



- SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: **JTSK**
- VÝŠKOVÝ SYSTÉM: **B. p. v.**

| | | |
|-----------|---|--|
| Investor: |  | MĚSTO ČESKÁ LÍPA náměstí T. G. Masaryka 1 470 36 Česká Lípa |
|-----------|---|--|

| | | | | |
|---|---------------|---------------|---|---------------|
| Odpovědný projektant | Vypracoval | Kontroloval |  <div> KAP ATELIER s.r.o. Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4 tel.: +420 241 400 056 website: www.kapatelier.cz </div> | |
| Ing. Bohumil Rachůnek | Josef Gabrhel | | | |
| | | | | |
| stavba: | | | formát | A4 |
| | | | číslo zakázky | 16101 |
| Regenerace sídliště Špičák - parkoviště v ul. Zhořelecká a Budyšínská, Česká Lípa - PD | | | stupeň dokumentace | DSP + PDPS |
| | | | datum | 04 / 2017 |
| část PD: SO 191 DIO | | | měřítka | |
| obsah: | | | číslo výkresu: | výtisk číslo: |
| Technická zpráva | | | SO 191 | |
| název dig.souboru: | | | 01 | |
| datum revize: | | číslo revize: | | |

OBSAH:

| | |
|--|----|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 2 |
| 2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE | 3 |
| 2.1 Rozsah stavby | 3 |
| 2.2 Rozsah objektu | 3 |
| 3. SPLNĚNÍ PODMÍNEK ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ | 3 |
| 4. POUŽITÉ PODKLADY, PŘEDPISY | 3 |
| 5. ZÁSADY DIO | 4 |
| 6. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ | 5 |
| 6.1 I. Etapa stavby | 5 |
| 6.2 II. Etapa stavby | 8 |
| 7. PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY | 9 |
| 8. OCHRANNÁ PÁSMA | 9 |
| 9. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH | 9 |
| 10. ZÁVĚR | 10 |

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: Regenerace sídliště Špičák – parkoviště v ul. Zhořelecká a Budyšínská, Česká Lípa - PD

Objekt: **SO 191 DIO**

Investor: **MĚSTO ČESKÁ LÍPA**

náměstí T. G. Masaryka 1, 470 36 Česká Lípa

IČ: 00260428, DIČ: CZ00260428

ID DS: bkfb3p

Projektant: Generální projektant stavby:

KAP ATELIER s.r.o.

Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4

IČ: 27338614, DIČ: CZ27338614

ID DS: qn9e24g

Zodpovědná osoba:

Ing. Bohumil Rachůnek

Veletržní 47, 170 00 Praha 7

Obor: ID00; č. autorizace: 0009893

Vypracoval:

Josef Gabrhel

Projektant dopravních staveb

Stupeň PD: PD pro stavební povolení / provedení stavby

Datum: duben 2017

2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE

Předmětem řešení této projektové dokumentace je regenerace panelového sídliště Špičák v České Lípě. Jedná se o 1. etapu celkové regenerace, která řeší ulice Zhořelecká, Budyšínská a Žitavská.

V PD jsou řešeny veškeré zpevněné plochy stavbou dotčené (tedy veškeré plochy v dotčeném území). Jedná se o chodníky pro pěší, vozovky a především parkovací stání. Cílem projektu je navrhnout nové a smysluplné dispoziční uspořádání zpevněných ploch, kdy bude jasně definována jejich funkce. Tedy konkrétní zpevněné ploše přiřadit její funkci.

Realizací projektu dojde především k navýšení počtu parkovacích míst, kterých je v dané lokalitě nedostatek. Dále budou jasně definovány dílčí zpevněné plochy, které budou plnit svou úlohu. Celé území tak bude přehledně zkoordinováno v komplexní funkční celek.

Objekt SO 191 řeší dopravně inženýrská opatření.

Zpracovaná projektová dokumentace splňuje podmínky OP, TKP a ZTKP a ČSN.

2.1 Rozsah stavby

Stavbou jsou řešeny především stávající zpevněné plochy. Dále je pak řešeno nové dopravní značení, odvodnění, veřejné osvětlení, sadové úpravy a rekultivace.

2.2 Rozsah objektu

Předmětem řešení objektu SO 191 je dopravně inženýrské opatření během realizace stavby. V rámci DIO budou přechodně označeny dílčí podetapy stavby.

3. SPLNĚNÍ PODMÍNEK ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ

Žádné speciální podmínky v územním rozhodnutí nebyly k objektu SO 191 stanoveny. Navržené řešení je v souladu s vydaným územním rozhodnutím.

4. POUŽITÉ PODKLADY, PŘEDPISY

- Digitální verze projektové dokumentace pro vydání územního rozhodnutí,
- digitální katastrální mapa (zdroj <http://services.cuzk.cz/dgn/ku/>),
- ortofotomapy (zdroj mapy.cz),
- geodetické zaměření (výškopis + polohopis), vypracoval Miroslav Jenčík, Školní 3650/29, 43001 Chomutov v únoru 2016,
- původní studie na komplexní regeneraci sídliště Špičák – vypracovala společnost AF-CITYPLAN s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4 v červenci 2015,
- územní rozhodnutí s nabytím právní moci, ze dne 18.2.2017, vydané městským úřadem Česká Lípa, stavební úřad, Jana Procházková; č. j. MUCL/3141/2017,

Normy a předpisy použité ke zpracování části DIO:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- vyhláška MDS č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů,
- vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích,
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb,
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné národní přílohy NA,
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací: VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značení, 6.2 Vodorovné dopravní značení,
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích,
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

5. ZÁSADY DIO

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím na platnost vyhlášky č. 294/2015 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Veškeré provizorní dopravní značení musí být provedeno dle zásad TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami. Značky užitě pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 294/2015 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2 a těmto zásadám.

Svislé značky k označení pracovních míst budou provedeny v základní velikosti s folií třídy min. RA1. Vodorovné dopravní značení bude provedeno z fólie s textilní mřížkou nebo barvou. Materiál bude určen před stanovením přechodné úpravy provozu na MK.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umísťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru.

Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení.

Všechny značky, případné světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být alespoň 1x denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud bude pro napájení výstražných světel nebo světelné signalizace použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

6. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

DIO je nutné přizpůsobit navržené etapizaci stavby (viz část E. ZOV). Stavba je v základu členěna na 2 etapy. V rámci I. etapy budou řešeny zpevněné plochy v ulicích Budyšínská a Žitavská. Ve druhé etapě pak bude řešena ulice Zhořelecká.

Každá z etap pak bude dělena na dílčí podetapy a to z důvodu zachování max. počtu parkovacích stání během realizace. Základní dělení stavby na 2 etapy vychází z požadavku investora a je nutné jej během realizace respektovat.

Dílčí podetapy pak byly navrženy projektantem tak, aby byly vždy zachovány min. průjezdné šířky, zpřístupněny okolní komunikace a především, aby byla zachována parkovací stání, kterých je už dnes nedostatek. Kombinace podetap (v rámci jedné etapy) je pak přípustná. Nutno ji však volit citlivě s ohledem na počty parkovacích stání.

6.1 I. Etapa stavby

V I. etapě budou prováděny práce v ulicích Budyšínská a Žitavská.

PODETAPA I.1

Tato etapa bude realizována jako první v celé stavbě, což je rozhodnutí investora, které je nutné respektovat! Jedná se o stavební práce v ulici Žitavská, která bude kompletně uzavřena.

Během realizace bude zrušeno cca 36 kolmých parkovacích stání, vybudováno pak bude 37 kolmých stání a 18 podélných stání. Z jednosměrné vozovky bude vybudována obousměrná a podél stávajících objektů bude realizován nový chodník pro pěší.

Napojovací místa na okolní etapy (I.3, II.5 a II.6) bude nutné provizorně připravit tak, aby byl v mezidobí etap zajištěn plynulý (ač omezený) provoz. Během realizace této etapy bude nutné zajistit bezpečný přístup k jednotlivým vstupům do objektů.

PODETAPA I.2

Principem podetapy I.2 je její rozdělení na 2 dílčí části – podetapa I.2.a a I.2.b.

V rámci podetapy I.2.a bude realizována ½ vjezdu do řešené oblasti – jedná se o křižovatku ulic Budyšínská a Žitavská. Vzhledem k tomu, že bude vjezd řešen na poloviny, je nutné počítat se zajištěním jednopruhového obousměrného provozu. Dle názoru projektanta, s ohledem na charakter MK a intenzity provozu, nebude nutné osazovat přechodné SSZ. Provoz bude řízen přechodným dopravním značením.

Podetapu I.2.a bude nutné realizovat již v roce 2017!

V další stavební sezóně (rok 2018) bude pak realizována podetapa I.2.b, která řeší dopravní prostor před objekty č. p. 2535 a 2536.

V době realizace této etapy bude přechodně zrušeno 8 podélných stání. Nově budou vybudována 4 podélná stání. Během realizace je nutné zachovat přístup do objektů č. p. 2535 a 2535.

O detailním provedení a rozdělení této podetapy bude zhotovitele informovat investor.

PODETAPA I.3

Podetapa I.3 řeší vybudování druhé poloviny vjezdu do dané lokality. Opět bude řešen jednopruhový obousměrný provoz. V rámci této etapy nebudou rušena žádná stání. Stávající parkoviště bude rozšířeno o 4 kolmá stání. Zároveň bude dokončena podetapa I.1, která tak bude vyústěna do nového vjezdu.

PODETAPA I.4

V rámci této etapy budou řešena nová kolmá parkovací stání č. 64 – 87 a propojovací chodník mezi ulicemi Budyšínská a Žitavská. Dále bude realizováno násypové těleso nového parkovacího pásu (stání 77 – 87). Během realizace bude dočasně zrušeno 9 kolmých a 6 podélných parkovacích stání. Vybudováno bude 20 kolmých stání. V rámci této etapy nebudou zasaženy žádné vstupy. Na již zrealizovaných nových plochách bude zajištěn obousměrný provoz s omezením rychlosti a upozorněním na průjezd stavbou.

PODETAPA I.5

Jedná se o vybudování poloviny centrálního parkoviště v ulici Budyšínská se zachováním alespoň částečného vjezdu do výměníku č. p. 3358 (z jihovýchodní strany). Po dobu výstavby této podetapy bude dočasně zrušen vjezd do výměníku ze severovýchodní strany pro vozidla ČLT – o této skutečnosti je zhotovitel povinen informovat spol. ČLT v dostatečném předstihu! Vzhledem k tomu, že bude kompletně řešen chodník před č. p. 2539 – 2542, bude nutné zajistit bezpečnou náhradní trasu k jednotlivým objektům.

Dočasně bude zrušeno 10 kolmých a 12 podélných parkovacích stání. Nově pak bude vybudováno 21 kolmých stání a 9 podélných.

PODETAPA I.6

V rámci této podetapy bude realizována druhá polovina centrálního parkoviště v ul. Budyšínská. Částečně bude zachován vjezd do výměníku č. p. 3358. Dočasně bude zrušeno 10 kolmých a 8 podélných stání.

Nově bude vybudováno 32 kolmých stání. Tato etapa neřeší žádné chodníky.

6.2 II. Etapa stavby

V rámci druhé etapy budou řešeny zpevněné plochy v ulici Zhořelecká.

PODETAPA II.1

V rámci první podetapy druhé etapy stavby bude vybudován nový parkovací pás a nové parkoviště před trafostanicí. Zároveň bude vybudován chodník pro pěší, který lemuje nový parkovací pás.

Dočasně bude zrušeno 7 kolmých stání a nově bude vybudováno 23 kolmých stání.

Během realizace této podetapy bude dočasně zrušen vjezd do stávající TS. O této problematice je nutné informace správce IS ČEZ Distribuce a to s dostatečným předstihem.

Vjezd do řešené lokality a zároveň průjezd dále do ulice Zhořelecká bude řešen jednopruhovým obousměrným provozem. Uvažujeme s řízením provozu pomocí přechodného dopravního značení, nikoli SSZ.

PODETAPA II.2

Druhá polovina řešeného uličního prostoru v rozsahu etapy II.1. Jedná se o výstavbu chodníku a parkovacího pruhu. Dočasně bude zrušeno 7 podélných stání a následně jich bude 5 vybudováno. Během realizace je nutné zajistit vstup do č. p. 2515.

PODETAPA II.3

Jedná se o zbývající část ulice Zhořelecká, dále pak polovinu druhého centrálního parkoviště a také o nová kolmá parkovací stání mezi objekty č. p. 2522 a 2539. Dočasně bude zrušeno 38 parkovacích stání, nicméně po realizaci jich 43 přibude. Realizaci kolmých stání mezi č. p. 2522 a 2539 lze ještě rozdělit na samostatnou dílčí podetapu.

Při realizaci chodníků pro pěší je nutné zachovat bezpečné vstupy do objektů č. p. 2516 – 2518, 2521 a 2522. Součástí této etapy bude i realizace příčného prahu, který bude prováděn po polovinách.

PODETAPA II.4

Střed celkové II. etapy stavby. S ohledem na okolní etapy již bude zajištěn průjezd po nových okolních zpevněných plochách. Dočasně bude zrušeno 7 parkovacích stání a realizováno jich bude 11. V rámci této etapy bude ještě zachován stávající vjezd do jednosměrné komunikace okolo č. p. 2557. Vstup do tohoto objektu bude zajištěn provizorními trasami.

PODETAPA II.5

V této podetapě bude realizována druhá polovina centrálního parkoviště v ul. Budyšínská a zároveň bude řešeno napojení na ulici Žitavská. V rámci realizace bude vybudován nový příčný práh na vjezdu do obytné zóny. Bude nutné zajistit provizorní napojení pěších do objektu č. p. 2561. V této podetapě bude také řešeno vybudování nového zpomalovacího prahu s přechodem pro chodce, který se nachází u č. p. 2534. Příčný práh bude realizován jako celek. Dočasně bude zrušeno 28 stání. Nově bude vybudováno 21 stání.

PODETAPA II.6

V rámci poslední etapy stavby bude kompletně uzavřena komunikace v místě budoucí obytné zóny. Během realizace je nutné zachovat přístup k objektu č. p. 2567 a to jak pro pěší, tak pro vozidla IZS. Zrušeno bude dočasně 11 stání a nově bude vybudováno 13 stání.

V této podetapě bude nutné zachovat přístup ke stávající MŠ. Doporučujeme tedy zahájit realizace této podetapy v její jižní části tak, aby byl přístup k MŠ zprovozněn v co nejkratším termínu. O provádění stavby je nutné zástupce MŠ včas informovat.

7. PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY

Předpokladem je, že doba realizace jedné etapy bude vždy na 4 – 6 měsíců. Tento odhad je však závislý od kapacitních možností zhotovitele. Do této doby není zahrnuta technologická přestávka v zimních měsících.

8. OCHRANNÁ PÁSMA

Přehled ochranných pásem je podrobně vypsán v příloze A. Průvodní zpráva.

9. BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTÍCH

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

Některé základní právní předpisy:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.
 - Zákon č. 309/2006 Sb.
 - Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
 - Nařízení vlády č. 592/2006 Sb.
 - Nařízení vlády č. 362/2005 Sb.
 - Nařízení vlády č. 101/2005 Sb.
 - Nařízení vlády č. 11/2002 Sb.
 - Nařízení vlády č. 361/2007 Sb.
 - Nařízení vlády č. 378/2001 Sb.
 - Nařízení vlády č. 168/2002 Sb.
 - Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.
 - Nařízení vlády č. 201/2010 Sb.
 - Nařízení vlády č. 495/2001 Sb.
 - Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
 - Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.
 - Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách.
- (všechny předpisy v platném znění)

10. ZÁVĚR

S ohledem na dělení stavby na dílčí etapy (zachování max. počtu parkovacích stání během realizace) a možnost dílčí podetapy kombinovat, nebylo možné navrhnout konkrétní DIO. Tato problematika bude řešena až vybraným zhotovitelem stavby, který vypracuje a projedná konkrétní návrh dočasných dopravně inženýrských opatření. V režii zhotovitele bude také zajištění dopravně inženýrských rozhodnutí (dále jen DIR), tzn. povolení zvláštního užívání komunikací v souladu s postupem výstavby včetně uhrazení správních poplatků a zajištění povolení k užívání dalších, stavbou dotčených pozemků (sklárky materiálu, mezideponie atp.).

Zhotovitel zajistí provedení navržených DIO tak, aby byl zajištěn alespoň omezený pohyb vozidel dopravní obsluhy (tj. přístup vozidel vlastníků přilehlých nemovitostí na jejich pozemky, svoz komunálního odpadu a příjezd vozidel IZS) a zajistí bezpečný přístup pěších k přilehlým nemovitostem.

Vypracoval: Josef Gabrhel, KAP ATELIER s.r.o.

duben 2017