| | |
|---|---|
| **Objednatel:**<br>**Technická správa komunikací hl. m. Prahy**<br>Řásnovka 8<br>115 01 Praha 1 | Zástupce objednatele:<br>Ing. Ladislav Pivec<br><br>Č. objednatele:<br>3/9100/15/4 |
| **Zhotovitel:**<br>**SATRA, spol. s r.o.**<br>Sokolská 32<br>120 00 Praha 2 | Hlavní inženýr projektu:<br>Ing. Pavel Šourek<br><br>989/15-100 |

**Akce:** **Studie proveditelnosti Parkoviště P+R Klánovice (číslo stavby 2930042)**

| **Příloha:** | | | Kód přílohy | Paré |
|---|---|---|---|---|
| **PRŮVODNÍ ZPRÁVA** | Datum | **10 / 2015** | **A.** | |
| | Stupeň | **STUDIE** | | |
| | Počet formátů | **71 x A4** | | |
| | Měřítko | | | |

# I. ÚVOD

Nádraží Praha – Klánovice je významným dopravním uzlem na východní hranici hlavního města. Prochází tudy železniční trať, na které jsou kromě jiných spojů vedeny linky PID S1 a S7. Na železniční stanici, která od roku 2014 prochází společně s přilehlou tratí rozsáhlou rekonstrukcí a modernizací jsou vedeny radiální autobusové spoje z okolních městských částí (Újezd nad lesy, Koloděje, Klánovice, ale i z navazujících obcí Středočeského kraje jako jsou Šestajovice, Jirny, Stupice, Sibřina, Květnice atd.. Zároveň však pro snadnou dostupnost IAD v blízkosti jmenovaných obcí, ale i v blízkosti silnice I/12 (Praha-Kolín), je tato stanice i přestupní stanicí z auto, moto nebo cyklodopravy. Pro tento typ dopravy však v současné době není zajištěn v podstatě žádný odstavný prostor, natož pak komfort. V současné době je proto parkování resp. odstavení vozidel řešeno živelně, často v rozporu s dopravním značením, nejčastěji však v rozporu s přáním a požadavky místních obyvatel a dalších účastníků dopravy v oblasti tohoto dopravního uzlu. Podle provedených průzkumů kapacity a poptávky po parkování v této lokalitě lze konstatovat, že současně je využíváno cca 150-vozidly denně (v pracovním dni). Obdobně je v lokalitě denně v různých místech možno podle klimatických podmínek nasčítat cca 30 jízdních kol.

# II. VŠEOBECNĚ

## II.1 Základní identifikační údaje

| | |
|---|---|
| Akce: | **Studie proveditelnosti Parkoviště Klánovice (číslo stavby 2930042)** |
| Druh dokumentace: | studie |
| Číslo objednatele: | 3/9100/15/4 |
| Číslo dodavatele: | 989/15 - 100 |
| Místo stavby: | Hlavní město Praha |
| Katastrální území: | Klánovice, Újezd nad Lesy |
| Objednatel: | **Technická správa komunikací hl. m. Prahy**<br>**Řásnovka 8, 115 01 Praha 1** |
| Zhotovitel: | **SATRA, spol. s r.o.**<br>**IČO 185 84209**<br>**Sokolská 32, 120 00 Praha 2** |
| Ředitel společnosti: | **Ing. Ludvík Šajtar** |
| Hlavní inženýr projektu: | **Ing. Pavel Šourek** |

# II.2 Obsah

I. Úvod 1

II. Všeobecně 2

II.1 Základní identifikační údaje 2
II.2 Obsah 3
II.3 Autorský kolektiv 4
II.4 Účel a cíl dokumentace 5
II.5 Rozsah dokumentace 6
II.6 Postup zpracování dokumentace 6
II.7 Výchozí podklady 7
II.8 Zákonné normy a předpisy použité při zpracování dokumentace 7

III. Analýza současného stavu, urbanistických a prostorových podmínek dotčené oblasti 8

III.1 Vymezení zájmového území 8
III.2 Vztah k Územnímu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy 9
III.3 Zhodnocení současného stavu 9

IV. Popis návrhu variantních řešení parkoviště P+R klánovice 10

IV.1 Obecně 10
IV.2 Oblast A 12
IV.3 Oblast B 20
IV.4 Oblast C 22

V. Předpokládaný zásah do stávajících inženýrských sítí 26

V.1 Inženýrské sítě elektro 26
V.2 Vodohospodářské objekty, objekty trubních vedení 37

VI. Popis výsledného návrhu z hlediska životního prostředí 41

VII. Konstrukce hromadných garaží 42

VII.1 Popis konstrukcí (stavební řešení) 42
VII.1.1 Skeletový nosný systém 42
VII.1.2 Základové konstrukce 42

VIII. Prověření časové náročnosti výstavby 43

IX. Prověření dopadů při výstavbě do dopravního režimu 43

X. Návrh organizace projekční a investorské přípravy stavby 43

XI. Závěr a doporučení studie 44

XII. Přílohy 45

# II.3 Autorský kolektiv

***SATRA spol. s r.o.***

Ing. Pavel Šourek - HIP

Ing. Pavel Štěpán – doprava, komunikace

Ing. Tomáš Matějka – trubní sítě

Ing. Miroslav Jersák – kabelové sítě

Mgr. Miroslav Bejlek – veřejné osvětlení

# II.4 Účel a cíl dokumentace

Jak již bylo v úvodu této dokumentace popsáno, v současné době jsou stávající parkovací kapacity v okolí železniční stanice Praha – Klánovice nevyhovující a doprava v klidu pro osoby využívající železniční spojení směrem do centra je realizována v prostoru stávajících místních obslužných komunikací k nevůli obyvatel obce Klánovice. Tento počet je v současné době okolo 150 vozidel a má vzrůstající tendenci. V průběhu projednávání zpracovaných variant na zadané lokalitě (oblast A = „Jižní“ lokalita) byly na základě negativního ohlasu ze strany MHMP odboru životního prostředí k umístění parkoviště do této oblasti doplněny další dvě oblasti B a C, které byly MHMP označeny z jejich strany za akceptovatelné.

Účelem dokumentace je na zadaných oblastech (A, B, C) v blízkosti železniční zastávky Praha - Klánovice navrhnout prostorové uspořádání parkoviště P+R s ohledem na stávající limity území a současně zajistit požadovaný počet parkovacích stání. Dalším požadavkem je zřídit v rámci těchto vzniklých chráněných prostorů odstavné plochy pro bicykly. Zadavatelem předpokládaná kapacita parkoviště je 250-300 vozidel a cca 50 cyklostojanů.

Studie neřeší návrh parkovišť typu K+R, které by měli u tohoto významného dopravního uzlu být nedílnou součástí navazující komunikační sítě. Jejich optimální poloha by měla být logicky situována co nejblíže železniční stanici.

## II.5 Rozsah dokumentace

Dokumentace je dělena do těchto základních částí:

**A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

**B. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ, ZÁKRES DO ORTOFOTOMAPY**

**C. ZÁKRES DO ÚZEMNÍHO PLÁNU**

**D. SITUACE VLASTNICKÝCH VZTAHŮ**

**E. SITUACE NÁVRHU PARKOVIŠTĚ - OBLAST A**
- E.1 SITUACE - VARIANTA A1
- E.2 SITUACE - VARIANTA A2
- E.3 SITUACE - VARIANTA B
- E.4 SITUACE - VARIANTA C1
- E.5 SITUACE - VARIANTA C2
- E.6 SITUACE - VARIANTA D

**F. SITUACE NÁVRHU PARKOVIŠTĚ - OBLAST B**
- F.1 SITUACE - VARIANTA E

**G. SITUACE NÁVRHU PARKOVIŠTĚ - OBLAST C**
- G.1 SITUACE - VARIANTA F1
- G.2 SITUACE - VARIANTA F2

**H. DOKLADY**

## II.6 Postup zpracování dokumentace

- shromáždění podkladů k návrhu variant řešení,
- zpracování návrhu řešení pro zadanou lokalitu a projednání s objednatelem v průběhu zpracování, projednání s dotčenými orgány státní správy
- doplnění zpracování variant návrhu pro nově vytipované oblasti dle projednání
- závěrečné projednání,
- čistopis dokumentace.

# II.7 Výchozí podklady

1. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, 9/1999, včetně platných změn,
2. Prověření možnosti zřízení záchytného parkoviště P+R v blízkosti vlakového nádraží Praha-Klánovice, TSK UDI, 2009
3. Analýza dopravy v klidu na vybraném území MČ Praha-Klánovice, M.O.Z. Consult s.r.o., 2012,
4. Projektová dokumentace – TV ÚJEZD N.L., ETAPA 0021 BUS MHD – ČD, DIPRO 2014
5. Mapové podklady poskytnuté IPR Praha, příspěvková organizace

# II.8 Zákonné normy a předpisy použité při zpracování dokumentace

1. ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
2. ČSN 73 6058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže
3. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
4. ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích ed.2
5. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
6. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, změna 1
7. ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
8. ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací
9. ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací, základní ustanoven pro navrhování
10. ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
11. Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů
12. Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů
13. Vyhláška MDČR č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů
14. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů
15. Vyhláška č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
16. TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
17. TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

# III. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU, URBANISTICKÝCH A PROSTOROVÝCH PODMÍNEK DOTČENÉ OBLASTI

## III.1 Vymezení zájmového území

Dokumentace byla zadána pro zpracování variantních návrhů v preferované „Jižní“ lokalitě (dále v této studii **oblast A**) nacházející se v prostoru mezi novou a starou stopou Staroklánovické ulice navazující na jižní obratiště BUS MHD a ze severu ohraničena železniční tratí. Tato lokalita se nachází v katastrálním území Újezd nad Lesy na parcele č.1544/1. Jde o lesní pozemek ve vlastnictví České Republiky.

Do této lokality zasahují ochranná pásma dráhy, zvláště chráněného území a sítí technického vybavení. Celá lokalita leží v systému prvků územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES).

Na základě negativních projednání variantních návrhů nad oblastí A s odborem životního prostředí MHMP byly do studie zahrnuty další dvě doporučené lokality (oblast B a oblast C). Tyto varianty byly zástupci odboru životního prostředí MHMP označeny za méně negativní z hlediska ochrany přírody a krajiny.

**Oblast B** je prostor, který je vymezen od východu Slavětínskou ulicí navazující za přemostěním přes trať ČD na ulici Staroklánovická, od jihu železniční tratí od západu původní stopou Slavětínské ulice se stávajícím severním obratištěm BUS MHD a ze severní strany je vymezen pozemky v soukromém vlastnictví (Lékarna). Oblast B leží v katastrálním území Klánovice a leží na pozemcích ve vlastnictví Hlavního města Prahy s vyjímkou parcely se zastavěnou plochou, jíž tvoří stávající objekt trafostanice ve vlastnictví PREdistribuce a.s.. Do této lokality zasahují ochranná pásma dráhy, zvláště chráněného území a sítí a objektů technického vybavení.

**Oblast C** je pás vymezený ulicí U Trativodu západně od křižovatky s ulicí Aranžérská, z východu navazuje na stávající přednádražní prostor dnes využívaný k neřízenému odstavování vozidel, z jihu je ohraničený železniční tratí a ze západu navazujícími plochami lesních porostů. Oblast se nachází v katastrálním území Klánovice na parcelách ve vlastnictví hlavního města Prahy.

Do oblasti zasahují ochranná pásma dráhy a částečné sítí technického vybavení.

Oblast leží z části v ÚSES.

## III.2 Vztah k Územnímu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy

V platném územním plánu hlavního města Prahy je v návrhu stanovena funkční plocha pro parkoviště P+R při železniční stanici Praha - Klánovice. Návrh však postrádá specifikaci rozlohy a přesné umístění v rámci jiné funkční plochy.

Záchytné parkoviště P+R v lokalitě Klánovice je dle platného územního plánu prohlášeno za veřejně prospěšnou stavbu (značka 2/DR/27).

## III.3 Zhodnocení současného stavu

# IV. POPIS NÁVRHU VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ PARKOVIŠTĚ P+R KLÁNOVICE

## IV.1 Obecně

**Dopravní napojení**

Pro varianty A-D je navržen hlavní příjezd od Staroklánovické ulice a dále po obslužné místní komunikaci, která propojuje starou a novou stopu Staroklánovické ulice. S tím souvisí i úprava stávající křižovatky Staroklánovické ulice a této místní obslužné komunikace. Stávající styková křižovatka bude upravena na stykovou křižovatku se samostatným pruhem pro odbočení vlevo ve směru od Újezdu nad Lesy a budou optimalizována nároží křižovatky. Dopravní režim místní obslužné komunikace zůstane nezměněn tzn. bude zachována jednosměrnost ve směru od upravované křižovatky. Samotná místní obslužná komunikace bude rozšířena a rekonstruována. Výjezd z parkoviště bude napojen přímo na tuto rekonstruovanou místní komunikaci a dle stávajícího dopravního režimu bude veden "původní" Staroklánovickou ulicí. Dle požadavku objednatele studie je do návrhu zapracována úprava původní Staroklánovické ulice včetně úpravy stávající problematické křižovatky s nevhodným připojovacím úhlem ve směru k Újezdu nad Lesy (DÚR(02/2015) - DIPRO spol. s r.o.). Dopravní režim dle výše uvedené akce je studií plně akceptován.

Pro variantu E je příjezd k parkovišti zajištěn z ulice Slavětínské. Samotný vjezd a výjezd je umístěn do prostoru stávajícího autobusového obratiště, na kterém jsou navrženy v rámci varianty E dopravně organizační opatření. V tomto prostoru bude nutné zcela odstranit stávající parkovací stání (cca 40) – náhrada v rámci parkoviště P+R.

Pro varianty F1 a F2 je příjezd uvažován napojením z ulice Slavětínská a dále ulicemi Bydžovská a Aranžérská do nově řešené křižovatky U Trativodu – Aranžérská, která je koncipována jako okružní tříramenná křižovatka. V ulicích Bydžovská a Aranžérská bude třeba navrhnout dopravně organizační opatření charakteru zamezení parkování po obou stranách ulice případně omezení těchto míst a vytvoření možnosti pro bezpečné vyhnutí vozidel. V ulici Bydžovská tyto plochy – výhybny jsou již stavebně vytvořeny, jen by je bylo vhodné pro jejich nerespektování doplnit svislým dopravním značením B28 s vymezením úseku platnosti.

Vjezd je u všech variant navržen z kapacitních důvodů ranních špiček dvoupruhový.

**Kapacita parkoviště**

Kapacita parkoviště, resp. jednotlivých variant vyplývá jednak z požadavku zadání, ale především z provedených konzultací požadavků s dotčenými městskými částmi Újezd nad lesy a Klánovice. Z obou úřadů vyplynul kromě obecného souhlasu s umístěním parkoviště i požadavek na rozsah

přesahující cca 2x současný stav parkování v lokalitě. Z požadavku MČ Újezd nad lesy ještě konkretizován do požadavku návrhu řešení (minimalistického), kdy je využito pouze povrchového stání a varianty s využitím parkovacího objektu. V případě parkovacího objektu je pak předpokládána možnost etapovitého dokončování dle zvyšující se poptávky.

**Shrnutí trvalých záborů jednotlivých variant**

| VARIANTA | PARCELNÍ ČÍSLO | DRUH POZEMKU | ČÍSLO LV | VLASTNÍK | TRVALÝ ZÁBOR (M2) |
|---|---|---|---|---|---|
| A1 | 1544/1 | lesní pozemek | 1976 | Česká republika | 7065 |
| A2 | | | | | 6865 |
| B | | | | | 4903 |
| C1 | | | | | 4955 |
| C2 | | | | | 5010 |
| D | | | | | 4307 |
| E | 1172 | ostatní plocha | 1369 | Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1 | 837 |
| | 1100/2 | lesní pozemek | 1369 | | 645 |
| | 1100/3 | ostatní plocha | 1369 | | 324 |
| | 1216/1 | ostatní plocha | 914 | Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1 | 29 |
| | 326/1 | ostatní plocha | 914 | | 394 |
| | 326/4 | zastavěná plocha a nádvoří | 914 | | 97 |
| | 326/8 | zastavěná plocha a nádvoří | 1633 | PREdistribuce, a.s., Svornosti 3199/19a, Smíchov, 15000 Praha 5 | 48 |
| | 326/9 | ostatní plocha | 914 | Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1 | 928 |
| | 326/10 | | | | 149 |
| | 334/1 | | | | 256 |
| | 334/19 | | | | 116 |
| F1 | 343 | lesní pozemek | 1369 | Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1 | 4668 |
| | 1174/1 | ostatní plocha | 914 | Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1 | 1101 |
| | 1177/2 | ostatní plocha | 914 | | 272,09 |
| F2 | 343 | lesní pozemek | 1369 | Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1 | 2781 |
| | 1174/1 | ostatní plocha | 914 | Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 11000 Praha 1 | 1101 |
| | 1177/2 | ostatní plocha | 914 | | 189 |

# IV.2 Oblast A

**Varianta A1**

Varianta A1 je navržena tak, aby maximálně využila daný prostor s tím, že je respektováno zemní těleso stávající Staroklánovické ulice. Varianta je ve své východní části v kolizi s ochranným pásmem chráněného území. Jde o variantu, ve které se neuvažuje její další rozšíření.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. V rámci varianty A1 je navrženo celkem 6 stání pro motocykl s rozměrem 1,6x3,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště jsou navržena zastřešená místa s umístěnými cyklostojany, která navazují na systém chodníků. Do prostoru parkoviště je navrženo celkem 5 přístupových míst pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru mezi vjezdem a výjezdem bude osazen objekt pro ostrahu a obsluhu parkoviště.

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **227** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet stání pro motocykl: | **6** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **123** |

**Varianta A2**

Varianta A2 se od varianty A1 liší menší plochou záboru a podél západní části v souběhu s původní stopou Staroklánovické ulice zachovává cca 6m pás stávajících dřevin, které budou fungovat jako pohledová clona pro stávající zástavbu. Stávající zeleň bude v tomto pásu doplněna vhodnými kultivary. Varianta je ve své východní části v kolizi s ochranným pásmem chráněného území. Jde o variantu, ve které se neuvažuje její další rozšíření.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen OTTP) jsou

navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. V rámci varianty A2 je navrženo celkem 6 stání pro motocykl s rozměrem 1,6x3,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště jsou navržena zastřešená místa s umístěnými cyklostojany, která navazují na systém chodníků. Do prostoru parkoviště je navrženo celkem 5 přístupových míst pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá vzhledem k eliminaci srážkových vod v provedení v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru mezi vjezdem a výjezdem bude osazen objekt pro ostrahu a obsluhu parkoviště.

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **210** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet stání pro motocykl: | **6** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **123** |

**Varianta B**

Varianta B je navržena s menším záborem než varianty A1 a A2 a zachovává obdobně jako varianta A2 stávající dřeviny podél Staroklánovické ulice jako optické clony. Varianta je ve své východní části v kolizi s ochranným pásmem chráněného území. Varianta B umožňuje etapovité (4 etapy) zvětšování počtu parkovacích stání výstavbou otevřeného skeletu s dalšími patry pro parkování. Studie uvažuje až se 3 nadzemními podlažími. V rámci urychlení výstavby skeletové konstrukce je doporučeno v předstihu, tj. současně při realizaci pouze povrchového parkoviště, vybudovat základové konstrukce pro následnou výstavbu skeletového systému pro navazující podlaží. Konstrukční výška podlaží je uvažována 3,0m. Rozteče sloupů jsou navrženy s ohledem na parkovací stání. Rampy pro překonání výškových úrovní jsou navrženy ve sklonu do 14%. Rampy jsou navrženy při okrajích konstrukce a jsou jednosměrné. Jako přístupy pro pěší do jednotlivých podlaží jsou navrženy celkem 3 točitá schodiště z ocelové konstrukce. Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou garáže řešené jako objekt s otevřenými stěnami bez výplní bez nutnosti zavedení požárních rozvodů a zřízení požární nádrže. Objekt hromadných garáží bude rozdělen na dílčí požární úseky dle počtu navržených stání.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. V místech kolize sloupů s parkovacím stáním budou místa rozšířena s ohledem na ČSN 73 6056 a ČSN 73 6058. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen

OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště jsou navržena zastřešená místa s umístěnými cyklostojany, která navazují na systém chodníků. Do prostoru parkoviště je navrženo celkem 5 přístupových míst pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru mezi vjezdem a výjezdem bude osazen objekt pro ostrahu a obsluhu parkoviště.

**Etapa 1** – pouze povrchové parkoviště

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **137** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **102** |

**Etapa 2** – povrchové parkoviště + 1NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **114** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **81** |
| CELKEM | **195** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP (povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **102** |

**Etapa 3** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **114** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **81** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **81** |
| CELKEM | **276** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **102** |

**Etapa 4** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP+3NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **114** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **81** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **81** |
| Počet základních parkovacích stání 3NP: | **81** |
| CELKEM | **357** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **102** |

**Varianta C1**

Varianta C1 ponechává na rozdíl od předchozích variant výrazně širší pás izolačních stávajících dřevin podél Staroklánovické ulice jako optické clony – cca 15m. Varianta je ve své jihovýchodní části v kolizi s ochranným pásmem chráněného území, severní povrchová část již toto pásmo respektuje. Varianta C1 umožňuje etapovité (4 etapy) zvětšování počtu parkovacích stání výstavbou otevřeného skeletu s dalšími patry pro parkování. Studie uvažuje až se 3 nadzemními podlažími. V rámci urychlení výstavby skeletové konstrukce je doporučeno v předstihu, tj. současně při realizaci pouze povrchového parkoviště, vybudovat základové konstrukce pro následnou výstavbu skeletového systému pro navazující podlaží. Konstrukční výška podlaží je uvažována 3,0m. Rozteče sloupů jsou navrženy s ohledem na parkovací stání. Rampy pro překonání výškových úrovní jsou navrženy ve sklonu do 14%. Rampy je navržena ve středu konstrukce jako dvoupruhová s fyzickým oddělením protisměrných jízdních pruhů. Jako přístupy pro pěší do jednotlivých podlaží jsou navrženy celkem 3 točitá schodiště z ocelové konstrukce. Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou garáže řešené jako objekt s otevřenými stěnami bez výplní bez nutnosti zavedení požárních rozvodů a zřízení požární nádrže. Objekt hromadných garáží bude rozdělen na dílčí požární úseky dle počtu navržených stání.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. V místech kolize sloupů s parkovacím stáním budou místa rozšířena s ohledem na ČSN 73 6056 a ČSN 73 6058. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště jsou navržena zastřešená místa s umístěnými cyklostojany, která navazují na systém chodníků. Do prostoru parkoviště je navrženo celkem 5 přístupových míst pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací

budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru mezi vjezdem a výjezdem bude osazen objekt pro ostrahu a obsluhu parkoviště.

**Etapa 1** – pouze povrchové parkoviště

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **122** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **136** |

**Etapa 2** – povrchové parkoviště + 1NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **114** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **94** |
| CELKEM | **208** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP (povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **136** |

**Etapa 3** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **114** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **94** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **94** |
| CELKEM | **302** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **136** |

**Etapa 4** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP+3NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **114** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **94** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **94** |
| Počet základních parkovacích stání 3NP: | **94** |
| CELKEM | **396** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **136** |

**Varianta C2**

Varianta C2 ponechává na rozdíl (mimo C1) od předchozích variant výrazně širší pás izolačních stávajících dřevin podél Staroklánovické ulice jako optické clony – cca 15m. Varianta je ve své jihovýchodní části v kolizi s ochranným pásmem chráněného území, severní povrchová část již toto pásmo respektuje. Od Varianty C1 se liší pouze dispozičním uspořádáním severního povrchového úseku. Varianta C2 umožňuje etapovité (4 etapy) zvětšování počtu parkovacích stání výstavbou otevřeného skeletu s dalšími patry pro parkování. Studie uvažuje až se 3 nadzemními podlažími. V rámci urychlení výstavby skeletové konstrukce je doporučeno v předstihu, tj. současně při realizaci pouze povrchového parkoviště, vybudovat základové konstrukce pro následnou výstavbu skeletového systému pro navazující podlaží. Konstrukční výška podlaží je uvažována 3,0m. Rozteče sloupů jsou navrženy s ohledem na parkovací stání. Rampy pro překonání výškových úrovní jsou navrženy ve sklonu do 14%. Rampy je navržena ve středu konstrukce jako dvoupruhová s fyzickým oddělením protisměrných jízdních pruhů. Jako přístupy pro pěší do jednotlivých podlaží jsou navrženy celkem 3 točitá schodiště z ocelové konstrukce. Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou garáže řešené jako objekt s otevřenými stěnami bez výplní bez nutnosti zavedení požárních rozvodů a zřízení požární nádrže. Objekt hromadných garáží bude rozdělen na dílčí požární úseky dle počtu navržených stání.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. V severním povrchovém úseku jsou navržena také místa s podélným parkováním o rozměrech 2,4x6,0m. V místech kolize sloupů s parkovacím stáním budou místa rozšířena s ohledem na ČSN 73 6056 a ČSN 73 6058. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště jsou navržena zastřešená místa s umístěnými cyklostojany, která navazují na systém chodníků. Do prostoru parkoviště je navrženo celkem 5 přístupových míst pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru mezi vjezdem a výjezdem bude osazen objekt pro ostrahu a obsluhu parkoviště.

**Etapa 1** – pouze povrchové parkoviště

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **126** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **101** |

**Etapa 2** – povrchové parkoviště + 1NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **118** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **94** |
| CELKEM | **212** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP (povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **101** |

**Etapa 3** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **118** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **94** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **94** |
| CELKEM | **306** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **101** |

**Etapa 4** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP+3NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **118** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **94** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **94** |
| Počet základních parkovacích stání 3NP: | **94** |
| CELKEM | **400** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **101** |

**Varianta D**

Varianta D je navržena tak, aby plně respektovala ochranné pásmo chráněného území. Využívá maximálně zbylou plochu západně od tohoto ochranného pásma. Varianta D umožňuje etapovité (4 etapy) zvětšování počtu parkovacích stání výstavbou otevřeného skeletu s dalšími patry pro parkování. Studie uvažuje až se 3 nadzemními podlažími. V rámci urychlení výstavby skeletové konstrukce je doporučeno v předstihu, tj. současně při realizaci pouze povrchového parkoviště, vybudovat základové konstrukce pro následnou výstavbu skeletového systému pro navazující podlaží. Konstrukční výška podlaží je uvažována 3,0m. Rozteče sloupů jsou navrženy s ohledem na parkovací stání. Rampy pro

překonání výškových úrovní jsou navrženy ve sklonu do 14%. Rampa je navržena ve středu konstrukce jako dvoupruhová s fyzickým oddělením protisměrných jízdních pruhů. Jako přístupy pro pěší do jednotlivých podlaží jsou navrženy celkem 2 točitá schodiště z ocelové konstrukce. Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou garáže řešené jako objekt s otevřenými stěnami bez výplní bez nutnosti zavedení požárních rozvodů a zřízení požární nádrže. Objekt hromadných garáží bude rozdělen na dílčí požární úseky dle počtu navržených stání.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. V místech kolize sloupů s parkovacím stáním budou místa rozšířena s ohledem na ČSN 73 6056 a ČSN 73 6058. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště jsou navržena zastřešená místa s umístěnými cyklostojany, která navazují na systém chodníků. Do prostoru parkoviště je navrženo celkem 5 přístupových míst pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru mezi vjezdem a výjezdem bude osazen objekt pro ostrahu a obsluhu parkoviště.

**Etapa 1** – pouze povrchové parkoviště

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **94** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **124** |

**Etapa 2** – povrchové parkoviště + 1NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **86** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **64** |
| CELKEM | **150** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP (povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **124** |

**Etapa 3** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **86** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **64** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **64** |
| CELKEM | **214** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **124** |

**Etapa 4** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP+3NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **86** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **64** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **64** |
| Počet základních parkovacích stání 3NP: | **64** |
| CELKEM | **278** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **124** |

# IV.3 Oblast B

**Varianta E**

Varianta E je umístěna do lokality severně od dráhy ČD mezi novou stopou Slavětínské ulice a plochou severního obratiště BUS. Varianta E vzhledem malému plošnému rozsahu nepředpokládá etapizaci a je koncipována tak, že se postaví celá konstrukce se 4 parkovacími úrovněmi najednou (úroveň terénu + 3 nadzemní podlaží). Pro maximální využití plochy bude nutné oddělit stávající stopu Slavětínské ulice, která je na násypovém tělese od objektu hromadných garáží opěrnou zdí. Konstrukční výška podlaží je uvažována 3,0m. Rozteče sloupů jsou navrženy s ohledem na parkovací stání. Rampy pro překonání výškových úrovní jsou navrženy ve sklonu do 14%. Rampa je navržena ve středu konstrukce jako dvoupruhová s fyzickým oddělením protisměrných jízdních pruhů. Jako přístupy pro pěší do jednotlivých podlaží jsou navrženy celkem 2 točitá schodiště z ocelové konstrukce. Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou garáže řešené jako objekt s otevřenými stěnami bez výplní bez nutnosti zavedení požárních rozvodů a zřízení požární nádrže. Objekt hromadných garáží bude rozdělen na dílčí požární úseky dle počtu navržených stání.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. V místech kolize sloupů s parkovacím stáním budou místa rozšířena s ohledem na ČSN 73 6056 a ČSN 73 6058. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen

OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště jsou navrženy 2 zastřešená místa s umístěnými cyklostojany, která navazují na systém chodníků. Do prostoru parkoviště jsou navrženy celkem 3 přístupová místa pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru parkoviště je vymezen objekt pro obsluhu ostrahy. Varianta E si vyžádá demolici a přesun stávajícího objektu pro řidiče BUS a objektu zděné trafostanice včetně souvisejících přeložek inženýrských sítí. Přesun obou objektu trafostanice a zázemí pro řidiče BUS je do prostoru, který je vymezen komunikacemi autobusového obratiště.

**Úroveň terénu**

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **54** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **75** |

**Úroveň terénu + 1NP**

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **54** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **50** |
| CELKEM | **104** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP (povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **75** |

**Úroveň terénu + 1NP + 2NP**

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **54** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **50** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **50** |
| CELKEM | **154** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **75** |

**Úroveň terénu + 1NP + 2NP + 3NP**

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **54** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **50** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **50** |
| Počet základních parkovacích stání 3NP: | **50** |
| CELKEM | **204** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **75** |

# IV.4 Oblast C

**Varianta F1**

Varianta F1 je umístěna do prostoru západně od přednádraží zastávky Praha – Klánovice ve směru do Prahy. Od východu je vymezená křižovatkou Aranžérská-U Trativodu, severně ulicí U Trativodu ve směru k čistírně odpadních vod po křižovatku s ulicí Blešnovská a jižně tratí ČD. Varianta F1 umožňuje etapovité (3 etapy) zvětšování počtu parkovacích stání výstavbou otevřeného skeletu s dalšími patry pro parkování. Studie uvažuje se 2 nadzemními podlažími. V rámci urychlení výstavby skeletové konstrukce je doporučeno v předstihu, tj. současně při realizaci pouze povrchového parkoviště, vybudovat základové konstrukce pro následnou výstavbu skeletového systému pro navazující podlaží. Konstrukční výška podlaží je uvažována 3,0m. Rozteče sloupů jsou navrženy s ohledem na parkovací stání. Rampy pro překonání výškových úrovní jsou navrženy ve sklonu do 14%. Rampa je navržena ve středu konstrukce jako dvoupruhová s fyzickým oddělením protisměrných jízdních pruhů. Jako přístupy pro pěší do jednotlivých podlaží jsou navrženy celkem 2 točitá schodiště z ocelové konstrukce. Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou garáže řešené jako objekt s otevřenými stěnami bez výplní bez nutnosti zavedení požárních rozvodů a zřízení požární nádrže. Objekt hromadných garáží bude rozdělen na dílčí požární úseky dle počtu navržených stání.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. V místech kolize sloupů s parkovacím stáním budou místa rozšířena s ohledem na ČSN 73 6056 a ČSN 73 6058. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště je navrženo 1 zastřešené místo s umístěnými cyklostojany, které navazuje na systém chodníků. Do prostoru parkoviště jsou navrženy celkem 3 přístupová místa pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým

povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru parkoviště je vymezen objekt pro obsluhu ostrahy. V rámci varianty F1 je navržena úprava stávající křižovatky ulic U Trativodu – Aranžérská včetně řešení přednádražního prostoru v ulici U Trativodu. Stávající stav této křižovatky, na kterou navazuje rozsáhlejší neorganizovaná asfaltová plocha, neumožňuje bezpečný příjezd a výjezd z navrhovaného parkoviště. Nový stav tohoto prostoru je řešen jako okružní křižovatka s třemi rameny. Jihozápadní rameno zajišťuje obsluhu navrhovaného parkoviště, severovýchodní rameno napojuje ulici Aranžérskou a severozápadní rameno ulici U Trativodu. Dopravní režim v těchto ulicích zůstává zachován. V návaznosti na okružní křižovatku jsou navrženy pěší komunikace ve vazbě na přednádražní prostor a na přístupové cesty k parkovací ploše a nové plochy pro městskou zeleň s možností osazení prvků městského mobiliáře.

**Etapa 1** – pouze povrchové parkoviště

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **164** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **60** |

**Etapa 2** – povrchové parkoviště + 1NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **164** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **152** |
| CELKEM | **316** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP (povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **60** |

**Etapa 3** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **164** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **152** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **152** |
| CELKEM | **468** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **60** |

***Pozn.:*** *Studie s tím neuvažuje, ale je technicky možné navýšit počet parkovacích stání přístavbou dalšího patra hromadných garáží. V tomto případě by celková kapacita parkoviště byla 630 parkovacích míst.*

**Varianta F2**

Varianta F2 je řešena ve shodném prostoru jako varianta F1 s tím rozdílem, že je navržena s výrazně menším záborem v dané lokalitě. Varianta F2 obdobně umožňuje etapovité (4 etapy) zvětšování počtu parkovacích stání výstavbou otevřeného skeletu s dalšími patry pro parkování. Studie uvažuje se 3 nadzemními podlažími. V rámci urychlení výstavby skeletové konstrukce je doporučeno v předstihu, tj. současně při realizaci pouze povrchového parkoviště, vybudovat základové konstrukce pro následnou výstavbu skeletového systému pro navazující podlaží. Konstrukční výška podlaží je uvažována 3,0m. Rozteče sloupů jsou navrženy s ohledem na parkovací stání. Rampy pro překonání výškových úrovní jsou navrženy ve sklonu do 14%. Rampa je navržena ve středu konstrukce jako dvoupruhová s fyzickým oddělením protisměrných jízdních pruhů. Jako přístupy pro pěší do jednotlivých podlaží jsou navrženy celkem 2 točitá schodiště z ocelové konstrukce.

Z hlediska požární bezpečnosti staveb jsou garáže řešené jako objekt s otevřenými stěnami bez výplní bez nutnosti zavedení požárních rozvodů a zřízení požární nádrže. Objekt hromadných garáží bude rozdělen na dílčí požární úseky dle počtu navržených stání.

Parkovací plocha je navržena pro kategorii osobních vozidel se základními rozměry dle ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou navržena kolmá se základním rozměrem 2,5x5,0m a šířkou komunikace 6,0m. V místech kolize sloupů s parkovacím stáním budou místa rozšířena s ohledem na ČSN 73 6056 a ČSN 73 6058. Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (dále jen OTTP) jsou navrženy v základním rozměru 3,5x5,0m. Parkovací plocha bude oplocena a osvětlena. V rámci oploceného prostoru parkoviště je navrženo 1 zastřešené místo s umístěnými cyklostojany, které navazuje na systém chodníků. Do prostoru parkoviště jsou navrženy celkem 3 přístupová místa pro pěší. V prostoru parkoviště jsou navržena zařízení pro možnost zakoupení jízdenky nebo časového kupónů na MHD. Každý vjezd a výjezd bude opatřen závorou, čidlem pro otevření a zavření závory a odbavovacím zařízením. Zpevněné plochy příjezdových komunikací budou navrženy s asfaltovým povrchem. Samotný prostor parkoviště se předpokládá, vzhledem k eliminaci srážkových vod, v zatravňovací dlažbě. Chodníky jsou navrženy v dlažbě zámkové. V prostoru parkovací ploch jsou vymezena místa pro osázení dřevin a keřů. V prostoru parkoviště je vymezen objekt pro obsluhu ostrahy. V rámci varianty F2 je navržena úprava stávající křižovatky ulic U Trativodu – Aranžérská včetně řešení přednádražního prostoru v ulici U Trativodu. Stávající stav této křižovatky, na kterou navazuje rozsáhlejší neorganizovaná asfaltová plocha, neumožňuje bezpečný příjezd a výjezd z navrhovaného parkoviště. Nový stav tohoto prostoru je řešen jako okružní křižovatka s třemi rameny. Jihozápadní rameno zajišťuje obsluhu navrhovaného parkoviště, severovýchodní rameno napojuje ulici Aranžérskou a severozápadní rameno ulici U Trativodu. Dopravní režim v těchto ulicích zůstává zachován. V návaznosti na okružní křižovatku jsou navrženy pěší komunikace ve vazbě na

přednádražní prostor a na přístupové cesty k parkovací ploše a nové plochy pro městskou zeleň s možností osazení prvků městského mobiliáře.

**Etapa 1** – pouze povrchové parkoviště

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání: | **84** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP: | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **60** |

**Etapa 2** – povrchové parkoviště + 1NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **84** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **86** |
| CELKEM | **170** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP (povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **60** |

**Etapa 3** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **84** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **86** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **86** |
| CELKEM | **256** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **60** |

**Etapa 4** – povrchové parkoviště + 1NP+2NP+3NP

| | |
|---|---|
| Počet základních parkovacích stání povrch: | **84** |
| Počet základních parkovacích stání 1NP: | **86** |
| Počet základních parkovacích stání 2NP: | **86** |
| Počet základních parkovacích stání 3NP: | **86** |
| CELKEM | **342** |
| Počet stání pro vozidla s OTTP(povrch): | **10** |
| Počet zastřešených cyklostojanů: | **60** |

# V. PŘEDPOKLÁDANÝ ZÁSAH DO STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

## V.1 Inženýrské sítě elektro

**Varianta A1**

Přeložky IS elektro

Před zahájením zemních prací je třeba vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Sdělovací vedení

Severní část nově navržené parkovací plochy je v kolizi se stávajícím sdělovacím vedením uloženým v zemi.

Část vedení se nově ocitá pod chodníky, pod cyklostojany a parkovou zelení. Před zahájením zemních prací požádá zhotovitel správce zařízení o vytýčení trasy kabelu a ručně kopanými sondami bude prověřena hloubka jejich uložení. Dle výsledků sond bude vedení ponecháno ve stávající poloze, nebo bude jeho hloubka uložení upravena dle ČSN 736005.

Část vedení se nově ocitá pod pojížděnou plochou v severní části parkoviště. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

V rámci výstavby parkoviště budou upraveny hrany přístupových komunikací. V obou křižovatkách komunikace jižně od parkoviště s ulicemi Staroklánovická se dostává stávající sdělovací vedení pod pojížděnou plochu nové rozšířené komunikace. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

Před zahájením prací na přeložkách budou provedena kontrolní, výchozí měření dotčených kabelových úseků. Po provedení prací budou provedena stejná elektrická měření. Veškeré pořízené měřící protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení přilehlých chodníků bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO.

**Varianta A2**

Přeložky IS elektro

Před zahájením zemních prací je třeba vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Sdělovací vedení

Severní část nově navržené parkovací plochy je v kolizi se stávajícím sdělovacím vedením uloženým v zemi.

Část vedení se nově ocitá pod chodníky, pod cyklostojany a parkovou zelení. Před zahájením zemních prací požádá zhotovitel správce zařízení o vytýčení trasy kabelu a ručně kopanými sondami bude prověřena hloubka jejich uložení. Dle výsledků sond bude vedení ponecháno ve stávající poloze, nebo bude jeho hloubka uložení upravena dle ČSN 736005.

Část vedení se nově ocitá pod pojížděnou plochou v severní části parkoviště. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

V rámci výstavby parkoviště budou upraveny hrany přístupových komunikací. V obou křižovatkách komunikace jižně od parkoviště s ulicemi Staroklánovická se dostává stávající sdělovací vedení pod pojížděnou plochu nové rozšířené komunikace. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

Před zahájením prací na přeložkách budou provedena kontrolní, výchozí měření dotčených kabelových úseků. Po provedení prací budou provedena stejná elektrická měření. Veškeré pořízené měřící protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení přilehlých chodníků bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO.

**Varianta B**

Přeložky IS elektro

Před zahájením zemních prací je třeba vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Sdělovací vedení

Severní část nově navržené parkovací plochy je v kolizi se stávajícím sdělovacím vedením uloženým v zemi.

Část vedení se nově ocitá pod chodníky, pod cyklostojany a parkovou zelení. Před zahájením zemních prací požádá zhotovitel správce zařízení o vytýčení trasy kabelu a ručně kopanými sondami bude prověřena hloubka jejich uložení. Dle výsledků sond bude vedení ponecháno ve stávající poloze, nebo bude jeho hloubka uložení upravena dle ČSN 736005.

Část vedení se nově ocitá pod pojížděnou plochou v severní části parkoviště. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

V rámci výstavby parkoviště budou upraveny hrany přístupových komunikací. V obou křižovatkách komunikace jižně od parkoviště s ulicemi Staroklánovická se dostává stávající sdělovací vedení pod pojížděnou plochu nové rozšířené komunikace. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

Před zahájením prací na přeložkách budou provedena kontrolní, výchozí měření dotčených kabelových úseků. Po provedení prací budou provedena stejná elektrická měření. Veškeré pořízené měřící protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Etapa 1 – pouze povrchové parkoviště

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Etapa 2 až 4 – povrchové parkoviště + 1NP (+2NP+3NP)

Před zahájením výstavby nadzemní části parkoviště bude v daném prostoru demontováno venkovní osvětlení. Po vybudování nadzemního parkoviště bude provedeno osvětlení vnitřních prostorů parkoviště, které bude ovládáno a napájeno opět z objektu ostrahy. Dále zde budou osazeny zásuvkové skříně pro připojení elektrických zařízení údržby.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení přilehlých chodníků bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO.

**Varianta C1**

Přeložky IS elektro

Před zahájením zemních prací je třeba vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Sdělovací vedení

Severní část nově navržené parkovací plochy je v kolizi se stávajícím sdělovacím vedením uloženým v zemi.

Část vedení se nově ocitá pod chodníky, pod cyklostojany a parkovou zelení. Před zahájením zemních prací požádá zhotovitel správce zařízení o vytýčení trasy kabelu a ručně kopanými sondami bude prověřena hloubka jejich uložení. Dle výsledků sond bude vedení ponecháno ve stávající poloze, nebo bude jeho hloubka uložení upravena dle ČSN 736005.

Část vedení se nově ocitá pod pojížděnou plochou v severní části parkoviště. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou

přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

V rámci výstavby parkoviště budou upraveny hrany přístupových komunikací. V západní křižovatce komunikace jižně od parkoviště s ulicí Staroklánovická se dostává stávající sdělovací vedení pod pojížděnou plochu nové rozšířené komunikace. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

Před zahájením prací na přeložkách budou provedena kontrolní, výchozí měření dotčených kabelových úseků. Po provedení prací budou provedena stejná elektrická měření. Veškeré pořízené měřící protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Etapa 1 – pouze povrchové parkoviště

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení přilehlých chodníků bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO.

Etapa 2 až 4 – povrchové parkoviště + 1NP (+2NP+3NP)

Před zahájením výstavby nadzemní části parkoviště bude v daném prostoru demontováno venkovní osvětlení. Po vybudování nadzemního parkoviště bude provedeno osvětlení vnitřních prostorů parkoviště, které bude ovládáno a napájeno opět z objektu ostrahy. Dále zde budou osazeny zásuvkové skříně pro připojení elektrických zařízení údržby.

**Varianta C2**

Přeložky IS elektro

Před zahájením zemních prací je třeba vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Sdělovací vedení

Severní část nově navržené parkovací plochy je v kolizi se stávajícím sdělovacím vedením uloženým v zemi.

Část vedení se nově ocitá pod chodníky, pod cyklostojany a parkovou zelení. Před zahájením zemních prací požádá zhotovitel správce zařízení o vytýčení trasy kabelu a ručně kopanými sondami bude prověřena hloubka jejich uložení. Dle výsledků sond bude vedení ponecháno ve stávající poloze, nebo bude jeho hloubka uložení upravena dle ČSN 736005.

Část vedení se nově ocitá pod pojížděnou plochou v severní části parkoviště. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

V rámci výstavby parkoviště budou upraveny hrany přístupových komunikací. V západní křižovatce komunikace jižně od parkoviště s ulicí Staroklánovická se dostává stávající sdělovací vedení pod pojížděnou plochu nové rozšířené komunikace. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

Před zahájením prací na přeložkách budou provedena kontrolní, výchozí měření dotčených kabelových úseků. Po provedení prací budou provedena stejná elektrická měření. Veškeré pořízené měřící protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Etapa 1 – pouze povrchové parkoviště

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení přilehlých chodníků bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO.

Etapa 2 až 4 – povrchové parkoviště + 1NP (+2NP+3NP)

Před zahájením výstavby nadzemní části parkoviště bude v daném prostoru demontováno venkovní osvětlení. Po vybudování nadzemního parkoviště bude provedeno osvětlení vnitřních prostorů parkoviště, které bude ovládáno a napájeno opět z objektu ostrahy. Dále zde budou osazeny zásuvkové skříně pro připojení elektrických zařízení údržby.

**Varianta D**

Přeložky IS elektro

Před zahájením zemních prací je třeba vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Sdělovací vedení

Severní část nově navržené parkovací plochy je v kolizi se stávajícím sdělovacím vedením uloženým v zemi.

Část vedení se nově ocitá pod chodníky, pod cyklostojany a parkovou zelení. Před zahájením zemních prací požádá zhotovitel správce zařízení o vytýčení trasy kabelu a ručně kopanými sondami bude prověřena hloubka jejich uložení. Dle výsledků sond bude vedení ponecháno ve stávající poloze, nebo bude jeho hloubka uložení upravena dle ČSN 736005.

Část vedení se nově ocitá pod pojížděnou plochou v severní části parkoviště. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

V rámci výstavby parkoviště budou upraveny hrany přístupových komunikací. V západní křižovatce komunikace jižně od parkoviště s ulicí Staroklánovická se dostává stávající sdělovací vedení pod pojížděnou plochu nové rozšířené komunikace. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

Před zahájením prací na přeložkách budou provedena kontrolní, výchozí měření dotčených kabelových úseků. Po provedení prací budou provedena stejná elektrická měření. Veškeré pořízené měřící protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Etapa 1 – pouze povrchové parkoviště

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení přilehlých chodníků bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO.

Etapa 2 až 4 – povrchové parkoviště + 1NP (+2NP+3NP)

Před zahájením výstavby nadzemní části parkoviště bude v daném prostoru demontováno venkovní osvětlení. Po vybudování nadzemního parkoviště bude provedeno osvětlení vnitřních prostorů parkoviště, které bude ovládáno a napájeno opět z objektu ostrahy. Dále zde budou osazeny zásuvkové skříně pro připojení elektrických zařízení údržby.

**Varianta E**

Přeložky IS elektro

Před zahájením zemních prací je třeba vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Trafostanice – přemístění

Nově navržená parkovací plocha je v kolizi se stávající transformační stanicí 22/0,4kV.

Před zahájením výstavby parkovací plochy bude stávající trafostanice přemístěna do nové pozice uprostřed autobusové smyčky vedle nově navrženého objektu pro řidiče BUS.

Na základě žádosti investora o přemístění TS zajistí správce zařízení PREdi vybudování nové trafostanice a po jejím zprovoznění odpojení a demontáž stávající trafostanice.

Kabelové vedení VN 22kV - přeložka

S přemístěním stávající trafostanice bude třeba zajistit její připojení na distribuční síť PREdi 22kV. Na základě žádosti investora o přemístění TS zajistí správce zařízení PREdi vybudování nové trafostanice včetně položení nových kabelů 22kV, které budou ukončeny v nové TS. Kabely budou ve vhodném místě naspojkovány na stávající kabelový rozvod 22kV a nová trafostanice bude zprovozněna vč. nových kabelů. Stávající kabely budou ve stávající TS odpojeny a demontovány.

Kabelové vedení NN 1kV - přeložka

S přemístěním stávající trafostanice bude třeba zajistit přepojení stávajících distribučních kabelů 1kV do nové TS. Před uvedením nové TS do provozu z ní budou položeny nové kabely NN směrem k místu spojkování na stávající kabely. Po uvedení TS do provozu bude provedeno odpojení

stávajících kabelů NN od stávající TS a jejich naspojkování ve vhodnom místě na nové kabely NN. Poté budou kabely uvedeny pod napětí. Stávající kabely budou demontovány.

- Kabelové vedení VO 1kV – demontáž

V ulici Slavětínská je nově navržená parkovací plocha v kolizi s jedním stávající mstožárem parkového osvětlení. Uvedený stožár bude odpojen a demontován. Osvětlení nového chodníku bude zajištěno stávajícím osvětlením ulice Slavětínská a novým osvětlením parkoviště.

Sdělovací vedení

Severní část nově navržené parkovací plochy je v kolizi se stávajícím sdělovacím vedením uloženým v zemi.

Část vedení se nově ocitá pod chodníky, pod cyklostojany a parkovou zelení. Před zahájením zemních prací požádá zhotovitel správce zařízení o vytýčení trasy kabelu a ručně kopanými sondami bude prověřena hloubka jejich uložení. Dle výsledků sond bude vedení ponecháno ve stávající poloze, nebo bude jeho hloubka uložení upravena dle ČSN 736005.

Část vedení se nově ocitá pod pojížděnou plochou v severní části parkoviště. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

V rámci výstavby parkoviště budou upraveny hrany přístupových komunikací. V západní křižovatce komunikace jižně od parkoviště s ulicí Staroklánovická se dostává stávající sdělovací vedení pod pojížděnou plochu nové rozšířené komunikace. Zde bude vedení se souhlasem správce zařízení odkopáno, mechanicky ochráněno půlenými chráničkami, které budou přesahovat obrys vozovky do chodníku, nebo zeleně alespoň o 0,5 m. Nová trasa bude uložena do předepsané hloubky (0,9 m) tak, aby byla protažitelná bez nutnosti porušení pojížděných povrchů.

Před zahájením prací na přeložkách budou provedena kontrolní, výchozí měření dotčených kabelových úseků. Po provedení prací budou provedena stejná elektrická měření. Veškeré pořízené měřící protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Dále je součástí návrhu parkoviště výstavba nového objektu pro řidiče BUS.

Na základě žádostí investora o připojení objektu ostrahy a objektu pro řidiče BUS na distribuční síť vybuduje PREdi dvě nové kabelové přípojky zakončené v přípojkových skříních osazených ve společném pilíři s elektroměrem. Jedna přípojka bude ukončena u objektu ostrahy a druhá u objektu pro řidiče BUS.

Objekt pro řidiče BUS

Uvnitř objektu pro řidiče BUS bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění.

Objekt ostrahy

Povrchové parkoviště včetně nadzemního objektu

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Osvětlení venkovní části parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly, osvětlení zastřešené části parkoviště bude provedeno svítidly umístěnými na stropě, osvětlení posledního podlaží bude provedeno stožárovými svítidly. Ovládání osvětlení bude z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy. Dále zde budou osazeny zásuvkové skříně pro připojení elektrických zařízení údržby.

Venkovní osvětlení komunikace, přilehlých chodníků, přechodu pro chodce, zastávky BUS, otáčení pro BUS bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO.

**Varianta F1**

Přeložky IS elektro

V rámci navrženého parkoviště nedochází ke kolizím se stávajícími IS elektro. Pouze při terénních úpravách zeleně a chodníků je třeba před zahájením zemních prací vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Etapa 1 – pouze povrchové parkoviště

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení komunikací, přilehlých chodníků, přechodů pro chodce bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO. Stávající stožáry osvětlující chodník mezi ul. U Trativodu a ul. Aranžérská budou demontovány a nové osvětlení tohoto chodníku bude provedeno stožárovými svítidly umístěnými v zatravněném prostoru na druhé straně chodníku. Okružní křižovatka (OK) bude osvětlena stožárovými svítidly umístěnými vně OK z důvodu pojíždění středového kruhu.

Etapa 2 až 4 – povrchové parkoviště + 1NP (+2NP+3NP)

Před zahájením výstavby nadzemní části parkoviště bude v daném prostoru demontováno venkovní osvětlení. Po vybudování nadzemního parkoviště bude provedeno osvětlení vnitřních prostorů parkoviště, které bude ovládáno a napájeno opět z objektu ostrahy. Dále zde budou osazeny zásuvkové skříně pro připojení elektrických zařízení údržby.

**Varianta F2**

Přeložky IS elektro

V rámci navrženého parkoviště nedochází ke kolizím se stávajícími IS elektro. Pouze při terénních úpravách zeleně a chodníků je třeba před zahájením zemních prací vyzvat správce dotčených IS, aby vytyčili svá vedení a stanovili podmínky provádění stavební činnosti v ochranném pásmu jejich zařízení.

Nová elektrická zařízení

Součástí návrhu parkoviště je objekt ostrahy, venkovní osvětlení, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště.

Na základě žádosti investora o připojení objektu na distribuční síť vybuduje PREdi novou kabelovou přípojku zakončenou v přípojkové skříni osazené ve společném pilíři s elektroměrem. Odsud bude proveden kabelový rozvod pro napájení hlavního rozváděče objektu ostrahy.

Etapa 1 – pouze povrchové parkoviště

Uvnitř objektu ostrahy bude proveden světelný a zásuvkový rozvod a bude provedeno napájení elektrického vytápění. Z objektu ostrahy bude napájeno osvětlení parkoviště, kamerový dohled, platební stojany a závory na vjezdu a výjezdu z parkoviště. Informace od jednotlivých sdělovacích zařízení budou soustředěny u ostrahy parkoviště pomocí sdělovacích kabelů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení parkoviště bude provedeno stožárovými svítidly a bude ovládáno z rozváděče VO, který bude umístěn v objektu ostrahy.

Venkovní osvětlení komunikací, přilehlých chodníků, přechodů pro chodce bude provedeno stožárovými svítidly, která budou napájena ze stávajícího VO. Stávající stožáry osvětlující chodník mezi ul. U Trativodu a ul. Aranžérská budou demontovány a nové osvětlení tohoto chodníku bude provedeno stožárovými svítidly umístěnými v zatravněném prostoru na druhé straně chodníku.

Okružní křižovatka (OK) bude osvětlena stožárovými svítidly umístěnými vně OK z důvodu pojíždění středového kruhu.

Etapa 2 až 4 – povrchové parkoviště + 1NP (+2NP+3NP)

Před zahájením výstavby nadzemní části parkoviště bude v daném prostoru demontováno venkovní osvětlení. Po vybudování nadzemního parkoviště bude provedeno osvětlení vnitřních prostorů parkoviště, které bude ovládáno a napájeno opět z objektu ostrahy. Dále zde budou osazeny zásuvkové skříně pro připojení elektrických zařízení údržby.

## V.2 Vodohospodářské objekty, objekty trubních vedení

**Varianta A1**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu v prostoru ulice Staroklánovická, v ulici vedené podél plánované parkovací plochy (úsek mezi ulicí Staroklánovická a bývalou stopou Staroklánovické ulice) a přeložka vodovodu v prostoru severně od parkovací plochy v bývalé stopě Staroklánovické ulice. Dále bude upravena stávající kanalizace v prostoru bývalé stopy Staroklánovické ulice.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta A2**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu v prostoru ulice Staroklánovická, v ulici vedené podél plánované parkovací plochy (úsek mezi ulicí Staroklánovická a bývalou stopou Staroklánovické ulice) a přeložka vodovodu v prostoru severně od parkovací plochy v bývalé stopě Staroklánovické ulice. Dále bude upravena stávající kanalizace v prostoru bývalé stopy Staroklánovické ulice.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. Oproti variantě A1 dochází ke změně poměru zpevněných a nezpevněných ploch.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta B**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu v prostoru ulice Staroklánovická, v ulici vedené podél plánované parkovací plochy (úsek mezi ulicí Staroklánovická a bývalou stopou Staroklánovické ulice) a přeložka vodovodu v prostoru severně od parkovací plochy v bývalé stopě Staroklánovické ulice. Dále bude upravena stávající kanalizace v prostoru bývalé stopy Staroklánovické ulice.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. Oproti variantám A1 a A2 dochází ke změně rozsahu a poměru zpevněných a nezpevněných ploch. Nově se mění podíl systému odvodnění ploch v úrovni terénu a vnitřních rozvodů objektu parkovacího domu, který odvádí dešťové vody z prostoru nejvyššího patra objektu. V případě rozdělení výstavby na etapy bude nutné před výstavbou parkovacího domu vybudovat odvodnění povrchu v jeho půdorysu s jeho následným odstraněním a úpravami při výstavbě objektu.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta C1**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu v prostoru ulice Staroklánovická, v ulici vedené podél plánované parkovací plochy (úsek mezi ulicí Staroklánovická a bývalou stopou Staroklánovické ulice) a přeložka vodovodu v prostoru severně od parkovací plochy v bývalé stopě Staroklánovické ulice. Dále bude upravena stávající kanalizace v prostoru bývalé stopy Staroklánovické ulice.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. Oproti variantě B dochází ke změně rozsahu a poměru zpevněných a nezpevněných ploch. Dále se mění podíl plochy parkovacího domu. Nově se mění podíl systému odvodnění ploch v úrovni terénu a vnitřních rozvodů objektu parkovacího domu, který odvádí dešťové vody z prostoru nejvyššího patra objektu. V případě rozdělení výstavby na

etapy bude nutné před výstavbou parkovacího domu vybudovat odvodnění povrchu v jeho půdorysu s jeho následným odstraněním a úpravami při výstavbě objektu.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta C2**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu v prostoru ulice Staroklánovická, v ulici vedené podél plánované parkovací plochy (úsek mezi ulicí Staroklánovická a bývalou stopou Staroklánovické ulice) a přeložka vodovodu v prostoru severně od parkovací plochy v bývalé stopě Staroklánovické ulice. Dále bude upravena stávající kanalizace v prostoru bývalé stopy Staroklánovické ulice.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. Oproti variantě C1 dochází ke změně rozsahu a poměru zpevněných a nezpevněných ploch. V případě rozdělení výstavby na etapy bude nutné před výstavbou parkovacího domu vybudovat odvodnění povrchu v jeho půdorysu s jeho následným odstraněním a úpravami při výstavbě objektu.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta D**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu v prostoru ulice Staroklánovická, v ulici vedené podél plánované parkovací plochy (úsek mezi ulicí Staroklánovická a bývalou stopou Staroklánovické ulice) a přeložka vodovodu v prostoru severně od parkovací plochy v bývalé stopě Staroklánovické ulice. Dále bude upravena stávající kanalizace v prostoru bývalé stopy Staroklánovické ulice.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. Oproti variantám B, C1 a C2 dochází ke změně poměru zpevněných a nezpevněných ploch. Dále se mění podíl plochy parkovacího domu. Nově se mění podíl systému odvodnění ploch v úrovni terénu a vnitřních rozvodů objektu parkovacího domu, který odvádí dešťové vody z prostoru nejvyššího patra objektu. V případě rozdělení výstavby na

etapy bude nutné před výstavbou parkovacího domu vybudovat odvodnění povrchu v jeho půdorysu s jeho následným odstraněním a úpravami při výstavbě objektu.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta E**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložka NTL plynovodu a přeložka vodovodu v prostoru ulice Slavětínská. Dále bude v této ulici upravena stávající kanalizace.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. V případě rozdělení výstavby na etapy bude nutné před výstavbou parkovacího domu vybudovat odvodnění povrchu v jeho půdorysu s jeho následným odstraněním a úpravami při výstavbě objektu.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta F1**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu a vodovodu v prostoru ulic U Trativodu, Aranžérská. Dále bude v prostoru těchto ulic upravena stávající kanalizace.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. V případě rozdělení výstavby na etapy bude nutné před výstavbou parkovacího domu vybudovat odvodnění povrchu v jeho půdorysu s jeho následným odstraněním a úpravami při výstavbě objektu.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

**Varianta F2**

Úpravy povrchů mění polohu hran a výškové uspořádání komunikací. V rámci těchto úprav budou vyvolány přeložky NTL plynovodu a vodovodu v prostoru ulic U Trativodu, Aranžérská. Dále bude v prostoru těchto ulic upravena stávající kanalizace.

V rámci parkovací plochy budou vybudovány vsakovací nádrž a retenční nádrž pro zachycování dešťových vod. Současně s těmito objekty bude vybudován systém odvodnění ploch a přípojka pro odvod části dešťových vod do kanalizace s řízeným redukovaným odtokem do kanalizace. Před vyústěním do kanalizace bude umístěn koalescenční odlučovač. Oproti variantě F1 dochází ke změně poměru zpevněných a nezpevněných ploch. Dále se mění podíl plochy parkovacího domu. Nově se mění podíl systému odvodnění ploch v úrovni terénu a vnitřních rozvodů objektu parkovacího domu, který odvádí dešťové vody z prostoru nejvyššího patra objektu. V případě rozdělení výstavby na etapy bude nutné před výstavbou parkovacího domu vybudovat odvodnění povrchu v jeho půdorysu s jeho následným odstraněním a úpravami při výstavbě objektu.

Vzhledem k předpokládanému umístění objektu vrátnice budou pro tento objekt a obsluhu parkoviště vybudovány přípojky splaškové kanalizace a přípojky vody včetně navazujících vnitřních rozvodů. Jednotlivé přípojky budou zakončené revizní, respektive vodoměrnou šachtou.

# VI. POPIS VÝSLEDNÉHO NÁVRHU Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

U všech oblastí (A,B,C) se návrh neobejde bez zásahu do stávajících ploch lesních porostů. Rozsah kácení lesního porostu je dán rozsahem konkrétní varianty. Do všech oblastí zasahuje ochranné pásmo zvláště chráněného území Přírodní rezervace Klánovický les. U oblastí A a C dochází také ke střetu s ÚSES.

# VII. KONSTRUKCE HROMADNÝCH GARAŽÍ

## VII.1 Popis konstrukcí (stavební řešení)

### VII.1.1 Skeletový nosný systém

Po čistě technické stránce pro nadzemní parkovací objekt přicházejí v úvahu tři nejpravděpodobnější varianty konstrukčního řešení.

- Varianta železobetonového skeletu – prefabrikovaný konstrukční systém
- Varianta ocelového (ocelobetonového) skeletu – ocelové sloupy a žb. stropní deska
- Varianta železobetonového skeletu – monolitický konstrukční systém

S ohledem na skutečnost, že výstavba jednotlivých pater parkovacího objektu je předpokládána v etapách po patrech dle kapacitních potřeb, tj. nikoliv v jednu ucelenou dobu na celou výšku najednou, jeví se nejvhodnějším konstrukčním systémem pro použití právě varianta prefabrikovaných prvků sloupů a stěn s kombinací prefabrikovaných deskových prvků pro stropní konstrukci. Tato varianta vykazuje nejvyšší efektivitu (časovou) při výstavbě – nejsou zde časové prostoje pro technologické pauzy zrání betonu a zároveň jsou výhodné z hlediska požárního řešení a trvanlivosti jednotlivých prvků konstrukce, oproti využití ocelových prvků. Staticky konstrukce tvoří skelet svislé prvky tvořené nosnými sloupy v pravidelném rastru, s vyztužením stěnami schodišť a ramp, horizontální prvky jsou pak tvořeny průvlaky, resp. deskami – předem předpjatými. Alternativně je možné zvolit křížem vyztuženou žb. Desku se ztracenými průvlaky.

Konstrukční výška jednoho podlaží je navržena 3,0 m. Pro překonání výškových rozdílů mezi jednotlivými patry jsou navrženy jednosměrné rampy tvořené prostě uloženou železobetonovou deskou. Ve variantě B jsou tyto rampy navrženy odsazené při delším okraji parkovacího domu a v ostatních variantách jsou řešeny jako přimknuté směrově rozdělené konstrukční zdí.

### VII.1.2 Základové konstrukce

Založení navrženého skeletového systému bude na železobetonových patkách navazujícími na hlubinném pilotovém založení dle geologického průzkumu. Založení musí být logicky být provedeno na předpokládanou celkovou výšku - zatížení objektu po realizaci všech etap.

# VIII. PROVĚŘENÍ ČASOVÉ NÁROČNOSTI VÝSTAVBY

Časová náročnost výstavby bude záviset na konkrétní zvolené variantě návrhu a také na rozsahu provedení vybrané varianty (etapovitost). Hrubý odhad by se měl s ohledem na zvolenou variantu a její rozsah pohybovat od 3 měsíců při povrchovém řešení (varianty A1 a A2) až po 1rok při plném rozsahu u variant s hromadnými garážemi s 3 nadzemními úrovněmi.

# IX. PROVĚŘENÍ DOPADŮ PŘI VÝSTAVBĚ DO DOPRAVNÍHO REŽIMU

U všech variant lze počítat, že při jejich výstavbě dojde zejména v okolí stavby k nutnému záboru stávajících ploch v současné době využívaných pro odstavení vozidel. S tím lze očekávat zvýšené zahlcení navazujících ulic situovaných dále od nádraží. U výstavby v oblasti A bude nutné vzhledem k související úpravě stávající křižovatky Staroklanovické ulice s místní obslužnou komunikací zásadněji omezovat průjezd tímto místem – předpokládá se zavedení provizorní kyvadlové signalizace.

Úprava této křižovatky by měla být realizována v předstihu před samotnou výstavbou parkoviště.

U oblasti C bude dále nutné dočasně upravit dopravní režim přilehlých komunikací v návaznosti na rekonstrukci stávající křižovatky ulic U Trativodu – Aranžérská.

# X. NÁVRH ORGANIZACE PROJEKČNÍ A INVESTORSKÉ PŘÍPRAVY STAVBY

Projekční a investorskou přípravu stavby lze rozdělit do několika základních postupných kroků, které jsou uvedeny níže:

1. odsouhlasení oblasti a navržené varianty řešení – této studie proveditelnosti,
2. Oznámení záměru dle Zák. 100/2001Sb.,
3. studie dopracování technických podkladů pro Posouzení vlivů stavby na životní prostředí EIA,
4. zapracování výsledného řešení do nového ÚP, resp. změna stávajícího ÚP
5. dokumentace posouzení vlivů stavby na životní prostředí (EIA),
6. dokumentace pro Územní rozhodnutí (DÚR),
7. dokumentace pro stavební povolení (DSP),
8. zahájení majetkoprávní přípravy
9. dokumentace pro výběr zhotovitele (ZDS).
10. výběr dodavatele stavby

Pro celou etapu přípravy doporučujeme vybrat jeden subjekt, který bude zajišťovat jak projekční práce, tak i práce mandátní a inženýringové. Výrazně se tím zefektivní příprava jak z organizačního hlediska, tak i z hlediska časových souvislostí.

# XI. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ STUDIE

Předložená studie byla zpracována se základním cílem splnit zadavatelem doporučené kapacity parkovacích míst řešení s ohledem na minimalizaci dopadů vhledem k citlivosti doporučené oblasti A („Jižní“ lokalita) zejména vůči stávajícím prvkům ochrany životnímu prostředí, tak i k těsné stávající zástavbě. Pro oblast A byly navrženy celkem 4 varianty včetně podvariant pracující s doporučeným prostorem z hlediska prostorového dopadu, tak i z hlediska technické-ekonomického řešení. V průběhu projednávání navržených variantních řešení byla zástupci odboru životního prostředí MHMP doporučená oblast A rozporována a označena jako neakceptovatelná. Z tohoto důvodu byly za účasti zástupců odboru životního prostředí MHMP vytipovány další dvě oblasti (B, C) s menším dopadem do stávajících prvků životního prostředí avšak méně výhodné z hlediska jejich dopravní dostupnosti a technicko-ekonomické náročnosti.

Studie každou variantu (s vyjímkou povrchových variant A1 , A2 a komplexní varianty E) rozpracovává do jednotlivých etap s přistavením jednotlivých etáží patrového uspořádání nad původní povrchové uspořádání. Maximální uvažovaný počet nadzemních úrovní parkovacích stání jsou 3.

Přesto, že se k oblasti A negativně vyjádřil odbor životního prostředí MHMP, je tato **oblast A** s **variantním řešením C1 resp. C2**, jak z hlediska dopravního, tak i z hlediska technicko-ekonomického navržena touto studií jako **doporučená**.

Další vývoj již bude záviset na komunikaci dotčených městských částí (Praha, Klánovice a Újezd nad Lesy) s MHMP.

Dokumentace by tak měla sloužit, jednak pro definitivní výběru vhodné oblasti, tak pro rozpracování zvolené varianty.

Dokumentace po výběru vhodné oblasti a varianty poslouží jako podklad pro zpracování Oznámení záměru dle přílohy č. 3 Zák. 100/2001 Sb., který bude podán na Odbor životního prostředí MHMP.

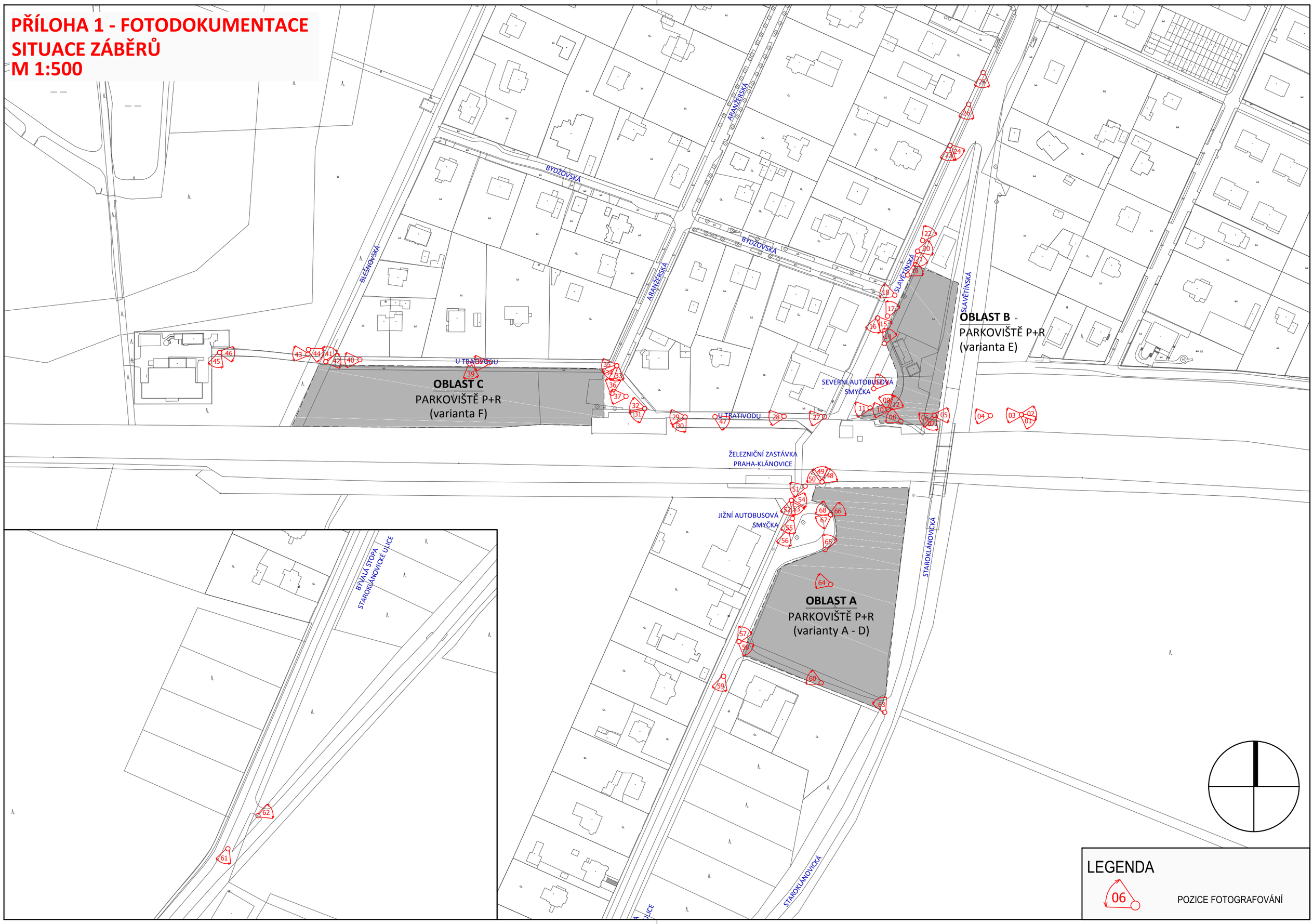
Kolektiv autorů

# XII. PŘÍLOHY

1. Situace záběrů

2. Fotodokumentace

# PŘÍLOHA 1 - FOTODOKUMENTACE
# SITUACE ZÁBĚRŮ
# M 1:500



*Snímek 1*

*Snímek 2*

*Snímek 3*

*Snímek 4*

*Snímek 5*

*Snímek 6*

*Snímek 7*

*Snímek 8*

*Snímek 9*

*Snímek 10*

*Snímek 11*

*Snímek 12*

*Snímek 13*

*Snímek 14*

*Snímek 15*

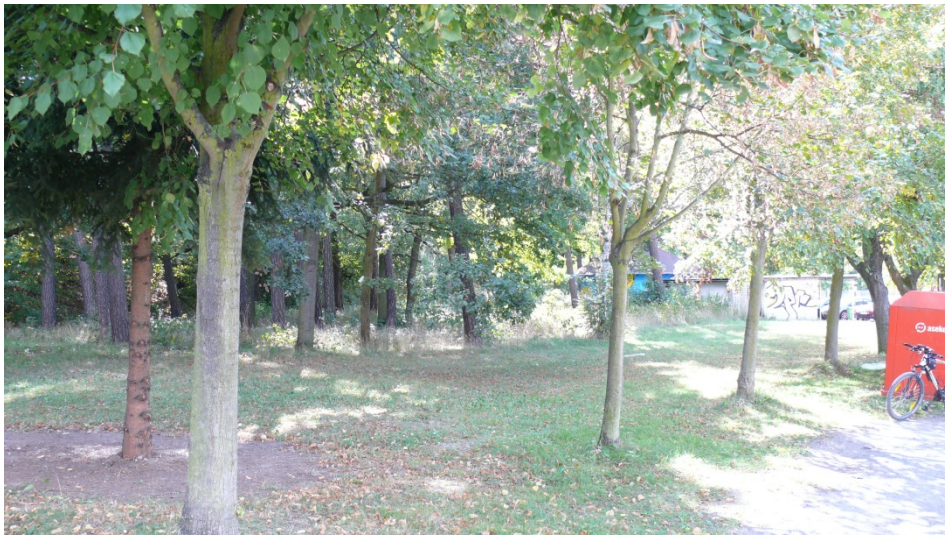
*Snímek 16*

*Snímek 17*

*Snímek 18*

*Snímek 19*

*Snímek 20*



*Snímek 21*

*Snímek 22*

*Snímek 23*

*Snímek 24*

*Snímek 25*

*Snímek 26*

*Snímek 27*

*Snímek 28*

*Snímek 29*

*Snímek 30*

*Snímek 31*

*Snímek 32*

*Snímek 33*

*Snímek 34*

*Snímek 35*

*Snímek 36*

*Snímek 37*

*Snímek 38*

*Snímek 39*

*Snímek 40*

*Snímek 41*

*Snímek 42*

*Snímek 43*

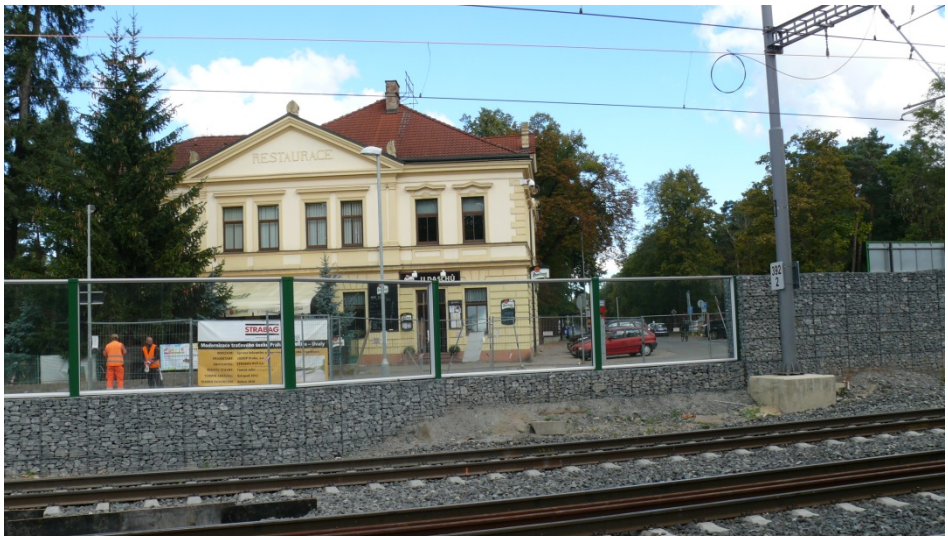
*Snímek 44*

*Snímek 45*

*Snímek 46*

*Snímek 47*

*Snímek 48*




*Snímek 49*

*Snímek 50*

*Snímek 51*

*Snímek 52*

*Snímek 53*

*Snímek 54*

*Snímek 55*

*Snímek 56*

*Snímek 57*

*Snímek 58*

*Snímek 59*

*Snímek 60*

*Snímek 61*

*Snímek 62*

*Snímek 63*

*Snímek 64*

*Snímek 65*

*Snímek 66*

*Snímek 67*

*Snímek 68*