



Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Objednatel:	
<b>Městská část Praha 8</b> <b>Zenklova 35/1</b> <b>180 48 Praha 8 - Libeň</b>	 <b>Městská část Praha 8</b>

Navrhl/vypracoval: Michaela Linkeová	Zodpovědný projektant: Michaela Linkeová	Zhotovitel: Atelier PROMIKA s.r.o.	Podzhotovitel: 4roads s.r.o.
Technická kontrola: Ing. Jan Svoboda	Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Paška	 Muchova 9 160 00 Praha 6	 Slunná 541/27 162 00 Praha 6

Kraj: Pražský kraj	Čís.sm.obj.:	15/3224/2018
Katastrální území: Praha 8 – Karlín	Čís.akce:	18025
Akce:  <b>Úprava bezmotorové komunikace A2 v úseku Breitfeldova - Negrelliho viadukt</b>	Datum:	11/2021
	Stupeň:	PDPS
	Formát:	A4
	Měřítko:	–
Příloha: Souhrnná technická zpráva	Číslo kopie:	Číslo přílohy: <b>B.1</b>





## Obsah

1.	Popis území stavby .....	4
a)	Charakteristika stavebního pozemku .....	4
b)	Údaje o územním rozhodnutí.....	5
c)	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací.....	5
d)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod .....	5
e)	Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů.....	5
f)	Ochrana území podle jiných právních předpisů.....	6
g)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod. ....	9
h)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území, ochrana okolí. ....	9
i)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin .....	9
j)	Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé) .....	10
k)	Územně technické podmínky .....	10
l)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice .....	10
m)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí.....	11
n)	Seznam pozemků podle katastru nemovitosti, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo .....	11
o)	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.....	11
p)	Možnosti napojené stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu .....	11
2.	celkový popis stavby.....	11
2.1	Celková koncepce řešení stavby.....	11
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby.....	11
b)	Účel užívání stavby .....	12
c)	Trvalá nebo dočasná stavba .....	12
d)	Údaje o dodržení technických požadavků na stavby a obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby).....	12



e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	12
f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby .....	15
g) U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu .....	16
h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů .....	16
i) Základní bilance stavby .....	17
j) Základní předpoklady výstavby .....	17
k) Seznam výjimek a úlevových řešení (základní požadavky na předčasné užívání staveb)	17
l) Orientační náklady stavby .....	17
2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	18
2.3 Celkové technické řešení .....	18
2.4 Bezbariérové užívání stavby .....	22
2.5 Bezpečnost při užívání stavby .....	22
2.6 Základní charakteristika objektů .....	22
2.6.1 Pozemní komunikace .....	22
Řada 000 - Objekty přípravy staveniště .....	22
Řada 100 - Objekty pozemních komunikací .....	22
Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty .....	27
2.6.2. Mostní objekty a zdi .....	28
2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace .....	29
2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie .....	29
2.6.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony .....	29
2.6.6. Vybavení pozemní komunikace .....	29
2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	30
2.8 Zásady požárně bezpečnostní řešení .....	30
2.9 Úspora energie a tepelná ochrana .....	31
2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí .....	31
2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	31
3. připojení na technickou infrastrukturu .....	31
4. dopravní řešení .....	31



a) Popis dopravního řešení.....	31
b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	32
c) <i>Doprava v klidu</i> .....	32
5. řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	32
6. popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	32
a) <i>Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda</i> .....	33
b) <i>vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině</i> .....	34
c) <i>Vliv na soustavu zvláště chráněných území a soustavu Natura 2000</i> .....	35
d) <i>Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí</i> .....	35
e) <i>V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách</i> .....	35
f) <i>navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů</i> .....	35
7. ochrana obyvatelstav .....	35
8. zásady organizace výstavby.....	36



## 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

### a) Charakteristika stavebního pozemku

Předmětná stavba společné bezmotorové místní komunikace IV. třídy pro pěší a cyklistický provoz se nachází na Praze 8 v katastrálním území Karlína. Jedná se o novou bezmotorovou komunikaci na pravém břehu Vltavy na Rohanském nábřeží.

Trasa je vedena dispozičně ve stávající stopě koruny protipovodňového valu podél pravého břehu Vltavy a z druhé strany podél nové zástavby Karlína. Jedná se o území zastavěné převážně administrativní a bytovou zástavbou.

Projektovaná bezmotorová místní komunikace IV. třídy řeší výstavbu nové zpevněné bezmotorové komunikace v šířce 4 m pro zlepšení podmínek pěšího a cyklistického provozu v úseku od Negrelliho viaduktu po Šaldovu ulici, kde bude napojena na připravovaný návazný úsek A2 Šaldova ulice – Libeňský most. Úsek od Negrelliho viaduktu po stávající nezpevněnou část komunikace je proveden z betonové dlažby v délce 26 m.

Na stávající komunikaci jsou napojeny místy vstupy do přilehlé zástavby a volného prostor, který slouží k volnočasovým aktivitám.

Navrhovaná společná bezmotorová komunikace drží stopu stávající koruny protipovodňového valu, na kterém bude vystavěna bezmotorová místní komunikace IV. třídy.

Bezmotorová komunikace bude mít povrch zpevněný z asfaltového betonu, šířka komunikace bude 4,0 m + 0,25m rozšíření v místě podélných překážek (mimo km 0,020, kde se nachází stávající protipovodňová stěna a stávající betonový objekt a šířka je zde lokálně 3,50 m).

**Celková délka nové bezmotorové účelové komunikace je 893m.**

Součástí akce je rovněž návrh veřejného osvětlení, dopravního značení a drobného mobiliáře. Drobný mobiliář bude řešen formou umístění košů, přesné umístění, počet a typ odpadkových košů bude řešen v rámci kontrolních dní na stavbě s investorem a zhotovitelem.

Předmětná stavba s označením „**Úprava bezmotorové komunikace A2 v úseku Šaldova – Negrelliho viadukt**“ se nachází na katastrálním území Karlín.

Dosavadní využití a zastavěnosti území:

Nyní se v řešeném úseku nachází protipovodňový val, který byl pro účely údržby a přístupu k protipovodňovým stěnám zpevněn štěrkodrtí v šířce cca 3 m.

Jedná se o oblast Rohanského nábřeží, která poslední dobou prochází rychlým vývojem a obnovou zástavby, zejména administrativních center a bytových komplexů, která se v současné době dostavují nebo plánují realizovat. Komunikace vede okolím budov River Diamond a River Garden.

**Na předmětnou akci bylo vydáno rozhodnutí o umístění stavby č.j. MCP8 065100/2021 z 1.3.2021.**



**Stavebnímu povolení nebudou podléhat stavební objekty řady 400, které byly umístěny v rámci územního řízení, viz výše.**

**b) Údaje o územním rozhodnutí**

Na předmětnou stavbu bylo vydáno rozhodnutí o umístění stavby č.j. MCP 065100/2021 z 1. 3. 2021 a nabytou právní mocí ode dne 23. 3. 2021. Dokumentace je v souladu s územním rozhodnutím.

**c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**

Dle závazného stanoviska (č.j. MHMP 242924/2019) k územnímu rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy odboru územního rozvoje konstatuje soulad záměru s platným Územním plánem SÚ hl. m. Prahy.

**d) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

Geologický, geomorfologický a hydrogeologický průzkum nebyl vzhledem charakteru projektu zadán.

**e) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů**

**B.1 Geodetické zaměření – Zaměření stavby - příloha číslo 4.1 v Dokladové části**

Při zpracování projektové dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření dotčeného území.

**B.2 Průzkum inženýrských sítí - příloha číslo 6.1 v Dokladové části**

Stávající sítě jsou zakresleny v koordinační situaci včetně navrhovaných přeložek. V rámci předmětného projektu byly rozeslány žádosti o vyjádření k existenci stávajících inženýrských sítí jednotlivým správcům. Kladné vyjádření o výskytu zařízení v zájmové oblasti zaslaly tyto organizace:

- PRE Distribuce (VVN, VN, NN, tunel)
- THMP (Veřejné osvětlení)
- Pražské vodovody a kanalizace (kanalizace a vodovod)
- Dopravní podnik hl. m. Prahy (ochranné pásmo Metra)

**B.3 Záborový elaborát - příloha číslo 4.2 v Dokladové části**

V rámci předmětného projektu byl zpracován záborový elaborát obsahující

- Záborový elaborát - Textová část
- Situace mapy KN se zákresem všech záborů v jednotlivých k.ú.
- Situace mapy KN se zákresem záborů po nabyvatelích v jednotlivých k.ú.

Předmětná stavba se nachází na níže uvedených parcelách.



název akce záborový elaborát stavby Bezmotorová komunikace A2 - Karlín

**Katastrální území: Karlín**

Obec : Praha

Kraj : Hlavní Město Praha

Parc.č. dle KN	Kultura	způsob využití	Výměra dle KN m <sup>2</sup>	LV	Vlastník	trvalý zábor m <sup>2</sup>	dočasný zábor m <sup>2</sup>
stávající							
889/11	ostat.pl.	jiná plocha	305	128	Hlavní město praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha	0	2
943/1	ostat-pl.	ostat. Kom.	16831	128	Hlavní město praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha	0	24
889/183	ostat.pl.	zeleň	1487	560	RCP Alfa, s.r.o., Karolínská 661/4, Karlín, 18600, Praha 8	0	69
889/10	ostat. pl.	jiná plocha	6501	560	RCP Alfa, s.r.o., Karolínská 661/4, Karlín, 18600, Praha 8	698	240
889/48	ostat. Pl.	jiná plocha	5590	561	RCP Beta, s.r.o., Karolínská 661/4, Karlín, 18600, Praha 8	383	180
889/18	ostat.pl.	jiná plocha	4095	562	RCP Gama, s.r.o., Karolínská 661/4, Karlín, 18600, Praha 8	374	176
889/45	ostat.pl.	jiná plocha	1179	562	RCP Gama, s.r.o., Karolínská 661/4, Karlín, 18600, Praha 8	56	26
889/44	ostat.pl.	jiná plocha	4360	3176	RCP Zeta, s.r.o., Karolínská 661/4, Karlín, 18600, Praha8	215	189
889/142	ostat.pl.	jiná plocha	671	1480	Nesion s.r.o., Klimentská 1246/1, Nové Město, 11000 Praha 1	32	29
889/43	ostat.pl.	jiná plocha	1520	1480	Nesion s.r.o., Klimentská 1246/1, Nové Město, 11000 Praha 1	40	36
889/160	vod.dil.	zast.pl.	271	128	Hlavní město praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha	60	56
889/62	ostat.pl.	manipu.pl	1008	1480	Nesion s.r.o., Klimentská 1246/1, Nové Město, 11000 Praha 1	140	119
889/156	hráz	zast.pl.	1147	128	Hlavní město praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha	344	312
889/136	ostat.pl.	manipu.pl	414	1870	RiGa Thamova s.r.o., Klimentská 1246/1, Nové Město, 11000 Praha1	148	90
767/221	hráz	zast.pl.	5631	128	Hlavní město praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha	1265	883
767/1	ostat.pl.	manipu.pl	82801	128	Hlavní město praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha	0	750

Tab.1 Seznam dotčených parcel

#### **B.4 Dendrologický průzkum - příloha číslo 6.3 v Dokladové části**

V rámci dokumentace byl zpracován dendrologický průzkum celkem 3 ks dřevin, které jsou v kolizi se stavbou.

#### **B.5 Projekt odpadového hospodářství - příloha číslo 6.4 v Dokladové části**

Projekt odpadového hospodářství tvoří samostatnou přílohu dokumentace v Dokladové části.

#### **B.6 Hydrotechnický průzkum - příloha číslo 5 v Dokladové části**

Byl proveden hydrotechnický průzkum a vsakovací zkoušky, závěr (příznivé podmínky vsaku) je uveden v příloze 5 v Dokladové části.

#### **f) Ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní památka, přírodní park).

Komunikace neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č.92/43 EHS o stanovištích ani žádnou ptačí oblastí (PO) dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků.





Stávající komunikace se nachází na památkově chráněném území a v ochranném pásmu Památkové rezervace v hl. m. Praze.

Komunikace se nachází mimo záplavové území Q100. Částečně zasahuje do pásma Q2002, komunikace je umístěna částečně v souběhu se stávající protipovodňovou stěnou, do které nebude zasahováno.

Trasa neprochází poddolovaným územím.

Stavba zasahuje do ochranného pásma Metra (speciální dráha dle zákona č. 266/1994 Sb.). Na začátku úseku se stavba nachází nad propojovacím tunelem trasy B a C Pražského metra.

Stavba se dotýká několika ochranných pásem. Dotčená ochranná pásma budou muset být respektována, popřípadě bude požádáno o souhlas s umístěním stavby do ochranného pásma.

Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí.

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Při stavební činnosti je potřeba respektovat ochranná pásma pozemních komunikací a inženýrských sítí a práce provádět podle obecně platných předpisů a podmínek jednotlivých správců uvedených na jejich vyjádřeních.

#### **Pozemní komunikace** (zákon č.13/1997 Sb., § 30 ve znění novely zákona z 2015)

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro:

dálnice	100 m
silnice I. třídy	50 m
silnice, místní komunikace II. a III. tř.	15 m

Bezmotorová komunikace nezasahuje do žádného ochranného pásma přilehlých komunikací.

#### **Ochranné pásmo dráhy** (ust. zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění)

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy. Konkrétně se jedná o ochranné pásmo metra – speciální dráha dle zákona 266/1994. Ochranné pásmo je 60 m od osy krajní koleje.

#### **Ochranné pásmo letiště** (ust. zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění)

Stavba se nenachází v blízkosti ochranného pásma letiště.



### **Chráněná oblast přirozené akumulace vod CHOPAV**

Stavba se nenachází v blízkosti CHOPAV.

### **Obecná ochranná pásma inženýrských sítí:**

#### **Telekomunikační vedení** (zákon č.151/2000 Sb. §92)

po stranách krajního vedení 1,5 m

#### **Elektroenergetika** (zákon č.458/2000 Sb. §46)

Pro nadzemní vedení od krajního vodiče:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně (bez izolace)	7 m
u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
u napětí nad 22 kV do 400 kV	20 m
u napětí nad 400 kV	30 m

Pro podzemní vedení od krajního kabelu po obou stranách

u napětí do 110 kV	1 m
u napětí nad 110 kV	3 m

Pro elektrické stanice od oplocení nebo líce obvodového zdiva nebo od obestavění:

venkovní elektrické stanice a stanice s napětím nad 52 kV	20 m
kompaktní a zděné stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	2 m
stožárové stanice s napětím od 1 kV do 52 kV	7 m
pro vestavěné elektrické stanice	1 m

#### **Plynárenství** (zákon č.458/2000 Sb. §68)

Na obě (všechny) strany od půdorysu:

u NTL a STL plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území	1 m
u ostatních plynovodů a přípojek	4 m
u technologických objektů	4 m

#### **Vodovody a kanalizace** (zákon č.274/2001 Sb. §23)

Od vnějšího líce stěny potrubí nebo stoky:

vodovodní řady a kanalizační stoky do průměru 500 mm včetně	1,5 m
vodovodní řady a kanalizační stoky průměru nad 500 mm	2,5 m



**g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Komunikace je vedena podél pravého břehu Vltavy, nicméně se nachází mimo záplavové území Q100. Částečně zasahuje do pásma Q2002, komunikace je umístěna částečně v souběhu se stávající protipovodňovou stěnou, do které nebude zasahováno.

Trasa neprochází poddolovaným územím.

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území podle zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (národní park, chráněná krajinná oblast, národní přírodní rezervace, přírodní památka, přírodní park).

Trasa neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL) podle směrnice Rady Evropských společenství č.92/43 EHS o stanovištích ani žádnou ptačí oblastí (PO) dle směrnic Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků

Dále komunikace kříží ochranná pásma podzemních i nadzemních inženýrských sítí, které budou chráněny nebo přeloženy. Dotčená ochranná pásma budou muset být respektována, popřípadě bude požádáno o souhlas s umístěním stavby do ochranného pásma.

**h) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, na odtokové poměry v území, ochrana okolí**

Komunikace zachovává stávající vedení protipovodňového valu, ze kterého jsou obsluhovány okolní pozemky a nemovitosti. Novou bezmotorovou komunikací a doplněním veřejným osvětlením se zvýší úroveň pěší a cyklistické dopravy v dotčeném území a zlepší se podmínky bezprostředně u komunikace.

Stavba zásadně neovlivní stávající odtokové poměry v území.

Zájmové území je součástí povodí Vltavy. Hlavním tokem je Vltava.

Projekt svým rozsahem nepředstavuje zhoršení odtokových poměrů v lokalitě, nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a neohrozí dotčené území zvýšeným odtokem z území. Komunikace bude odvodněna do okolního terénu.

Pro potřeby ověření vyhovujících vsakovacích poměrů byly provedeny vsakovací zkoušky, viz příloha 5 v Dokladové části.

**i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V rámci přípravy území dojde lokálně k vykácení 3 ks dřevin, které na základě zákona 114/1993 nepodléhají povolení ke kácení. Dojde k prořezání náletové zeleně z důvodu provádění prací a umístění stožárů veřejného osvětlení.

V rámci zpracování DSP byl zpracován dendrologický průzkum, který je součástí přílohy 6.3 v Dokladové části této dokumentace. Výsledek průzkumu je prezentován situací inventarizace dřevin a tabulkou inventarizovaných dřevin.

Případná náhradní výsadba dle stanovisek DOSS není požadovaná.



**j) Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)**

Je obsaženo v záborovém elaborátu – příloha 4.2 v Dokladové části.

**k) Územně technické podmínky**

Na začátku stavby se trasa napojuje na stávající vedení bezmotorové komunikace u Negrelliho viaduktu. V šířkovém uspořádání společné stezky pro chodce a cyklisty 4,0 m pokračuje v délce 893 m až do konce úseku km 0,89300.

Na konci úpravy se napojuje na stávající průběh bezmotorové komunikace (v místě KÚ je napojení na samostatnou investici Městské části Praha 8, bezmotorová komunikace A2 Šaldova – Libeňský most).

Umístění komunikace nemá vliv na obslužnost přilehlých pozemků a vstupů do budov.

*Poznámka: V průběhu projekčních prací bude dále koordinováno napojení na KÚ na samostatnou investici MČ Prahy 8 a s výstavbu zpevněných ploch u objektu River Garden.*

**l) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Umístění komunikace nevyžaduje vyvolané ani podmiňující investice. Musí dojít pouze k projekční a časové koordinaci s investicemi soukromých nebo veřejných investorů v bezprostředním okolí záměru.

Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby: 3 měsíce

Termín zahájení stavby: 2022

Termín dokončení stavby: 2022

Předpokládaná etapizace je popsána v části „B.8 Zásady organizace výstavby“

Časový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

*Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání stavebního povolení. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby upraveno.*

V rámci projektové přípravy nové bezmotorové místní komunikaci IV. třídy je třeba koordinovat projekt se stavbou lávky Holešovice – Karlín, která se napojuje v km 0,310 – km 0,325 na nově budovanou místní komunikaci. V návaznosti začínající stavby lávky, bylo s projektanty domluveno vynětí části napojení lávky z našeho projektu. Dále v tomto úseku je nutná koordinace se stavbou Landscapingu a stavbou komplexu Rivergarden v ulici U Mlýnského kanálu, kde bude docházet k úpravě stávající koruny protipovodňového valu v předstihu před zahájením realizace investice Městské části Praha 8. Dojde zde k úpravě nivelety a vybudování zpevněných ploch před budovou a nové dešťové kanalizaci. Na tyto nově upravené prvky bude nová komunikace navazovat.



Na konci úseku u ul. Šaldova bude komunikace navazovat na připravovanou část bezmotorové místní komunikaci A2 (úsek Šaldova – Libeňský most, kterou vypracoval ve všech stupních dokumentace Mott MacDonald v 2017).

**m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí**

Pozemky dotčené stavbou jsou rozděleny na trvalé zábory a dočasné zábory. Na pozemcích trvale zabraných stavbou dojde k následnému majetkoprávnímu vypořádání s investorem. Dočasný zábor je vymezený v minimální míře a to pouze v rozsahu, kde nejsou překryty plochami služebnosti. Na těchto pozemcích dojde k výstavbě přeložek sítí a zásahu do pozemků pro potřeby těchto přeložek a dále budou tyto pozemky sloužit v nezbytně nutné míře jako technologický prostor pro výstavbu gabionové stěny.

Dotčené území se nachází v katastrálním území Karlín. Všechny pozemky dotčené stavbou jsou vypsány v záborovém elaborátu, který je obsažen v části „Dokladová část“.

**n) Seznam pozemků podle katastru nemovitosti, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Viz příloha 4.2 Záborový elaborát v Dokladové části.

**o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Není stanoven.

**p) Možnosti napojené stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Na začátku stavby se napojuje komunikace na stávající bezmotorovou komunikaci a pokračuje v šíři zpevnění 4,0 m až do konce úseku v km 0,89300.

Na konci se komunikace plynule napojuje na stávající komunikaci u ul. Šaldova (návaznost na samostatnou investici MČ Praha 8).

V km 0,854 se nachází stávající nevyužívaný sjezd do areálu TBG Metrostav. Na pokyn objednatele MČ Prahy 8 bude tento v rámci akce zrušen. Bezmotorová místní komunikace IV. třídy zde bude průběžná.

Sjezdy na pozemky nebo účelové komunikace budou zachovány ve stávajících místech k možnosti napojení stávajících pozemků.

## **2. CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **2.1 Celková koncepce řešení stavby**

**a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Stavba je definována jako novostavba bezmotorové místní komunikace IV. třídy pro chodce a cyklisty ve stávající stopě komunikace se smíšeným provozem pěších a cyklistů.



## **b) Účel užívání stavby**

Stavba bude užívána jednak jako obslužná komunikace pro pěší a cyklistický provoz v oblasti Rohanského nábřeží, volnočasové aktivitě a obsluze zdejšího území.

Po společné stezce bude dále vedena bezmotorová komunikace A2.

## **c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Stavba je definována jako stavba trvalá.

## **d) Údaje o dodržení technických požadavků na stavby a obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby)**

Navrhované řešení bude splňovat požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a bude provedeno dle ČSN 73 6110.

Na hranicích společné bezmotorové komunikace s ostatními navazujícími komunikacemi jsou umístěny varovné pásy, pro ohraničení bezmotorové komunikace jako místo, které je pro osoby se zrakovým postižením nebezpečné. Varovné pásy jsou navrženy šířky 400 mm, povrch má nezaměnitelnou strukturu a charakter odlišující se od okolí. Účelem této úpravy je odklonit provoz osob se zrakovým postižením do míst, kde je pro ně pohyb bezpečný a značený v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. včetně její přílohy.

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

Požadavky DOSS z předchozího stupně PD (DÚR) byly projednány na jednotlivých výrobních výborech a zapracovány do dokumentace.

Požadavky DOSS v rámci projektové přípravy dokumentace DSP jsou součástí přílohy 1.1 v Dokladové části. Veškeré podmínky DOSS bude možné splnit až při realizaci stavby.

Stanovisko k projektové dokumentaci pro SP od CA IMMO s.r.o. ze dne 15.7.2021:

- 1) Osvětlení cyklostezky bude provedeno tak, aby neoslňovalo nájemce budov Danube House, Mississippi House a Missouri Park.
  - Osvětlení cyklostezky je navrženo tak, aby neoslňovalo nájemce okolních budov.
- 2) S ohledem na stávající napojení komunikací na pozemcích RCP Alfa a na plánované vybudování komunikací na pozemcích RCP Beta, RCP Gama a RCP Zeta umožní MČPH8 napojení cyklostezky na hraně dle přiloženého plánu a v místech napojení přizpůsobí stavebně-technicky konstrukci komunikaci cyklostezky, dopravní značení i ostatní části stavby.



- Projektant požádal o všechny podklady k možným přístupům a prověřil možnosti jejich napojení. Vzhledem k zachování stávající nivelety podél protipovodňové zdi, nevznikají z našeho pohledu žádné kolize.
- 3) Pro zvýšení bezpečnosti v oblasti napojení cyklostezky na stávající a plánované mezi budovami Danube House a Mississippi House a mezi budovami Mississippi House a Missouri Park je třeba doplnit zrcadla na cyklostezku, která umožní vidět cyklisty za povodňovým valem, popř. doplnit bariéry do jízdního pruhu.
- Projektant požadavek prověřil pomocí rozhledových poměrů v místech napojení na cyklostezku. V příloze č. 1 souhrnné technické zprávy jsou dokladovány směrové rozhledy v místě napojení na cyklostezku, do rozhledového trojúhelníku částečně v malém množství zasahuje protipovodňová gabionová zeď. Vzhledem k maximální výšce gabionové zdi do 1,2 m, není tato zeď překážkou v rozhledu na tomto sjezdu. Z tohoto důvodu není nutné doplňovat zrcadla na cyklostezku v místě napojení. Všechna napojení na místní komunikaci jsou opatřena varovnými pásy, který zvyšují bezpečnost vstupu chodců na sdruženou cyklostezku.
- 4) Projektová dokumentace a navazující práce musí zohlednit stávající trasu dešťové kanalizace, která podchází cyklostezku severovýchodně od nároží B3. Kanalizační potrubí je v dostatečné hloubce, přesto by jej stavebník měl zohlednit a provést nezbytná opatření proti jejímu poškození.
- Projektant zohlednil stávající trasu dešťové kanalizace v projektové dokumentaci, konkrétně je zaznačena v části C.4 – Koordinační situační výkres spolu s dalšími inženýrskými sítěmi. V rámci přípravy stavby budou všechny podzemní sítě vytyčeny a ochráněny. Zásah do této kanalizace se nepředpokládá.
- 5) Hlučné, prašné práce budou probíhat mimo pracovní dobu běžnou v přilehlých kancelářských budovách tedy mimo Po-Pá 8:00 – 18:00. Totéž požadujeme pro asfaltérské práce z důvodu umístění nasávacích věží vzduchotechniky všech výše zmíněných kancelářských budov v bezprostřední blízkosti cyklostezky.
- Z hlediska postupu výstavby je nemožné vyloučit hlučné a prašné práce na stavbě. Stavba se musí řídit hygienickými předpisy. V případě probíhajících prašných prací bude přizpůsobeno zkrápěním a vlhčením povrchu pro eliminaci prášení. Asfaltérské práce budou případně probíhat na základě domluvy se zhotovitelem a majitelem či správcem přilehlých budov. Tento požadavek bude zhotoviteli upřesněn v dostatečném předstihu v rámci samotné výstavby.
- 6) Výška finálního povrchu cyklostezky zůstane nezměněna, aby bylo bezbariérové napojení navazujících komunikací.
- Výška finálního povrchu cyklostezky zachovává stávající niveletu protipovodňového valu, který nebude snižován ani nadvyšován.
- 7) RCP bude mít po dobu stavby právo pozastavit provoz těžkých stavebních strojů, které mohou poškodit přilehlé objekty (např. skleněné fasády vlivem působení vibrací při hutnění)





- *Před prováděním zemních prací bude proveden pasport objektů zhotovitelem. Při hutnění nebudou použity vibrační válce, ale statické válce.*
- 8) RCP bude předložen přesný harmonogram prací vždy alespoň 10 pracovních dní v předstihu.
- *Zhotovitel má povinnost zpracovat harmonogram výstavby pro investora. Tento harmonogram bude rovněž poskytnut správci budov.*

Vypořádání připomínek vznesených při ústním jednání s ohledáním na místě s dotčenými orgány a stavebním úřadem ze dne 30.11.2021:

- 1) Požadavky vlastníků RCP uvedené v jejich souhlasech.
  - *Požadavky vlastníků RCP byli doplněny do kapitoly 2.e) Souhrnné technické zprávy, kde je uvedeno vyjádření projektanta k uvedeným připomínkám.*
- 2) Přístup na staveniště.
  - *Přístup na staveniště je uveden v B.8. Zásady organizace výstavby v kapitole 8. Přístup bude zajištěn ze stávajících komunikací veřejné komunikační sítě a to z ulic U Mlýnského kanálu a ulice Breitfeldova.*

Připomínky Správy služeb hl. m. Prahy:

- 1) Provoz cyklostezky po dobu realizace stavby – nutno odklonit na objízdnou trasu, doplnit do PD.
  - *Objízdné trasy pro zajištění provozu cyklostezky byly doplněny do části B.8 Zásady organizace výstavby.*
- 2) Nutno zohlednit lokální zúžení v místě protipovodňových opatření (cca 3,5 m)
  - *Lokální zúžení bylo zohledněno pomocí informační tabule s upozorněním na zúžený prostor. Informační tabule byla doplněna do PD v části D.1.1.1.7 Situace dopravního značení.*
- 3) V místě připojení stávající „pěšiny“ nutno dořešit umělou vodící linií.
  - *Projektant na všechny vstupy na místní komunikaci umístil varovné pásy šířky 0,40 m. Tato úprava je zobrazena v části C.4 Koordinační situační výkres, popsána v B.1 Souhrnná technická zpráva v kapitole 2.3 (2.6.1) a v D.1.1.1.1 Technická zpráva objektu SO 134.*
- 4) Nutno prověřit bezpečnostní odstup dle ČSN, popř. doplnit návrh zábradlí
  - *Zábradlí bylo z původních 32 m prodlouženo na celkovou délku 130 m v místě opěrné zdi. Zábradlí bude osazeno ve vzdálenosti 0,25 m od obruby. Navržené řešení je popsáno v B1. Souhrnná technická zpráva v kapitole 2.3 (2.6.1) a D1.1.1.1 Technická zpráva objektu SO 134. Změna rozsahu zábradlí byla projednána s Povodím Vltavy.*
- 5) Provéřit založení opěrné zdi (staticky)
  - *Opěrná zeď byla prověřena. Statické výpočty zdi jsou přílohou Technické zprávy objektu SO 134. A technický popis opěrné zdi je obsažen v B1. Souhrnná technická zpráva v kapitole 2.3 (2.6.1) a D1.1.1.1 Technická zpráva objektu SO 134.*





- 6) Stávající dřeviny nesmí zasahovat do průjezdného profilu komunikací.
  - *Stávající dřeviny v rámci přípravy stavby budou prořezány.*
- 7) Všechny vstupy do prostoru cyklostezky budou opatřeny varovnými pásy
  - *Všechny vstupy v projektu jsou opatřeny varovnými pásy, jsou znázorněny v C4. Koordinační situační výkres, popsány v B1. Souhrnná technická zpráva v kapitole 2.3 (2.6.1) a v D.1.1.1.1 Technická zpráva objektu SO 134.*
- 8) Křižovatka bezmotorových komunikací A2, Landscaping a „HOLKA“ – nutno posoudit z hlediska dopravně inženýrského a dopravně bezpečnostního – nutno dořešit nejpozději ke kolaudaci
  - *Již probíhají koordinační jednání s projektanty přilehlých staveb. Bezpečnostní prvky budou řešeny v rámci staveb samostatně v koordinaci všech.*
- 9) Nutno doplnit orientační systém – ke zprovoznění stavby.
  - *Orientační systém doplněn v příloze D.1.1.1.7 Situace dopravního značení v objektu SO 134. Došlo k doplnění značek s novými cíli.*
- 10) V místě přímého styku se zástavbou nutno dořešit oddělení komunikací Za Karlínským přístavem od A2
  - *V místě souběhu ulice Za Karlínským přístavem a cyklotrasou A2 se nachází travnatý pás průměrné šířky 0,80 m. Do travnatého pásu budou doplněny betonové zábrany ve tvaru krychle o rozměrech 40x40x40 cm. Technické řešení je popsáno v příloze B1. Souhrnná technická zpráva kapitola 2.3 (2.6.1) a D1.1.1.1 Technická zpráva objektu SO 134.*

**f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby**

Místní komunikace IV. třídy je vedena ve stávající stopě koruny protipovodňového valu. Bude v šířkovém uspořádání na 4,0 m + rozšíření podél liniových překážek pro možnost vedení sdruženého pěšího a cyklistického provozu. Okolí komunikací tvoří v celé délce břehová linie pravého břehu Vltavy a zástavba Rohanského nábřeží. Trasa projektovaného úseku začíná u Negrelliho viaduktu, odkud pokračuje směrem k Libni kolem stávající budovy Rezidence Vltava a ul. U Mlýnského kamenu a na konec úpravy u Šaldovy ulice. Součástí trasy jsou vstupy do objektů a napojení na ulice U Mlýnského kanálu a Za Karlínským přístavem. Umístění bezmotorové komunikace zahrnuje také doplnění veřejného osvětlení v úseku Negrelliho viadukt – Rezidence Vltava.

- začátek úseku km 0,000 00
- konec úseku km 0,893 00
- délka úpravy 893 m
- navržená kategorie bezmotorové komunikace: místní komunikace IV. třídy

Silnice podléhá kategorizaci ve smyslu zákona 13/1997 Sb. Jedná se o bezmotorovou účelovou komunikaci šířky 4,0 m pro společný provoz pěších a cyklistů.



- návrhová rychlost:  $v_n = -$
- směrodatná rychlost:  $v_s = -$
- Základní příčné uspořádání pro společnou stezku:
  - jízdní pruhy: 2 x 2,00 m

Základní příčný sklon místní komunikace je vzhledem k pohybu pěší dopravy 2,00%.

Navrhovaná stavba je rozdělena na jednotlivé číselné řady viz. kap. 4 a Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací schválené Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 158/2017-120-TN/1 ze dne 9. srpna 2017, s účinností od 14. srpna 2017, se současným zrušením Směrnice pro dokumentaci staveb PK schválené Ministerstvem dopravy a spojů, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 28345/99-120 ze dne 21. října 1999 včetně Dodatku č. 1 schváleného Ministerstvem dopravy, Odborem silniční infrastruktury pod č. j. 998/09-910-IPK/1 ze dne 17. prosince 2009, v platném znění a Vyhlášky č. 146 ze dne 9. dubna 2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb:

Objektová skladba je v souladu s PPK-CIS (Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR – Požadavky na objektovou skladbu a číslování stavebních objektů a provozních souborů na stavbách silnic a dálnic ve správě ŘSD ČR)

Členění stavby na objekty respektuje stavebně technickou náplň stavby a stávající i budoucí majetkové vztahy k jednotlivým objektům stavby.

Při návrhu uspořádání projekt vycházel z intenzit cyklistické dopravy uvedených v ročence TSKUDI a z údajů z automatických sčítačů cyklistů. V předmětném úseku je špičková intenzita cyklistů cca 2000/den obousměrně [7], resp. Špičková hodinová intenzita pak cca 250 cyklistů/hod obousměrně [8].

### **Přehled objektů stavby**

#### **Řada 000 - Objekty přípravy staveniště**

SO 020 Příprava území

#### **Řada 100 - Objekty pozemních komunikací**

SO 134 Bezmotorová komunikace A2

#### **Řada 400 - Elektro a sdělovací objekty**

SO 431 Veřejné osvětlení

#### **g) U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu**

Jedná se o novostavbu.

#### **h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Stavba si nevyžádá ochranu dle jiných právních předpisů.



## i) Základní bilance stavby

### Bilance kulturních vrstev půdy:

Odhumusování v tl. 0,10 m: .....	320 m <sup>3</sup>
Ohumusování v tl. 0,10 m ve svahu: .....	235 m <sup>3</sup>
Celkový přebytek humusu.....	86 m <sup>3</sup>

### Bilance zemního materiálu:

vybouraný materiál	
aktivní zóna .....	714 m <sup>3</sup>
násyp .....	893 m <sup>3</sup>
výkop .....	450 m <sup>3</sup>
<b>Přebytek zemního materiálu: .....</b>	<b>-443 m<sup>3</sup></b>

## Energie

Dokončená komunikace bude vyžadovat připojení na síť veřejného osvětlení. Podrobně, viz objekty řady 400.

V této chvíli není možné přesně určit množství elektrické energií, použitých při výstavbě.

## j) Základní předpoklady výstavby

### Předpokládaná lhůta výstavby:

Doba výstavby:	3 měsíce
Termín zahájení stavby:	2022
Termín dokončení stavby:	2022

Předpokládaná etapizace je popsána v části „B.8 Zásady organizace výstavby“

Časový plán stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby.

*Poznámka: Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání stavebního povolení. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení bude datum zahájení výstavby upraveno.*

## k) Seznam výjimek a úlevových řešení (základní požadavky na předčasné užívání staveb)

Stavba si nevyžádá žádné výjimky ani úlevová řešení.

## l) Orientační náklady stavby

<b>Základní cena</b>	<b>6 100 000 Kč</b>
<b><u>Rezerva</u></b>	<b><u>600 000 Kč</u></b>
<b>Celkem</b>	<b>6 700 000 Kč</b>

Orientační náklady byly předběžně vyčísleny na **6,7 mil. Kč bez DPH**.



## **2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Předmětem stavby je bezmotorová místní komunikace IV. Třídy s úpravou pro společný provoz pěších a cyklistů. Navrhovaná stavba je v souladu s územním plánem hlavního města Prahy. Zásady návrhu vycházejí z platných ČSN a Technicko-kvalitativních podmínek.

## **2.3 Celkové technické řešení**

Nová bezmotorová komunikace, SO 134, je hlavním objektem, stavby a svým rozsahem předurčuje všechny ostatní stavební objekty stavby. Je navržen v souladu s ČSN 736110 Projektování místních komunikací, s ohledem na stávající vedení komunikace. Náplní objektu je umístění komunikace tak, aby bylo umožněno vedení společného provozu pěší a cyklistické dopravy. Svým návrhem ovlivní tento objekt všechny křižující stavební objekty. Celková délka je 893 m. Začátek úseku je v km 0,000 na začátku stávající nebezpečné komunikace, konec úseku je v km 0,89300 v napojení na návazný úsek A2 Šaldova – Libeňský most. Návrhová rychlost a směrodatná rychlost není posuzována.

V km 0,854 se nachází stávající nevyužívaný sjezd do areálu TBG Metrostav. Na pokyn objednatele MČ Prahy 8 bude tento v rámci stavby zrušen. Bezmotorová komunikace zde bude průběžná.

### ***Směrové vedení***

Komunikace se na začátku napojuje na stávající vedení komunikace u Negrelliho viaduktu. Šířka komunikace je 4,00 m s rozšířením podél liniových překážek o 0,25m. Trasa dále pokračuje v linii stávajícího protipovodňového valu a zachovává jeho směrové vedení s ohledem na zemní práce, sousední vodoteč a přilehlou zástavbu. SO 134 končí napojením na stávající stav u ulice Šaldova (předmět samostatné investice MČ Prahy 8).

Od km 0,490 – km 0,610 je vedena v souběhu s navrženou bezmotorovou komunikací ulice Za Karlínským přístavem, uliční prostor je oddělen zeleným pásem šířky průměrně 0,80 m. V oddělovacím zeleném pásu jsou kamennou dlažbou vydlážděny vstupy na bezmotorovou komunikaci. V rámci stavby tento travnatý pás bude zachován, z důvodu vhodnějšího usměrnění připojení na bezmotorovou komunikaci budou na zelený pás doplněny betonové zábrany ve tvaru krychle o rozměrech 40x40x40 cm, betonové zábrany budou osazovány ve vzdálenosti 1 m. Doplněním betonových zábran dojde k optickému oddělení ulice od bezmotorové komunikace.

### ***Výškové vedení***

Na začátku úpravy v km 0,000 se napojuje komunikace na průběh stávající komunikace vedoucí od Negrelliho viaduktu.

Trasa pokračuje v linii stávajícího protipovodňového valu a zachovává jeho niveletu s ohledem na protipovodňové stěny, základy mobilního protipovodňového hrzení a vstupy do budov. V oblasti mezi u. U Mlýnského kanálu a Šaldova bude lokálně upravena niveleta s ohledem na



výstavbu centra River Garden a vstupy do objektů. Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 0 – 2% (lokálně v krátkém úseku max. 6,3 %).

Příčný sklon je navržen s ohledem na pěší provoz základní 2,00%

### **Příčné uspořádání**

Jízdní pruhy 2x 2,00 m = 4,0 m

Světlá šířka 4,0 m

V místě vedení podél liniových překážek (povodňové stěny, zábradlí) bude komunikace rozšířena o bezpečnostní odstup 0,25 m.

Z důvodu rozšíření tělesa a morfologie břehu je podél trasy navržena opěrná stěna z betonových tvárnic s úpravou z pohledové strany gabionem v celkové délce 32 m. Opěrná stěna bude uložena na podkladní beton minimální tloušťky 0,10 m. Opěrná stěna bude dodlážděna z lomového kamene navazující na stávající odláždění břehu, odláždění z lomového kamene bude uloženo do betonu minimální tloušťky 0,10 m a vyspárováno, aby nedocházelo v případě povodní k vymýlání kamenů. Odláždění opěrné stěny bude protaženo na svahy na začátku a konci stěny dál, z důvodu zabránění podemletí stěny a případné její utržení či posunutí. Zásyp z vhodného materiálu dle ČSN 73 6133 bude odvodněn na začátku a konci opěrné stěny, pomocí drenáží vyvedených do svahů. Statické výpočty opěrné zdi jsou přílohou této technické zprávy.

Z důvodu rozšíření tělesa a vybudování opěrné zdi bude osazeno zábradlí se svislou výplní. Zábradlí bude osazeno od km 0,040 až po km 0,170 v celkové délce 130 m. Zábradlí nezasahuje do aktivní zóny záplavového území. Zábradlí bude osazeno ve vzdálenosti 0,25 m od obruby.

**Protihlukové stěny** – protihlukové stěny se v úseku nevyskytují.

**Svodidla** – Součástí rozsahu nejsou svodidla

**Zábradlí** – Z důvodu rozšíření tělesa a vybudování opěrné zdi bude osazeno zábradlí se svislou výplní. Zábradlí bude osazeno od km 0,040 až po km 0,170 v celkové délce 130 m. Zábradlí nezasahuje do aktivní zóny záplavového území. Zábradlí bude osazeno ve vzdálenosti 0,25 m od obruby.

**Odvodnění komunikace** je navrženo dle stávajícího stavu do okolního terénu.

Křížení s inženýrskými sítěmi je řešeno ochranou těchto sítí.

Požadavky na druh a četnost zkoušek jsou stanoveny a budou provedeny v souladu s příslušnými kapitolami TKP s případným upřesněním v ZTKP v dalším stupni dokumentace.

Příčné uspořádání je uvedeno v kapitole 2.6 základní technický popis staveb, Řada 100 - Objekty pozemních komunikací.

### **Zemní těleso**



Zemní těleso je po většinu trasy zachováno stávající, bude zasahováno do podkladních vrstev a lokálně bude rozšířen svah dle zásad ČSN 73 6133.

Rozšíření a úpravy tělesa místní komunikace musí být provedeny v souladu s materiálovými a technologickými požadavky ČSN 736133 (návrh a provádění zemního tělesa PK). Vzhledem k funkci ochranné protipovodňové hráze musí materiály použité pro násyp vyhovovat také požadavkům ČSN 75 2410 (malé vodní nádrže). Z hlediska ČSN 73 6133 se jedná o zeminy vhodné či podmíněčně vhodné do násypů (viz. Tab. 1 ČSN 73 6133), z hlediska ČSN 75 2410 pak o zeminy vhodné či podmíněčně vhodné do násypů (tab. 5 ČSN 75 2410). Konkrétně lze jmenovat např. hlínu šterkovitou (MG) či jíl šterkovitý (CG). Kromě obecných požadavků platných pro těleso pozemních komunikací pak musí zemina splňovat následující požadavky:

- Hydraulická vodivost menší než  $k=10^{-8}$
- Čára zrnitosti leží v zóně 2, příp. 1 dle obr. 3 ČSN 75 2410
- Obsah organických složek menší než 5%
- Mez tekutosti není vyšší než 50%
- U zemin ML, CL, CS a MS je index plasticity  $I_p$  větší než 8%

Z hlediska technologického je pak třeba věnovat zvláštní pozornost zhotovení lavic při odtěžování stávajícího valu pro navázání rozšíření tělesa, dále řádnému hutnění vrstev zemního tělesa tak, aby bylo zabráněno nadměrnému či nerovnoměrnému sedání.

Na svahy upraveného zemního tělesa bude rozprostřena ornice tl. min 0,15 m a proveden hydroosev pro urychlení klíčovost, omezení eroze, stabilizace a zabránění prašnosti.

Lokálně bude na délku 32 m navržen z důvodu šířkového uspořádání komunikace gabionová stěna.

#### **Zpevněné plochy:**

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokládaného dopravního zatížení z ČSN 736114 – Vozovky pozemních komunikací, Základních ustanovení pro navrhování TP 170 a z požadavků objednatele. Jedná se o bezmotorovou komunikaci, s mimořádným pojezdem vozidel IZS nebo údržby.

Konstrukce vozovky je netuhá s obrušnou vrstvou z asfaltového betonu. Celková tloušťka konstrukce vozovky je min. 300 mm v souladu s TP 170. Niveleta je vedena s ohledem na stávající terén nebo napojení.

Úsek od Negrelliho viaduktu po stávající nebezpečnou část komunikace je proveden z betonové dlažby v délce 26 m. Betonová dlažba bude v rámci sjednocení povrchů změněna na asfaltový beton.

#### **Odvodňovací zařízení:**

Odvodňovací zařízení není navrženo.

#### **Křižovatky a křížení**



Veškerá křížení s pozemními komunikacemi jsou zachována jako stávající úrovně. Jedná se zejména o oblast křížení s ulicí U Mlýnskému kanálu. Vstupy na pozemky nebo do budov jsou výškově zachovány dle dnešního stavu.

### **Mostní objekty a zdi (SO 200)**

Stavba neobsahuje objekty řady 200.

### **Tunelové objekty**

Stavba neobsahuje tunelové objekty.

### **Vybavení a příslušenství PK**

Součástí stavby je řešení vybavení a příslušenství PK v tomto rozsahu

- bezpečnostní záchytná zařízení (zábradlí)
- vodící bezpečnostní zařízení (hmatný pás)
- veřejné osvětlení
- svislé a vodorovné dopravní značení
- drobný mobiliář (odpadkové koše, lavičky, informační tabule)
- vegetační úpravy nepevněných ploch stavby

### **Zásady dopravního značení a dopravní telematiky**

- Dopravní značení musí splňovat následující normy a předpisy:
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon č.22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon š. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhlášku č.30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhlášku č. 104 /1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích,
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic,
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích,
- ČSN 73 6110 projektování místních komunikací,
- TP 66 Zásady pro přechodné značení na pozemních komunikacích,
- VL3 křižovatky,
- VL6.1 Svislé dopravní značení,
- zvláštní technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací, kapitola 14, Dopravní značky a dopravní značení,
- Součástí stavby nejsou elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě.





## **2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Projekt je proveden v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110, což zaručuje bezbariérové řešení stavby pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Bezbariérovost je zaručena zejména úrovnovým napojením na okolní plochy, návrhem přirozených nebo umělých vodících linií a podélnými sklony.

## **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Bezpečnost při provozu stavby a jejím užívání bude zajištěna dodržováním vyhlášky 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, společně s navrženým dopravním značením. Po dobu výstavby budou dodrženy všechny bezpečnostní požadavky, především BOZP všech osob pohybujících se na stavbě i po dokončení stavby.

## **2.6 Základní charakteristika objektů**

Předmětná bezmotorová komunikace se nachází v katastrálním území Karlína. Jedná se o umístění nové bezmotorové místní komunikace IV. třídy na pravém břehu Vltavy na Rohanském nábřeží.

Délka SO 134 je 0,89300 km, celková plocha vozovky je 3664 m<sup>2</sup>.

### **2.6.1 Pozemní komunikace**

#### **Řada 000 - Objekty přípravy staveniště**

##### **SO 020 Příprava území**

Stavební objekt zahrnuje sejmutí drnu v rozsahu trvalého záboru. Budou odstraněny stávající dopravní značky a vybavení komunikace.

V rámci přípravy území bude provedeno vykácení všech dřevin v prostoru staveniště v rozsahu trvalého a dočasného záboru v místech, kde bude nutné dosáhnout dostatečného prostoru pro realizaci stavebních objektů. Kácení stromů bude zahrnovat i odstranění pařezů.

Celkově bude provedeno kácení v rozsahu 3 ks dřevin.

Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu.

Součástí SO 020 je i ochrana okolních dřevin v rozsahu trvalého a dočasného záboru.

#### **Řada 100 - Objekty pozemních komunikací**

##### **SO 134 Bezmotorová komunikace**

Bezmotorová komunikace, SO 134, je hlavním objektem, stavby a svým rozsahem předurčuje všechny ostatní stavební objekty stavby. Je navržen v souladu s ČSN 736110 Projektování místních komunikací, s ohledem na stávající vedení komunikace. Náplní objektu je umístění komunikace tak, aby bylo umožněno vedení společného provozu pěší a cyklistické dopravy.



V km 0,854 se nachází stávající nevyužívaný sjezd do areálu TBG Metrostav. Na pokyn objednatele MČ Prahy 8 bude tento sjezd v rámci stavby zrušen. Cyklostezka zde bude průběžná.

Komunikace se na začátku napojuje na stávající vedení komunikace u Negrelliho viaduktu. Šířka komunikace je 4,00 m s rozšířením podél liniových překážek o 0,25m. Trasa dále pokračuje v linii stávajícího protipovodňového valu a zachovává jeho směrové vedení s ohledem na zemní práce, sousední vodoteč a přilehlou zástavbu. SO 134 končí napojením na stávající stav u ulice Šaldova (předmět samostatné investice MČ Prahy 8).

Od km 0,490 – km 0,610 je vedena v souběhu s navrženou bezmotorovou komunikací ulice Za Karlínským přístavem, uliční prostor je oddělen zeleným pásem šířky průměrně 0,80 m. V oddělovacím zeleném pásu jsou kamennou dlažbou vydlážděny vstupy na bezmotorovou komunikaci. V rámci stavby tento travnatý pás bude zachován, z důvodu vhodnějšího usměrnutí připojení na bezmotorovou komunikaci budou na zelený pás doplněny betonové zábrany ve tvaru krychle o rozměrech 40x40x40 cm, betonové zábrany budou osazovány ve vzdálenosti 1 m. Doplněním betonových zábran dojde k optickému oddělení ulice od bezmotorové komunikace.

Na začátku úpravy v km 0,000 se napojuje komunikace na průběh stávající komunikace vedoucí od Negrelliho viaduktu.

Trasa pokračuje v linii stávajícího protipovodňového valu a zachovává jeho niveletu s ohledem na protipovodňové stěny, základy mobilního protipovodňového hrazení a vstupy do budov. V oblasti mezi u. U Mlýnského kanálu a Šaldova bude lokálně upravena niveleta s ohledem na výstavbu centra River Garden a vstupy do objektů. Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 0 – 2% (lokálně v krátkém úseku max. 6.3 %).

Příčný sklon je navržen s ohledem na pěší provoz základní 2,00%

Jízdní pruhy  $2 \times 2,00 \text{ m} = 4,0 \text{ m}$

Světlá šířka 4,0 m

V místě vedení podél liniových překážek (povodňové stěny, zábradlí) bude komunikace rozšířena o bezpečnostní odstup 0,25 m.



Z důvodu rozšíření tělesa a morfologie břehu je podél trasy navržena opěrná stěna z betonových tvárnic s úpravou z pohledové strany gabionem v celkové délce 32 m. Opěrná stěna bude uložena na podkladní beton minimální tloušťky 0,10 m. Opěrná stěna bude dodlážděna z lomového kamene navazující na stávající odláždění břehu, odláždění z lomového kamene bude uloženo do betonu minimální tloušťky 0,10 m a vyspárováno, aby nedocházelo v případě povodní k vymýlání kamenů. Odláždění opěrné stěny bude protaženo na svahy na začátku a konci stěny dál, z důvodu zabránění podemletí stěny a případné její utržení či posunutí. Zásyp z vhodného materiálu dle ČSN 73 6133 bude odvodněn na začátku a konci opěrné stěny, pomocí drenáží vyvedených do svahů. Statické výpočty opěrné zdi jsou přílohou této technické zprávy.

Z důvodu rozšíření tělesa a vybudování opěrné zdi bude osazeno zábradlí se svislou výplní. Zábradlí bude osazeno od km 0,040 až po km 0,170 v celkové délce 130 m. Zábradlí nezasahuje do aktivní zóny záplavového území. Zábradlí bude osazeno ve vzdálenosti 0,25 m od obruby.

#### **Protihlukové stěny:**

Nejsou součástí řešené stavby.

#### **Svodidla:**

Nejsou součástí řešené stavby.

#### **Odvodnění komunikace:**

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do okolního terénu.

#### **Sjezdy**

Sjezdy na pozemky nebo účelové komunikace budou zachovány ve stávajících místech k možnosti napojení stávajících pozemků. Všechna stávající napojení na okolní pozemky a komunikace budou opatřena varovným pásem šířky 0,40 m z reliéfní dlatby v tl. 0,06 m v betonovém loži tloušťky 0,04 m.

#### **Zemní práce**

Zemní těleso je po většinu trasy zachováno stávající, bude zasahováno do podkladních vrstev a lokálně bude rozšířen svah dle zásad ČSN 73 6133.

Rozšíření a úpravy tělesa místní komunikace musí být provedeny v souladu s materiálovými a technologickými požadavky ČSN 736133 (návrh a provádění zemního tělesa PK). Vzhledem k funkci ochranné protipovodňové hráze musí materiálové použité pro násyp vyhovovat také požadavkům ČSN 75 2410 (malé vodní nádrže). Z hlediska ČSN 73 6133 se jedná o zeminy vhodné či podmíněčně vhodné do násypů (viz. Tab. 1 ČSN 73 6133), z hlediska ČSN 75 2410 pak o zeminy vhodné či podmíněčně vhodné do násypů (tab. 5 ČSN 75 2410). Konkrétně lze jmenovat např. hlínu štěrkovitou (MG) či jíl štěrkovitý (CG). Kromě obecných požadavků platných pro těleso pozemních komunikací pak musí zemina splňovat následující požadavky:

- Hydraulická vodivost menší než  $k=10^{-8}$

- 25/37



Na vrstvě štěrkodrti musí být dosaženo min.  $E_{def,2} = 50$  MPa.

### **Podzemní voda, odvodnění**

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do okolního terénu.

### **Stávající inženýrské sítě**

Křížení hlavní trasy s inženýrskými sítěmi je řešeno ochranou těchto sítí, případně jsou sítě uloženy v dostatečné hloubce a není nutné navrhovat jejich přeložku nebo speciální ochranu.

Součástí SO 134 jsou finální terénní úpravy a ozelenění svahů.

### **Dopravní značení**

#### Svislé dopravní značení:

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

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

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

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu. V případě použití dvousloupkové konstrukce je vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 30-45 cm. Tomu je přizpůsobena i šířka základu 9050x70 cm. Základy budou provedeny z prostého betonu tř. C 16/20 – XF2. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto preferováno.

Návrh dopravního značení je součástí Situace dopravního značení. Navrženy jsou zejména dopravní značky informační směrové a informační provozní.

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

#### Vodorovné dopravní značení:



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

Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou stopách v první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky, případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD. Pokládka VDZ bude provedena technologií šterkového plastu. Na dlažbě bude proveden vždy nástřik jednosložkovou barvou.

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.

#### **Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty**

##### ***SO 431 – Veřejné osvětlení***

***Stavebnímu povolení nebudou podléhat stavební objekty řady 400, které byly umístěny v rámci územního řízení.***

Náplní stavebního objektu je zřízení nové osvětlovací soustavy na páteřní bezmotorové místní komunikaci č. A2.

##### **Současný stav:**

V daném úseku stavby je v jejích částech již zřízeno osvětlení. Jedná se o km 0,525 až 0,600. To je pravděpodobně ve správě objektu „Rezidence Vltava“. Navazující část stavby bezmotorové komunikaci 0,600 až 0,900 bude osvětlena v rámci jiného projektu. Objekt SO 431 tedy řeší osvětlení v úseku 0,000 až 0,525.

V zájmové lokalitě jsou osvětleny hlavní ulice (Rohanské nábřeží) z napájecího rozvaděče ZM 0765.

##### **Základní údaje:**

Minimální krytí kabelů:

pod vozovkou 1,0 m (dle ČSN 33 2000-5-52 ed.2)

v terénu a chodníku 0,35 m (dle ČSN 33 2000-5-52 ed.2)

třída osvětlení: P4

průměrná intenzita:  $E \geq 5,0 \text{ lx}$

minimální intenzita:  $E_{\min} \geq 1,0 \text{ lx}$

Nová světelná místa stožár bezpaticový, žárově zinkovaný, jm. výška 6 m  
např. typ Kooperativa K6 133/89/60  
(bez výložníku)



svítidlo se sodíkovou výbojkou  
např. typ Schröder Spphire 1, 50 W  
stožárová svorkovnice s řadovými svorkami a  
pojistkovým odpínačem na DIN liště  
14 ks

Nové kabelové vedení CYKY 4-Jx16 mm<sup>2</sup> (napájení světelných míst)  
dl. 580 m

CYKY 3-Jx1,5 mm<sup>2</sup> (napájení svítidel)

Rozvodná soustava: 3PEN, AC, 50Hz, 400V/TN-C

základní ochrana: izolace živých částí dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 – příloha A

ochrana při poruše: automatické odpojení od zdroje dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 – čl.

411

#### Navržené řešení:

Bude zřízena nová osvětlovací soustava podél bezmotorové místní komunikace IV. třídy. Bude postaveno celkem 14 stožárů o jmenovité výšce 6 m. Přímou na dřív stožáru budou osazena svítidla se sodíkovým zdrojem světla.

Napájení bude provedeno připojením na stožárovou svorkovnici svítidel č. 800970 a 811268.

Stožáry se vybaví svorkovnicí s řadovými svorkami a pojistkovým spodkem na DIN liště. Svítidlo bude připojeno kabelem CYKY 3-Jx1,5 mm<sup>2</sup>. Napájecí kabel typu CYKY 4-Jx16 mm<sup>2</sup> bude smyčkově zapojen mezi jednotlivými stožáry.

Základy stožárů budou provedeny jako monolitické, betonové s pouzdem pro vetknutí stožáru. V základech budou založeny chráničky pro protažení kabelů.

Napájecí kabel bude uložen ve volném terénu ve výkopu do pískového lože s krytím cihlou, nebo betonovou deskou. Pod silnicí se uloží do chráničky o profilu 110/94 např. Kopodur. Chráničky budou ve výkopu obetonovány. V chráničkách bude zataženo lanko pro pozdější protažení kabelu, zároveň budou konce chrániček utěsněny proti vnikání zeminy nečistot dodávanými víky. Pod vjezdy k jednotlivým domům bude kabel uložen do chráničky 110/94.

Proti účinkům atmosférického přepětí budou stožáry uzemněny připojením na průběžný ocelový pozinkovaný drát o průměru 10 mm.

Po realizaci osvětlení musí být provedena výchozí revize elektrického zařízení ve smyslu ČSN 33 1500 a ČSN 33 2000-6 a vypracována revizní zpráva.

#### **2.6.2. Mostní objekty a zdi**

Mostní objekty a zdi se v rámci stavby nevyskytují. Gabionová stěna délky 32 m je součástí SO134.



### **2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace**

Odvodnění komunikace je navrženo povrchové do okolního terénu, na základě hydrogeologického průzkumu a vsakovacích zkoušek, nedojde k promáčení okolních pozemků a znečištění povrchových a podzemních vod.

### **2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie**

Tunely ani jiné podzemní stavby se v rámci stavby nevyskytují.

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

Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony nejsou součástí stavby.

### **2.6.6. Vybavení pozemní komunikace**

#### **a) Záchytná bezpečnostní zařízení**

Součástí gabionové stěny bude zřízeno bezpečnostní zábradlí.

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

##### Svislé dopravní značení:

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

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

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

Sloupky standartních 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 9050x70 cm. Základy budou provedeny





z prostého betonu tř. C 16/20 – XF2. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto preferováno.

Návrh dopravního značení je součástí Situace dopravního značení. Navrženy jsou zejména dopravní značky informační směrové a informační provozní.

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

#### Vodorovné dopravní značení:

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

Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou stopách v první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky, případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD. Pokládka VDZ bude provedena technologií šterkového plastu. Na dlažbě bude proveden vždy nástřik jednosložkovou barvou.

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.

#### **c) Veřejné osvětlení**

Nové veřejné osvětlení bylo zpracováno v projektové dokumentaci stupni DÚR. Je popsáno v objektu SO 431. Veřejné osvětlení nepodléhá rozhodnutí pro stavební povolení.

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

Ochrany proti vniku živočichů na komunikaci nejsou navrženy.

#### **e) Opatření proti oslnění**

Opatření proti oslnění nejsou součástí stavby.

### **2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

Provoz na komunikaci neklade nároky na žádné technické a technologické zařízení.

### **2.8 Zásady požárně bezpečnostní řešení**

Z hlediska požární ochrany nepřestavuje umístění komunikací a s ní souvisejících stavebních objektů žádné riziko. Převážná část objektů je charakteru silničních a vodohospodářských, kde největší objem představují zemní práce. To jsou objekty, kde nejsou žádné problémy s ochranou proti vzniku požáru.





Ochrana proti požáru je řešena u objektů elektro dodržením všech platných norem a předpisů.

Průjezdnost požárních vozidel po navrhovaných komunikacích je zajištěna jejich kategorií.

## **2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

U předmětné úpravy se kritéria tepelně technického hodnocení nestanovují.

## **2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

### Hluk

Vzhledem k tomu, že se jedná o bezmotorovou místní komunikaci IV. třídy, nebudou vznikat negativní emise hluku z dopravy. Dojde pouze ke krátkodobému zhoršení situace v průběhu výstavby, avšak nesmí dojít k překročení hlukových limitů.

### Ovzduší

Z hlediska charakteru projektu bezmotorové místní komunikace IV. třídy, nedojde ke zhoršení ovzduší negativními emisemi prachu a spalín v ovzduší.

Stavba si tak vzhledem ke svému charakteru nevyžádá žádná kompenzační opatření.

## **2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

**Povodně** – upravovaná komunikace procházejí v celém předmětném úseku mimo záplavové území Q100. Lokálně v místech souběhu s protipovodňovými stěnami zasahuje do oblasti Q2002.

**Sesuvy půdy** – Potencionální sesuvy se v dané lokalitě nevyskytují.

**Poddolování** – Stavba se nachází mimo poddolované území.

**Seizmická** – Stavba se nachází mimo seizmicky aktivní území

**Radon** - Vzhledem k rozsahu a účelu stavby není potřeba řešit.

## **3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Výstavba řešeného úseku si vyžádá ochrany jednotlivých inženýrských sítí. Inženýrské sítě dotčené stavbou (jejich ochrana, případně přeložky) jsou řešeny samostatnými stavebními objekty.

## **4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

### **a) Popis dopravního řešení**

Na začátku stavby se napojuje komunikace na stávající bezmotorovou komunikaci a pokračuje v šíři zpevnění 4,0 m až do konce úseku v km 0,89300.

Na konci se komunikace plynule napojuje na stávající komunikaci u ul. Šaldova (návaznost na samostatnou investici MČ Praha 8).



V km 0,854 se nachází stávající nevyužívaný sjezd do areálu TBG Metrostav. Na pokyn objednatele MČ Prahy 8 bude tento v rámci akce zrušen. Bezmotorová místní komunikace IV. třídy zde bude průběžná.

#### **b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

##### Výsledná komunikační síť

Technické řešení napojení:

- Napojení je na stávající silniční infrastrukturu.
- Délky ani trasy komunikací nejsou dotčeny.

#### **c) Doprava v klidu**

Projekt neřeší vzhledem ke své povaze bezmotorové komunikace dopravu v klidu.

### **5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

Kácení dřevinných prvků bude realizováno mimo vegetační období (tj. od 1. listopadu do 15. března příslušného roku). Pokud dřeviny nebudou vysloveně v trase stavby, zasahovat do oblasti technologicky nutných manipulačních prostorů a do průjezdného profilu nadměrného nákladu, je vhodné dřeviny zachovat.

Případná náhradní výsadba bude řešena na základě rozhodnutí správního orgánu povolením ke kácení.

Dřeviny, které se nebudou kácet, je nutné ochránit dle ČSN 83 9061 (ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavební činnosti) nejlépe pevným oplocením nebo obedněním do výšky 1,8 m. Ochráněna bude i kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypořádána vhodným materiálem.

### **6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**

Při stavbě bude postupováno v souladu s § 5 odst. 3 zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a ke zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopu. Stromy, které zasáhnou do prostoru dočasného záboru stavby, budou chráněny bedněním připevněným bez poškození stromu.

Během stavby je nutno chránit stávající stromy včetně jejich kořenového systému před poškozením. Jedná se především o:

- Ochrana půdy v okolí stromů před pojižděním těžkou mechanizací a skládkováním stavebního materiálu
- Budování chodníků v těsné blízkosti kmenů stromů



#### **a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

##### **Vlivy emisí a imisí**

Vzhledem k povaze a charakteru projektu nebudou vznikat negativní emise a imise z motorové dopravy.

##### **Vliv na ovzduší a klima**

Projekt nevyvolá negativní vlivy na ovzduší a klima.

##### **Hluk**

Projekt nevyvolá negativní hlukovou zátěž.

##### **Povrchová a podzemní voda**

Projekt negativně neovlivní povrchovou ani podzemní vodu.

##### **Odpady**

Problematika odpadů ze stavby je řešena v Projektu odpadového hospodářství, který je uveden v příloze **6.4 Projekt odpadového hospodářství**.

Při výstavbě vznikne odpadový materiál, se kterým musí zhotovitel stavby nakládat dle platných právních předpisů:

- Zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech;
- Vyhláška 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů;
- Vyhláška 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Veškerá přebytečná zemina musí být odvezena na skládku odpadu. S nebezpečnými odpady může zhotovitel nakládat pouze na základě souhlasu věcně místně příslušného orgánu státní správy. Odpady musí být shromažďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií v souladu s ustanovením zákona o odpadech. Původce odpadů je zodpovědný za nakládání s odpady po dobu jejich využití nebo odstranění. Pokud by v průběhu realizace stavby docházelo k míšení jednotlivých druhů odpadů, musí mít původce platný souhlas místně příslušného orgánu státní správy dle ust. §8 16 ods. 2 zákona o odpadech.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit, uložit ji do nepropustné nádoby a vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, které předloží k odsouhlasení.

##### **Archeologické lokality**

Posuzovaná stavba se nachází v památkově chráněném území a v ochranném pásmu Památkové rezervace v hl. m. Praze. Realizace záměru si nevyžádá žádné demolice obytných nebo rekreačních staveb. Bezmotorová komunikace zasahuje do objektů technické a dopravní



infrastruktury. Střety s objekty technické a dopravní infrastruktury a jejich ochrannými pásmy jsou řešeny v dokumentaci pro stavební povolení.

V případě nálezu má stavebník povinnost podle §22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. v platném znění, oznámit zahájení výkopových prací s dostatečným předstihem na Archeologický ústav AV ČR. V případě odkrytí archeologických nálezů zhotovitel stavby, na své náklady, zabezpečí provedení záchranného archeologického průzkumu na dotčeném území. Na provedení archeologických prací uzavře zhotovitel stavby řádnou dohodu s oprávněnou institucí.

Vzhledem k charakteru území, nedávná stavební činnost a navážky, se nepředpokládá výskyt archeologických nálezů.

**b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině**

***Ochrana rostlin a živočichů***

Předpokládá se neměnný vliv vzhledem k rozsahu stavby. V rámci stavby nejsou provedeny žádné objekty na ochranu rostlin a živočichů. V průběhu realizace dojde k ochraně všech dřevin v rozsahu trvalého a dočasného záboru, které nebudou muset být vykáceny.

***Vlivy na vegetaci***

Předpokládá se neměnný vzhledem k rozsahu stavby.

***Významné krajinné prvky a územní systém ekologické stability***

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou významnými krajinnými prvky všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a taková území, která jsou jako VKP zaregistrována příslušným orgánem ochrany přírody.

Trasa řešené komunikace nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku.

**Ochrana dřevin**

V rámci zpracování DÚR byl zpracován dendrologický průzkum, který je součástí přílohy 6.3 této dokumentace. Výsledek průzkumu je prezentován situací inventarizace dřevin a tabulkou inventarizovaných dřevin. Celkem bylo inventarizováno 3 ks dřevin.

Během stavby je nutno chránit stávající stromy včetně jejich kořenového systému před poškozením. Jedná se především o:

- Vybudování dřevěného bednění výšky 2 – 3 m kolem kmenů stromů v těsné blízkosti stavby
- Ochrana půdy v okolí stromů před pojižděním těžkou mechanizací a skládkováním stavebního materiálu, postup v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů.



- Zamezit přisypání nebo odkopání kmene a kořenů stromů

### ***Vlivy na krajinný ráz***

Vzhledem k charakteru projektu – novostavba bezmotorové místní komunikace IV. třídy se nepředpokládá výraznější vliv na krajinný ráz.

### ***c) Vliv na soustavu zvláště chráněných území a soustavu Natura 2000***

#### ***Chráněná území***

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

### ***d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí***

Stavba svým rozsahem nevyžaduje posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

### ***e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách***

Záměr nespadá do režimu zákona 76/2002 Sb. Problematika odpadů ze stavby je řešena v Projektu odpadového hospodářství, který je uveden v příloze „6.4 Projekt odpadového hospodářství.“

### ***f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů***

Bezmotorová komunikace zachovává ochranná a bezpečnostní pásma:

- **Pozemní komunikace** (zákon č.13/1997 Sb., § 30 ve znění novely zákona z 2015)
- **Obecná ochranná pásma inženýrských sítí:**
  - **Telekomunikační vedení** (zákon č.151/2000 Sb. §92)
  - **Elektroenergetika** (zákon č.458/2000 Sb. §46)
  - **Plynárenství** (zákon č.458/2000 Sb. §68)
  - **Vodovody a kanalizace** (zákon č.274/2001 Sb. §23).

Podrobný popis viz kapitola 1 Popis a zhodnocení území – bod c) stávající ochranná a bezpečnostní pásma.

## **7. OCHRANA OBYVATELSTVA**

### ***Opatření k požadavkům civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva***

Stavba svým účelem, ani žádným ze svých objektů, nebude moci sloužit k ochraně civilního obyvatelstva.



### **Řešení zásad prevence závažných havárií**

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá vznik závažných havárií, pravděpodobnost vzniku velmi malá.

Přesto se však jedná o dopravní liniovou stavbu, je zdrojem rizik vzniku závažné havárie únik závadných nebo ropných látek do okolí např. při pojezdu vozidel IZS nebo vozidel údržby.

Seznam nebezpečných závadných látek (dále jen „nebezpečné látky“) je uveden v příloze č.1 k zákonu č.254/2001 sb; tento seznam obsahuje i zvlášť nebezpečné závadné látky. Ropné jsou uhlovodíky a jejich směsi s bodem tuhnutí nižším než 40°C.

Za havárii se vždy považují případy zhoršení nebo ohrožení jakosti vod ropnými látkami nebo dojde-li ke zhoršení jakosti vod v chráněných vodohospodářských oblastech ochranných pásmech nebo vodárenských tocích a jejich povodí.

O havárii nejde v těch případech, kdy vzhledem k rozsahu a místu úniku je vyloučeno vniknutí závadných látek do povrchových nebo podzemních vod.

Základní podmínky ochrany povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením jinými látkami než odpadními vodami stanoví §39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách. Odpadní vody specifikuje §38 zákona č. 254/2001. Nakládání s odpadními vodami je závazně specifikováno.

Systém prevence závažných havárií je stanoven zákonem č. 224/2015 Sb. Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií)

V dalších stupních dokumentace bude vypracován podrobný havarijní plán stavby.

## **8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Projekt předpokládá následující posloupnost prací.

- Provedou se přeložky nebo ochrany inženýrských sítí z důvodu uvolnění staveniště.
- Sejme se drn.
- Proveďte se odtěžení stávajících vrstev vozovky a výkop pro opěrné stěny.
- Dojde k výstavbě opěrné stěny.
- Budou provedena kompletní zemní tělesa a konstrukce vozovek.

Budou zahájeny zemní práce na celém staveništi, pro zajištění zeminy na zřízení zemního tělesa. Navržený postup výstavby, resp. přechod mezi jednotlivými etapami, bude v jednotlivých úsecích záviset na časovém postupu prací.

Objízdné trasy nebudou vzhledem k charakteru stavby zřizovány. Pěší a cyklistická doprava bude po dobu výstavby vedena po veřejné komunikační síti.



Využití stávajících komunikací pro staveništní dopravu nelze v současném stupni projektové přípravy jednoznačně specifikovat. Hlavní staveništní provoz se navrhuje vést přímo v trase komunikace s tím, že příjezd bude zabezpečen z následujících komunikací stávající veřejné komunikační sítě z ulice U Mlýnského kanálu.

Přístupové cesty pro přepravu stavebních hmot nejsou v tomto stupni řešeny.

Plán organizace výstavby je v příloze č. B.8 – Zásady organizace výstavby.

Praha, prosinec 2019

Sestavil: Michaela Linkeová