**OBSAH:**

[B.1. Popis území stavby 3](#_Toc58923471)

[B.2. Celkový popis stavby 8](#_Toc58923472)

[B.2.1. Celková koncepce řešení stavby 8](#_Toc58923473)

[B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení 13](#_Toc58923474)

[B.2.3. Celkové technické řešení 13](#_Toc58923475)

[B.2.4. Bezbariérové užívání stavby 15](#_Toc58923476)

[B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby 16](#_Toc58923477)

[B.2.6. Základní charakteristika objektů 16](#_Toc58923478)

[B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení 21](#_Toc58923479)

[B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešen 21](#_Toc58923480)

[B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana 21](#_Toc58923481)

[B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí 21](#_Toc58923482)

[B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí 21](#_Toc58923483)

[B.3. Připojení na technickou infrastrukturu 21](#_Toc58923484)

[B.4. Dopravní řešení 22](#_Toc58923485)

[B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav 22](#_Toc58923486)

[B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochranu 23](#_Toc58923487)

[B.7. Ochrana obyvatelstva 24](#_Toc58923488)

[B.8. Zásady organizace výstavby 24](#_Toc58923489)

[B.9. Celkové vodohospodářské řešení 29](#_Toc58923490)

[PŘÍLOHY 29](#_Toc58923491)

# Popis území stavby

### Charakteristika stavebního pozemku

Stavba je navržena na pozemcích hlavního města Prahy a Povodí Vltavy. Jedná se o rekonstrukci stávající stezky pro chodce a cyklisty a výstavbu nové stezky pro chodce a cyklisty na pozemcích, které jsou dle katastru nemovitostí převážně využívány jako neplodná půda, zeleň a ostatní komunikace. Stavební úpravy jsou navrhovány podél břehu řeky Vltavy a říčky Rokytky.

### údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem

Na záměr byla vypracována dokumentace pro vydání územního rozhodnutí. Rozhodnutí o umístění stavby pro SO 101 a SO 401 bylo vydáno dne 14. března 2019 a nabylo právní moci dne 3. 4. 2019.

Stavební povolení pro SO 010.2, SO 101, SO 102, SO 802 bylo vydáno 29. července 2020 a nabylo právní moci dne 19. srpna 2020. Stavební povolení pro SO 010.1 a SO 201 bylo vydáno 4. června 2020.

Kácení dřevin SO 010.3 bylo povoleno rozhodnutím Odboru životního prostředí Úřadu městské části Praha 8 dne 25. ledna 2018 a rozhodnutím Odboru ochrany přírody a krajiny Magistrátu hlavního města Prahy dne 9. ledna 2018 (ochranné pásmo Bílá skála). Rozhodnutí Úřadu městské části ukládá náhradní výsadbu, která je řešena SO 810. Výsadba stromů a keřů v záplavovém území v rozsahu ovlivňujícím vodní poměry v rámci SO 810 byla povolena Odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy dne 2. července 2018.

Stavební objekty SO 180 a SO 190 byly projednány s Policií ČR, která vydala kladné stanovisko. Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní úpravy silničního provozu. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

PDPS respektuje požadavky územního rozhodnutí i stavebního povolení a je v souladu s dokumentacemi DUR a DSP ověřenými stavebním úřadem. **Při projednání DSP Povodí Vltavy připomínkovalo SO 810 Náhradní výsadbu, která však nebyla součástí stavebního řízení a byla již dříve uložena rozhodnutím o povolení ke kácení a bylo pro ni vydáno povolení pro vysazování stromů a keřů v záplavovém území, účastníkem řízení bylo také Povodí Vltavy, které zároveň vydalo kladné stanovisko k SO 810 v rámci územního řízení. PDPS obsahuje SO 810 v souladu s rozhodnutím o kácení, objekt je však v rozporu s požadavky Povodí Vltavy vznesenými při projednávání dokumentace pro stavební řízení.**

### Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Záměr se nachází v následujících plochách s funkčním využitím dle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 1000/00 vydané usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy Č. 30/86 dne 22. 10. 2009 formou Opatření obecné povahy č. 6/2009 s účinnosti od 12. 11. 2009:

V zastavitelném území:

* SV - všeobecně smíšené,
* S1 - nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu,
* S2 - sběrné komunikace městského významu,
* DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, vlečku a nákladní terminály,

V nezastavitelném území:

* ZP - Parky, historické zahrady a hřbitovy,
* ZMK - zeleň městská a krajinná, které jsou součástí celoměstského systému zeleně,
* IZ - izolační zeleň.

Kategorie zasaženého záplavového území je dle Územního plánu:

* A1 – určená k ochraně pro Q2002 zajišťované městem,
* B – neprůtočná,
* **C – průtočná (záměr je výjimečně přípustný)**.

Nejbližší vodoteč je řeka Vltava a říčka Rokytka, po březích těchto vodních toků je nová komunikace navrhována. Stavba leží v záplavovém území obou toků. Posouzení souladu záměru z hlediska zájmů daných platným Národním plánem povodí Labe a Plánem dílčího povodí Dolní Vltavy provedlo Povodí Vltavy, s. p. s výsledkem, že uvedený záměr je možný, protože lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení stavu vodního útvaru, a že nebude mít za následek nedosažení dobrého stavu. Odbor územního rozvoje a výstavby Úřadu městské části Praha 8 jako vodoprávní úřad konstatoval, že uskutečněním záměru nebo užíváním nejsou ohroženy zájmy chráněné vodním zákonem a zvláštními předpisy. V záplavovém území je navržena výsadba dřevin, rozhodnutí o povolení k některým činnostem dle ust. § 14 odst. 1 písm. a) vodního zákona (vysazování stromů a keřů v záplavovém území v rozsahu ovlivňujícím vodní poměry) bylo vydáno Odborem ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy dne 2. února 2018.

**Záměr zasahuje do prvků ÚSES (záměr je v prvcích ÚSES výjimečně přípustný):**

* osa nadregionálního biokoridoru N4/4 – nefunkční,
* lokální (místní) biocentrum L1/155 – funkční,
* lokální (místní) biokoridor L4/255 – nefunkční.

V rámci sadových a vegetačních úprav břehové linie řeky Vltavy bude pomocí výsadby a údržby zeleně (SO 810) podpořeno odpovídající stanoviště nadregionálního biokoridoru N4/4 – Vltava, v rámci kácení budou eliminovány nepůvodní a invazivní druhy, což je dle vyjádření Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy k vlivu záměru na územní systém ekologické stability (ÚSES) považováno za záslužné, vysazeny budou druhy stanovištně a geograficky původní v souladu s požadavkem Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy. Odbor ochrany prostředí ve svém stanovisku ze dne 31. května 2017 dále uvedl, že záměr zasahuje do významného krajinného prvku vodního toku a údolní nivy Vltavy, zásah do prvku spočívá převážně v úpravě stávajících pěšin na samém břehu vodního toku na cyklostezku o šířce 2,5 – 3 m. Jedná se o aktivitu, která lokálně naruší ekologicko-stabilizační funkci vodního toku (redukuje se spontánně vzniklý břehový biotop), avšak ve svém důsledku aktivita nemůže zničit či ohrozit tento vodní tok jako celek. Předmětná aktivita je z hlediska délky a šířky toku zanedbatelná a opodstatněná a stavba ve svém důsledku nemůže ohrozit ekologickou stabilitu vodního toku jako celku, pouze lokálně sníží ekologickou hodnotu v místě zásahu.

Závazné a směrné prvky Územního plánu, ve kterých se záměr nachází a které musí být respektovány:

* stávající nadřazená sběrná komunikace celoměstského významu,
* návrh nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu,
* stávající sběrná komunikace městského významu,
* **návrh cyklistické trasy (záměr obsahuje její výstavbu),**
* **stávající cyklistická trasa (záměrem je řešena její rekonstrukce),**
* stávající vodovod pitné vody,
* stávající kmenová kanalizační stoka E,
* stávající tepelný napaječ,
* stávající radioreléová trasa
* ochranná zóna nadregionálního biokoridoru.
* Zásah do území veřejně prospěšných staveb:
* 6113K18 Praha 8 - Městský okruh Strahovský tunel - Pelc Tyrolka,
* 81DKI8 Praha 8 - Městský okruh Jarov - Pelc Tyrolka.

Realizací záměru nebude znemožněna realizace veřejně prospěšných staveb, stavby byly koordinovány s Odborem strategických investic Magistrátu hl. m. Prahy (viz stanovisko odboru ze dne 9. dubna 2018).

Záměr se dále nachází:

* v ochranném pásmu zvláště chráněného území (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.),
* v ochranném pásmu památkové rezervace (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.),
* v ochranném pásmu drah celostátních a regionálních (ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.),
* v záplavovém území (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.).

Celá řešená oblast se nachází na památkově chráněném území. V úseku mezi železničním mostem přes Vltavu a křižovatkou ul. Povltavská a U Českých loděnic prochází trasa ochranným pásmem zvláště chráněného území *Bílá skála*.

Záměr je z hlediska ÚSES a záplavového území kategorie C výjimečně přípustný, ostatní části záměru jsou v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy, jelikož jsou součástí závazných prvků „Návrh cyklistické trasy" a „Stávající cyklistická trasa", které jsou vymezeny ve výkrese č. 5 – Doprava. Posouzení souladu s Územním plánem a přípustnosti záměru provedl Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy ve svém stanovisku ze dne 3. května 2017. Dle stanovisek dalších dotčených orgánů nebude realizace a provoz záměru mít významné negativní dopady související s umístěním stavby v záplavovém území a v ploše prvků ÚSES. Nová stezka pro chodce a cyklisty přispěje k výraznému zvýšení propustnosti jak pěších a cyklistů, tak dopravně přetížené ulici Povltavské.

### Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

V rámci přípravy DÚR byl proveden inženýrskogeologický průzkum, který je k PD přiložen jako souvisící dokumentace. Závěry průzkumu jsou uvedeny v následující části.

### Výčet a závěry provedených průzkumů A rozborů

* Dendrologie – závěr – Pro řešené území byla zpracována inventarizace vzrostlých dřevin včetně jejich finančního ohodnocení. Průzkumem bylo zjištěno, že kosterní stromy řešeného území tvoří staré, mohutné, ale dnes již odumírající topoly černé (Populus nigra). V části lokality mezi mosty Barikádníků a „Holešovickou přeložkou“ je území pokryto spontánním nárůstem extenzivních stromů a keřů. Pro další vývoj tohoto území se doporučuje ponechání perspektivních stromů, především mladých. Nezbytné bude odstranění keřových i stromových porostů, včetně všeobjímajících invazivních druhů keřů pokryvných. V navazující partii za železničním mostem došlo na svahu pod ulicí Povltavskou ke spontánnímu rozvoji především suchomilných, domácích keřů. Husté, neprostupné porosty pokrývají a tím i stabilizují svahy. Vznikl tak funkční, dvojetážový porost, který zklidňuje okolí chodníku před intenzivním automobilovým provozem v ulici Povltavské.
* Inženýrskogeologický průzkum – závěr – Při výstavbě cyklostezky lze využít zkonsolidovanou zeminu zastiženou v archivních vrtech jako navážku. Jedná se o inertní materiál, středně ulehlý, nad hladinou podzemní vody. Po odstranění svrchní části povrchu doporučujeme podloží urovnat a přehutnit těžkotonážním válcem. Na konečném povrchu pláně doporučujeme provést zkoušku míry zhutnění zatěžovací deskou a ověřit tím kvalitu podloží. Hodnota deformačního modulu z provedené zkoušky by měla odpovídat požadavku únosnosti pláně pro cyklostezku, tj. Edef2 = 30 -35 MPa s poměrem E2 /E1 < 2,5. Výše uvedené hodnocení je orientační, pro detailní hodnocení trasy komunikace doporučujeme přizvat při provádění zemních prací odpovědného geotechnika nebo inženýrského geologa.

### Ochrana území podle jiných právních předpisů

Celá řešená oblast se nachází na památkově chráněném území. Prostor je v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Prahy a nárazníkové zóně statku světového dědictví "Historické centrum Prahy". V úseku mezi železničním mostem přes Vltavu a křižovatkou ul. Povltavská a U Českých loděnic prochází trasa ochranným pásmem zvláště chráněného území přírodní památky Bílá skála.

### Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Nejbližší vodoteč je řeka Vltava a říčka Rokytka, po březích těchto vodních toků je nová komunikace navrhována. Stavba leží v záplavovém území obou toků.

V prostoru zájmového území nejsou projektantovi známa žádná poddolovaná území.

### Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba neslouží k výrobním účelům. Stavba není zdrojem vibrací a hluku.

Po dobu výstavby s ohledem na místo a charakter stavebních prací je nutné v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

V celé délce řešeného úseku je stezka vedena po břehu řeky. Výškové řešení nové komunikace vychází z vedení původní cesty v této oblasti. Nové i rekonstruované komunikace budou odvodněny do zeleně a následně do přilehlé vodoteče.

Stavebními úpravami stezky nedojde k podstatné změně stávajících odtokových poměrů v lokalitě.

Navržená cyklostezka je v kolizi se stávajícími plavebními signálními znaky B.9a (Vltava km 47,50 vpravo) a A.6 (Vltava km 47,95 vpravo) dle pravidel plavebního provozu (vyhláška MD č. 67/2015 Sb.). Signální znaky budou přesunuty do nové polohy blíže ke břehu mimo konstrukci a průjezdní profil stezky pro chodce a cyklisty (průjezdní profil stezky je prostor o výšce 2,50 m do vzdálenosti 0,25 m od obruby stezky v souladu s TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty).

Během realizace a po realizaci stavby musí být zachovány příjezdové komunikace z ulice U Českých loděnic a v druhém úseku na úrovni křižovatky Povltavská — Argentinská pro nákladní vozidla v případě nutnosti návozu mobilních prvků PPO, stejné opatření platí pro podchod mezi Trojským mostem a mostem Barikádníků (který je mimo rozsah stavby).

V prostoru stavby se nachází šachta armaturního uzlu průmyslového vodovodu ve správě PVK. Poloha šachty je v km 1,0 SO 101. Správce požaduje šachtu zachovat a obnovit, vybavit ji uzamykatelným poklopem, aby bylo zabráněno odcizení. Obnova šachty o vnějších rozměrech 1000x1000 mm – odbourání železobetonové konstrukce, vytvoření nové styčné plochy na konstrukci řezáním, konstrukce bude očištěna otryskáním, ocelové výztuže budou sanovány, provede se spojovací můstek, reprofilační malta, dvojitý antikarbonatační nátěr, usazení nového rámu a poklopu uzamykatelného poklopu o rozměrech 600x600 mm do sanovaného betonového základu. Upřesnění požadavků je dle vyjádření PVK možné konzultovat s Ing. Janem Frýdlem, jan.frydl@pvk.cz, tel. 284 013 236.

Z důvodu nízkého krytí navazujícího průmyslového vodovodu pod cyklostezkou se navrhuje přebetonování železobetonovou roznášecí deskou s kari sítí při obou površích s oky 100x100 mm a průměrem drátu 8 mm, šířka desky 1 m, tloušťka desky 200 mm.

### Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Při stavbě dojde k frézování tl. 100 mm asfaltových vrstev stávající stezky pro chodce a cyklisty, odstranění stávajících dopravních značek, výškové rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí (šachty, šoupata) a demolici skrytých či částečně skrytých železobetonových nebo kamenných konstrukcí (například lodní vázací kruhy či pacholata), kovových sloupků u železničního mostu či neprovozovaných šachet. Nefunkční hydrologické vrty v trase stezky budou zaslepeny a zasypány. V místech, kde nová stezka zasahuje do stávajícího kamenného břehového opevnění, dojde k rozebrání kamenů. Dále budou přeskládány kameny v nezbytné šířce od navržené obruby, aby došlo k plynulému navázání mezi obrubou a kameny.

Křídlo propustku z železobetonu v km 0,98 bude částečně ubouráno, bude vytvořena nové styčné plochy na konstrukci řezáním, konstrukce bude očištěna otryskáním, sanace ocelové výztuže (mech. očištění, nátěr), spojovací můstek, reprofilační malta, a bude proveden dvojitý antikarbonatační (sjednocující) nátěr.

Bude provedeno ubourání stávajícího obetonování kanalizačních šachet, aby mohl být položen asfaltový kryt až k poklopu šachty.

V nezbytně nutném rozsahu je navrženo kácení stromů, v určených plochách dojde ke smýcení keřového porostu. U vybraných stromů bude proveden zdravotní řez. Součástí této PD je dendrologický průzkum jako příloha F.4. Seznam stromů a porostu určených ke kácení či k provedení zdravotního řezu viz část D.0. Náhradní výsadba je navržena ve stavebním objektu SO 810.

### Požadavky na maximální zábory zemědělsého půdního fondu nebo pozemků k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)

Stavba se nenachází na žádném pozemku, který by byl součástí zemědělského půdního fondu nebo by sloužil k plnění funkce lesa.

### Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)

Stezka napojí území pravého břehu Vltavy mezi mostem Barikádníků a ul. U Českých loděnic na stávající komunikace – ulice Vodácká a U Českých loděnic. Dopravní napojení stezky je zřetelné z koordinační situace.

### Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Předpoklad realizace stavby je během stavební sezóny r. 2021.

Záměr vyvolá potřebu přeložky sdělovacího kabelu ve správě společnosti ČD-Telematika, a.s. (byla umístěna rozhodnutím o umístění stavby jako SO 401 DÚR), přesun stávajících vázacích prvků na nové místo (je součástí PD jako SO 201) a náhradní výsadbu (je součástí PD jako SO 810).

Další související ani podmiňující investice nejsou známy.

### Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Seznam pozemků je uveden jako příloha 1 na konci této zprávy.

### SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Realizací stavby bude definováno nové ochranné pásmo přeloženého sdělovacího vedení ve správě společnosti ČD-Telematika, a.s. Ochranné pásmo sdělovacího vedení je dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. 1,0 m na obě strany od krajního kabelu.

Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné pásmo, je uveden jako příloha 1 na konci této zprávy.

### Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Monitoringy a sledování přetvoření nejsou požadovány.

### Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu jsou popsány v části B.1.K) této zprávy.

# Celkový popis stavby

## Celková koncepce řešení stavby

### Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Obsahem záměru je nová stavba stezky pro chodce a cyklisty a změna dokončené stavby – rekonstrukce stezky pro chodce a cyklisty.

### Účel užívání stavby

Novostavba a rekonstrukce stezky pro chodce a cyklisty je stavbou dopravní. Stavba bude využívána pro svoji dopravní a rekreačně turistickou funkci.

### Trvalá nebo dočasná stavba

Stavba je navržena jako trvalá.

### Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Stavba nevyžaduje žádnou z uvedených výjimek ani žádný souhlas s odchylným řešením z platných předpisů a norem.

### Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Při stavbě je třeba respektovat požadavky a podmínky správních orgánů, vlastníků pozemků a organizací a vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, které jsou stavbou dotčeny. Stanoviska jsou přiložena k této dokumentaci v části E *Dokladová část*. Zpráva o zapracování požadavků dotčených orgánů a vlastníků je přílohou průvodní zprávy.

### Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod

Nová komunikace mezi ul. Vodáckou a ul. U Českých loděnic je navržena jako stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem se základní šířkou 3,00 m (navazuje na šířkové uspořádání komunikace ve směru do Troji). Ve stísněných podmínkách se šířka zmenší na 2,50 m (km 0,57215 – KÚ km 1,16469).

**Společný pás pro provoz cyklistů a chodců (SO 101) 3,00 (2,50) m**

Na rekonstruovaném úseku stávající stezky bude původní oddělený provoz cyklistů a chodců nahrazen společným provozem. Šířka rekonstruovaného úseku vychází ze stávající proměnné šířky komunikace.

**Společný pás pro provoz cyklistů a chodců (SO 102) min. 4,00 m**

**Návrh zpevněných ploch pozemních komunikací**

Konstrukce nových zpevněných ploch vozovek jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací”, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP 170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1. 9. 2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Před pokládkou jednotlivých vrstev je třeba, aby povrch podkladní konstrukce byl čistý, suchý, zbavený prachu a všech mechanických nečistot. Vnější svislá pracovní spára musí být před pokládkou živičných vrstev opatřena vhodnou zálivkovou hmotou, aby došlo k dokonalému spojení nové konstrukce se stávající vozovkou. Napojení konstrukčních vrstev bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev, spára bude následně proříznuta a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou dle TP 115. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit také kvalitní vodorovné spojení jednotlivých konstrukčních vrstev - použít spojovací postřiky a nátěry z živičné emulze v dostatečném množství a kvalitě v souladu s ČSN 73 6129 Stavba vozovek – Postřikové technologie.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN a TP. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108, cementový beton 73 6123-1, podkladový beton 73 6124-1, štěrkové podsypy ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 a recyklované vrstvy dle TP 208 a dlažby ČSN 73 6131.

Doplnění vrstev vozovky v místech ubourané části konstrukce vozovky z důvodu napojení nové konstrukce bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z tohoto důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Minimální hodnotu modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu zkoušky deskou stanoví dokumentace ve smyslu TP 170. Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti Edef,2. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s odpovědným geotechnikem stavby stanovit optimální způsob sanace pláně. Sanace bude probíhat postupně, nejprve se ověří modul přetvárnosti zemní pláně, v případě nižších hodnot než požadovaných se přistoupí k sanaci. Jednotlivé zkoušky budou pečlivě zdokumentovány TDI. Bez odsouhlasení TDI nesmí zhotovitel automaticky přistoupit k sanaci. V soupisu prací se počítá se sanací zemní pláně vrstvou štěrkodrti ŠDA v tl. 300 mm. V případě výměny podloží bude výše zmíněná tkaná geotextílie umístěna až na parapláň (pod sanaci, viz vzorový příčné řez).

**KONSTRUKCE A - NOVÁ STEZKA S ASFALTOVÝM KRYTEM (SO 101)**

Asfaltový beton obrusný ACO 8 ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121 tl. 50 mm

Infiltrační postřik emulzní PI-C ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 1,00 kg/m2

Směs stmelená cementem SC C8/10 ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1 tl. 150 mm

Štěrkodrť ŠDA ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 min. tl. 200 mm

CELKEM min. tl. 400 mm

Minimální hodnota modulů přetvárnosti Edef,2 je předepsána na pláni 30 MPa, na vrstvě ŠDA 60 MPa. Infiltrační postřik emulzní – z katioaktivní emulze; postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva po vyštěpení. Konstrukční vrstva ze štěrkodrti a případně vrstva sanace zemní pláně bude obalena do tkané geotextílie s CBR. min. 2,5 kN.

U mostu Barikádníků stezka prochází plochou ve stávajícím stavu dlážděnou kamennou dlažbou, dlažba bude rozebrána a stávající nestmelené podkladní vrstvy budou odebrány do hloubky 200 mm, provede se ověření modulu přetvárnosti na odhalené podkladní vrstvě, pokud bude zjištěna hodnota alespoň navržených 60 MPa, položí se na původní podkladní vrstvu vrstva ze směsi stmelené cementem, pokud bude hodnota nižší, odebere se dalších 200 mm materiálu a položí se vrstva ze štěrkodrti (ve vzorových řezech viz řez E-E‘ a konstrukce D).

**KONSTRUKCE B - OPRAVA STEZKY S ASFALTOVÝM KRYTEM (SO 102)**

Frézování stávajících asfaltových konstrukcí průměrně do hloubky 100 mm (SO 010.2).

Asfaltový beton obrusný ACO 8 ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121 tl. 50 mm

Spojovací postřik emulzní PS-C ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 0,30 kg/m2

Asfaltový beton podkladní ACP 16+ ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121 tl. 50 mm

Infiltrační postřik emulzní PI-C ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 1,00 kg/m2

(Směs stmelená cementem SC C8/10 ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1 tl. 150 mm)

CELKEM min. tl. 100 mm

Minimální hodnota modulů přetvárnosti Edef,2 je předepsána na původních vrstvách pod navrženou vrstvou SC 60 MPa.

Vrstva ze směsi stmelené cementem bude použita pro lokální opravy podkladní vrstvy a při obnově podkladní vrstvy v místě uložení nových obrubníků. Spojovací a infiltrační postřik emulzní - z katioaktivní emulze; postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva po vyštěpení.

**KONSTRUKCE C - PLOCHA S MLATOVÝM POVRCHEM (SO 102)**

Odebrání stávajících asfaltových konstrukčních vrstev a podkladních stmelených vrstev průměrně do hloubky 150 mm (SO 010.2). Jestliže bude odhalena nestmelená podkladní vrstva, ověří se modul přetvárnosti, pokud bude zjištěna hodnota nižší než navržených 60 MPa, odebere se dalších 150 mm materiálu a položí se navíc vrstva ze štěrkodrti:

Vibrovaný štěrk VŠ ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-2 tl. 150 mm

(Štěrkodrť ŠDA ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 tl. 150 mm)

CELKEM min. tl. 150 mm

Minimální hodnota modulů přetvárnosti Edef,2 je předepsána na pláni 30 MPa, na vrstvě ŠDA 60 MPa, na vrstvě z vibrovaného štěrku 80 MPa.

**KONSTRUKCE D - STEZKA S ASFALTOVÝM KRYTEM NA PŮVODNÍ DLÁŽDĚNÉ PLOŠE POD MOSTEM BARIKÁDNÍKŮ (SO 101)**

Odebrání stávající kamenných kostek a podkladních nestmelených vrstev průměrně do hloubky 200 mm (SO 010.2). Ověření modulu přetvárnosti na odhalené podkladní vrstvě, pokud bude zjištěna hodnota nižší než navržených 60 MPa, odebere se dalších 200 mm materiálu a položí se navíc vrstva ze štěrkodrti:

Asfaltový beton obrusný ACO 8 ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121 tl. 50 mm

Infiltrační postřik emulzní PI-C ČSN 73 6129, ČSN EN 13808 1,00 kg/m2

Směs stmelená cementem SC C8/10 ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1 tl. 150 mm

(Štěrkodrť ŠDA ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 min. tl. 200 mm)

CELKEM min. tl. 400 mm

**KONSTRUKCE E – KAMENNÁ DLAŽBA POD MOSTEM BARIKÁDNÍKŮ, V MÍSTECH NAPOJENÍ NA PŮVODNÍ KOMUNIKACI A PŘEDLÁŽDĚNÍ U LÖWITOVA MLÝNA (SO 101 a SO 102)**

Odebrání stávající kamenných kostek a podkladních nestmelených vrstev, případně provedení zemních prací průměrně do hloubky 270 mm (SO 010.2). Ověření modulu přetvárnosti na odhalené podkladní vrstvě, pokud bude zjištěna hodnota nižší než navržených 60 MPa, odebere se dalších 200 mm materiálu a položí se vrstva ze štěrkodrti:

Dlažba z drobných kamenných kostek DL 8/11 ČSN EN 1342, ČSN 73 6131 tl. 80 mm

Lože z drti fr. 4-8 L ČSN EN 13285, ČSN 73 6131 tl. 40 mm

Směs stmelená cementem SC C8/10 ČSN EN 14227-1, ČSN 73 6124-1 tl. 150 mm

(Štěrkodrť ŠDA ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1 min. tl. 200 mm)

CELKEM min. tl. 270 mm

**Obruby a palisády**

Nová stezka (SO 101) i rekonstruovaná stezka (SO 102) bude lemována betonovou obrubou 80/250 mm v betonovém loži C20/25n XF3.

U mostu Barikádníků stezka prochází plochou dlážděnou kamennou dlažbou, okraje komunikace budou tvořeny řádkou ze dvou drobných kamenných kostek v betonovém loži C20/25n XF3.

Na připojení ulice U Českých loděnic na Elsnicovo náměstí bude nově uložena kamenná obruba 300/200 mm do betonového lože C20/25n XF3. Obnova vozovky po uložení obruby - odfrézování 1x 0,50 m a 1x 0,25 m v tl. 40 mm a 40 mm a pokládka obrusných vrstev (2 vrstvy MA 11 II, ČSN 73 6122, ČSN EN 13108-6). Ložná spára bude ošetřena spojovacím postřikem, příčná spára bude zalita živičnou emulzí a zasypána křemičitým pískem.

Na rozhraní konstrukce s asfaltovým krytem a konstrukce s mlatovým povrchem bude použita obruba z ocelové pásoviny tl. 5 mm a výšky 250 mm do betonového lože C20/25n XF3.

V úseku km 0,59 – km 1,00 a km 1,02– km 1,08 je vzhledem k stísněným prostorovým podmínkám navržena po levé straně stezky zárubní zídka z betonové palisády minimální šířky 120 mm v betonovém loži s opěrou C20/25n XF3. Maximální výška zídky je 800 mm. Za betonovým ložem palisády bude položena podélná drenáž z drenážní trubky PVC ∅100 perforované s plným dnem. Drenáže budou vyústěny do břehu řeky zpevněného kamenem.

**Břehové opevnění**

Konstrukční vrstva ze štěrkodrti a případně vrstva sanace zemní pláně nové komunikace (SO 101), která je navržena podél břehu řeky, bude obalena do tkané geotextílie dle TP 97 s mechanickou odolnosti proti protržení CBR > 2,5 kN. Geotextílie bude položena na pláň (případně parapláň – viz další odstavec), vrstva ze štěrkodrti (případně také vrstva materiálu sanovaného podloží) bude na straně blíže ke břehu obalena do geotextílie, která bude na vrstvě štěrkodrti přetažena v minimální délce 1 m. Terén podél břehu řeky bude po provedení zemních prací nezbytných k realizaci komunikace znovu vytvarován a obložen kamenem získaným z původní cesty, chybějící kameny budou dokoupeny. Kámen na dlažbu musí mít minimální tloušťku 300 mm. Kámen bude očištěn a uložen do betonového lože C20/25 nXF3 tl. 150 mm na podsypu ze štěrkodrti tl. 150 mm a vyspárován cementovou maltou MC25-XF4. Napojení na stávající břehové opevnění bude plynule navazovat na skladbu stávající dlažby (hranice původní a nové skladby opevnění nesmí být tvořena přímou linií).

Dle požadavků Povodí Vltavy bude kámen z původní cesty, který nebude použit na obklad, předán zástupci Povodí Vltavy a odvezen na VD Modřany.

**Na začátku prací bude vytvořen vzorový kus (délky cca 5 m), který bude odsouhlasen zástupcem Povodí Vltavy, následně bude realizován zbytek dlažby dle odsouhlaseného vzoru**.

### Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, ani zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a ani jiných právních předpisů.

### Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.

Rekonstrukce a výstavba nové stezky pro chodce a cyklisty je stavbou dopravní. Stavba tedy neslouží k výrobním účelům a nenárokuje spotřebu médií a hmot, neprodukuje odpady a emise.

Dešťová voda bude ze zpevněných ploch odváděna částečně k zasáknutí do okolních zelených ploch a částečně do přilehlé vodoteče – řeky Vltavy.

### ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY - ČASOVÉ ÚDAJE O REALIZACI STAVBY, ČLENĚNÍ NA ETAPY

Předpokládá se, že výstavba bude probíhat po etapách, v jedné etapě bude realizována novostavba stezky (SO 101), v dalších etapách dojde k rekonstrukcím stávajících komunikací (SO 102).

Provoz pěších a cyklistů v ul. U Českých loděnic zůstane s omezením zachován i během výstavby. Přístup do objektů dotčených stavbou bude umožněn pomocí krátkodobých záborů.

Předpoklad realizace stavby je během stavební sezóny r. 2021.

Podrobnější informace k výstavbě jsou uvedeny v části B.8 ZOV této zprávy.

### Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)

Jednotlivé podúseky stavebních objektů SO 101 a SO 102 mohou být uváděny do předčasného užívání během výstavby. Detailní návrh etapizace a harmonogram stavebních úprav a záborů bude zpracován vybraným zhotovitelem stavby.

## Celkové urbanistické a architektonické řešení

### Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Dle odůvodnění rozhodnutí o umístění stavby je stavba v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy, jelikož se jedná o stavbu cyklostezky uvedenou v přípustném a podmíněně přípustném využití jednotlivých funkčních ploch.

### Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

* Nová stezka pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem – asfaltový beton, betonové obruby šířky 80 mm.
* Rekonstrukce stávající stezky pro chodce a cyklisty – asfaltový beton, betonové obruby šířky 80 mm. Zbylá plocha stávající vozovky, která není navržena jako pás pro pěší a cyklisty, bude od asfaltové vozovky oddělena obrubou z ocelové pásoviny tl. 5 mm a provedena z mlatu (ul. U Českých loděnic; úsek, po kterém je vedena cyklotrasa A26).

## Celkové technické řešení

### Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

SO 010 Příprava území

Tento SO je rozdělen na 3 části:

* SO 010.1 Příprava území, bourací práce vázacích prvků

Stavební objekt SO 010.1 řeší bourací práce související s odstraněním stávajících vázacích prvků na břehu řeky Vltavy v úseku zhruba říční km 47,8 - km 46,9. Tento úsek odpovídá celému rozsahu stavebního objektu SO 101. Vázací prvky jsou v kolizi s navrženou stezkou pro chodce a cyklisty. Rušené vázací prvky budou nahrazeny novými vázacími prvky v parametrech dle požadavků Povodí Vltavy, s.p. jako správce vodního toku.

* SO 010.2 Příprava území, bez bouracích prací vázacích prvků

Součástí SO jsou veškeré demolice asfaltových, železobetonových či kamenných konstrukcí a demontáže zábradlí, svodidel, sloupků, mobiliáře atd. Zemní práce včetně sejmutí drnu, ornice a zpětného ohumusování je součástí jiných objektů (SO 101, SO 102, SO 810).

* SO 010.3 Příprava území, kácení

Tento SO v sobě zahrnuje pokácení stromů v nezbytně nutném rozsahu a smýcení keřového porostu v navržené ploše. U vybraných stromů bude proveden zdravotní řez. Seznam stromů a porostu určených ke kácení či k provedení zdravotního řezu viz část D.0.

SO 101 Nová bezmotorová komunikace A2

Stavební objekt obsahuje novostavbu komunikace o základní šířce pásu 3,00 m (se zúžením na 2,50 m), která bude sloužit jako stezka pro chodce a cyklisty. Úsek začíná zhruba pod mostem Barikádníků na pravém břehu Vltavy plynulým napojením na ul. Vodáckou. Komunikace končí napojením na stávající stezku pro chodce a cyklisty v ul. U Českých loděnic (rekonstrukce této stezky se řeší v SO 102). Nová trasa ve většině své délky vychází ze směrového a výškového řešení stávající cesty podél břehu Vltavy. Celková délka nové trasy je 1 165 m. Součástí objektu je také odstranění drnu, provedení zemních prací, ohumusování určených ploch a založení trávníku.

SO 102 Rekonstrukce bezmotorové komunikace A2 a A26

Stavební objekt řeší rekonstrukci stávající stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v ul. U Českých loděnic. Oddělený provoz bude nahrazen společným provozem cyklistů a pěších. Rekonstrukce začíná na křižovatce s ul. Povltavská a končí na Elsnicově náměstí (ul. Voctářova). Celková délka rekonstruovaného úseku stezky je 1 194 m. Původní šířka komunikace zůstane zachována, avšak oddělení pásů pro pěší a pro cyklisty bude v celé délce zrušeno. V km 0,17959 se na rekonstruovanou stezku zprava napojí nová stezka pro chodce a cyklisty (SO 101). Původní betonová dlažba z hmatného pásu bude rozebrána, neponičená dlažba bude po očištění použita při realizaci varovných a signálních pásů. Součástí objektu je také odstranění drnu, provedení zemních prací, ohumusování určených ploch a založení trávníku.

Stavební objekt je rozdělen na 2 části, které lze realizovat samostatně:

* SO 102.1 Rekonstrukce bezmotorové komunikace A2 a A26, úsek ZÚ - km 0,932
* SO 102.1 Rekonstrukce bezmotorové komunikace A2 a A26, úsek km 0,932 – KÚ

Rozhraní mezi podobjekty je u protipovodňové hráze v místě odpojení cyklotrasy A2 od A26.

SO 180 Dopravně inženýrská opatření (DIO)

Obsahem objektu jsou veškerá dopravně inženýrská opatření (DIO) řešená v rámci stavby. DIO během stavby si vyžádají jistá omezení cyklistického, pěšího a nevýznamně také automobilového provozu a zábory komunikačních ploch. Při návrhu DIO bude zohledněna snaha o maximální zachování běžného automobilového, pěšího i cyklistického provozu a zajištění přístupu ke stávajícím objektům, například použitím lávek pro pěší š. min. 0,9 m.

Pro jednotlivé krátkodobé i dlouhodobé zábory a fáze výstavby bude dodavatelem stavby dle navržené etapizace výstavby a aktuální situace zpracováno detailní řešení DIO, které bude odsouhlaseno Policií ČR.

SO 190 Stálé dopravní značení

Obsahem objektu je veškeré nově navržené vodorovné a svislé dopravní značení a odstranění stávajícího vodorovného a svislého dopravního značení v rozsahu stavby. Rozsah bude zpřesněn v dalších stupních PD.

SO 201 Přesun vázacích prvků

Výstavba nové komunikace si vyžádá demolici některých stávajících vázacích prvků (kruhů a pacholat) v původní poloze (SO 010.1). Rušené vázací prvky budou nahrazeny novými, vybudovanými blíže ke břehu řeky Vltavy vedle nové komunikace. Výstavba nových vázacích kruhů a pacholat tvoří SO 201.

SO 401 Přeložka podzemního sdělovacího vedení

**SO 401 byl umístěn rozhodnutím o umístění stavby ze dne 14. 3. 2019, které nabylo právní moci dne 3. 4. 2019. Pro SO 401 se nevydává stavební povolení**

Stávající dvojice metalických kabelů je vedena podél pravého břehu Vltavy. Kabely budou přeloženy naspojkováním nových kabelových vložek. Přepojení kabelové trasy na začátku a konci přeložky se musí provádět za provozu. Spojkování kabelů bude provedeno teplem smrštitelnými spojkami XAGA ze stávajících spojek. Na přeložky budou použity sdělovací kabely stejné konstrukce a stejného profilu. Spojky a nové kabelové komory budou označeny elektronickým markerem, který bude uložen do výkopu ke spojkám a na dno kabelových komor. V části trasy, kde na stezku navazuje příkrý svah, budou nové kabely položeny provizorně do mělkého výkopu ve svahu. Provizorní trasa bude volena s ohledem požadavek následného přeložení (bez jejich přerušení) do trasy definitivní pod konstrukci cyklostezky. Budou osazeny protahovací kabelové komory (celkem 9 ks) v místě vedení kabelů pod cyklostezkou. Komory bodu sloužit zejména pro případné opravy na kabelech a pro uložení nových spojek. Ve volném terénu a chodníku budou kabely uloženy do pískového lože s krytím betonovou deskou a výstražnou fólií modré barvy. Pod stezkou budou nové kabely uloženy do kabelového žlabu, který bude ve výkopu obetonován. V souběhu se žlabovou trasou bude přiložena rezervní plastová trubka o profilu 160/136 která bude také obetonována. V kabelových komorách bude trubka utěsněna proti vnikání vody a nečistot.

SO 802 Mobiliář

Při výstavbě stezky se počítá v navrhovaných místech s instalací stojanů na jízdní kola, laviček, stolů a odpadkových košů. Na konci stezky pro chodce a cyklisty u Elsnicova náměstí (KÚ SO 102) jsou navrženy zahrazovací sloupky. Původní mobiliář bude demontován a nahrazen novým (s výjimkou mobiliáře instalovaného v rámci rekonstrukce prostranství před Löwitovým mlýnem, tento mobiliář bude pouze přemístěn). Rozsah SO 802 je zřejmý z koordinační situace.

SO 810 Náhradní výsadba

V dotčeném úseku vodního toku Vltavy budou jako kompenzační opatření vysazeny stanovištně a geograficky odpovídající druhy dřevin. Pro výsadby dřevin budou navrženy výhradně domácí (autochtonní) druhy, a to druhy běžně užívané v sadovnické praxi s ohledem na konkrétní stanoviště (nadmořská výška, oslunění, půdní a vláhové poměry, apod.). V úvahu bude vzata i stávající druhová skladba okolních dřevin. Zohledněna bude nezbytně příslušnost ke konkrétní mapovací jednotce č. 4 – jilmová doubrava. Z velkokorunných stromů se použijí duby letní (Quercus robur), habr obecný (Carpinus betulus), lípa srdčitá (Tilia cordata), javor mléčný (Acer platanoides), dále topol černý nehybridizovaný (Populus nigra), olše lepkavá (Alnus glutinosa), vrba bílá (Salix alba), jilm habrolistý (Ulmus minor) a jasan ztepilý (Fraxinus excelsior).

Z vyšších domácích keřů se použijí následující druhy: bez černý (Sambucus nigra), svída krvavá (Cornus sanquinea), ptačí zob obecný (Ligustrum vulgare), hloh jednosemenný (Crataegus monogyna) a růže šípková (Rosa canina). Podrobněji viz část dokumentace D.3.

### Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)

Stavba neslouží k výrobním účelům a nenárokuje spotřebu médií a hmot, neprodukuje odpady.

### Celková spotřeba vody

Stavba nebude spotřebovávat vodu.

### Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Stavba nebude produkovat odpady. Provoz pěších a cyklistů nebude produkovat emise.

### Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou žádné požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

## Bezbariérové užívání stavby

Stavba je navržená dle platných zákonů, vyhlášek a norem. Bezbariérové užívání stavby je navrženo v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Výškový rozdíl chodníku a pojížděných ploch u místa pro přecházení či přechodu je řešen sníženou silniční obrubou s výškou nášlapu +2 cm. Podél vodící linie je zachován průchozí prostor min. v šíři 0,8 m s maximálním příčným sklonem 2 %. Rampový sklon v žádném místě nepřesahuje maximálních povolených 12,5 %. Průchozí prostor na chodníku je ve všech místech zajištěn v šíři alespoň 1,5 m.

Řešení pro osoby se zrakovým postižením

Podél snížených silničních obrub s nášlapem menším než 0,08 m oddělujících prostor pro pěší od prostoru pro provoz motorových vozidel je navržen varovný pás šířky 0,4 m z reliéfní dlažby. Varovný pás je vždy prodloužen do výšky nášlapu +0,08 m. Signální pásy z reliéfní dlažby o šířce 0,8 m jsou navrženy u přechodů pro chodce, míst pro přecházení. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od těchto pásů musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči pásům vizuálně kontrastní.

Přirozená vodící linie je tvořena obrubou s nášlapem min. +0,06 m.

V místech, kde je přirozená vodící linie přerušena na vzdálenost delší než 8 m, musí být použita umělá vodící linie. Umělá vodící linie je šířky 0,4 m.

Umístění varovných a signálních pásů je zřejmé ze situačních příloh této PD.

Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.

Varovné a signální pásy budou zhotoveny z reliéfní betonové dlažby 200/100/60 mm. Umělá vodící linie je betonová šířky 0,4 m tl. 60 mm. Reliéfní dlažba a umělá vodící linie budou uloženy do betonového lože C20/25n XF3.

Varovné a signální pásy jsou zakresleny v koordinační situaci, řešení varovných pásů na přechodu nebo místě pro přecházení je zakresleno ve vzorových řezech.

## Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby je daná dodržením vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádí Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a vyhlášky MDS č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon).

## Základní charakteristika objektů

### Popis současného stavu

Projektová dokumentace řeší částečnou přeložku pražské páteřní cyklotrasy A2 na novou stezku pro chodce a cyklisty a rekonstrukci stávající stezky, po které jsou vedeny cyklotrasy A2 a A26, na katastrálním území Libeň (Praha 8).

Po pravém břehu Vltavy v trase nově navrhované stezky (SO 101) je v současnosti neudržovaná komunikace původně zpevněná vyskládanými kameny, které jsou ale zanesené zeminou. Na komunikaci je již nyní významný provoz pěších a cyklistů. Komunikaci využívá Povodí Vltavy k přístupu k břehu řeky, toto využití požaduje Povodí Vltavy zachovat i na nové stezce pro chodce a cyklisty.

Úsek stávající stezky (SO 102) určené k rekonstrukci má asfaltový povrch, který již vykazuje značné množství poruch. Jedná se o stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem o šířce 4 – 5 m, pás pro cyklisty je od pásu pro pěší oddělen hmatným pásem šířky 0,30 m. Pás pro cyklisty je umístěn na straně vzdálenější od břehu Vltavy až po křižovatku cyklotras A2 a A26, kde se pásy pro cyklisty a pro pěší vystřídají.

### Popis navrženého řešení

Cyklotrasa A2 bude přeložena na nově vybudovanou komunikaci v úseku od mostu Barikádníků (ul. Vodácká) po odbočení stávající cyklotrasy z ulice Povltavské na stezku pro chodce a cyklisty (ul. U Českých loděnic). V tomto úseku, kde je ve stávajícím stavu cyklistická doprava vedena ve směru do centra v hlavním dopravním prostoru jako pruh pro cyklisty a v opačném směru po původním chodníku s nevyhovujícími šířkovými parametry, dojde k výstavbě nové stezky pro chodce a cyklisty podél břehu řeky Vltavy.

Stávající stezka pro chodce a cyklisty v ulici U Českých loděnic (mezi ulicí Povltavskou a Voctářovou), po které jsou v určitých úsecích vedeny pražské páteřní cyklotrasy A2 a A26, bude rekonstruována. Ze stávající stezky pro chodce a cyklisty podél ul. Povltavské, po které je v současnosti veden směr z centra cyklotrasy A2, bude odstraněno informativní směrové svislé dopravní značení označující vedení cyklotrasy A2, která bude přetrasována na novou komunikaci (SO 101).

1. **Pozemní komunikace**

### Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Objekty pozemních komunikací:

* SO 101 Nová bezmotorová komunikace A2
* SO 102 Rekonstrukce bezmotorové komunikace A2 a A26

Stavbou budou dotčeny tyto pozemní komunikace:

* účelová komunikace po pravém břehu Vltavy v úseku od křižovatky s ul. U Českých loděnic po křižovatku s ul. Vodáckou,
* místní komunikace funkční skupiny D, ul. U Českých loděnic v úseku od Elsnicova náměstí po křižovatku s ul. Povltavská,
* účelová komunikace, ul. Vodácká (Praha 7),
* místní komunikace, ul. Povltavská (Praha 8),
* místní komunikace, Elsnicovo náměstí (Praha 8).

### Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

* Třída komunikace – místní komunikace funkční skupiny D, podskupiny D2.
* Návrhová kategorie / příčné uspořádání:
  + SO 101: šířka 3,0 m (2,5 m v úseku km 0,572 – KÚ km 1,165),
  + SO 102: šířka 4,0 m (minimum).

Podrobnější informace k příčnému uspořádání jsou v části B.2.1 f).

* Parametry a zdůvodnění trasy – Nová trasa (SO 101) ve většině své délky vychází ze směrového a výškového vedení stávající účelové komunikace podél břehu Vltavy. Celková délka nové trasy je 1 165 m. Parametry nové komunikace jsou v souladu s požadavky TP 179 *Navrhování komunikací pro cyklisty*. Směrové a výškové řešení rekonstruované komunikace (SO 102) zůstává zcela zachováno.
* Zemní těleso – Nová komunikace (SO 101) je výškově navržena v úrovni stávajícího terénu (stávající účelové komunikace), vozovka bude odvodněna příčným sklonem do přilehlé vodoteče – Vltavy. Stavba tedy nevyžaduje realizaci žádných významných násypů nebo výkopů, pouze ve stísněném prostoru v úseku km 0,55 – 1,00 bude proveden zářez do svahu, aby bylo dosaženo šířky komunikace 2,50 m. Na rekonstruované části (SO 102) nedojde k žádným zásahům do zemního tělesa.
* Použití druhotných materiálů – kameny z původní komunikace podél břehu řeky budou po očištění použity jako břehové opevnění mezi novou komunikací a stávajícím ponechaným břehovým opevněním (pokud budou mít minimální tloušťku 300 mm). Původní reliéfní betonová dlažba z hmatných, varovných a signálních pásů bude v potřebném množství očištěna a využita pro nové varovné a signální pásy.

1. **Mostní objekty a zdi**

### Výčet OBJEKTŮ A ZDÍ

Stavební objekty:

* SO 201 Přesun vázacích prvků

### ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY OBJEKTŮ

V rámci úpravy bezmotorové komunikace A2 dojde k odstranění stávajících vázacích prvků (vázací kruh, pachole). V rámci tohoto stavebního objektu je navrženo rozmístění 15 kusů nových vázacích kruhů. Umístění nových vázacích kruhů je patrné ze situace. Vázací kruhy budou umístěny u hrany cyklostezky na kotevních blocích. Vázací kruhy jsou upevněny do kotevního bloku. Použitá výztuž bude z oceli R 10 505. Do bloků budou zavedeny mikropiloty zachycující vnější zatížení jednotlivých bloků, které budou zahrnovat kromě hlav mikropilot s výztuží kolem hlavy pilot i vlastní obvodovou výztuž. Dále budou zahrnovat tuhou kotevní troubu TR 324/10, na kterou bude ve zhlaví nosně přivařena ocelová deska z plechu 20 mm s vázacím kruhem D = 50 mm, z oceli S 355 a průměru kruhu 30 cm. Výztuž kolem hlav mikropilot bude upravena s ohledem k tuhé výztuži v centrální část bloku. Tvary bloků jsou v půdoryse čtvercové o straně 1,5 m s výškově zešikmeným povrchem po svahu.

Mikropiloty jsou navrženy na výsledné zatížení jednotlivých bloků. Přenášejí tahové nebo tlakové síly. Jejich návrh zohlednil inženýrskogeologické podmínky podloží. Táhla mikropilot jsou tvořeny TR 82,5/10 z oceli S355. Mikropiloty budou opatřeny protikorozní úpravou a budou osazeny do vrtu Ø 200 mm. Pro kotevní bloky budou zřízeny 2 tahové mikropiloty celkové délky 8 m a jedna tlaková mikropilota celkové délky 6 m. Délka injektovaného kořene jednotlivé mikropiloty bude 4,5 m. Mikropiloty budou prováděny pomocí vrtné soupravy umístěné na plavidle.

1. **Odvodnění pozemní komunikace**

Odvodnění komunikace je součástí stavebního objektu pozemních komunikací:

* SO 101 Nová bezmotorová komunikace A2
* SO 102 Rekonstrukce bezmotorové komunikace A2 a A26

V celé délce řešeného úseku je stezka vedena po břehu řeky. Výškové řešení nové komunikace vychází z vedení původní cesty v této oblasti. Nové i rekonstruované komunikace budou odvodněny pomocí příčných sklonů do zeleně a následně do přilehlé vodoteče – řeky Vltavy.

1. **Tunely, podzemní stavby a galerie**

PD neobsahuje stavební objekty tohoto typu.

1. **Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

PD neobsahuje stavební objekty tohoto typu.

1. **Vybavení pozemní komunikace**

### Záchytná bezpečnostní zařízení

Žádná nová záchytná bezpečnostní zařízení se nenavrhují. Stávající zábradlí podél ul. U Českých loděnic bude demontováno v délce 379 m (126 m mezi Povltavskou a odbočením A2 v rámci SO 102.1 a 253 m podél Rokytky v rámci SO 102.2). Dále bude demontováno ocelové svodidlo v ul. U Českých loděnic u křižovatky s ul. Povltavskou v délce 23 m, betonová římsa, na které je svodidlo upevněno, zůstane zachována, bude provedena její sanace. Budou odstraněna betonová svodidla vymezující parkovací stání v ul. U Českých loděnic u s Elsnicova náměstí.

### Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Stavební objekty:

* SO 180 Dopravně inženýrská opatření (DIO)
* SO 190 Stálé dopravní značení
* SO 401 Přeložka podzemního sdělovacího vedení

DIO během stavby si vyžádají jistá omezení cyklistického, pěšího a nevýznamně také automobilového provozu a zábory komunikačních ploch. Návrh DIO je obsahem SO 180.

Obsahem objektu SO 190 je veškeré nově navržené vodorovné a svislé dopravní značení a odstranění veškerého svislého dopravního značení v rozsahu stavby.

SO 401 řeší přeložku podzemního sdělovacího vedení společnosti ČD-Telematika, a. s. mimo novou komunikaci dle požadavku společnosti – stávající kabel je veden pod nově navrženou komunikací (SO 101). Podrobnější popis v části B.2.3 a).

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Navržené dopravní značení bude odpovídat ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášce MD 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 I.

Provedení a umístění SDZ bude v souladu s TP 65, VL 6.1, s Technickými podmínkami pro svislé a vodorovné dopravní značení TSK, a.s. a s dalšími souvisejícími předpisy a normami.

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

Činná plocha dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1 a ZTKP stanovené TSK hl. m. Prahy. Grafika provedení činné plochy, světelné 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.

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. 7.1.5 ČSN EN 12899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. 7.1.6 ČSN EN 12899-1. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2 (dle požadavku TSK).

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. Provedení VDZ bude v souladu s Technickými podmínkami pro svislé a vodorovné dopravní značení TSK, a.s.

Vodorovné dopravní značení bude v případě nového asfaltového povrchu provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový povrch položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů (v případě značení na starším povrchu se provádí ihned aplikace z dvousložkových plastů). Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD. Pokládka VDZ bude provedena technologií stěrkového plastu, popřípadě strukturálního plastu, nesmí být použity dvousložkové stříkané tenkovrstvé plasty. Vodorovné značení bude bílé s výjimkou červeného zvýraznění plochy napojení stezky v ulici U Českých loděnic na ulici Povltavská. Z důvodu absence veřejného osvětlené bude VDZ bílé barvy ve druhé fázi provedeno s příměsí fotoluminiscenčního pigmentu s vysokou svítivostí a dlouhou dobou vyzařování, čímž dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na cyklostezce.

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.

Podrobný návrh dopravního značení je zřejmý z přílohy D.1.4 *Situace dopravního značení*.

### Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení není navrhováno. V rámci stavby však budou pod zpevněnými plochami uloženy prázdné chráničky pro případ realizace veřejného osvětlení v budoucnosti.

### Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Nepočítá se s realizací zvláštní ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci vzhledem k provozu nemotorové dopravy na nových a rekonstruovaných komunikacích.

### Opatření proti oslnění

PD neobsahuje stavební objekty tohoto typu.

1. Objekty ostatních skupin objektů

Stavební objekty:

* SO 010 Příprava území
* SO 802 Mobiliář
* SO 810 Náhradní výsadba

SO 010 zahrnuje frézování stávajících asfaltových vozovek a chodníků ve stanovených tloušťkách, pokácení stromů v nezbytně nutném rozsahu a smýcení keřového porostu v navržené ploše. U vybraných stromů bude proveden zdravotní řez. Součástí SO 010 je také demolice ostatních železobetonových či kamenných konstrukcí (například stávajících vázacích pacholat a kruhů).

Při výstavbě stezky se počítá v navrhovaných místech s instalací stojanů na jízdní kola, laviček, stolů a odpadkových košů. Na konci stezky pro chodce a cyklisty u Elsnicova náměstí (KÚ SO 102) jsou navrženy zahrazovací sloupky. Mobiliář je obsahem SO 802.

V dotčeném úseku vodního toku Vltavy budou v rámci SO 810 jako kompenzační opatření vysazeny stanovištně a geograficky odpovídající druhy dřevin.

## Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba neobsahuje žádné technické a technologické zařízení.

## Zásady požárně bezpečnostního řešen

Vzhledem k charakteru stavby jako komunikační liniové stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany, proto požárně bezpečnostní řešení není součástí PD.

## Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby zásady hospodaření s energiemi nejsou součástí PD.

## Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vzhledem k charakteru stavby hygienické požadavky stavby nejsou součástí PD.

## Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba leží v záplavovém území. V souvislosti s tím je navrženo plochy po terénních úpravách na břehu řeky zpevnit kamenem min. tl. 300 mm v betonovém loži (obnova břehového opevnění s plynulým navázáním na stávající ponechané břehové opevnění). Konstrukce vozovky bude obalena do geotextílie dle vzorového příčného řezu.

Dle stanovisek dotčených orgánů nebude realizace a provoz záměru mít významné negativní dopady související s umístěním stavby v záplavovém území.

Žádné další negativní účinky vnějšího prostředí na stavbu nejsou projektantovi známy, proto se opatření proti těmto vlivům nenavrhují.

# Připojení na technickou infrastrukturu

### Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky

Záměr vyvolá přeložku dálkového metalického kabelu ve správě společnosti ČD-Telematika, a. s. V dokumentaci řeší přeložku stavební objekt SO 401. Kabely budou přeloženy naspojkováním nových kabelových vložek. Přepojení kabelové trasy na začátku a konci přeložky se musí provádět za provozu. Spojkování kabelů bude provedeno teplem smrštitelnými spojkami XAGA ze stávajících spojek. Spojky budou označeny elektronickým markerem, který bude uložen do výkopu.

### PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY

SO 401 řeší přeložku stávajících kabelů DK U2 – Kralupy nad Vltavou: ŽDK1: DCKQYPY 9XV 1,2 + 33DM 0,9 a DK U2 – Dejvice: ŽDK1: DCKQYPY 9XV 1,2 + 33DM 0,9 v délce 1 080 m.

# Dopravní řešení

### Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Po pravém břehu řeky Vltavy je na území Libně vedena pražská páteřní cyklotrasa A2. Směrem z centra je značena ulicí U Českých loděnic (od napojení cyklotrasy A26 směrem od Vysočan) na křižovatku s ul. Povltavskou (napojení cyklotrasy A27 směrem od Proseku). Od této křižovatky je až k mostu Barikádníků vedena směrem z centra po nevyhovující úzké stezce pro chodce a cyklisty s odděleným provozem a opačným směrem pruhem pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru.

Tato dokumentace řeší rekonstrukci stezky pro chodce a cyklisty původně s odděleným provozem v ul. U Českých loděnic, po které je vedena cyklotrasa A2 a A26, a novostavbu stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v úseku mezi mostem Barikádníků a napojením nové stezky na ul. U Českých loděnic.

Bezbariérové užívání je popsáno v části B.2.4.

### Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Výstavbou nové stezky dojde ke změně napojení území na dopravní infrastrukturu. Stezka bude napojena na stávající komunikace – ulice Vodácká a U Českých loděnic. Na novou komunikaci bude přeznačena pražská páteřní cyklotrasa A2. Původní problematické vedení cyklotrasy A2 v jednom směru v hlavním dopravním prostoru ul. Povltavské a v druhém směru po úzké stezce, která vznikla z původního chodníku pro pěší, bude řešeno převedením na novou stezku (**tato projektová dokumentace neřeší rušení stezky pro chodce a cyklisty a rušení pruhu pro cyklisty v ul. Povltavské, vyhrazený pruh na Povltavské a cyklistický pás stezky zůstanou zachovány**). Dopravní napojení stezky je zřetelné z koordinační situace.

### Doprava v klidu

Na konci rekonstruovaného úseku u Elsnicova náměstí dojde k redukci zpevněných ploch, které jsou využívány k odstavování vozidel. Jelikož tato plocha není součástí městského parkovacího systému (zóny placeného stání), navrženou úpravou nedojde k redukci parkovacích ploch v okolí. Jiné úpravy ploch pro dopravu v klidu nejsou navrženy.

### Pěší a cyklistické stezky

Úprava pěších a cyklistických stezek je předmětem této PD.

# Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Řešení vegetace je obsaženo v SO 810 Náhradní výsadba. Ohumusování a založení trávníků nezpevněných ploch souvisejících s terénními úpravami okolo nové a rekonstruované stezky je součástí objektů komunikací SO 101 a SO 102.

U všech dřevin, které by mohly být dotčeny stavbou, a které nejsou určeny k odstranění, budou provedena ochranná opatření proti poškození stavbou podle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině — Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích, a podle standardů SPPK 01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.

# Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochranu

### Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Vzhledem k charakteru stavby jako komunikace pro bezmotorovou dopravu se negativní dopad na životní prostředí v uvedených oblastech nepřepokládá.

### Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Výstavbou nové stezky pro chodce a cyklisty ve stopě původní cesty podél břehu Vltavy nedojde k významnému vlivu na přírodu a krajinu oproti stávajícímu stavu. Záměr zasahuje do prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) vymezených Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. V rámci sadových a vegetačních úprav břehové linie řeky Vltavy bude pomocí výsadby a údržby zeleně (SO 810) podpořeno odpovídající stanoviště nadregionálního biokoridoru N4/4 – Vltava, v rámci kácení budou eliminovány nepůvodní a invazivní druhy, vysazeny budou druhy stanovištně a geograficky původní. Dle stanoviska Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy stavba lokálně naruší ekologicko-stabilizační funkci vodního toku (redukuje se spontánně vzniklý břehový biotop), avšak ve svém důsledku aktivita nemůže zničit či ohrozit tento vodní tok jako celek. Předmětná aktivita je z hlediska délky a šířky toku zanedbatelná a opodstatněná a stavba ve svém důsledku nemůže ohrozit ekologickou stabilitu vodního toku jako celku, pouze lokálně sníží ekologickou hodnotu v místě zásahu.

U všech dřevin, které by mohly být dotčeny stavbou, a které nejsou určeny k odstranění, budou provedena ochranná opatření proti poškození stavbou.

Zachovávaným dřevinám nesmí být změněna výška terénu v okolí po celém obvodu koruny.

V kořenovém prostoru ponechávaných stromů nebude skladován žádný stavební materiál ani zemina z pozemku (vysvětlení pojmu kořenová zóna - kořenová zóna stromu je plocha půdy pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny a zvětšená o 1,5 m po celém obvodu koruny, u sloupovitých forem zvětšená o 5m po celém obvodu koruny).

Ochrana kmenů stromů: kmeny stromů v bezprostřední blízkosti výkopu a v manipulačním prostoru výkopové mechanizace je nutno obednit do výšky alespoň 2 m. Bednění se musí vůči kmenu vypolštářovat a nesmí být nasazeno bezprostředně na kořenové náběhy.

Ochrana koruny: v místech pohybu mechanizace nebo stavby se musí větve překážející pohybu mechanizace vyvázat nahoru. Místa úvazků je nutno vypodložit vhodným materiálem (např. jutovou bandáží).

Ochrana kořenů a kořenového prostoru: Hloubení výkopů je třeba provádět ručně. Při hloubení výkopů nesmějí být přerušeny kořeny o průměru větším než 3 cm. Případná poranění je nutno ošetřit. Kořeny je možno přerušit jen hladkým řezem. Konce kořenů o průměru menším než 2 cm je nutno ošetřit růstovými stimulátory, kořeny o průměru větším než 2 cm je nutno ošetřit prostředky k ošetření ran.

### Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

### ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM

Stavba nevyžaduje stanovisko EIA, proto žádné závěry z tohoto řízení nejsou zohledněny a zapracovány.

### Základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Nebylo vydáno.

### Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Realizací stavby bude definováno nové ochranné pásmo přeloženého sdělovacího vedení ve správě společnosti ČD-Telematika, a.s. Ochranné pásmo sdělovacího vedení je dle § 102 zákona č. 127/2005 Sb. 1,0 m na obě strany od krajního kabelu.

# Ochrana obyvatelstva

Vzhledem k charakteru stavby ochrana obyvatelstva není součástí PD.

# Zásady organizace výstavby

### Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Staveniště musí zhotovitel zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálů, konstrukcí a zařízení tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět.

El. energie – v rozsahu stavby se nachází sítě NN. Zhotovitel před stavbou dohodne s majitelem/správcem IS přesné podmínky připojení.

Voda - v rozsahu stavby se nachází vodovod. Zhotovitel před stavbou dohodne s majitelem/správcem IS přesné podmínky připojení.

Odvodnění - staveništní plochy budou vyspádovány tak, aby se dešťová voda vsakovala do okolního terénu.

Telefon - zhotovitel použije mobilní telefony.

Na staveništi budou užívány chemické mobilní záchody s průběžným vyvážením kalů do městské ČOV. Vyvážení bude zajišťovat poskytovatel.

### Odvodnění staveniště

Staveništní plochy budou vyspádovány tak, aby dešťová voda byla odvedena do okolního terénu (zeleně), kde bude zasakovat nebo odteče do přilehlé vodoteče. Případně bude odvodnění řešeno do předem vytvořených podélných drenáží.

PD nepředpokládá využití stávající kanalizační sítě k odvodnění staveniště. Pokud by se zhotovitel rozhodl odvodnit staveniště do stávající kanalizace, musí být voda před odvedením do kanalizace ošetřena v usazovací (kalové) jímce kvůli zachycení splachů ze staveniště. Užitná velikost jímek musí být navržena individuálně podle velikosti přilehlého staveniště. Tyto objekty by byly součástí odvodnění staveniště a řešil by je dodavatel stavebních prací.

### Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště je přístupné z ul. Povltavské a z Elsnicova náměstí.

Napojení na technickou infrastrukturu viz část B.8 C).

Při realizaci je nutno zajistit přístup k objektům, vjezd dopravní obsluze a pohotovostním vozidlům. Chodníky zůstanou po celou dobu provádění prací průchodné a v místě překopů budou opatřeny přechodovými, příp. přejezdovými lávkami. Po celou dobu realizace stavby musí být zabezpečena možnost výstavby mobilních prvků protipovodňové ochrany (PPO).

Při realizaci stavby musí zhotovitel dodržet §53. odst. 3 nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy - veřejná prostranství a pozemní komunikace dočasně užívané jako staveniště při současném zachování jejich užívání veřejností se musí po dobu společného užívání bezpečně chránit a udržovat. Veřejné plochy a pozemní komunikace se pro staveniště mohou použít jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Po ukončení jejich užívání jako staveniště musí být uvedeny do předchozího nebo rozhodnutím určeného stavu. Při provádění a užívání staveb nesmí být ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a dráhách.

### Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Během výstavby bude omezen přístup na přilehlé pozemky a k okolním stavbám - výstavba nesmí zcela přerušit pěší přístup k soukromým objektům. Stavba zajistí, aby doba, po kterou není možné připojit všechny navazující pozemní komunikace včetně sjezdů na přilehlé nemovitosti, byla co nejkratší. Stavební mechanizmy budou pojíždět pouze ve vymezeném prostoru staveniště a nebudou narušovat přilehlé pozemky.

Navržené vázací prvky vyžadují osazení mikropilot do vrtů Ø 200 mm. Mikropiloty budou prováděny pomocí vrtné soupravy umístěné na plavidle na Vltavě. Plavební provoz na vodní cestě a v přístavu Praha-Libeň nebude výstavbou omezen.

### Ochrana staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Podoba hlavního zařízení staveniště (hlavní kanceláře, buňkoviště, toalety, atp.) nejsou v dokumentaci detailně řešeny. Jejich lokalizace a detailní technické řešení je závislé od vybraného zhotovitele stavby. Předpokládá se, že zařízení staveniště a staveniště samotné bude oploceno. Na závěr stavby bude zlikvidováno. Předpokládá se použití jednoduchých a snadno přemístitelných objektů (maringotky, kontejnery, chemické WC apod.). Prostor staveniště bude využíván především pro vlastní provádění prací, přístup a příjezd do prostoru stavby, parkování potřebných mechanizmů a vozidel stavby v blízkosti prováděných prací.

Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin jsou popsány v kapitole B. 1. i), žádné další demolice nejsou potřeba pro staveniště, zařízení staveniště.

V záplavovém území nebude dlouhodobě skladován odplavitelný materiál a látky, které mohou způsobit ohrožení jakosti vody, nebo její znečištění. Výkopový materiál bude operativně odvážen mimo záplavové území. Stavební materiál bude skladován mimo aktivní zónu záplavového území. V aktivní zóně záplavového území může být pouze v nezbytně nutném množství a po nezbytně nutnou dobu, zabezpečený proti odplavení nebo uložený tak, aby ho bylo možné v případě nebezpečí povodně ihned odvézt mimo dosah povodně. V aktivní zóně záplavového území nesmí být umístěno zařízení staveniště.

Odvodnění staveniště bude navrženo tak, aby nedocházelo k podmáčení okolních pozemků a znečištění povrchových a podzemních vod v dané lokalitě.

Pro realizaci stavby byl připraven povodňový a havarijní plán, který je součástí této PD v části F.

Všechny povrchové znaky inženýrských sítí na stávajících zařízeních, které se nachází v území stavby, musí být zachovány, případně renovovány a provedeny výškové rektifikace. Ke všem vstupním šachtám ve správě Pražské vodohospodářské společnosti, a. s. na stávající kanalizaci musí být v souladu s požadavkem správce zajištěn příjezd pro mechanizovanou obsluhu těžkými vozidly i po dobu výstavby.

Na trase SO 102 se nacházejí kanalizační šachty s výškou poklopu nad úrovní nivelety vozovky. Výškové vyrovnání je ve stávajícím stavu řešeno obetonováním okolo šachty. Toto obetonování bude ubouráno minimálně do úrovně 100 mm pod navrženou niveletu vozovky, aby mohl být položen dvouvrstvý asfaltový kryt. Pokud nebude možné provést výškovou rektifikaci standardním způsobem, bude u šachty vyměněn přechodový kónus a skruž za skruž novou o takové výšce, aby bylo možné dosáhnout výšky poklopu dle navržené nivelety vozovky, podle potřeby se použijí rektifikační kroužky.

V km 0,92 SO 102 bude vyměněn čtvercový poklop stávající šachty. Stávající poklop je špatně usazen – není zarovnán s plochou vozovky.

Dle požadavku společnosti PREdistribuce, a. s. jako správce vedení vysokého napětí bude provedeno ochránění kabelového vedení uložením do kabelových betonových žlabů pro mechanickou ochranu kabelů. Délka chráničky bude 13 m.

### MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ

Maximální zábory pro staveniště jsou patrné z grafické přílohy C.2 *Katastrální situační výkres*, seznam pozemků dotčených stavbou je uveden jako příloha 1 této zprávy.

### Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Obchozí trasy nejsou navrhovány, bezbariérový provoz pěších zůstane zachován s omezením na stávající komunikaci i během výstavby.

### Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Dokumentace je zpracována dle právních předpisů, platných od 1. 1. 2001. Jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na který v souvislosti se stavební činností navazují především vyhlášky č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, č. 93/2016 Sb.., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č. 374/2008 Sb., o přepravě odpadů.

Pro materiálové využití výkopových zemin, které se stanou odpadem, je nutno postupovat dle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 12 a následujících a přílohy č. 10 a 11 této vyhlášky.

Ve všech případech využívání odpadů musí být dodržena povinnost §12 odst. 2 a §14 odst. 1 a 2 zákona o odpadech. To znamená, že odpady smějí být využívány pouze:

- v zařízeních, která jsou k využívání odpadů podle zákona určena, tj. k jejichž provozování byl vydán souhlas k provozu zařízení a s jeho provozním řádem příslušným krajským úřadem

- v zařízeních, která nejsou k využívání odpadů podle zákona určena, ale v nichž je přesto možné v souladu s §14 odst. 2 zákona o odpadech využívat odpady, které splňují požadavky stanovené pro vstupní suroviny. Není požadován souhlas k provozování těchto zařízení, ale musí být prokázána shoda odpadu se vstupní surovinou.

Ocelové konstrukce (stožáry světelné signalizace nebo plynovodní potrubí) a kabeláž jsou majetkem správce zařízení. Ten rozhodne, zda tyto konstrukce uschová ve svém skladovém zařízení pro další využití nebo zda je odevzdá do výkupu sběrných surovin.

Do stavby nebudou zabudovány žádné nebezpečné látky, nebo materiály a tyto látky či materiály nebudou vznikat ani vlastním provozem stavby.

V případě pochybností, zda movitá věc je či není odpadem, rozhoduje na návrh vlastníka movité věci či správního orgánu, který provádí řízení, v němž se tato otázka vyskytla, příslušný krajský úřad, a to na návrh vlastníka této movité věci nebo správního orgánu, který provádí řízení, v němž se otázka naskytla, nebo který rozhodnutí o této otázce potřebuje ke své další činnosti.

V říjnu 2020 byl proveden diagnostický průzkum stávajících asfaltových vozovek s cílem zatřídit asfaltové směsi dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. Asfaltové směsi lze zatřídit jako znovuzískanou asfaltovou směs kvalitativní třídy ZAS-T1.

### Ochrana životního prostředí při výstavbě

Po dobu výstavby s ohledem na místo a charakter stavebních prací je nutné v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

Vibrace způsobené výstavbou jsou omezeny Nařízením vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám – ropné látky, nátěrové hmoty apod. Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie. Zhotovitel je povinen zajistit, aby při výstavbě nedocházelo ke splachům stavebních hmot a jiných nečistot do stávajících vodotečí.

### Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

### Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Výstavba ovlivní bezbariérové užívání komunikace U Českých loděnic. Bezbariérový provoz pěších zůstane zachován s omezením na stávající komunikaci i během výstavby. Provizorní vedení pěších bude mít parametry zajišťující bezbariérové užívání v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj 398/2009 Sb.

### Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Při výstavbě SO 101 bude úplně uzavřena stávající účelová komunikace po pravém břehu Vltavy v úseku od křižovatky s ul. U Českých loděnic po most Barikádníků. Stávající cyklotrasa A2 nebude výstavbou SO 101 významně ovlivněna a provoz na ní zůstane zachován po celou dobu výstavby SO 101. V místě připojení nové stezky na ul. U Českých loděnic bude umístěno přechodné dopravní značení dle schématu B/18 uvedeném v TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, 3. vydání – příčná a podélná uzávěra zábradlím.

Část pěších a cyklistů využívá mezi Trojským mostem a mostem Barikádníků ul. Vodáckou místo stezky podél ul. Nová Povltavská. V období, kdy bude realizováno napojení nové stezky na ul. Vodáckou, bude tento úsek vzhledem k šířce stávající i navrhované komunikace Vodácká a stísněným podmínkám úplně uzavřen, protože nebude možné úsek provést za zachování provozu na polovině komunikace.

Účelová komunikace bude uzavřena přechodným dopravním značením dle schématu B/15 uvedeném v TP 66 – příčná uzávěra zábranami s minimálně 5 výstražnými světly S7 typu minimálně 3. Značka IP10a ve směru z Troje bude umístěna bezprostředně za křižovatku, kde se cyklotrasa A2 odpojuje z ul. Vodácké.

Rekonstrukce stávající stezky v ul. U Českých loděnic (SO 102) si vyžádá omezení stávajícího provozu pěších a cyklistů po komunikaci. Výstavba bude probíhat po etapách. Při každé etapě bude uzavřena jedna polovina komunikace, na druhé zůstane provoz pěších a cyklistů. Předpokládá se 10 etap (5 úseků vždy po polovině komunikace), délka etapa od 166 m do 339 m. Minimální šířka zúžené stezky musí být 1,5 m v souladu s TP 66, provoz pěších a cyklistů na takto zúžené stezce bude smíšený. Omezení bude vyznačeno přechodným dopravním značením dle schématu B/18 uvedeném v TP 66. Připojení okolních chodníků a vstupů do budov a na přilehlé nemovitosti přes staveniště bude řešeno provizorními pěšími lávkami šířky minimálně 1,5 m v souladu se schématem B/17. Staveniště bude ohrazeno přenosným zábradlím. Na příčné uzávěře bude minimálně jedno červené jednostranné výstražné světlo S7 typu 3, na podélné uzávěře červené výstražné světlo S7 typu 3 s podélným odstupem do 50 m.

Motorový provoz bude omezen na Elsnicově náměstí a v ul. Povltavská (v obou případech v místě připojení ul. U Českých loděnic) při rekonstrukci napojení stezky na stávající komunikaci. Jízdní pruh ve směru do centra na Elsnicově náměstí a jízdní pruh ve směru do Libně budou zúženy přechodným dopravním značením dle schématu B/3 uvedeném v TP 66 – příčná a podélná uzávěra směrovacími deskami, jízdní pruh nesmí být užší než 2,75 m.

Přepokládané úseky jednotlivých etap a navrhovaná dopravně inženýrská opatření jsou zakresleny v situaci ZOV, která je přílohou č. 4 této zprávy. Přílohou č. 2 jsou schémata z TP 66, která jsou navržena k použití během výstavby.

### Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Provoz pěších i cyklistů zůstane s omezením zachován na stávajících komunikacích. Žádné objízdné ani obchozí trasy se nenavrhují.

**Při plánování omezení provozu je nutná koordinace s ostatními stavbami na dopravní infrastruktuře v okolí.**

**Detailní návrh přechodného dopravního značení a případných objízdných tras bude proveden až pro finální podobu etapizace a harmonogram stavebních úprav a záborů provedenou vybraným zhotovitelem. Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh DIO je nejprve nutno opětovně projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů**

### Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Podoba hlavního zařízení staveniště (hlavní kanceláře, buňkoviště, toalety, atp.) nejsou v dokumentaci detailně řešeny. Jejich lokalizace a detailní technické řešení je závislé od vybraného zhotovitele stavby. Zhotovitel musí zajistit čistotu okolních komunikací během výstavby. Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Stavební materiál bude skladován mimo aktivní zónu záplavového území. V aktivní zóně záplavového území může být pouze v nezbytně nutném množství a po nezbytně nutnou dobu, zabezpečený proti odplavení nebo uložený tak, aby ho bylo možné v případě nebezpečí povodně ihned odvézt mimo dosah povodně. V aktivní zóně záplavového území nesmí být umístěno zařízení staveniště. Parkování mechanismů, bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Vjezd na staveniště a výjezd ze staveniště se předpokládá na křižovatce ul. Povltavská s ul. U Českých loděnic a na Elsnicově náměstí.

### Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Předpokládaný postup výstavby a možnosti členění stavby na etapy jsou popsány v části B.2.1 j).

### Harmonogram výstavby

Předpokládaný postup výstavby a možnosti členění stavby na etapy jsou popsány v části B.2.1 j). Detailní návrh etapizace a harmonogram stavebních úprav a záborů bude zpracován vybraným zhotovitelem stavby.

### Schéma stavebních postupů

Vzhledem k charakteru stavby nebylo schéma stavebních postupů vypracováno.

# Celkové vodohospodářské řešení

V celé délce řešeného úseku je stezka vedena po břehu řeky. Výškové řešení nové komunikace vychází z vedení původní cesty v této oblasti. Nové i rekonstruované komunikace budou odvodněny pomocí příčných sklonů do zeleně a následně do přilehlé vodoteče – řeky Vltavy.

# PŘÍLOHY

1. Seznam pozemků a staveb dotčených umístěním stavby
2. Schémata DIO
3. Souřadnice vytyčovacích bodů
4. Situace ZOV