,00m. Šířka jízdního pásu je tedy 5,00m. Z hlediska občanské vybavenosti se v daném úseku se nachází vstup do gymnázia.

Úsek mezi křižovatkou Českolipská x Novoborská – Slepé rameno ul. Českolipská

Tato část bude řešena v rámci ETAPY II akce: Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská – ETAPA II. V dokumentaci je tato část zmíněna pouze referenčně.

Slepé rameno ul. Českolipská

Tato část bude řešena v rámci ETAPY II akce: Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská – ETAPA II. V dokumentaci je tato část zmíněna pouze referenčně.

NÁVRH

Návrh tohoto stavebního objektu v sobě zahrnuje rekonstrukci hlavního a přidruženého dopravního prostoru ulice Novoborská v délce cca 719 m v rozsahu mezi křižovatkami Novoborská x Měšická až Novoborská x Lovosická a ulice Českolipská v délce cca. 226m v rozsahu mezi stykovou křižovatkou ulic Českolipská x Lovosická a Českolipská x Novoborská. V rámci návrhu bude provedena oprava celého uličního prostoru spočívající v odstranění stávajících stmelených a nestmelených vrstev a jejich nahrazení novým únosným konstrukčním souvrstvím. Návrh respektuje stávající uspořádání komunikace včetně jeho dopravního režimu a stávajících vyhrazených parkovacích stání.

Rekonstrukcí komunikací dojde mimo jiné ke zúžení jízdních pásů komunikace za pomoci vytvoření parkovacích zálivů a změn poloměrů jednotlivých nároží křižovatek, čímž dojde ke zkrácení přechodů pro chodce oproti stávajícímu stavu a bude tak zajištěna větší bezpečnost chodců.

Součástí návrhu je respektování stávajících míst pro kontejnery, které byly navrženy v obdobné poloze tak, jak je tomu ve stávajícím stavu.

Navržené řešení bylo navrženo tak, aby byla zajištěna bezpečnost pěších, především dětí při cestě do škol. Vzhledem k vysokému osídlení oblasti byla zároveň snaha o zachování co největšího množství parkovacích stání, což bylo požadavkem MČ Praha 9. Bilance parkovacích stání viz. níže.

Navržené řešení bylo prověřeno vlečnými křivkami dle TP 171 za pomoci programu AutoTURN 10. Směrodatná vozidla byla volena rozdílně dle jednotlivých úseků komunikace. Situace vlečných křivek viz. přílohy D.1.2.5 – X.

V místě navržených přechodů pro chodce a místa pro přecházení byly prověřeny rozhledové poměry. Rozhledové trojúhelníky byly zkonstruovány dle ČSN 73 6110 s délkou pro zastavení 15,00 m vzhledem k maximální povolené rychlosti 30 km/h. Situace rozhledových poměrů viz. přílohy D.1.2.6 – X.

OSA NOVOBORSKÁ

Situační řešení

Křižovatka Novoborská x Měšická

V místě řešené křižovatky byla zmenšena křižovatková plocha pomocí vytažení křižovatkových nároží. Rameno ulice Novoborská je řešeno jako zvýšená plocha s přechodem pro chodce. V místech mimo přechod pro chodce jsou navrženy zahrazovací sloupky z důvodu zamezení vjezdu vozidel na chodník.

Úsek Novoborská x Měšická až Novoborská x Mimoňská

V tomto úseku se jedná o obousměrný úsek ulice Novoborská. Uliční prostor bude v daném úseku rozšířen o 0,75 m ze 7,00 m na 7,75 m. V úseku jsou navržena jednostranná podélná parkovací stání v parkovacích zálivech o šířce parkovacího stání 2,25 m. Šířka obousměrného jízdního pásu je navržena 5,50 m, čímž bude zajištěno komfortní míjení protijedoucích vozidel. V místě pěší vazby ke střední průmyslové škole je navržen přechod pro chodce na zvýšeném prahu. Z důvodu zamezení vběhnutí dětí do vozovky je před vstupem do gymnázia navrženo dopravně – bezpečnostní zábradlí. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,00 při východní straně a 3,00 při západní straně komunikace. V místě křižovatky Novoborská x Mimoňská dochází ke změně organizace dopravy z obousměrného na jednosměrný provoz dle stávajícího stavu. Z toho důvodu bylo navrženo VZD V13a (dopravní stín), který opticky nasměruje vozidla z jednosměrného úseku ul. Novoborská do pravého jízdního pruhu obousměrného úseku ulice Novoborská.

Křižovatka Novoborská x Mimoňská

V místě řešené křižovatky byla zmenšena křižovatková plocha pomocí vytažení křižovatkových nároží. Křižovatka je řešena jako zvýšená plocha s přechodem pro chodce přes ulici Mimoňská. V místech mimo přechod pro chodce jsou navrženy zahrazovací sloupky z důvodu zamezení vjezdu vozidel na chodník/zeleň.

Úsek Novoborská x Mimoňská až zvýšený práh ve staničení km. 0,200

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na jiho-východ, tedy směrem ke křižovatce Novoborská x Mimoňská. Uliční prostor bude v daném úseku rozšířen dle stávajícího VZD vymezující šikmé parkovací stání při západním chodníku. V úseku jsou navržena jednostranná šikmá parkovací stání pod úhlem 60° v parkovacích zálivech o délce parkovacího stání 4,70 m. Šířka jednosměrného jízdního pásu je navržena 3,75 m. V místě pěší vazby k mateřské škole je navržen přechod pro chodce na zvýšeném prahu. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,00 při východní straně a 2,50 při západní straně komunikace, přičemž je počítáno s přesahem parkujících vozidel 0,50 m za obrubu do chodníku.

Úsek zvýšený práh ve staničení km. 0,200 až Novoborská x Českolipská

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na jiho-východ, tedy směrem ke křižovatce Novoborská x Mimoňská. Uliční prostor bude v daném úseku rozšířen dle stávajícího VZD vymezující šikmé parkovací stání při západním chodníku. V úseku jsou navržena šikmá parkovací stání pod úhlem 60° v parkovacích zálivech při západní straně komunikace o délce parkovacího stání 4,70 m a kolmá parkovací stání při východní straně komunikace o délce parkovacího zálivu 5,00 m, avšak s délkou parkovacího stání 4,50 m.

Délka parkovacího stání je zkrácena o 0,50 m pomocí VDZ z důvodu vytvoření širšího manévrovacího prostoru pro kolmé parkování, které tak bude v šířce 4,25 m. Šířka jednosměrného jízdního pásu je navržena 3,75 m. V místě pěší vazby k mateřské škole je navržen přechod pro chodce na zvýšeném prahu. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,50 při obou stranách komunikace, přičemž je počítáno s přesahem parkujících vozidel 0,50 m za obrubu do chodníku.

Křižovatka Novoborská x Českolipská

V místě řešené křižovatky byla zmenšena křižovatková plocha pomocí vytažení křižovatkových nároží. Křižovatka je řešena jako zvýšená plocha s přechodem pro chodce přes východní rameno ulice Českolipská a přes obě ramena ulice Novoborská. V místech mimo přechod pro chodce jsou navrženy zahrazovací sloupky z důvodu zamezení vjezdu vozidel na chodník.

Úsek Novoborská x Českolipská až Novoborská x Cvikovská (mimo km. 0,390 – km. 420)

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na severo-západ, tedy směrem k ulici Lovosická. Uliční prostor bude v daném úseku zachován dle stávajícího stavu. V úseku jsou navržena oboustranná podélná parkovací stání o šířce 2,25 m. Šířka jednosměrného jízdního pásu je navržena 3,75 m. V místě stávající pěší vazby ke gymnáziu je navrženo místo pro přecházení. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,00 při východní straně a 2,50 při západní straně komunikace.

Křižovatka Českolipská x Cvikovská

V místě řešené křižovatky byla zmenšena křižovatková plocha pomocí vytažení křižovatkových nároží. Rameno ul. Cvikovská je řešeno jako zvýšená plocha s přechodem pro chodce.

Úsek km. 0,390 – km. 0,420

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na severo-západ, tedy směrem k ulici Lovosická. Uliční prostor bude v daném úseku zachován dle stávajícího stavu. V úseku jsou navržena jednostranná kolmá parkovací stání o délce 4,50 m s 0,5 m přesahem do navazujícího chodníku. V místě parkovacích stání byl zachován stávající vjezd k bytovým domům. Naproti kolmým parkovacím stáním je navržena obnova autobusové zastávky v částečném zálivu o délce nástupní hrany 17,20 m, která je navržena pro provoz autobusů délky 12,00 m. Šířka vozovky v daném místě je 6,00 m. Šířka nástupiště je zachována ve stávající o šířce 2,00 m s výškou nášlapu 16 cm. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,00 při východní straně a 5,85 při západní straně komunikace, který je oproti stávajícímu stavu rozšířen z důvodu revitalizace kolmých parkovacích stání.

Úsek Novoborská x Cvikovská až km. 0,530

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na severo-západ, tedy směrem k ulici Lovosická. Uliční prostor bude v daném úseku zachován dle stávajícího stavu. V úseku jsou navržena jednostranná kolmá parkovací stání o délce 4,50 m s 0,5 m přesahem do navazujícího chodníku. Naproti kolmým parkovacím stáním jsou navržena podélná parkovací stání v parkovacím zálivu o šířce 2,25m. Šířka vozovky v daném místě je 4,75 m. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,00 při východní straně a 4,60 m při západní straně komunikace, který je oproti stávajícímu stavu rozšířen z důvodu revitalizace kolmých parkovacích stání.

Úsek km. 0,530 až km. 0,650

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na severo-západ, tedy směrem k ulici Lovosická. V úseku jsou navržena jednostranná podélná parkovací stání v parkovacích zálivech o šířce parkovacího stání 2,25 m. Šířka jednosměrného jízdního pásu je navržena 4,75 m. V místě pěší vazby k základní a mateřské škole je za směrovým vychýlením komunikace navržen přechod pro chodce. Další přechod pro chodce je navržen v km. 0,590 00. Před oběma přechody jsou navrženy zpomalovací polštáře. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,00 při východní straně a proměnnou šířkou 2,50 m – 3,50 m při západní straně komunikace. V úseku km. 0,530 – křižovatka Novoborská x Varnsdorfská se nachází v rámci koordinované akce Parkování Prosek kolmá parkovací stání. V místě křižovatky Novoborská x Žandovská byl vzhledem k nedostatečné šířce vozovky pro vytvoření přechodu pro chodce navržen střední dělicí ostrůvek za účelem možné realizace přechodu pro chodce.

Křižovatka Novoborská x Varnsdorfská

V místě řešené křižovatky byla zmenšena křižovatková plocha pomocí vytažení křižovatkových nároží. Přechod pro chodce je navržen přes rameno ulice Varnsdorfská. Před přechodem pro chodce je navržen zpomalovací polštář. Rameno ul. Varnsdorfská je řešeno jako zvýšená plocha s přechodem pro chodce. V místech mimo přechod pro chodce jsou navrženy zahrazovací sloupky z důvodu zamezení vjezdu vozidel na chodník.

Křižovatka Novoborská x Žandovská

V místě řešené křižovatky byla zmenšena křižovatková plocha pomocí vytažení křižovatkových nároží. Křižovatka není řešena jako zvýšená plocha z důvodu navrženého ochranného ostrůvku přes rameno ulice Žandovská. Ochranný ostrůvek je navržen z důvodu zajištění maximální možné délky přechodu pro chodce.

Úsek km. 0,650 až Novoborská x Lovosická

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na severo-západ, tedy směrem k ulici Lovosická. V úseku jsou v rámci koordinované akce Parkování Prosek navržena jednostranná kolmá parkovací stání. Na konci ulice (cca 20,00 m před křižovatkou Novoborská x Lovosická) se nachází 2 řadící pruhy, každý o šířce 3,50 m (toto řešení je navrženo z důvodu koordinace s akcí Parkování Prosek). Šířka jízdního pásu v tomto úseku je 7,00 m. Chodník je zachován oboustranný s šířkou 2,00 při východní straně a proměnnou šířkou 2,50 m – 3,00 m při západní straně komunikace.

Křižovatka Novoborská x Lovosická

V místě řešené křižovatky byla zmenšena křižovatková plocha pomocí vytažení křižovatkových nároží. Rameno ulice Novoborská je řešeno jako částečná zvýšená plocha s přechodem pro chodce s nájezdovou rampou při jižní straně a to z důvodu komfortního výjezdu autobusů do ulice Lovosická. V místech mimo přechod pro chodce jsou navrženy zahrazovací sloupky z důvodu zamezení vjezdu vozidel na chodník.

Výškové řešení – příčný sklon

Příčný sklon u komunikací pro pěší nesmí přesáhnout 2% viz ČSN 73 61 10.(Projektování místních komunikací).

Příčné sklony jsou patrné ze situace a vzorových příčných řezů.

Výškové řešení – podélný sklon

Je patrné z podélných řezů jednotlivých komunikací. Výškového řešení vychází ze stávajícího stavu ul. Novoborská. Návrh počítá s výškovým napojením na navazující úseky přilehlých ulic. V rámci rekonstrukce ulice dojde k realizaci zvýšených zpomalovacích prahů či zpomalovacích polštářů v místě přechodů pro chodce za účelem zvýšení bezpečnosti chodců, zejména dětí při cestě do školy. V úsecích vedení autobusové dopravy (východní rameno ulice Českolipská a severní rameno ulice Novoborská) musí zvýšené prostory pro přechody pro chodce vyhovovat provozu autobusů (délka zvýšené plochy min. 7,00 m, převýšení max. 0,1 m, rampy v délce 1,50 m). Sklon rampy pro v místech s provozem autobusů bude v maximálním podélném sklonu 1:15. Sklon rampy pro v místech bez provozu autobusů bude v maximálním podélném sklonu 1:10. V úsecích mimo vedení autobusové dopravy jsou navrženy příčné prahy s délkou nájezdové rampy 1,00m. Všechny rampy jsou navrženy tak, aby autobus vjížděl/sjížděl na/z rampy vždy oběma koly současně a nedocházelo tak diskomfortu cestujících v autobusu. Napojení ulic Českolipská a Novoborská na ulici Lovosická bude provedeno pomocí částečného zvýšeného prahu. Ten bude proveden tím způsobem, že místo napojení na ul. Lovosická bude plynulé bez nájezdové rampy a opačná strana bude řešena pomocí nájezdové/sjezdové rampy. Místo napojení na ulici Měšická bude provedeno pomocí zvýšeného prahu.

OSA ČESKOLIPSKÁ

Situační řešení

Úsek Slepé rameno ulice Českolipská až staničení km. 0,200

Tato část bude řešena v rámci ETAPY II akce: Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská – ETAPA II. V dokumentaci je tato část zmíněna pouze referenčně.

Úsek staničení km. 0,200 až Českolipská x Novoborská

Tato část bude řešena v rámci ETAPY II akce: Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská – ETAPA II. V dokumentaci je tato část zmíněna pouze referenčně.

Úsek křižovatka ulice Českolipská x Novoborská až Českolipská x Lovosická

V tomto úseku je komunikace jednosměrná ve směru na jihozápad, tedy směrem ke křižovatce Českolipská x Novoborská. V úseku jsou navržena jednostranná podélná parkovací stání v parkovacích zálivech o šířce parkovacího stání 2,25 m. Šířka jednosměrného jízdního pásu je navržena 4,75 m. V místě pěší vazby ke gymnáziu je navržena směrová šikana. Směrová šikana je vytvořena přemístěním parkovacích stání z levostranného na pravostranný kraj komunikace. Pro zvýraznění nebezpečného místa, kterým bezpochyby prostor před školou díky vysoké koncentraci dětí je, byl navržen probarvený asfalt v červeném odstínu. Směrové vychýlení a změna barevnosti povrchu komunikace výrazně zvýší bezpečnost chodců, zejména dětí při cestě do/ze školy. Chodník je v daném úseku zachován oboustranný s šířkou 2,00 m.

Výškové řešení – příčný sklon

Příčný sklon u komunikací pro pěší nesmí přesáhnout 2% viz ČSN 73 61 10.(Projektování místních komunikací).

Příčné sklony jsou patrné ze situace a vzorových příčných řezů.

Výškové řešení – podélný sklon

Respektuje stávající uspořádání pouze v jednosměrném úseku (mezi křižovatkami Novoborská x Českolipská – Českolipská x Lovosická. V obousměrném úseku ul. Českolipská dochází k navýšení nivelety oproti původnímu stavu. Důvodem zvýšené nivelety v přímém úseku ulice Českolipská je zvýšení budoucího terénu v místě parkovacích stání tak, aby při realizaci parkovacích stání byl příčný sklon parkovacích stání max. 2,50 % a zároveň došlo k co nejmenšímu zásahu do kořenového systému stávajících stromů. V úsecích vedení autobusové dopravy musí zvýšené prostory pro přechody pro chodce vyhovovat provozu autobusů (délka zvýšené plochy min. 7,00 m, převýšení max. 0,1 m, rampy v délce 1,50 m). Sklon rampy pro v místech s provozem autobusů bude v maximálním podélném sklonu 1:15. V úsecích mimo vedení autobusové dopravy jsou navrženy příčné prahy s délkou rampy 1,00m.

OSA SLEPÉ RAMENO UL. ČESKOLIPSKÁ

Tato část bude řešena v rámci ETAPY II akce: Stavba č. 44409 TV Praha 9, etapa 0001 Oblast Prosek, Novoborská a Českolipská – ETAPA II. V dokumentaci je tato část zmíněna pouze referenčně.

SKLADBY KOMUNIKACÍ**Konstrukce vozovky z asfaltového krytu:**

ACO 11+	ČSN EN 13 108-1	40 mm
Spojovací postřik C 60 BP 6	ČSN EN 13 808	0,2 kg/m ²
ACL 16S	ČSN EN 13 108-1	60 mm
Infiltrační postřik C 60 BP 3	ČSN EN 13 808	0,5 kg/m ²
ACP 16S	ČSN EN 13 108-1	40 mm
Spojovací postřik C 60 BP 6	ČSN EN 13 808	0,2 kg/m ²
SC C _{8/10}	ČSN EN 14227-1	130 mm
ŠD _A	ČSN EN 13 285	220 mm
Celkem		500 mm

pozn. v místě zastávky BUS bude použit modifikovaný asfalt

pozn. V ul. Českolipská ve staničení km 0,300 00 – 0,365 00 bude provedena obrušná vrstva ACO 11 v červeném probarvení

Konstrukce vozovky z asfaltového krytu – zesílená konstrukce:

ACO 11+	ČSN EN 13 108-1	40 mm
Spojovací postřik C 60 BP 6	ČSN EN 13 808	0,2 kg/m ²
ACL 16S	ČSN EN 13 108-1	60 mm
Infiltrační postřik C 60 BP 3	ČSN EN 13 808	0,5 kg/m ²
ACP 16S	ČSN EN 13 108-1	40 mm
Spojovací postřik C 60 BP 6	ČSN EN 13 808	0,2 kg/m ²
SC C _{8/10}	ČSN EN 14227-1	130 mm
ŠD _A	ČSN EN 13 285	150 mm
ŠD _A	ČSN EN 13 285	150 mm
Celkem		580 mm

pozn. V ul. Českolipská ve staničení km 0,300 00 – 0,365 00 bude provedena obrušná vrstva ACO 11 v červeném probarvení

Konstrukce chodníku z asfaltového krytu ve vjezdu:

ACO 11	ČSN EN 13 108-1	40 mm
Spojovací postřik C 60 BP 6	ČSN EN 13 808	0,2 kg/m ²
ACL 16+	ČSN EN 13 108-1	50 mm
Infiltrační postřik C 60 BP 3	ČSN EN 13 808	0,5 kg/m ²
SC C _{8/10}	ČSN EN 14227-1	120 mm
ŠD _A	ČSN EN 13 285	150 mm
Celkem		360 mm

Konstrukce chodníku z asfaltového krytu:

ACO 8	ČSN EN 13 108-1	50 mm
Infiltrační postřik C 60 BP 3	ČSN EN 13 808	0,5 kg/m ²
ŠD _A	ČSN EN 13 285	100 mm
ŠD _A	ČSN EN 13 285	150 mm
Celkem		300 mm

Konstrukce parkovacích stání – betonová dlažba:

DL	ČSN EN 13 108-1	80 mm
Lože drť frakce 4/8	ČSN EN 13 285	40 mm
ŠD frakce 16/32	ČSN EN 13 285	150 mm
ŠDA	ČSN EN 13 285	250 mm
Celkem		520 mm

Konstrukce zpomalovacího polštáře:

Dlažba kamenná DL 160/160	160 mm
(spáry zalít asfaltovou zálivkou za tepla)	
Lože dlažby z cem. malty M25 XF4	40 mm
Zesílení stabilizace cementem C C8/10	70 mm
Stabilizace cementem C C8/10	150 mm
ŠD 0-63	200 mm
Celkem	550+70 = 620 mm

Červená obrusná asfaltová vrstva ACO11

Jedná se o speciální úpravu asfaltového pojiva. Výroba barevných směsí se připravuje obarvováním bezbarvého asfaltového pojiva, kdy při tomto způsobu výroby je zajištěna stálost barev a jejich trvanlivost.

Sanace zemní pláně

ŠDA	ČSN EN 13 285	250 mm
ŠDA	ČSN EN 13 285	250 mm
Celkem		500 mm

Na základě stávajících poruch vozovky dle diagnostiky vozovky zpracovanou firmou RODOS byla navržena úprava zemní pláně pod vozovkou v 50% plochy.

Nová zeleň

- Skrývka ornice v tloušťce 150 mm
- Vysypat ornici v mocnosti min. 150 mm
- Osetí travním semenem

Rozhraní vozovka/chodník bude lemován silničním kamenným obrubníkem tvaru OP3 osazeným v odskoku 0,12 m nad vozovkou. V místě navázání chodníku na přechody pro chodce, místa pro přecházení, vjezdy, přístup ke kontejnerům bude silniční obrubník osazen v odskoku 0,00 m - 0,02 m.

Rozhraní vozovka/nástupní hrana zastávky BUS bude lemován silničním kamenným obrubníkem tvaru OP3 osazeným v odskoku 0,16 m nad vozovkou.

Rozhraní zvýšený práh/chodník bude lemován silničním kamenným obrubníkem tvaru OP3 osazeným v odskoku 0,00m - 0,02 m nad vozovkou zvýšeného prahu.

Rampa zpomalovacího prahu a polštáře budou od vozovky odděleny příčně osazenou žulovou obrubou OP4 osazenou v odskoku 0,01 m nad vozovkou z důvodu budoucího sesednutí obruby. Žulová obruba bude ohraničovat nájezdové rampy zpomalovacích polštářů ze všech stran.

Rozhraní vozovka/parkování bude lemováno kamennou obrubou OP6 osazenou v odskoku 0,00 m - 0,02 m nad vozovkou.

Rozhraní zeleň/chodník bude lemován chodníkovou betonovou obrubou ABO 15-10. Obruba osazena v odskoku 0,08 m. Zvýšené obrubníky a zábradlí tvoří přirozenou vodící linii pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu.

V místech zapuštěných obrub budou zapuštěné v prodloužení stávajících (nebudou sklopené).

Kamenné a betonové obrubníky budou uloženy svisle do betonového lože o tl. cca. 80-100mm s boční opěrou vysokou min. 1/3 výšky obruby z betonu C20/25 XF3.

Obecné požadavky

Projektant upozorňuje na nutnost dodržení požadavků na kvalitu zemní pláně. Při kontrole zemní pláně se postupuje dle ČSN 70 1006 (Kontrola zemin a sypanin) a musí být dodrženo ČSN 73 6133 (Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací).

Rozhraní staré a nové konstrukce musí být dostatečně zhutněno z důvodu zabránění vzniku potencionálních defektů a výškových poklesů.

Definitivní úpravu veškerých pracovních spár provést profrézováním, vyčištěním a zalitím trvale pružnou asfaltovou zálivkou.

Požadovaná hodnota modulu přetvárnosti zeminy v úrovni zemní pláně musí odpovídat hodnotě $E_{def,2} = 45$ MPa pro chodník, 60 MPa pro vozovky. Zemní pláň má mít minimální spád 3,0%.

Diagnostika PAU

Byl proveden rozbor asfaltových směsí se stanovením jejich složení i vlastností. V rámci průzkumu bylo provedeno expertní stanovení únosnosti a zbytkové životnosti firmou RODOS. Byl proveden i odběr vzorků pro stanovení 16PAU.

Z výsledků stanovení celkového množství aromatických polycyklických uhlovodíků 16 PAU dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, vyplývá, že 6 vzorků odebraných z asfaltové konstrukce vozovky MK Novoborská a Českolipská odpovídá kvalitativní třídě ZAS-T1 (Σ PAU ≤ 12 mg/kg sušiny). Odfrézovaná asfaltová směs se stává vedlejším produktem nebo přestává být odpadem pro použití podle podmínek citované vyhlášky § 4, respektive tento materiál může být použit výhradně pro výrobu asfaltových směsí za horka, za tepla nebo za studena, v nestmelených či hydraulicky stmelených podkladních vrstvách, v ochranné vrstvě a v konstrukci zemního tělesa pozemních komunikací, letišť či jiných obdobných ploch.

Bezbariérové užívání staveb

Přechody a místa pro přecházení jsou navržena v bezbariérové úpravě dle vyhlášky 398/2009Sb. (o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb). Úprava přispěje ke zlepšení pohybu osob se sníženou schopností orientace a pohybu.

V návaznosti na místa pro přecházení a přechody budou zřízeny dle vzorových a situačních výkresů signální a varovné pásy ze „slepecké“ reliéfní dlažby s připojením na stávající či nově budované přirozené vodící linie (fasáda resp. zvýšená linie sadových obrub s odskokem 60 mm doporučeno. 80 mm). Z důvodu minimalizace rušivého dopadu na charakter uličního prostoru, budou hmatné prvky pro osoby se sníženou schopností orientace (reliéfní dlažba) vyskládány ze zámkové dlažby s kontrastním (červeným) odstínem.

V rámci přechodů pro chodce a míst pro přecházení bude použit signální pás. Jedná se o zvláštní formu umělé vodící linie, označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce a současně určuje směr přecházení. Signální pás musí mít šířku 0,8 – 1,0 m a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1,5 m. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,25 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu. V místě, kde se spojují dvě trasy signálních pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce.

V místě vjezdů a snížených ramp bude užit varovný pás. Jedná se o zvláštní formu vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, místo se zákazem vstupu nebo změnu dopravního režimu. Varovný pás musí mít šířku 0,4 m a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,25 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní.

V prostoru autobusových zastávek bude v délce jejich nástupní hrany vyznačen vizuálně kontrastní nehmotný pás dle vyhlášky 398/2009 sb., např. (vyznačit červenou barvou).

Umělá vodící linie je speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením při pohybu v exteriéru, zejména při pohybu bez přirozené vodící linie. Umělou vodící linii tvoří podélné drážky a její šířka je v exteriéru 400 mm. Změny směru a odbočky se zřizují jen v nezbytné míře a přednostně v pravém úhlu. V oboustranné vzdálenosti nejméně 800 mm od osy umělé vodící linie nesmí být žádné překážky.

Varovné a signální pásy budou provedeny z reliéfní betonové barevně kontrastní dlažby k povrchu chodníku (červená).

6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Z důvodu rekonstrukce komunikace Novoborská a Českolipská budou zachována stávající koncepce rozmístění uličních vpustí. Vzhledem ke změnám šířky jednotlivých skladebních prvků komunikace, změn poloměrů nároží a vytvořením zvýšených prahů dojde k posunu některých stávajících vpustí do nové polohy, zrušení některých vpustí, rektifikaci stávajících vpustí a umístěním několika nových vpustí do míst před zvýšenými prahy, kde nově vzniká úžlabí. V místech, kde je to technicky možné je navržen opačný sklon chodníku, tedy do zeleně tak, aby bylo možno co nejvíce ploch řešit vsakováním do přilehlé zeleně.

V místě křižovatky Novoborská x Českolipská a v ulici Novoborská v úseku mezi km 0,490 00 – 0,615 00 bude z důvodu hospodaření se srážkovou vodou část srážkových vod z chodníku odvodněna pomocí překlopeného příčného sklonu do stávající zeleně.

Detailní řešení odvodnění viz SO 301

7. Návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Svislé dopravní značení

Navržené dopravní značení bude odpovídat ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MDS č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprav a řízení provozu na pozemních komunikacích. Navržené provedení a umístění značek bude odpovídat ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1.

Provedení a umístění SDZ bude v souladu s TP 65, VL 6.1 a s dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Kvalitativní a technické podmínky pro svislé dopravní značení

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TK a ZTKP vydané MD a TSK hl. m. Prahy.

Činná plocha dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1 a ZTKP stanovené TSK hl. m. Prahy. Grafika provedení činné plochy, světelně technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek budou odpovídat platné ČSN EN 12899-1, a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací – VL 6.1., „Svislé dopravní značky“.

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2.

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu. V případě použití dvousloupcové konstrukce je vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 30-45 cm. Tomu je přizpůsobena i šířka základu 90x50x70 cm. Základy budou provedeny z prostého betonu tř. C 16/20-XF 2. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto preferováno.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou etapách (pouze v případě nového asfaltového povrchu, jinak se provádí ihned aplikace z dvousložkových plastů) v první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsňení, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD. Pokládka VDZ bude provedena technologií štěrkovaného plastu, popřípadě strukturálního plastu, nepoužívat dvousložkové stříkané tenkovrstvé plasty. Na dlažbě bude proveden vždy nástřík jednosložkovou barvou.

Kvalitativní a technické podmínky pro vodorovné dopravní značení

Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení“, Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravní zařízení

Z důvodu zamezení najíždění vozidel na chodník v místě zvýšené vozovky budou v kritických místech podél obruby osazeny litinové zahrazovací sloupky s roztečí 2,00 m. Sloupky budou umístěny 0,50 m od vozovky s ohledem na zajištění bezpečnostních odstupů. Před prostor střední průmyslové školy bude od vozovky oddělen lokálním osazením zábradlí, které zamezí vybíhání dětí do vozovky.

Stojany na kola

Jedná se o typ stojanů U profily instalovaných do chodníku s povrchem z asfaltu. Jednotlivé profily budou zabetonovány do základů hl. 0,70 m, konstrukce bude provedena z nerez oceli. V kotvící části budou připevněny betonovými patkami (podrobný popis viz. příloha D.1.2.3-1).

V místě u gymnázia budou doplněny mobilní stojany pro jízdní kola i z opačné strany stávajícího květináče.

Napojení na stávající ulici Českolipská

V případě neprobíhajících koordinací obou etap (ETAPA I a ETAPA II) bude ETAPA I ukončena tak, aby plynule navázala na stávající stav ulice Českolipské. – viz. situace

8. Bilance parkovacích stání (ETAPA I + ETAPA II)

V rámci akce byla snaha o vytvoření/zachování co největšího počtu parkovacích stání. Bilance parkovacích stání viz. Tabulka níže.

ÚSEK	Stávající	Nově navržená	Rozdíl	Koordinovaná akce: Parkování Novoborská 1	Koordinovaná akce: Parkování Novoborská 2	Rozdíl
Novoborská - sever	55	52	-3	16	9	22
Novoborská - jih	105	104	-1	0	0	-1
Českolipská - východ	20	25	5	0	0	5
Českolipská - západ	156	141	-15	0	0	-15
Slepá	23	19	-4	0	0	-4
CELKEM	359	341	-18	16	9	7

Návrh parkovacích stání vychází ze stávajícího uspořádání komunikace se snahou zachování co největšího počtu parkovacích stání. K úbytku parkovacích stání dochází z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu (vytažení chodníkových nároží, zlepšení rozhledových poměrů, zklidňujících opatření), uspořádání uličního prostoru (vytvoření parkovacích zálivů), nebo nahrazení stávajících nenormových parkovacích stání normovými parkovacími stáními.

Ulice Novoborská

V severní části ulice Novoborská (úsek Novoborská x Českolipská až Novoborská x Lovosická) dojde k úbytku parkovacích stání o 3 místa (v případě započítání koordinované akce dojde k nárůstu až o 22 stání). V rámci návrhu je počítáno s využitím podélného stání po obou stranách komunikace na rozdíl od stávajícího jednostranného. V jižní části ulice Novoborská (úsek Novoborská x Českolipská až Novoborská x Měšická) dojde k úbytku 1x parkovacího stání).

Ulice Českolipská

Ve východní části ulice Českolipská (úsek Českolipská x Lovosická až Českolipská x Novoborská) dojde k vzrůstu parkovacích stání až o 5 míst. To je zapříčiněno především střídavým umístěním parkovacích stání vlivem směrové šikany a zmenšením poloměrů nároží v křižovatce Novoborská x Českolipská. V západní části ulice Českolipská (úsek Českolipská x Novoborská až slepé rameno ulice Českolipská) dojde k úbytku 15 parkovacích stání. To je zapříčiněno především tím, že stávající parkovací stání nesplňují normové požadavky pro parkovací stání, vytvořením nového místa pro přecházení, splnění rozhledových poměrů pro místo pro přecházení či nedostatečnou šířkou mezi vozovkou a stávajícími stromy pro umístění parkovacích stání.

Ve slepém rameni ulice Českolipská dojde k úbytku 4 parkovacích stání. To je zapříčiněno především doplněním zákazu stání umístěného 5,00 m před přechody pro chodce a odstranění 2x parkovacích stání u míst pro kontejnerová stání.

Souhrn

V ulici Novoborská dojde k úbytku 4 parkovacích stání (v případě započítané koordinované akce k nárůstu 21 stání).

V ulici Českolipská dojde k úbytku 10 parkovacích stání.

V celé oblasti tak dojde k úbytku 18 parkovacích stání (v případě započítané koordinované akce k nárůstu 7 stání).

Pozn. Počty parkovacích stání jsou orientační. Parkovací stání nejsou oddělena VDZ a proto nelze přesně určit počet vozidel, která v parkovacích místech parkují.