

707/017A 03

VYPRAVENO  
17-05-2019  
Podatelna Centrální dispečink

ZPĚT 100630

Váš dopis značky / ze dne 04.04.2019

naše značka 100630/15P717/688

vyřizuje / linka

místo odeslání / dne Praha/10.5.2019

**UNIT architekti s.r.o.**  
Slezská 1454  
130 00 Praha 3

**ÚŘ Úpravy veřejného prostranství v okolí křižovatky Palmovka, Praha 8**  
(Zpracovatel PD: UNIT architekti s.r.o., PD z 09/2018)

Na základě projednání výše uvedené věci ve Svodné komisi Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen DPP) vám za naší akciovou společnost vydáváme toto souhrnné stanovisko:

1. Práce jsou navrhovány do ochranného pásma metra (OPM). Požadujeme dodržovat „Obecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v OPM“. Součástí „Obecných podmínek“ je též požadavek na vydání závazného stanoviska ke stavbě v OPM, který vydává Odbor dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy (Praha 1, Jungmannova 29) na základě žádosti investora. Respektujte podmínky a připomínky z vyjádření DPP – jednotka Dopravní cesta Metro zn.: 240200/1070/19/Čp ze dne 22.4.2019.

2. Stavba zasahuje do obvodu dráhy a ochranného pásma tramvajové dráhy. Veškeré stavební úpravy i zařízení musí být v souladu s ČSN 28 0318 „Průjezdne průřezy tramvajových tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tramvajových drahách“. Na zásahy do tramvajové tratě požadujeme objednávku dočasného užívání tramvajového tělesa cca 2 měsíce před realizací u správce TT (tel.: ... nebo ...)

Požadujeme doplnění kót mezi osami krajních kolejí a obrubníky, případně osazenými sloupky. Při výstavbě nesmí dojít k poškození odvodnění výměn ani jiných součástí tramvajové tratě. Požadujeme koordinaci s naším projektovým záměrem „Elektrifikace BUS linky 140“ vč. připravovaných odstavů na Palmovce v ul. Na Žertvách a vybudování příslušné infrastruktury v dané lokalitě. S tím souvisí odsouhlasení zásahů do definitivních povrchů v případě záměru „Elektrifikace BUS linky 140“ investorem akce.

V případě potřeby manipulace se stálým tramvajovým označníkem kontaktujte ... tel. ... (v jeho nepřítomnosti vedoucího odd. 250130, tel. ...)

Za demontáž a zpětnou instalaci označníku účtujeme 3000,- Kč bez DPH za práci. V případě potřeby výměny označníku nebo základny, provádí toto, dle pokynů pana Voplakala, firma provádějící stavební práce na své náklady (účtujeme cenu označníku, případně základny dle konfigurace, která plyne z dopravních potřeb). Manipulace s označníkem bude provedena na základě objednávky adresované na: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., JDCT odd. 250130, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9, DIČ: CZ00005686.

Upozorňujeme, že stávající starý přístřešek tramvajové zastávky ve směru Libeňský most je v majetku a ve správě DP-JDCT. Jeho demontáž musí být projednána se správcem (rovněž odd. 250130, tel. ...)

Do dalšího stupně projektové dokumentace, který požadujeme předložit ke schválení, požadujeme doplnit následující technické připomínky (pokud nebude zpracován další stupeň projektové dokumentace, požadujeme předložit PD znovu se zpracovanými připomínkami ke schválení):

Základy stožárů musí být ověřeny při sejmutí svrchní vrstvy a při nedostatečných rozměrech zajištěny proti pádu včetně provedení pasportizace. Nadzemní části stožárů, které budou zasypany zeminou v květnících, musí být od zeminy odděleny ochrannou trubkou od základu stožáru, až nad uvažovanou úroveň zeminy. Řídicí rozvaděče pro jednotlivé větve křižovatky jsou umístěny v zájmové oblasti projektové dokumentace. Jsou označeny RIS. Zemní kabely mezi RIS a zemní skříní jsou uloženy v plastových chráničkách pod povrchem v hloubce pro parkové a chodníkové plochy 30 až 45 cm. Je nutné v jejich trasách provádět veškeré bourací práce pouze ručně, bez použití technických prostředků. V případě snížení povrchu je třeba úměrně tomu upravit i hloubku uložení chrániček s kabely. V místech tras kabelů, kde se uvažuje o provozu vozidel, i když nepravidelně, je nutné upravit trasy kabelů do hloubky pro komunikace. V Zenklově ulici se počítá s vytvořením nové vpusti UV4B a její napojení do stávající UV4A. Napojení je v kolizi s trasou zemních kabelů přestavniku. Práce musí probíhat pouze ručně bez použití těžké mechanizace. V prostoru stavby se nachází trasa dráhových kabelů ve správě DPP. Stavbou nesmí dojít k jejímu poškození. Z hlediska zařízení DP-JDCT zároveň požadujeme dodržet podmínky stanovené v žádosti čj. 1912/17 ze dne 2.1.2018 podané v technické dokumentaci DP-JDCT (včetně přizvání na předání staveniště atd.). Pokud budou kabely DPP během prací odkryty, bude přizván správce ke kontrole a bude proveden zápis do stavebního deníku. Jakákoliv úprava na zařízení JDCT a umístování okrasných prvků na a kolem TV dojde až po uzavření Smlouvy o spolupráci mezi DPP/MČP8.

V projektové dokumentaci je uvedena návazná akce mobilního kavárenského stánku včetně rozhledny. Požadujeme doplnit do dalšího stupně projektové dokumentace identifikační údaje této stavby.

3. Váš záměr lze realizovat až po dokončení probíhajícího majetkoprávního vypořádání vlastnictví pozemků v dané oblasti = směnná smlouva s hlavním městem Prahou.

Další stupeň PD požadujeme předložit k vyjádření.

Toto vyjádření má platnost 1 rok.

Ing. Ladislav Urbánek  
dopravní ředitel



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost adresa Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

tel. 224 224 224 www.dpp.cz

IČ 00005886 DIČ CZ00005886 zápis v DR vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847

bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 číslo účtu 1930731349/0800



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

Váš dopis značky / ze dne

naše značka 100630/31Ku1254/1220

vyřizuje / linka

místo odeslání / dne Praha/23.9.2020

**UNIT architekti s.r.o.**

**Slezská 1454  
130 00 Praha 3**

**ÚŘ+SR Úpravy veřejného prostranství v okolí křižovatky Palmovka, Praha 8  
(zpracovatel PD: UNIT architekti s.r.o, PD z 7/2020)**

Na základě projednání výše uvedené věci ve Svodné komisi Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciová společnost (dále jen DPP) vám za naší akciovou společnost vydáváme toto souhrnné stanovisko:

Stavba je navrhována do ochranného pásma tramvajové dráhy (OPTD). Požadujeme dodržovat „Všeobecné podmínky pro stavby v OPTD a OPLD“, které jsou přílohou tohoto vyjádření. Závazné stanovisko ke stavbě v OPTD či OPLD vydává Odbor pozemních komunikací a drah Magistrátu hl. m. Prahy (Praha 1, Jungmannova 29) na základě žádosti investora. Požadujeme provádět koordinaci se stavbami DPP uvedených v projektové dokumentaci. Z důvodu návrhu mlatových povrchů u stávajících rozvaděčů EOv požadujeme prostor před těmito rozvaděči provést zpevněný např. základnou z důvodu bezpečnosti při opravách a údržbě těchto zařízení.

Požadujeme provádět koordinaci se stavbami DPP uvedených v projektové dokumentaci. Z důvodu návrhu mlatových povrchů u stávajících rozvaděčů EOv požadujeme prostor před těmito rozvaděči provést zpevněný např. základnou z důvodu bezpečnosti při opravách a údržbě těchto zařízení.

Dle PD sice nedochází k posunu tramvajových označků, pokud by však byla potřeba manipulace se stálým označkem zastávky kontaktujte tel. 250130-2222 e-mail: [zastavky@dpmp.cz](mailto:zastavky@dpmp.cz) v jeho nepřítomnosti vedoucího odd. 250130-2222 tel. 250130-2222. Za demontáž a zpětnou instalaci označků účtujeme 3000,- Kč bez DPH za práci. V případě potřeby výměny označků nebo základny (je třeba počítat s novým dostatečným betonovým základem pro případné osazení inteligentního označků), provádí toto, dle pokynů pana Voplakala, firma provádějící stavební práce na své náklady (účtujeme cenu označků, případně základny dle konfigurace, která plyne z dopravních potřeb). Manipulace s označkem bude provedena na základě objednávky adresované na: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., JDCT odd. 250130, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, DIČ: CZ00005686.

Z hlediska podzemních zařízení DP-JDCT požadujeme dodržet podmínky stanovené v žádosti čj. 1912/17 ze dne 2.1.2018 podané v technické dokumentaci DP-JDCT (včetně pozvání na předání staveniště).

Požadujeme předložení dalšího stupně projektové dokumentace k vyjádření oddělení Správa napájení TT (vedoucí p. [tt@dpmp.cz](mailto:tt@dpmp.cz) tel. 250130-2222 email: [tt@dpmp.cz](mailto:tt@dpmp.cz))

Chybí souhrnná TZ – požadujeme předložit.

Nadále nesouhlasíme s tím, že DPP má být správcem nových žlabů, v TZ části C\_ Stavební část/SO 101 Komunikace opravit. DP Metro nové žlaby nepotřebuje, při stávajícím stavu v místech výstupů do podchodu nezatéká.

Stále platí požadavek na způsob řešení dopadů z terénních úprav v blízkosti výstupních kiosků. Např. u jihozápadního rohu výstupu u budovy KB má dojít ke snížení terénu o 13 cm. Do TZ požadujeme doplnit, že pokud snížením úrovně terénu u výstupních kiosků dojde k odkrytí spodní hrany obkladu soklu prosklených stěn, budou obklady doplněny ve stávajícím materiálovém řešení.

V případě poškození kiosků (obklady, opláštění, hydroizolace, izolační přízdívka atd.) musí toto stavebník opravit na své náklady.

Na pozemku parc.č. 4014/3 (PLM-kriz\_DSP\_E.1.2\_ZOV-sit) se nachází horní stanice výtahu pro osoby se sníženou pohyblivostí nebo osoby s dětským kočárkem jako jediný přístup do vestibulu resp. stanice metra. V zájmu zajištění přístupu k tomuto výtahu požadujeme úpravu záboru zařízení staveniště, plánovaného v těsném sousedství zmíněného pozemku tak, aby zůstal zachován dostatečný přístup (min v šíři 1,5m) k výtahu pro osoby se sníženou pohyblivostí a ev. osoby s dětským kočárkem – viz příloha.



Záměrem je zajistit po výstupu z výtahu pro zmíněné osoby dostatečný a bezpečný přístup např. k zastávce tramvaje PALMOVKA směr Krejčířka v Zenklově ulici.

V případě realizace protlaku pod TT v Zenklově ulici (na stejném výkresu zeleně) a zřízení šachty před výstupem z vestibulu (na pozemku parc.č. 4014/5) je nutné zvážit možnost ovlivnění provozu eskalátoru 613 – 1 – 306 (např. prachem ze stavební činnosti). Pak by bylo nutné zařízení v dostatečné míře ochránit (např. opláštěním, které se nesmí opírat o žádnou část balustrády, stupňů ani madel a musí umožnit přístup k zařízení za účelem krátkodobého spuštění – protočení pásma + musí být zabráněno neoprávněnému vstupu na opláštění).

Požadujeme v průvodní TZ opravit na str. 9/17 názvosloví ze služeb na jednotky – např. 245000 na 850000 (jednotka Technologická zařízení a OSM).

Vzhledem k rozlehlosti kolejové křižovatky a intenzitě tramvajové dopravy je nevhodné odstranění prvků usměrňujících pohyb chodců (záměna zeleně za mlat) a rozdílný způsob oddělení části kolejové křižovatky od ostatních ploch - v části uvažováno 8 cm a v části 2 cm - požadujeme v celém rozsahu úprav ponechat min. 8 cm.

Chybí kóty barevné skladby v prostoru zastávek u odbavovací hrany - šířka kontrastního pásu a přilehlé plochy nástupiště bez vzorů

Chybí kóty umístění přístřešků - nově umísťované přístřešky (v ul. Zenklově ve směru z centra a směr Libeňský most) jsou nevhodně situovány v místě největší kumulace cestujících a znemožňují plynulou výměnu cestujících v nejzatíženějším prvním voze, přístřešky odsuňte dále odbavovací hrany, popřípadě dále proti směru jízdy - jejich verze bez bočnic je z hlediska cestujících v době kdy mají sloužit jako ochrana proti větru a dešti nedostatečná.

Není zřejmá koordinace s úpravou prostoru pro ukončení a odstav trolejbusů (autobusů) – do plochy odstavů je v ul. Na Žertvách umísťována DZ IZ 6a,b

Vedení cyklistů koridorem kolejové dopravy, zvláště pak prostorem zastávek, považujeme za nevhodné s ohledem na vznikající kolizní situace (předjíždění tramvaje zleva, nemožnost odbavení druhé soupravy). V zastávce dochází k prodlouženému pobytu souprav (střídací místo).

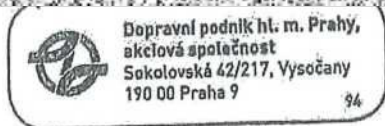
Koordinace s akcí „Elektrifikace BUS linky 140“:

- a. prosíme doplnit podrobnější popis objektů K1, K2, K3
- b. prosíme doplnit průmět DUR Elektrifikace do dokumentace (zejména poloha stožárů TV č. 104, 105, 105a a 106)
- c. ve svodném stanovisku budeme požadovat souhlas investora akce, že po realizaci nových povrchů budeme smět zasáhnout do povrchů v souvislosti s realizací stožárů TV k Elektrifikaci linky 140 (bude se jednat cca o 2 – 3 stožáry).

Nevhodně je umístěná DZ IZ 6a,b zužující přístupový koridor do zastávky Palmovka v ul. Zenklově do centra. Předložte znovu řádnou projektovou dokumentaci.

Váš záměr lze realizovat až po dokončení probíhajícího majetkoprávního vypořádání vlastnictví pozemků v dané oblasti = směnná smlouva s hlavním městem Prahou.

Ing. Ladislav Urbánek  
dopravní ředitel



## Vypořádání vyjádření DPP a.s. k akci Úpravy veřejného prostranství v okolí křižovatky Palmovka, Praha 8.

Vypořádána jsou následná kola připomínek a vyjádření:

- A) Vyjádření JDCT zn. 100630/15P717/688, ze dne 10.5.2019
- B) Vyjádření JDCM zn. 240200/1070/19/Čp, ze dne 24.4.2019
- C) Zápis z Koordinačního jednání: Veřejné prostranství Palmovka + Elektrifikace BUS linky 140, a související připomínky ze dne 26.2.2020
- D) Připomínky jednotky 250120 předané na jednání 26.2.2020 (p. Libor Slanina)
- E) Souhrnné stanovisko SK k dokumentaci (07/2020) ze dne 23.9.2020 zn. 100630/31Ku1254/1220

### A.1)

Jsou respektovány Obecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v OPM. Stanovisko Odboru dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy je součástí okruhu stanovisek DOSS.

Podmínky a připomínky z vyjádření DPP – jednotka dopravní cesta Metro zn.: 240200/1070/19/Čp ze dne 24.4.2019 jsou vypořádány v části B).

### A.2)

V záhlaví vyjádření je chybně uvedeno „ÚŘ“. Jedná se o dokumentaci pro Stavební povolení – DSP a takto byla i podána žádost.

#### A.2.1)

Stavba odpovídá ČSN 280318 „Průjezdné průřezy tramvajových tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tramvajových drahách.

Kóty mezi osami krajních kolejí a obrubníky jsou doplněny. Ve všech případech je ale dodržena stávající hrana komunikace. Nevyhovující hrana komunikace byla dle sdělení DPP pouze na jižním rohu ulic Na Žertvách a Zenklova a byla opravena v minulém roce realizovanou akcí: Projekt úpravy veřejných komunikací v části ulice Na Žertvách (PD, UNIT architekti).

#### A.2.2)

Koordinace se záměrem elektrifikace linky 140 je předmětem části C).

#### A.2.3)

Stávající zastávkový přístřešek je v rámci dokumentace demontován na základě požadavků DPP-JDCT ze dne 26.2.2018, viz příloha: PLM\_zapis\_KS-DPP\_20180226.doc. Samotná demolice bude až součástí prováděných stavebních prací a bude tak věcí dohody zhotovitele stavby s DPP. Stanovisko s kontakty bude součástí dokumentace. Dle navazujících informací bude přístřešek demontován samostatně DPP a.s., také je předmětem koordinace akce Obytný soubor „Zenklova“ (Central Group)

#### A.2.4)

PD je předkládána znovu ke schválení se zpracovanými připomínkami.

Konkrétní provedení ošetření a opatření u pat jednotlivých stožárů a další prvků napájení TTV je s DPP-JDCT dohodnuto a potvrzeno prostřednictvím zápisu ze dne 7.12.2018, viz příloha:

PLM\_kriz\_DSP\_zapis-DPP\_2018-1022-1121-1207.doc, předpokládá se provedení sond a pasportizace v gesci DPP v návaznosti projektování Prováděcí dokumentace stavby, odpovídající opatření pak mohou být do této dokumentace zahrnuta.

V této fázi PD je do stavebního objektu SO 901 – Mobiliář doplněna část ochrany stožárů TTV v souladu s technickým řešením definovaným výše zmíněným zápisem.

Postup provádění těchto prací je také do PD doplněn. Doplněn je také požadavek na provádění prací v blízkosti uličních vpustí UV4A a UV4B.

#### A.2.5)

Podmínky plynoucí z vyjádření o existenci sítí ze dne 2.1.2018, č.j.: 1912/17 jsou v dokumentaci splněny. Tzn. dokumentace je projednávána se Správou napájení TT a DPP a.s. celkově. Další podmínky (předání staveniště, kontrola odkrytých kabelů atp.) jsou předmětem až následné realizace stavby.

A.2.6)

Příprava smlouvy o spolupráci je součástí projednání této dokumentace a oboustranně připomínkováná smlouva je součástí její přílohy. Smlouva bude uzavřena mezi investorem a správcem stavby před jejím samotným prováděním. Nynější dohoda s DPP je, že tímto požadavkem bude stanovisko SK podmíněno.

A.2.7)

Identifikační údaje stavby jsou doplněny, vč. identifikace příslušných vyjádření DPP.

A.3)

Realizace záměru předpokládá toto vypořádání nebo souhlas se stavbou v návaznosti na jeho průběh. Dokumentace neumísťuje nové stavby, jedná se pouze o stavební úpravu stávajících staveb, které nejsou majetkem DPP. Projektová příprava probíhá paralelně s přípravou majetkoprávních kroků.

B.1.1;2)

Dokumentace obsahuje veškeré stavby a zařízení, které jsou obsaženy ve vyjádření o existenci sítí DPP. a.s. ze dne 7.1.2018, zn.: 240200/130/18/Lín. V těchto podkladech nejsou uvedeny prvky: čidlo centrálního denního osvětlení Luxmate, vč. podzemního kabelového vedení a uzemnění hromosvodu objektu výtahu. Tyto prvky jsou do dokumentace aktuálně doplněny dle podkladů.

B.1.3)

Podzemní kabelové vedení VN 22kV je součástí zmíněného vyjádření a je obsaženo v dokumentaci. Zaměření skutečného průběhu jsme ale schopni do dokumentace převzít pouze v případě, bude-li k dispozici v digitální georeferencovaném otevřeném formátu.

B.1.4)

Stavbou ani dalšími souvisejícími stavbami není provoz a přístup k dieselařegátu jakkoli dotčen.

B.2;3)

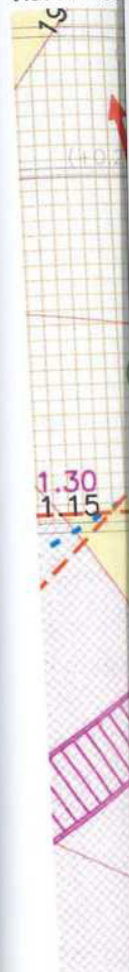
Jedná se o vyjádření služeb Stavby a tratě a Dopravní zařízení, která jsou si částečně protichůdná. Vyjádření uvádíme v té podobě, jaká řešení jsou z našeho pohledu a s přihlédnutím k těmto vyjádřením správná.

Stavební úpravy odtokové poměry nezhoršují. Navrhované úpravy většinou nemění sklony komunikací v území. Nikde nedochází k navýšení terénu v okolí výstupů z metra ani jiných zařízení DP. a.s..

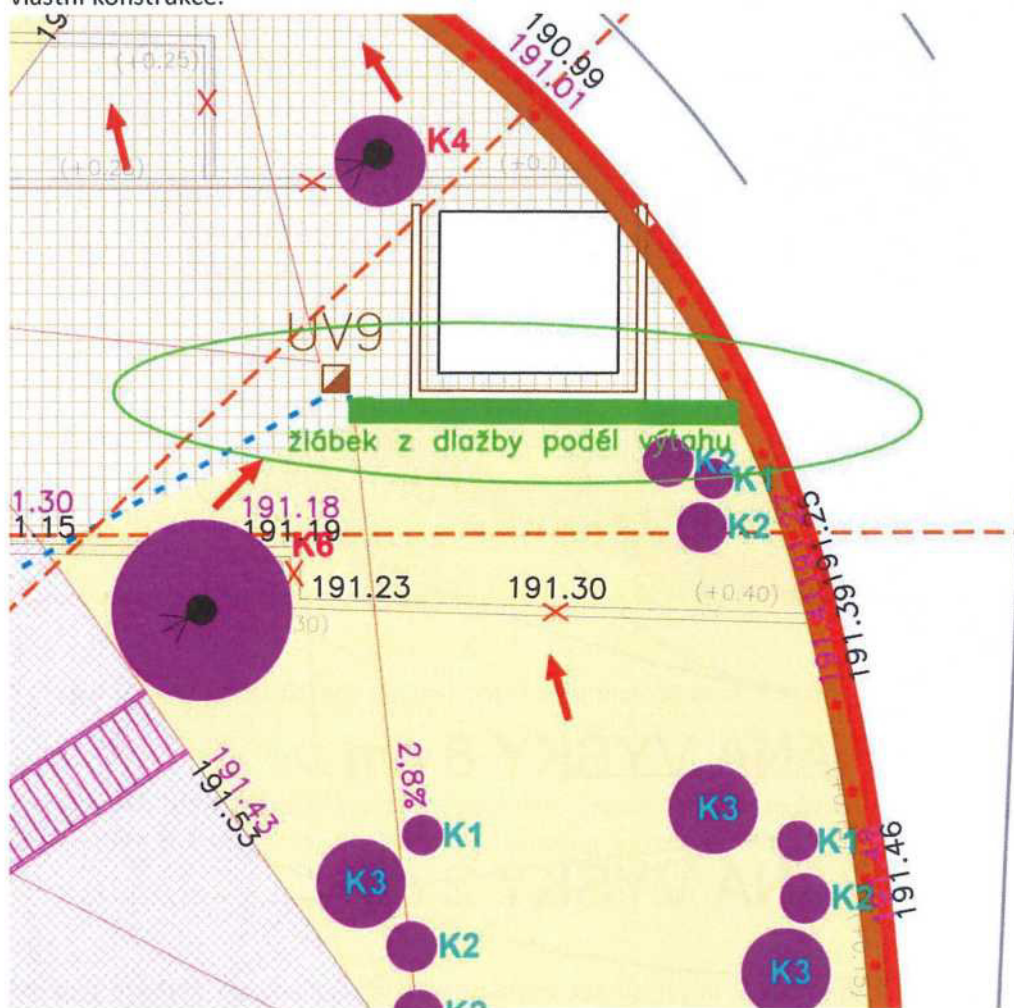
Žlaby byly před vstupy do metra navrhovány z důvodu kvalitnějšího odvedení srážkových vod a jako pojistné řešení. Srážkové vody jsou u vstupů spádovány stávajícím způsobem po povrchu a jejich vliv na zařízení metra se tak nemění (viz výškové kóty v dokumentaci).

Sklon terénu u vstupu (pohyblivé schody 613-1-306) je ponechán stávající a z důvodu nepříznivých poměrů byl žlabem osazen již v minulosti prostřednictvím DPP (žlab je ve vlastnictví i správě DPP). Úprava sklonu není vzhledem k širším souvislostem reálná (výšková návaznost nivelety Zenklovy ulice).

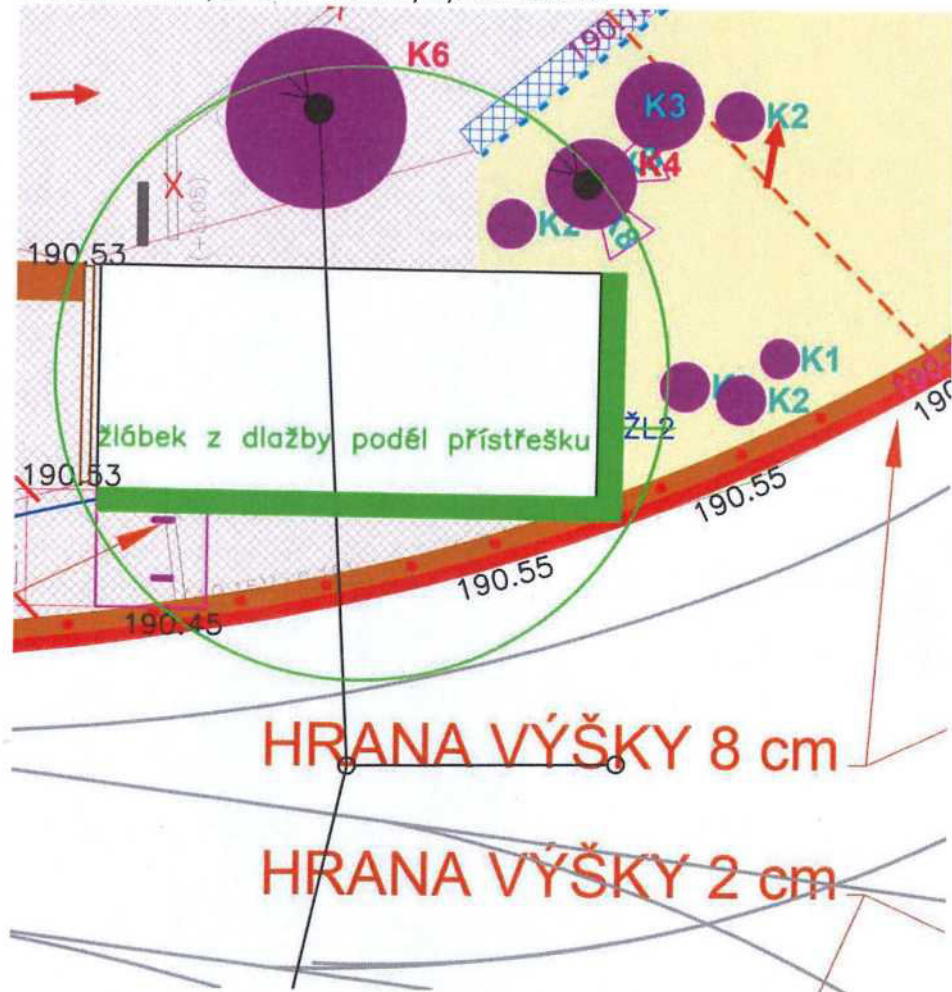
Řešení u st  
z kamenný  
do prostor  
vlastní kor



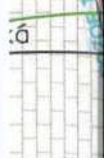
Řešení u stavby výtahu je na základě připomínky upraveno a mlatový povrch je doplněn žlabem z kamenných kostek, který zachytí případný jemný materiál a srážkové vody bude odvádět primárně do prostoru stávající vpusti UV9. Žlab okolo výtahu tak bude sloužit pouze jako pojistná ochrana jeho vlastní konstrukce.



připomínky ohledně žlabů respektujeme, jedná se o žlaby v dokumentaci označené ŽL2 a ŽL 3 v severní části křižovatky. Proto, aby nebyly vstupy povrchovými vodami příliš exponované, je zde zvýšena hrana na 8cm. Žlaby tak měly opět plnit hlavně přidanou ochrannou funkci. Nově navrhuje jejich nahrazení za dlážděné odvodňovací žlabky (korýtka) podél přístřešků, které by i s ohledem na zvýšenou hranu měly být dostatečné.



Přes výš  
pouze se  
z pohled  
zvýšit ko



zkrác

B.4)  
Požadov

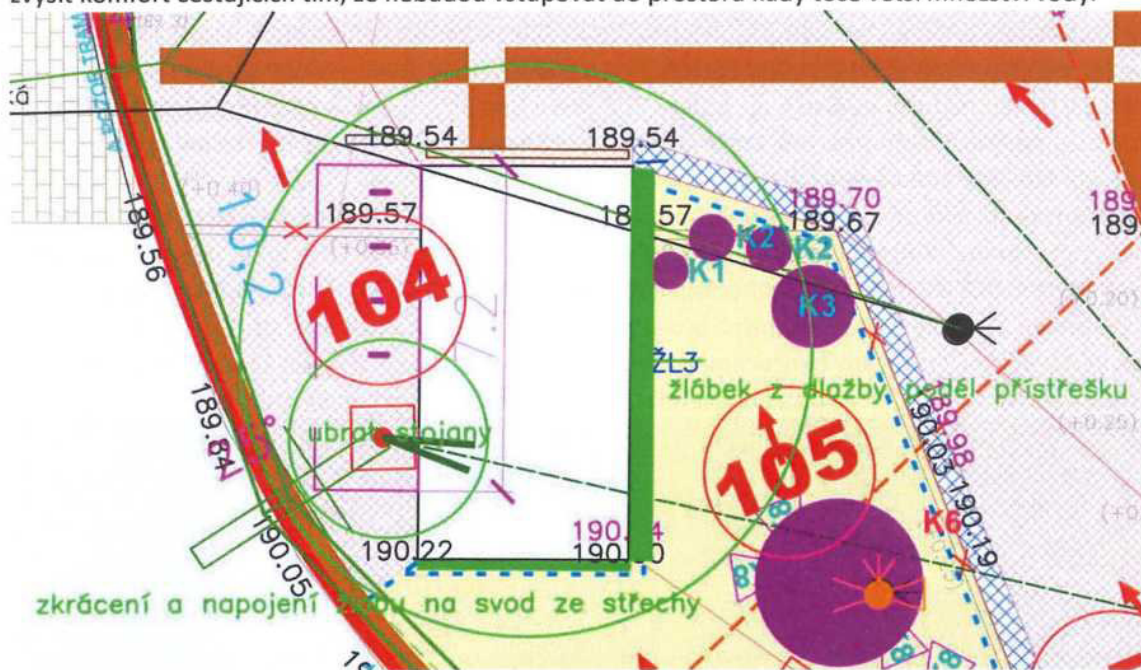
B.5)  
Detailně  
segment

C.1)  
Výškové  
respekt  
ostrůvk  
usměřn  
vymeze  
vizuálně  
Toto řeš  
základn

C.2)  
Prostor  
0,5m, k  
dalšího  
Žertvácl



Přes výše uvedené ale doporučujeme ponechání krátké části žlabu ŽL 3 podél jižní hrany přístřešku pouze se zaústěním do dešť. svodu ze střechy přístřešku. Tento segment křižovatky je obecně z pohledu odvádění srážkových vod poddimenzován a tato drobná úprava může poměrně výrazně zvýšit komfort cestujících tím, že nebudou vstupovat do prostoru kudy teče větší množství vody.



B.4)

Požadované texty jsou vloženy do příslušných míst textové části.

B.5)

Detailnější řešení POV je zpracováno a doplněno. Provádění prací se uvažuje po jednotlivých segmentech křižovatky tak, aby byl provoz ovlivněn minimálně.

C.1)

Výškové oddělení chodníků a ploch poježděných tramvajovými vozidly je provedeno několika prvky a respektuje současný dopravní stav křižovatky. Úpravy spočívají v nahrazení vyvýšených travnatých ostrůvků za mlatové plochy, primární pěších pohyb je ponechán ve stávajících trasách a nadále usměrňován do nyníjších míst pro přecházení. Prostor mlatových ploch, vs. tramvajové trati je vymezen jednak materiálem, hranou a pak zejména sloupky, které jej po celé délce lemují a jsou tak vizuálně dostatečným oddělením.

Toto řešení bylo projednáno s odpovědným DOSS a s tímto řešením souhlasí, jedná se o jeden ze základních principů celého návrhu. Potvrzeno také zápisem ze dne 7.12.2018.

C.2)

Prostor zastávek je navrhován podle příslušných norem a samozřejmostí je tak i kontrastní pás v šířce 0,5m, kóta bude doplněna. Samotné materiálové a barevné řešení však odpovídá až podrobnosti dalšího stupně PD a bude řešeno obdobně jako aktuálně realizovaná zastávka v sousední ul. Na Žertvách.

C.3)

Umístění přístřešků je voleno s ohledem na polohu zastávky. Nynější pozice je nevhodná vzhledem k velké vzdálenosti od zastavujících vozidel. Nové přístřešky jsou tedy navrhovány v místě, kde zastavuje převážná většina vozidel a jsou díky tomu pro cestující využitelné.

V návaznosti na připomínku navrhujeme jejich posun dále od nástupní hrany (cca o 1m). Pozice stále bude v ose stožárů a vycházet z prostorového uspořádání dalších prvků v místě zastávky. Střední poloha v rámci chodníku navazuje na stožáry TTV, které jsou určitou bariérou a ve směru chůze tak přístřešky nevytváří další. Přístřešky také člení prostor chodníku na zastávku (kde čekají cestující) a zbývající část (která zůstává volná pro pěší).

Vzhledem ke stísněnosti prostoru a intenzitě pohybu považujeme podobu přístřešků bez bočnic za vhodnou, ochranu proti povětrnostním podmínkám je dostatečná i díky šířce ulice, pozici v zástavbě a jejich zdvojení. Za vhodnou referenci považujeme řešení zastávky Lazarská. Toto řešení také odpovídá požadavkům Manuálu tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy na str. 219 a 220.

Oproti stávajícímu stavu, kdy není ochrana žádná (přístřešek je daleko a využíván osobami zjevně nevyužívajícími služeb DPP a.s.) se bude jednat o výrazné zlepšení podmínek pro cestující.



C.4)

Prostor pro ukončení a odstav trolejbusů na řešený projekt prostorově navazuje. Záměrem je tyto projekty vzájemně nepřekrývat a projekt je prostorově koordinován.

C.5)

Stav z hlediska provozu jízdních kol se nemění – pohyb cyklistů je nyní legální a návrh toto respektuje – navíc se jedná o podmínku MHMP a investora MČ P8.

C.6.a)

Je doplněna dokumentace vč. příslušného stavebního objektu SO.901

C.6.b)

Průmět je doplněn a návaznosti jsou řešeny v dokumentaci. Stožár 106 je umísťován nevhodně vzhledem k pohybu chodců ve stísněném místě a doporučujeme zvážit jeho přesun. Na koordinaci projektů to ale nemá vliv.

Pozice dalších stožárů budou upraveny a koordinovány i s ohledem na umísťované prvky ve variantách tak, aby nebyly závislé na časovém sledu těchto projektů. U nového stožáru bude redukováno množství cyklostožanů.

C.6.c)

Tento souhlas bude řešen s investorem akce, a informativně je tato koordinace zakomponována v dokumentaci.

D.1)

Po konzultaci s investorem bude uveden reálný termín předpokládané realizace.

D.2)

K doplnění na SK bude předložena kompletní PD. Toto podání se týkalo pouze úpravy prvků okolo stožárů TTV, a proto byla po konzultaci předložena pouze část dokumentace.

D.3)

Je řešeno vzájemnou koordinací při zpracování dalšího stupně PD, viz dohoda ze dne 7.12.2018, podrobněji v bodě A.2.4.

D.4)

Tabulka bude předložena, viz bod D.2).

D.5)

Bude předloženo, viz bod D.2).

D.6)

Dokumentace je poplatná datu vzniku, pokud se od té doby změnily předpisy, tak budou upraveny.

D.7)

Řešeno viz bod C.6.

E.1)

Řešeno obdobně, viz bod A.1

Stanovisko Odboru dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy je součástí okruhu stanovisek DOSS.

E.2)

Prostor před rozváděcí EOV bude proveden jako zpevněný, doplněno do TZ viz kapitola A.8



E.3)

Znění tohoto odstavce odpovídá již dříve podaným připomínkám. TZ byla předložena spolu s dokumentací a jiné body stanoviska se na ni odkazují, tento požadavek není opodstatněný.

E.4)

Řešeno viz body B.2,3). Žlaby již byly z PD odstraněny na základě požadavku DPP. Dále bude u z textu odstraněna zmíněná věta.

E.5)

Požadavek bude do TZ doplněn, viz kapitola TZ SO 101 d)

E.6)

Jedná se o nový požadavek nad rámec předchozí komunikace, zábor bude upraven a požadavku vyhověno.

E.7)

Jedná se o součást jiné koordinované akce, již bylo realizováno.

E.8)

Názvosloví bude opraveno.

E.9, 10, 11,12,13)

Vypořádání těchto bodů je předmětem následné komunikace s dopravním úsekem p. Vainer 100610 a odsouhlaseno, viz zápis – příloha: 20201207\_PLM-kriz\_DSP\_zapis\_DPP\_100610\_edit.doc. Podrobnější věcný popis problematiky je také součástí bodů C.1,2,3.

E.14)

Koordinace s akcí „Elektrifikace BUS linky 140“ byla provedena. Akce byla koordinována se zpracovatelem PD dané akce a jednotlivé stavby, které se nacházejí v řešeném území jsou zohledněny vč. jejich popisu a odkazu na příslušnou dokumentaci.

přílohy:

PLM\_zapis\_KS-DPP\_20180226.doc

PLM\_kriz\_DSP\_zapis-DPP\_2018-1022-1121-1207.doc

20201207\_PLM-kriz\_DSP\_zapis\_DPP\_100610\_edit.doc



UNIT architekti, s.r.o.  
Slezská 1454, 130 00 Praha 3  
DIČ: CZ63987309 IČ: 63987309  
kontakt: Thákurova 9, 166 34 Praha 6  
+420 224 356 470, info@unitarch.eu  
www.unitarch.eu

## ZÁPIS Z PŘEDSTAVENÍ DOKUMENTACE

10.11.2020

Akce: Projekt úprav veřejných prostranství křižovatky Palmovka

stupeň:

Zadavatel PD: Městská část Praha 8, Ženklova 1/35, 180 00 Praha 8 – Líbeň

Investor realizace:

datum, čas, místo: 10.11.2020, 14:00 hodin

příští jednání: na základě dohody

zapsal: Lukáš Havelka

upozornění:

Tento zápis je záznamem z jednání a má se za to, že je akceptován, pokud není autor zápisu bezodkladně informován o nutnosti doplnění / úprav do 3 dnů od odeslání zápisu. Tučně jsou označeny nově zapsané body, tenče body z minulého KD, přeškrtnutím neplatné informace z minulého KD, informativní body z minulého KD nejsou znovu uváděny

přílohy:

-

pozice:	jméno:	společnost:	přítomen:	obdrží zápis:
DPP a.s.	Ing. Jiří Vainer (JV)	DP, a.s. - dopravní úsek	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Václav černý (VČ)	DP, a.s. - dopravní úsek	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
GP	Filip Tittl (FT)	UNIT architekti s.r.o., jednatel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lukáš Havelka (LH)	UNIT architekti s.r.o.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Martin Agler (MA)	UNIT architekti s.r.o.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
dopravní řešení	Květoslav Syrový (KS)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Event.číslo bodu (KDx/x.x)		Termín/vykoná
<b>OBECNÉ, DOKUMENTACE, TERMÍNY</b>		
01	<p>Oddělení provozu na TT od pěších zón</p> <p>Vzhledem k rozlehlosti kolejové křižovatky a intenzitě tramvajové dopravy je nevhodné odstranění prvků usměrňujících pohyb chodců (záměna zeleně za mlát) a rozdílný způsob oddělení části kolejové křižovatky od ostatních ploch - v části uvažováno 8 cm a v části 2 cm - požadujeme v celém rozsahu úprav ponechat min. 8 cm</p> <p>Byla představena celková koncepce úprav spočívající v nahrazení vyvýšených travnatých ostrůvků za mlátové plochy, primární pohyb je ponechán ve stávajících trasách a nadále usměrňován do nynějších míst pro přecházení. Oddělení chodníků a ploch pojížděnými tramvajemi je provedeno několika prvky a respektuje současný dopravní stav křižovatky. Prostor pochozích ploch, vs. tramvajové trati je vymezen jednak materiálem, hranou a pak zejména sloupky, které jej po celé délce lemují a jsou tak vizuálně dostatečným oddělením. Toto řešení bylo projednáno s odpovědným DOSS a s tímto řešením souhlasí.</p> <p>Dále bude ponecháno řešení se sníženým obrubníkem v jižní části křižovatky.</p>	
02	<p>Pozice zastávkových přístřešků</p> <p>Chybí kóty umístění přístřešků - nové umístěvané přístřešky (v ul. Ženklově ve směru z centra a směr Líbeňský most) jsou nevhodně siluovány v místě největší kumulace cestujících a znemožňují plynulou výměnu cestujících v nejzatiženějším prvním voze, přístřešky odsuňte dále odbavovací hrany, popřípadě dále proti směru jízdy - jejich verze bez bočnic je z hlediska cestujících v době kdy mají sloužit jako ochrana proti větru a dešti nedostatečná.</p>	

	<p>Pozice dvou přístřešků v Zenklově ulici, blíže zastávce, v ose stožáru TTV a lamp VO je principiálně správná. Je nutné provést prostorovou korekci zohledňující následující požadavky.</p> <p>Dle DPP je vhodná vzdálenost okraje přístřešků od nástupní hrany min. 2m, hrana prvního přístřešku musí být s ohledem na provoz vzdálena přibližně 10m od označníku, hrana druhého s ohledem na bezbariérový přístup do vozidel přibližně 17m, optimální délka cca 4m. Přesná podoba bude vybrána v koordinaci s IPR a novým typem přístřešků. DPP preferuje přístřešky s alespoň částečnou boční ochranou (1/2 – 1/4 bočnice).</p> <p><i>Zmíněné požadavky jsou východiskem pro úpravu návrhu přístřešků, přesná pozice bude upřesněna ještě na základě jednání s PVK a.s. a následně potvrzena.</i></p> <p>Výše zmíněné platí pro přístřešky v Zenklově ulic směr ZC, řešení přístřešků směr Lib. most je z pohledu DPP v pořádku.</p> <p><u>Doplnění na základě aktualizace vedení nového vodovodu PVK a.s.</u> Přístřešky jsou posunuty dle požadavků DPP a v koordinaci s dalšími prvky tech. infrastruktury. Vzdálenost přístřešku od nástupní hrany je 2,0m, vzdálenosti kraje přístřešku od označníku jsou 8,5m a 17,5m. Přístřešky jsou osazeny v ose stožárů VO a TTV s volným průchodem mezi fasádou a jejich zadní stranou 3,0m</p>	
03	<p>DZ vymežující rozsah pěší zóny</p> <p>Jedná se o DZ IZ 6a, b ve vstupním koridoru do zastávky Palmovka v Zenklově ulici směr DC, pozice DZ bude posunuta tak, aby neomezovala pohyb pěších.</p>	

DP, a.s.  
100610

SOUHLASÍM S PŘEDLOŽENÝM ŘEŠENÍM.



Váš dopis zn

naše značka

vyřizuje / link

místo odesla

Ú

-

Z

o

p

V

2

n

S

v

o

S

8

J

1

2

3

4

5

6

7

8

9

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

0

1

2

3

Váš dopis značky / ze dne /

naše značka 800210 / 539 / 21 / Čp

vyřizuje / linka 

místo odeslání / dne Praha / 15.3.2021

**UNIT architekti, s.r.o.**  
Ing. arch. Lukáš Havelka  
Thákurova 9  
166 34 Praha 6  
ČR

### Úpravy veřejného prostranství v okolí křižovatky Palmovka, Praha 8

- dokumentace pro stavební řízení

Zájmové území akce Úpravy veřejného prostranství v okolí křižovatky Palmovka, Praha 8 zasahuje do ochranného pásma metra (OPM) tratě B a do obvodu dráhy, platí dodržování „Obecných podmínek“ pro přípravu a realizaci staveb v OPM.



V platnosti zůstává předaná situace informačního systému metra (ISM) křižovatky Palmovka ze dne 24.4.2019, kde byly potvrzené hranice OPM, obvodu dráhy metra, traťové tunely metra, podzemní a nadzemní stavební objekty stanice metra Palmovka, podzemní sdružený technický objekt Palmovka a inženýrské sítě metra, které se zde nacházejí.

Stanice metra Palmovka je součástí ochranného systému metra (OSM), který nebude plánovanou úpravou veřejného prostranství žádným způsobem dotčen. Ani objekty a inženýrské sítě metra nesmí být stavební činností dotčeny. V případě poškození opraví stavebník na své náklady.

S úpravou veřejného prostranství Palmovka musí být v koordinaci Informační centrum s rozhlednou, Kavárna a stavby v rámci projektu Palmovka ONE.

DP, a.s. – úsek technický Metro nemá ke stavební činnosti prováděné v OPM další připomínky.

Při závěrečné kontrolní prohlídce požadujeme předat geodetické zaměření skutečného stavu.

Upozorňujeme na včasné podání žádosti na omezení přepravní kapacity cestujících v případě výkopových prací u výstupů ze stanice metra. Žádost se podává prostřednictvím pana  tel.  cca 6 týdnů před zahájením výkopových prací.

Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko Svodné komise Dopravního podniku, akciová společnost.

Investor akce je povinen požádat Odbor pozemních komunikací a drah MHMP o závazné stanovisko ke zřízení a provozování stavby v OPM, případně s činností v OPM dle § 7 odst.3 zákona 266/1994 Sb. o dráhách.

Zahájení prací sdělte DP, a.s. – úseku technický Metro, odd. 800210 písemně, na tiskopise poslední strana „Obecných podmínek“.




vedoucí oddělení

Ochranné pásmo metra

800210 – úsek technický Metro  
Adresa: Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9  
Pracoviště: Sazečská 1, 108 00 Praha 10

  
e-mail: 

  
Dopravní podnik hl. m. Prahy,  
akciová společnost  
Sokolovská 42/217, Vysočany  
190 00 Praha 9  
úsek technický - Metro

6

