



Vypracování projektu stavby  
"Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n."  
je spolufinancováno Evropskou unií z programu TEN-T



Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	VYPUŠTĚNÍ POZEMKU 516/18 V K.Ú. HOSTIVAŘ, ZRUŠENÍ VLEČEK STENO	04 / 2013
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ se sídlem v Praze  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
fax: +420 224 230 316  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. VLADISLAV ŠEFL

Vedoucí týmu:

ING. MILOŠ KRAMEŠ

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. VLADISLAV ŠEFL

Vypracoval:

ING. VLADISLAV ŠEFL

Kontroloval:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce:

**OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU PRAHA HOSTIVAŘ - PRAHA HL.N.  
I. ČÁST - ŽST. PRAHA HOSTIVAŘ**

Číslo smlouvy:

11 344 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

**SOUHRNNÁ ČÁST  
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Datum:

5.12.2012

Číslo části:

B.01

## **B.1 Souhrnná technická zpráva**

**Stavba: Optimalizace trat'ového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část –  
žst. Praha Hostivař**

**Stupeň dokumentace: Projekt stavby (dokumentace pro stavební povolení)**

Duben 2013

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.  
Ing. Vladislav Šefl

**OBSAH**

<b>B.1.1</b>	<b>ZHODNOCENÍ STAVENÍŠTĚ .....</b>	<b>5</b>
<b>B.1.2</b>	<b>PRŮZKUMY A PODKLADY .....</b>	<b>5</b>
2.1	Údaje o provedených průzkumech .....	5
2.2	Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území .....	13
2.3	Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému) .....	14
<b>B.1.3</b>	<b>OCHRANNÁ PÁSMATA .....</b>	<b>15</b>
3.1	Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích .....	15
3.2	Stanovení nových ochranných pásem .....	20
3.3	Údaje o chráněných ložiskových územích .....	20
3.4	Údaje o zeleni .....	20
<b>B.1.4</b>	<b>KONCEPCE STAVBY .....</b>	<b>21</b>
4.1	Účel stavby .....	21
4.2	Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby 23	
4.3	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení .....	23
4.4.1	D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení .....	25
4.4.2	D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení .....	27
4.4.3	D.2.1 Místní kabelizace .....	28
4.4.4	D.2.2 Rozhlasové zařízení .....	28
4.4.5	D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ) .....	28
4.4.6	D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS) .....	29
4.4.7	D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK) .....	30
4.4.8	D.2.7 Informační systém pro cestující .....	31
4.4.9	D.2.9 Jiná sdělovací zařízení .....	32
4.4.10	D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT) .....	33
4.4.11	D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika) .....	33
4.4.12	D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení .....	33
4.4.13	E.1.1 Železniční svršek a spodek .....	34
4.4.14	E.1.2 Nástupiště .....	37
4.4.15	E.1.4 Mosty, propustky a zdi .....	38
4.4.16	E.1.5 Ostatní inženýrské objekty .....	43
4.4.17	E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace) .....	46
4.4.18	E.1.8 Pozemní komunikace .....	49
4.4.19	E.1.9 Kabelovody, kolektory .....	51

4.4.20	E.1.10 Protihlukové objekty.....	52
4.4.21	E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové) .....	54
4.4.22	E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích.....	57
4.4.23	E.2.4 Orientační systém.....	58
4.4.24	E.2.5 Demolice.....	59
4.4.25	E.3.1 Trakční vedení.....	59
4.4.26	E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv).....	60
4.4.27	E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů.....	62
4.4.28	E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí.....	69
<b>4.5</b>	<b>Rekapitulace splnění požadavků TSI.....</b>	<b>69</b>
4.5.1	Základní požadavky.....	70
4.5.2	Obecné požadavky .....	70
<b>4.6</b>	<b>Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.....</b>	<b>71</b>
<b>4.7</b>	<b>Požadavky stavby na zdroje .....</b>	<b>73</b>
<b>4.8</b>	<b>Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci.....</b>	<b>73</b>
<b>4.9</b>	<b>Napojení na dopravní systémy.....</b>	<b>74</b>
<b>4.10</b>	<b>Rozsah náhradní výsadby a ozelenění .....</b>	<b>74</b>
<b>4.11</b>	<b>Bezpečnost práce .....</b>	<b>74</b>
<b>4.12</b>	<b>Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby.....</b>	<b>77</b>
<b>4.13</b>	<b>Podmiňující, vyvolané a jiné související investice.....</b>	<b>78</b>
<b>4.14</b>	<b>Statické výpočty.....</b>	<b>79</b>
<b>B.1.5</b>	<b>ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK.....</b>	<b>79</b>
5.1	Podmínky rozhodnutí o umístění stavby.....	79
5.2	Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí .....	84
5.3	Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace. ....	93
5.3.1	Kapacitní údaje.....	93
5.3.2	Spotřeba vody, množství dešťových a splaškových vod.....	95
5.3.3	Bilance požadavků na energii.....	95
5.3.4	Změny objektové skladby .....	96
5.4	Splnění podmínek komplexního projednání dokumentace a posuzovacího, schvalovacího protokolu.....	98
<b>B.1.6</b>	<b>PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU .....</b>	<b>102</b>
6.1	Uvolnění staveniště .....	102
6.2	Využití stávajících nebo budovaných objektů.....	103
6.3	Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby .....	103

<b>6.4</b>	<b><i>Způsob provedení demolice a místa skládek .....</i></b>	<b>103</b>
<b>6.5</b>	<b><i>Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování) .....</i></b>	<b>104</b>
<b>6.6</b>	<b><i>Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů .....</i></b>	<b>105</b>
<b>6.7</b>	<b><i>Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby .....</i></b>	<b>105</b>
<b>6.8</b>	<b><i>Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků .....</i></b>	<b>106</b>
<b>6.9</b>	<b><i>Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby .....</i></b>	<b>107</b>
<b>6.10</b>	<b><i>Výluka dopravy a jiná omezení dopravy .....</i></b>	<b>107</b>
<b>6.11</b>	<b><i>Omezení v dodávce energií. ....</i></b>	<b>108</b>
<b>B.1.7</b>	<b>VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ .....</b>	<b>108</b>
<b>B.1.8</b>	<b>VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ .....</b>	<b>109</b>

## B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Na hlavním staveništi a podél staveniště jsou podzemní a nadzemní rozvody a zařízení. Na základě podkladů jednotlivých správců sítí byla příslušná vedení zakreslena do situací stávajícího stavu viz. příloha B.14. Stávající inženýrské sítě jsou v těchto situacích vyznačeny odpovídajícím typem čáry s uvedením jejich správce. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou uvedena v dokladové části dokumentace H.2. Orazítkované originály grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatele dokumentace. Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a podle jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací.

Před stavební činností a v některých lokalitách i v průběhu prací v kolejišti bude nutno přeložit stávající vedení. V místech, kde jsou trasy sítí v blízkosti stavebních úprav, je počítáno s jejich přeložením, a to podle potřeby s definitivním, nebo s provizorním. S výměnou kabelů se počítá pouze v nejnútnejším rozsahu. Na potřebnou dobu budou sítě odpojeny. Bude-li možné provést provizorní přeložení či krátkodobé vyřazení sítí z provozu, bude provedeno její ochránění a přizpůsoben postup prací v blízkosti sítí.

Součástí přípravy staveniště je i odstranění mimolesní zeleně, včetně náletových dřevin. Důvodem odstranění je úprava kolejiště a přilehlých ploch, zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa. Z hlediska bezpečnosti provozu se odstraněním dřevin zajistí potřebné odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin a stromů od trakčního vedení bude třeba provést kácení ve vzdálenosti cca 8,0 m od osy koleje a současně ořezat stromy do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN. Bude třeba odstranit i jednotlivé stromy, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu. Dalšími důvody pro odstranění mimolesní zeleně jsou úpravy mostů a propustků, výstavba nových mostních objektů, zajištění přístupu k trati v rámci stavby, kácení v místě pozemních objektů, silničních komunikací a pokládek kabelových vedení. Podrobně je problematika kácení řešena v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Příprava území pro výstavbu vyžaduje demolici stávajících pozemních objektů. Odstraněny z důvodů "překážení výstavbě" budou pouze podružné pozemní objekty jakými jsou například drážní domky a nevyužívané buňky, stavědla, sklady a garáže.

## B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

### 2.1 Údaje o provedených průzkumech

#### Údaje o provedených průzkumech

Pro zpracování dokumentace byly provedeny potřebné průzkumy a měření. Technické řešení stavebních úprav vychází z podrobného geodetického zaměření celé stavby. Úpravy

železničního spodku, mostních objektů a výstavba nových provozních budov jsou navrženy na základě podrobného geotechnického průzkumu a to včetně stavbou dotčených stávajících výpravních budov.

Vlastní výstupy z průzkumu, včetně zhodnocení všech dříve provedených průzkumných prací je součástí projektu stavby, jako jeho část:

***Průzkumy provedené v předchozím stupni projektové dokumentace (přípravná dokumentace 11/2007, a aktualizací 02/2008 a 06/2010):***

- Geodetické zaměření (ČD Středisko železniční geodézie Praha, 2006);
- Geodetické doměření (SUDOP PRAHA, a.s., 2007);
- Geotechnický a stavebně technický průzkum a korozní průzkum (SUDOP PRAHA, a. s., 2006 – 2007);
- Akustická studie (EKOLA Group, spol. s r.o., 2007);
- Průzkum a ověření stávajících inženýrských sítí na základě podkladů od správců.

***Průzkumy provedené v rámci projektu stavby:***

- Geodetické doměření (SUDOP PRAHA, a.s., 2011 - 2012);
- Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum (SUDOP PRAHA, a.s., 2011 – 2012);
- Korozní průzkum (SUDOP PRAHA, a.s., 03/2012);
- Stavebně technický průzkum budov (zajišťoval SUDOP PRAHA, a.s., 04/2012);
- Posouzení vlivu vysokého napětí (SUDOP PRAHA a.s., 06 – 09/2012);
- Biologický průzkum (SUDOP PRAHA, a.s., 04 – 06/2012);
- Dendrologický průzkum (SUDOP PRAHA, a.s., 05 – 06/2012);
- Průzkum existence stávajících inženýrských sítí, (SUDOP PRAHA, a.s., 11/2011 – 06/2012).

**Geotechnický průzkum**

Geotechnický průzkum pro projekt byl prováděn jako součást zakázky na zhotovení dokumentace projektu stavby. Výsledky, závěry a doporučení v něm obsažené, které doplňují a prohlubují znalosti získané při zpracování přípravné dokumentace, se staly podkladem pro konečný návrh technického řešení stavebních objektů železničního spodku, umělých staveb a souvisejících stavebních objektů.

**Přehled rozdělení průzkumných prací:**

B.15.2.1 Souhrnná zpráva

B.15.2.2 Průzkum pražcového podloží

B.15.2.3 Mosty, propusty, zdi

B.15.2.3.1 SO 1-20-01 Železniční most v ev. km 175,445

B.15.2.3.2 SO 1-20-02 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší)

SO 1-21-01 Propustek v ev. km 176,124

SO 1-22-01 Silniční most v km 176,110

B.15.2.3.3 SO 1-20-03 Železniční most v ev. km 176,212

B.15.2.3.4 SO 1-21-02 Propustek v ev. km 176,748

B.15.2.3.5 SO 1-24-01 Zárubní zeď v km 175,917 – 175,960 (vlevo) – upřesněním technického řešení byla zeď ze stavby vypuštěna

B.15.2.3.6 SO 1-26-02 Návěstní krakorec v km 175,260

- B.15.2.3.7 SO 2-21-01 Propustek v ev. km 177,024
- B.15.2.3.8 SO 2-23-01 Opěrná zeď v km 176,730 – 177,120 (vlevo)
- B.15.2.3.9 SO 2-24-01 Zárubní zeď v km 177,200 – 177,450 (vlevo)
- B.15.2.3.10 SO 2-26-02 Návěstní krakorec v km 177,340
- B.15.2.4 Ostatní objekty
  - B.15.2.4.1 SO 1-40-01 ŽST Praha Hostivař, technologická budova
  - B.15.2.4.2 SO 1-40-02 ŽST Praha Hostivař, odbavovací prostory pro cestující
  - B.15.2.4.2 SO 1-50-01 ŽST Praha Hostivař, protihlukové stěny
- B.15.2.5 Kontaminace pražcového podloží

### Geotechnický průzkum železničního spodku

V části B.15.2.2 zprávy jsou uvedeny výsledky geotechnického průzkumu pražcového podloží traťových a staničních kolejí (žst. Praha Hostivař).

Průzkumné práce byly provedeny v souladu s následujícími předpisy:

- předpisy SŽDC S3 a SŽDC S4
- „Technické kvalitativní podmínky staveb Českých drah“ (kapitoly 3, 6, 7 a 18)
- příslušnými ČSN, na které se výše uvedené předpisy odvolávají
- příslušnými ČSN, souvisejícími s prováděnými průzkumnými pracemi

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží spočívaly v:

- provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně a jejich dokumentace. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat dokumentaci, odběr vzorků a dynamické penetrace (šířka ve směru osy koleje minimálně 0,4 m, ve směru kolmém pak min. 1,0 m). Celkem bylo realizováno 9 ks
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sondy lehkou dynamickou penetrační soupravou, typ zařízení LDP (hmotnost beranu 10 kg, úhel špice hrotu 90°, průřezová plocha hrotu 10 cm<sup>2</sup>), u sond provedených mimo stávající koleje byl použit typ zařízení SDP (hmotnost beranu 30 kg, úhel špice hrotu 90°, průřezová plocha hrotu 10 cm<sup>2</sup>). Celkem bylo provedeno 9 ks penetračních zkoušek v souhrnné metráži 10,2 m.
- provedení statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m, vzdálenost osy od zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala cca 0,80 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4, doba trvání zkoušky se pohybovala v závislosti na druhu zkoušené zeminy od 20 do 40 minut. Celkem bylo provedeno 6 ks zatěžovacích zkoušek.
- odběr porušených (3 ks) vzorků zeminy z úrovně zemní pláně a jejich laboratorní rozbor (základní klasifikační rozbor)
- likvidace sond hutněním záhozem

Výškové údaje u dokumentace sond a penetračních zkoušek jsou vztaženy k temeni kolejnice (TK) nepřevýšeného kolejnicového pásu příslušné koleje s ohledem na požadavky projektanta.



## **Geotechnický a stavebnětechnický průzkum umělých staveb**

V části B.15.2.3 a B.15.2.4 jsou zpracovány samostatné pasporty pro jednotlivé stavební objekty – mosty, propusty, zdi a pozemní budovy a protihlukové stěny. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven příslušnými odpovědnými projektanty. Průzkum byl proveden celkem pro 5 stávajících železničních mostů (včetně propustů) se zaměřením na ověření vlastností základových půd, získání informací o vlastnostech podzemních vod a u jednoho stavebního objektu také určení rozměrů skrytých částí konstrukce a hloubce založení. Dále byl proveden průzkum pro 2 nové mostní objekty (podchody), 3 objekty zárubních a opěrných zdí, 2 objekty technologických budov a odbavovacích prostorů a 1 soubor protihlukových stěn.

## **Chemické analýzy zemin pražcového podloží**

V části B.15.2.5 jsou zpracovány výsledky kontrolních chemických analýz vzorků zemin šterkového lože a konstrukčních vrstev pražcového podloží. Cílem chemických analýz odebraných vzorků bylo orientační ověření míry znečištění šterkového lože ve zkoumaném úseku.

Celkem byly ve stanovené části liniové stavby odebrány 2 reprezentativní vzorky, které poskytly informaci o znečištění použitých stavebních materiálů. Rozsah zkoušek vycházel z tabulky č. 6.1 z přílohy č. 6 k vyhlášce č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a z tabulek 2.1, 4.1 a 10.1 z vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Ekotoxicita byla ověřována v rozsahu tabulky č. 10.2 z vyhlášky č. 294/2005 Sb. na čtyřech testovaných organizmech v neředěném vodním výluhu.

## **Stavebnětechnický průzkum budov**

V rámci projektu v části B.15.5 jsou uvedeny stavebnětechnické průzkumy vytipovaných pozemních objektů určených k demolici z hlediska zhodnocení kontaminace konstrukcí těchto objektů látkami škodlivými pro životní prostředí.

## **Korozní průzkum**

V rámci jak přípravné dokumentace, tak projektu stavby byla provedena na vybraných mostních a pozemních objektech měření korozního průzkumu. Na základě těchto měření byla navržena protikorozní opatření kovových úložných zařízení a konstrukcí, které jsou dotčeny stavbou „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař“.

Korozní průzkumy provedené v místech mostních objektů prokázaly jak v roce 2007 tak v roce 2012 přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem stávajících elektrizovaných tratí a tramvajových tratí. Proudová hustota naměřená u mostních objektů odpovídá zvýšené až velmi vysoké agresivitě půdního a horninového prostředí.

Vzhledem k tomu, že nebyl proveden základní korozní průzkum nelze porovnat korozní situaci na mostních objektech před elektrizací železniční tratě a nyní. Je proto nezbytné provést následně:

- předběžný (před zahájením stavby) a dodatečný (po ukončení stavby) korozní průzkum, aby bylo ověřeno, zda se změnil korozní stav dotčených mostních konstrukcí a ostatních kovových úložných zařízení.

- osazení kontrolních měřících bodů (KMB) na nových mostních a pozemních objektech, které budou vodivě propojeny s jejich ocelovou výztuží (vždy součást daného SO).

### Biologický průzkum

Pro projekt stavby byl v roce 2012 zpracován přírodovědný průzkum. Z hlediska zoologického a botanického byly nalezeny následující zvláště chráněné druhy (součástí dokumentace je zajištění výjimky ze zákazu u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle §56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny):

#### **Ohrožené**

Čmelák zemní (*Bombus terrestris*)  
Ropucha obecná (*Bufo bufo*)  
Užovka obojková (*Natrix natrix*)  
Rehek zahradní (*Phoenicurus phoenicurus*)  
Slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*)  
pačmelák český (*B. bohemicus*),  
čmelák zahradní (*B. hortorum*),  
čmelák luční (*B. pratorum*),  
pačmelák cizopasný (*B. rupestris*),

#### **Silně ohrožené**

Ropucha zelená (*Bufo viridis*)  
Slepýš křehký (*Anguis fragilis*)  
Ještěrka obecná (*Lacerta agilis*)  
Kuňka obecná (*Bombina orientalis*)  
Čolek obecný (*Triturus vulgaris*)

### Průzkum inženýrských sítí

Stávající inženýrské sítě jsou zakresleny podle podkladů předaných jednotlivými správci. Kvalita získaných podkladů je rozdílná, převážně chybí výškové údaje. Platnost uvedených informací je časově omezena. Kopie podkladů od jednotlivých správců sítí jsou k dispozici u zpracovatele přípravné dokumentace. Pro další stupeň dokumentace bude nutno průzkum inženýrských sítí aktualizovat. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou uvedena v dokladové části dokumentace v části H.2. Před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, je třeba zažádat jejich správce o přesné vytyčení.

Jednotlivé inženýrské sítě jsou zakresleny v situacích v měřítku 1:1 000 a dokladovány v části dokumentace B.14 – Stávající inženýrské sítě a jsou součástí také přílohy C.2 – Koordinační situace. Jednotlivé inženýrské sítě jsou rozlišeny typem čáry a je u nich uveden název správce sítě. Tabulka níže uvádí soupis křížení a souběhů stávajících inženýrských sítí s tratí.

Křížení stávajících inženýrských sítí

nový km	č. s.	správce	SO	Název SO	poznámka
km 175,414	45	PVK kanalizace	bez úprav		
km 175,685-692	41	PRE sdělovací kabel SDK	SO 1-73-03	Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů PRE	související investice km 175,697 , 8 ks kabelů
km 175,687-692	41	PRE VN	SO 1-62-08	ŽST Praha Hostivař, km175,690-175,745 - úprava rozvodu vn 22kV PRE a.s.	kabelové vedení cizí, 10 ks kabelů
km 175,695	51	Telefonica	SO 1-73-01	Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů MK a DK spol. Telefónica O2	vedení není nutné překládat
			SO 1-73-02	Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana opt. rozvodů DOK spol. Telefónica O2	vedení není nutné překládat
km 175,732	45	PVK vodovod	bez úprav		přípojka
km 175,754	42	PPD_STL	bez úprav		
km 175,831-834	43	PTP potrubní vedení	bez úprav		
km 175,833	43	PTP sdělovací kabel	bez úprav		
km 175,954- km 176,172	7	ČD Telematika	PS 1-02-03	ŽST Praha Hostivař, úprava stávajícího DK ČD	souběh vlevo trati
km 176,117	41	PRE NN	bez úprav		lávka pro pěší
km 176,179	45	PVK kanalizace	bez úprav		
km 176,195	23	Eltodo	SO 1-62-05	ŽST Praha Hostivař, most v km 176,212 - úprava veřejného osvětlení ELTODO a.s.	ovládací kabely
km 176,198	23	Eltodo	SO 1-62-05	ŽST Praha Hostivař, most v km 176,212 - úprava veřejného osvětlení ELTODO a.s.	silové kabely
km 176,206	23	Eltodo	SO 1-62-05	ŽST Praha Hostivař, most v km 176,212 - úprava veřejného osvětlení ELTODO a.s.	silové kabely , 3 ks kabelů
km 176,214	23	Eltodo	SO 1-62-05	ŽST Praha Hostivař, most v km 176,212 - úprava veřej. osvětlení ELTODO a.s.	silové kabely

km 176,206- 207	51	Telefonica	SO 1-73-01	Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů MK a DK spol. Telefonica O2	Ochrana kabelovodu je zajištěna v rámci SO 1-20-03, 2 ks kabelů
km 176,208	45	PVK kanalizace	bez úprav		
km 176,215	55	TSK	bez úprav		
km 176, 507	23	Eltodo			silový kabel, zářivkové svítidlo
km 176,511	41	PRE NN			lávka
km 176,604	45	PVK vodovod	SO 1-71-02	ŽST Hostivař, přeložky vodovodů PVS a.s.	
km 176,605	51	Telefonica	SO 1-73-01	Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů MK a DK spol. Telefonica O2	stávající kabel nefunkční
km 176,615	54	T Systems			budoucí trasa
km 176,625	41	PRE sdělovací kabel SDK	SO 1-73-03	Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů PRE	sdělovací kabel
km 176,626- 632	41	PRE VN	SO 1-62-09	ŽST Praha Hostivař, km176,620-176,640 - úprava rozvodu vn 22kV PRE a.s.	
km 176,677	45	PVK vodovod	SO 1-71-02	ŽST Hostivař, přeložky vodovodů PVS a.s.	
km 176,707	41	PRE NN	SO 1- 62-10	ŽST Praha Hostivař, km176,710-km176,744 - úprava rozvodu nn PRE a.s.	
km 176,742	42	PPD_STL	SO 1-72-01	ŽST Praha Hostivař, přeložka plynovodu STL	
km 176,744	41	PRE NN	SO 1- 62-10	ŽST Praha Hostivař, km176,710-km176,744 - úprava rozvodu nn PRE a.s.	
km 176,786	45	PVK kanalizace	bez úprav		
km 177,107	41	PRE Optický kabel	SO 1-73-04	Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana opt. rozvodů DOK PRE	
km 177,129	45	PVK vodovod	SO 1-71-02	ŽST Hostivař, přeložky vodovodů PVS a.s.	
km 177,141	45	PVK vodovod	SO 1-71-02	ŽST Hostivař, přeložky vodovodů PVS a.s.	
km 177,143	45	PVK vodovod	SO 1-71-02	ŽST Hostivař, přeložky vodovodů PVS a.s.	
km 177,169- 170	43	PTP potrubní vedení	SO 2-73-09	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Pražská teplárenská	
km	43	PTP sdělovací	SO 2-73-09	Praha Hostivař - Praha	vedení není nutné

177,170		kabel		Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Pražská teplárenská	překládat
km 177,170	36	Net4Gas	SO 2-73-05	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů TransgasNet	optický kabel, vedení není nutné překládat
km 177,170	54	T Systems	SO 2-73-10	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Pragonet	vedení není nutné překládat
km 177,170	56	UPC	SO 2-73-04	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů UPC	vedení není nutné překládat
km 177,302	45	PVK kanalizace	SO 1-11-01.1	ŽST Praha Hostivař, železniční spodek, ochrana kanalizačního potrubí	skutečné zaměření
km 177,367	26	GTS	SO 2-73-11	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů GTS	vedení není nutné překládat
177,456	7	ČD Telematika	PS 1-02-03	ŽST Praha Hostivař, úprava stávajícího DK ČD	zrušení
km 177,533	18	ČEZ ICT	bez úprav		optický kabel
km 177,533 - 534	20	Dial Telecom	SO 2-73-06	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Dial Telecom	dálková telekom. trasa, vedení není nutné překládat
km 177,533 - 534	38	Pantel	SO 2-73-08	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů MTCAG	sdělovací, vedení není nutné překládat, 3 ks kabelů
km 177,533 - 534	47	Sitel	SO 2-73-07	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Sitel	vedení není nutné překládat, 3 ks kabelů
km 177,533 - 534	51	Telefonica	SO 2-73-02	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana opt. rozvodů DOK spol. Telefónica O2	vedení není nutné překládat, 3 ks kabelů
km 177,533	54	T Systems	SO 2-73-10	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Pragonet	vedení není nutné překládat
km 177,533	56	UPC	SO 2-73-04	Praha Hostivař - Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů UPC	vedení není nutné překládat

Pozn.:

- ČD Telematika a.s. = ČD Telematika
- ČEZ ICT Services, a. s. = ČEZ ICT
- Dial Telecom s.r.o. = Dial Telecom
- ELTODO – CITEUM s.r.o. = Eltodo
- GTS Czech, s.r.o. = GTS
- Ministerstvo vnitra ČR
- NET4GAS, s.r.o. = Net4Gas
- PREdistribuce, a.s. = PRE

- *Pražská plynárenská Distribuce, a.s. = PPD*
- *Pražská teplárenská a.s. = PTP*
- *Pražské vodovody a kanalizace = PVK*
- *SITEL, spol. s r.o. = Sitel*
- *Telefónica O2 Czech Republic, a.s. = Telefonica*
- *T-Systems PragoNet, a.s. = T Systems*
- *Technická správa komunikací = TSK*
- *UPC Česká republika = UPC*
- *PANTEL INTERNATIONAL CZ, s.r.o. = Pantel*

## 2.2 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

### Geomorfologie

Zájmové území leží cca v centrální části Českého masívu. Jedná se o parovinu lokálně zvlněnou nevýraznými elevacemi a mělkými, široce rozvěvenými údolími. Reliéf vznikl po rozrušení a denudaci křídových sedimentů, které se zachovaly do současnosti pouze SV od zájmového území. Vodoteče jsou orientovány zhruba východo-západním směrem a reliéf tak má podobu paralelních údolí a hřbetů. Území mírně upadá k jihu až jihozápadu do údolí Botiče a Měcholupského potoka. Dnešní reliéf je výsledkem selektivní eroze a denudace. Široká údolí jsou hojně zahloubena v měkčích podložních horninách (břidlice bohdaleckého a vinického souvrství), případně v tektonicky oslabených zónách, naopak meziúdobní hřbety vznikají na odolnějších horninách (letenské souvrství). Přetvoření reliéfu počínaje od narušení křídové paroviny probíhal během mladšího terciéru až do pleistocénu, kdy se v malé míře uplatňovaly i periglaciální procesy.

Zájmové území je dle Národního geoportálu ([geoportal.gov.cz](http://geoportal.gov.cz)) zařazeno následovně:

- Provincie – Česká vysočina
- Subprovincie – Poberounská soustava
- Oblast – Brdská oblast
- Celek – Pražská plošina
- Podcelek – Říčanská plošina
- Okrsek – Pražská kotlina, Úvalská plošina

Nadmořská výška zájmového území se pohybuje v rozmezí kót cca 240 – 255 m n. m.

### Geologie

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného horninami jihovýchodního křídla barrandienského spodního paleozoika pražské pánve. Základem pražské pánve je úzká lineární prohlubeň, jejíž průběh je cca JZ – SV. V pražské pánvi se zachovaly spodnopaleozoické sedimenty, které zahrnují téměř úplný sled od spodního ordoviku až po svrchní část středního devonu. Současně se sedimentací byla pánev nepravidelně deformována a sedimentace byla v některých obdobích doprovázena silnou vulkanickou činností. Nejstarší horniny sedimentovaly v mělkém úzkém zálivu zasahujícím k území Prahy od východu. Pánev se později rozčlenila na několik částí s různou rychlostí zahlubování. V centrální části pánve vznikla rychle se zahlubující brázda, ve které se postupně usadilo přes 2000 m sedimentů, převážně břidlic a pískovců. V místě stavby se jedná konkrétně o ordovické sedimentární horniny převážně letenského souvrství, v menší míře u konci posuzovaného úseku i souvrství vinického a zahořanského. Nejsvrchnější patro pak v prostoru zájmového území budují zeminy kvartérního pokryvu – deluviální a fluviální sedimenty a navážky.

## Hydrogeologie

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 6250 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy, s převážně volnou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1 g/l, s nízkou transmisivitou ( $< 1 \cdot 10^{-4}$  m<sup>2</sup>/s) a s chemickým typem Ca-Mg-HCO<sub>3</sub>-SO<sub>4</sub>.

V zájmovém území můžeme z hydrogeologického hlediska rozlišit dvě základní jednotky a to nezpevněné kvartérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou, a poloskalní paleozoické (ordovické) horniny s propustností puklinovou.

Dle Vyhlášky MZe č. 292/2002 Sb. o oblastech povodí ve znění pozdějších předpisů spadá posuzovaná lokalita do oblasti povodí Vltava, hlavní povodí „1-12-01 – Vltava od Berounky po Rokytku“, dílčí povodí „1-12-01-020 – Botič“.

## **2.3 Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové (primárního systému)**

### **Použité mapové podklady**

- JŽM 1 : 1 000, naskenované
- katastrální mapy 1 : 1 000, 1 : 2 000, 1 : 2 880, digitalizované
- mapy 1 : 10 000, 1 : 50 000, digitalizované
- ortofotomapy 1 : 5000, digitalizované

### **Geodetické podklady a měření použité pro zpracování projektu stavby**

Základní geodetickým zaměřením bylo zaměření zajištěné investorem již před zpracováním přípravné dokumentace stavby. Geodetické zaměření bylo zpracované střediskem železniční geodézie Praha. V průběhu zpracování přípravné dokumentace i projektu stavby bylo toto zaměření doplněno dle požadavků jednotlivých zpracovatelů PS a SO.

- Geodetické zaměření stávajícího stavu celé stavby, zpracovalo SŽG Praha v 06/2006
- Doměření terénu a vybraných objektů v průběhu zpracování přípravné dokumentace stavby, SUDOP PRAHA a.s., 01/07 – 10/07
- Doměření terénu a vybraných objektů v průběhu zpracování projektu stavby, SUDOP PRAHA a.s., 01/12 – 03/12
- Doměření stávajícího stavu, provedlo SŽG Praha a. s. v 01/12 – 02/12
- Zaměření hald „deponie Strašnice“ firmou GEFOS a. s. – 03/12

Podrobně je popsáno geodetické doměření v části B.15.3 Geodetické doměření.

V roce 2006 SŽDC s.o., SŽG Praha doplnilo v úseku trati č. 1704 km 175,5 až 184,5 původní body ZhB určené metodou GPS pěti novými ZhB a pěti novými OB. Vzdálenost mezi těmito body cca 1,5 km. Všechny body byly nově určeny a očíslovány.

Mezi těmito ZhB a OB byly stabilizovány nové body železničního bodového pole (ŽBPB) ve vzdálenostech cca 250m.

Pro geodetické doměření bylo vycházeno z tohoto bodového pole, nové body byly dočasně stabilizovány.

Pro nově zaměřované úseky tratí TÚ 0892, 0894 a 0206 SŽG Praha vybudovala body zhušťovací ve vzdálenostech odpovídajících TKP a v úsecích měřených SŽG Praha i body ŽPBP. Seznam souřadnic těchto bodů je v příloze 5 této dokumentace.

Podrobné body byly zaměřeny GPS aparaturou Leica GX 1230 metodou RTK nebo totálními stanicemi metodou polární ve 2. třídě přesnosti mapování (0,08m) pro pevné objekty a 3. tř. přesnosti (0,14m) pro body terénu. U kolejí byla zaměřena polohově její osa, resp. v obloucích se jedná o poloviční vzdálenost standardního rozchodu vztaženou od vnější kolejnice ve směru spojnic TK. Výškově byly trigonometricky zaměřeny obě kolejnice, v seznamu souřadnic je uvedena výška nepřevýšeného kolejnicového pasu.

Výpočty pro podrobné bodové pole a výpočet souřadnic podrobných bodů byl proveden na PC v programu Groma ver. 6.0 a v programu Leica Geo Office verze 7. Výkresy byly vytvořeny v programu Microstation V8. Rozdělení prvků kresby do vrstev ve výkresech odpovídá Pravidlům pro vzájemnou výměnu dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi.

## **B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA**

### **3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích**

#### **Ochranné pásmo dráhy**

Navrženými stavebními úpravami nedochází v žst. Praha Hostivař v sudé skupině kolejí k zásadním příčným posunům stávající polohy kolejí. Příčné posuny kolejí nad 1 m jsou navrženy v žst. Praha Hostivař u k.č. 3 a v úseku Praha Hostivař – Odbočka Záběhlce, kde mají vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994 Sb.).

#### **Ochranné pásmo silnic I. třídy**

Ochranným pásmem silnic I. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy přilehlého pásu vozovky.

#### **Ochranné pásmo silnic II., III. třídy a místní komunikace II. třídy**

Ochranným pásmem silnic II. nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

#### **Ochranné pásmo elektrického vedení**

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu.



Elektrizovanou trať budou křížovat venkovní vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	1 m pro závěsná kabelová vedení
u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	2 m pro vodič s izolací
u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....	7 m pro vodič bez izolace
u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....	12 m
u napětí nad 110kV do 220kV včetně.....	15 m
u napětí nad 220kV do 400kV včetně.....	20 m
u napětí nad 400kV .....	30 m

### **Ochranné pásmo plynovodů**

Trať Benešov u Prahy - Praha křížují vysokotlaké a středotlaké plynovody, u nichž jsou ochranná pásma. Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Ochranné pásmo činí:

u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně.....	4 m
u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm včetně.....	4 m
u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce.....	1 m.

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 222/1994 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo, které je definováno stejně jako ochranné pásmo, ale je pro:

vysokotlaký plynovod do DN 100.....	15 m
vysokotlaký plynovod do DN 250.....	20 m

Plynová vedení ve městech, sídlištích a souvisle zastavěných obcích se nechrání ochrannými pásmy.

Bezpečnostní pásmo pro STL plynovody stanoveno není. Podmínkou pro provedení přeložek je písemný souhlas k zásahu do plynárenského zařízení od jeho vlastníka a provozovatele – PPD a.s. Praha. Bez tohoto souhlasu se nesmí v žádném případě zahájit jakékoliv práce v ochranném pásmu plynovodu.

### **Ochranné pásmo telekomunikací**

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5m po stranách krajního vedení.

### **Ochrana vod**

#### ***Povrchové vody***

#### **Hydrologická povodí**

Zájmové území stavby leží povodí III. řádu Vltava od Berounky po Rokytku (čhp 1-12-01), v dílčím povodí IV. řádu Botič od Pitkovického potoka po ústí (čhp 1-12-01-020).

**Vodní toky**

Koryta vodoteče jsou vyvinutá úměrně velikosti povodí, s proměnlivým průtočným profilem a doprovodnými břehovými porosty. Vodoteče s malými a velmi malými povodími mají úměrně nízké setrvalé průtoky.

Stavba se nachází v povodí kaprových vod dle NV 71/2003 Sb.

**Tab. Křížení vodotečí**

	<b>vodoteč ID toku (CEVT) ČHP</b>	<b>staničení</b>	<b>stavební objekt</b>	<b>správce</b>
1	Měcholupský potok 10265830 1-12-01-020 drobný VT PBP Botiče	175,445	<b>SO 1-20-01 Železniční most v ev. km 175 445</b>	Magistrát hl. m. Prahy – OOP (výkon: Lesy hl.m. Prahy – středisko vodní toky)

*Pozn.: PBP – pravobřehý přítok*

Vodní tok bude v místě křížení upravován v minimální nutné délce pro potřeby stavby modernizované trati s cílem minimálního zásahu do stávajících přírodních a odtokových poměrů.

**ZS při vodních tocích**

ZS 1 – km stavby 175,410 – pro SO 01-20-01 železniční most v ev.km 175,445

**Záplavová území**

Na kříženém drobném vodním toku Měcholupský potok bylo Magistrátem hlavního města Prahy úředně stanoveno záplavové území. Stanovení záplavového území a aktivní zóny záplavového území drobného vodního toku Botiče v říčním km 0,000 – 20,841 a jeho přítoků na území obvodů Prahy 2, 4 a 10 (MHMP-12652/2005/OOP/II/Ku, 31.7.2007.

Stavba zasahuje do záplavového území Měcholupského potoka těmito stavebními objekty:

- SO 1-20-01 železniční most v ev. km 175,445
- SO 1-73-03 úpravy a ochrana metal. Rozvodů PRE
- SO 1-62-08 úprava rozvodu vn 22kV PRE a.s.

**Plochy ZS nacházející se ve stanoveném záplavovém území:**

Do záplavového území Měcholupského potoka nezasahuje žádný areál ZS.

ZS1 určené pro výstavbu SO 1-20-01 železniční most v ev. km 175,445 je umístěno nad hranicí záplavového území pro průtok Q100.

Zákres stanoveného záplavového území je proveden v příloze B.3.2. Situace faktorů ŽP.

**Riziková území při přívalových srážkách**

Stavba se nenachází v rizikovém území při přívalových srážkách. (viz [www.povis.cz](http://www.povis.cz))

**Protipovodňová opatření stavby:**

Jedním z opatření ochrany před povodněmi je vypracování povodňového plánu stavby. Povodňový plán musí obsahovat konkrétní postupy a pokyny pro činnost na staveništi v období před povodní a při povodni. Obdobím před povodní je vyhlášení I. stupně povodňové aktivity povodňovými orgány nebo vydání výstrahy hlásné a předpovědní povodňové služby.

Tento plán bude po vypracování předložen správci toku k odbornému vyjádření. Před zahájením stavby předloží zhotovitel stavby povodňový plán povodňovému orgánu Městské části Praha 15 k potvrzení souladu s povodňovým plánem městské části Praha 15.

**Ochranná pásma povrchových vodních zdrojů**

Stavba optimalizace trati se nenachází v žádném ochranném pásmu povrchového vodního zdroje.

**Ochranná pásma podzemních vodních zdrojů**

Vlastní stavba optimalizace trati se nenachází v žádném ochranném pásmu podzemního vodního zdroje.

**Chráněná území**

Problematika životního prostředí je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace „B.03 Vliv stavby na životní prostředí“.

***Bioregion***

Zájmová lokalita prochází dvěma bioregiony: Řipským a Českobrodským

***Zvláště chráněná území***

Navrhovaný záměr nekříží žádná zvláště chráněná území přírody a není s nimi ani v žádném územním kontaktu.

***Natura 2000***

Zájmové území nezasahuje do Evropsky významných lokalit ani Ptačích oblastí.

***Významné krajinné prvky (VKP)***

Stavba je v kontaktu s některými významnými krajinnými prvky „ze zákona“:

- Posuzovaný úsek trati je v kontaktu s VKP č. 14 „Mokřady Triangl“, registrovaným podle § 6 zákona o ochraně přírody a krajiny. Předmětem registrace je systém mozaiky mokřadních luk a porostů s loukami. Jádrovým územím je makrofytní vegetací zarostlé jezírko, součástí VKP je i pramenný úsek Slatinského potoka.
- Vodní toky a údolní nivy – trať přechází po mostním objektu v km 175,445 Měcholupský potok, ten je v rámci křížení s tratí v souběhu s místní komunikací, SO 1-20-01 Železniční most v ev. km 175,445  
dochází ke křížení s vodotečí SO 1-21-01 Propustek v ev. km 176,124 a s vodotečí SO 1-21-02 Propustek v ev. km 176,748, záměr kříží vodní tok Botič ve staničení 182,7 km
- Ve staničení cca 177,02 km trať přechází občasnou vodoteč s propustkem v km 177,024 u lesa.- SO 2-21-01 Propustek v ev. km 177,024

- Lesní porost zasahuje ke stávající trati mezi km 176,96 - 177,065, jde o listnatý porost s dubem, javorem, jasanem na mírně podmáčených plochách, trať prochází jeho ochranným pásmem.

Záměrem stavby prochází významnými krajinnými prvky VKP č. 14 „Mokřady Triangl“, vodní tok Měcholupský potok, občasnou vodoteč u lesa, ochranné pásmo lesa.

Ve všech výše uvedených případech jde o polohu již existující stávající trati, nikoli o kontakt směrově upravovaných nebo nově navrhovaných úseků, trať neprotíná žádný lesní porost.

### ***Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)***

#### ***Biocentra***

Záměr se nenachází v kontaktu ani v kolizi s žádným vymezeným biocentrem lokální nebo vyšší úrovně.

#### ***Biokoridory***

Záměr kříží nefunkční lokální biokoridor L4/104 který je veden tokem Botič ve staničení 182,5 km v prostoru křížení ulic Petrohradská, Nad Vinným potokem, Na Seřadišti a K Průjezdu. V rámci stavby I. části, žst. Praha Hostivař se křížení dotýká pouze výstavbou drážních kabelových vedení.

#### ***Interakční prvky***

Trať v úseku km 177,1 se nachází v kontaktu s interakčním prvkem I6/347.

### **Památková ochrana**

Předmětná stavba nezasahuje do žádné památkové zóny hl. m. Prahy, nejbližšími městskými památkovými zónami jsou Vršovice a Nusle ve vzdálenosti cca 100 m. Stavba také zasahuje do ochranného pásma pražské památkové rezervace. Stavba se nedotýká žádného památkově chráněného objektu.

### ***Na území ochranného pásma památkové rezervace Prahy hl. m. je třeba dodržovat tyto podmínky:***

V ochranném pásmu není dovoleno provádět takové stavební a jiné zásahy, které by narušily nebo ohrozily hodnoty pražské památkové rezervace.

Při pořizování územně plánovací, přípravné a projektové dokumentace, při provádění staveb a stavebních úprav, zásazích do terénních útvarů a městské zeleně je nutno dbát, aby nebyla změnami půdorysné, hmotové a výškové konfigurace zástavby a přírodních prvků v území ochranného pásma oslabena nebo porušena urbanistická kompozice, měřítko a silueta pražské památkové rezervace.

V ochranném pásmu nelze umísťovat zařízení a stavby, které by svými důsledky narušovaly životní prostředí a stavební fondy památkové rezervace (zejména znečišťování ovzduší a vod, únikem škodlivých látek, hlukem vibracemi, veškerými druhy záření hromaděním odpadů apod.)

Při veškeré nové výstavbě a přestavbě je třeba zvláště sledovat působení stavebních souborů a výškových objektů na terénních horizontech města, které se pohledově uplatňují ve vztahu k pražské památkové rezervaci.

### ***Vlivy na památky a archeologické nálezy***

Zájmové území je územím s možnými archeologickými nálezy. Vzhledem k tomu je stavebník provádějící stavbu v tomto území povinen předem oznámit zahájení výkopových prací ověřené organizaci (tj. např. Archeologickému ústavu AV ČR nebo Ústavu archeologické památkové péče). Dále je stavebník povinen umožnit provedení případného záchranného průzkumu a náhodné archeologické nálezy oznamovat zmíněným organizacím. V případě archeologického nálezu, který nebyl učiněn při provádění archeologického výzkumu je nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž k nálezu došlo, povinen podat o tomto nálezu oznámení Archeologickému ústavu Akademie věd ČR nebo nejbližšímu muzeu nejpozději druhý den po archeologickém nálezu. Oznámení může učinit prostřednictvím městského úřadu. Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky Archeologickým ústavem nebo muzeem, nejméně však po dobu pěti pracovních dnů po učiněném oznámení.

## **3.2 Stanovení nových ochranných pásem**

Při změně polohy zařízení, z které vyplývá nutnost upravit průběh stávajícího ochranného pásma, bude tento aktualizovaný průběh stanoven na základě upravené a geodeticky fixované polohy zařízení po dokončení realizace stavby.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č. 266/1994).

Navrženými stavebními úpravami dochází k příčným posunům stávající polohy kolejí cca o 6 m. Hranice ochranného pásma dráhy bude určena v souladu se zákonem.

Ochranná pásma elektrických, kabelových nebo jiných vedení jsou uvedena v kap. 3.1 této souhrnné zprávy.

## **3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích**

Stavba nezasahuje do žádných ložisek nerostných surovin a žádných dobývacích prostorů, území není poddolováno.

## **3.4 Údaje o zeleni**

Součástí dokumentace Vlivu stavby na životní prostředí je samostatná příloha biologický průzkum, která je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3.3 Biologický průzkum.

Zoologický průzkum byl proveden v období duben – červen 2012 na základě požadavku průzkumu stavu při přípravě Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., I.část – žst. Praha Hostivař.

Kácení dřevin a náhradní výsadba jsou řešeny v samostatném objektu SO 1-83-01 ŽST Praha Hostivař, kácení a náhradní výsadba.

### ***Památné stromy***

V posuzovaném území se nenacházejí žádné památné stromy.

### 3.5 Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu

Podrobné údaje o záborech zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa jsou uvedeny v samostatných částech dokumentace.

#### Vliv na lesní porosty

V rámci předmětné stavby se nepředpokládá se zásahem do zeleně lesní.

#### Vliv na zemědělský půdní fond

Stavba vyvolá zásah do pozemků definovaných jako zemědělský půdní fond v k.ú. Hostivař. Pro požadovaný zábor byl vydán souhlas s trvalým vynětím pod č.j. 45248/08/OŽP/ITe. Vyhodnocení dopadu stavby na ZPF je součástí části projektové dokumentace B.3.8 Zemědělská příloha.

## B.1.4 KONCEPCE STAVBY

### 4.1 Účel stavby

Předmětem projektové dokumentace je řešení úseku trati žst. Praha Hostivař (včetně, od stávajícího i nového km 175,400) – odb. Záběhllice (mimo, do stávajícího km 177,574 a nového km 177,570).

Stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.“ je jednou ze souboru staveb v uzlu Praha. Propojuje soubor stavby IV. tranzitního železničního koridoru, který dle vládou schváleného programu končí ve směru od Českých Budějovic před ŽST Praha Hostivař, přes prostor Strašnic a Vršovic s žst. Praha hl. n. Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je vstupem IV. tranzitního železničního koridoru do uzlu Praha.

Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je vstupem IV. tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“) do železničního uzlu Praha. Rekonstrukce IV. tranzitního koridoru byla zahájena podle vládních usnesení č. 1317 z 10. 12. 2001 a č. 885 z 13. 7. 2005, týkajících se úseků od Horního Dvořiště před žst. Praha Hostivař. Předmětný úsek je řešen samostatně, především pro svoji stavební i technickou propojenost s dalšími stavbami uzlu Praha.

Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je součástí dráhy celostátní, zařazené v úseku Praha Hostivař – Praha Vršovice do TEN-T. Stavba se dotýká i dalších tratí dráhy celostátní, z nichž i trati Praha Hostivař – Praha Malešice a Praha Malešice – Praha Zahradní Město – Praha Krč jsou zařazené do sítě TEN-T. Celá trať Praha – České Budějovice (- Linz) je pak součástí evropského prioritního projektu sítě TEN-T – koridoru č. 22. Trať je také zařazena do sítě podle dohod AGC (Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách, přijato usnesením vlády ČSSR č. 78 ze dne 8. 2. 1990) a AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, podepsáno vládou ČSFR dne 30. 10. 1991).

Účelem stavby je zvýšení kapacity dráhy pro potřeby příměstské, dálkové i nákladní dopravy, zlepšení vazeb drážní dopravy na městskou veřejnou dopravu, snížení negativních vlivů dopravy na okolní zástavbu a dále uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Tyto parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC, k nimž se ČR přihlásila.

Hlavními cíli stavby jsou:

- zvýšení kapacity dráhy ve velmi zatížené části IV. TŽK, zejména s ohledem na vlaky do/z kontejnerového terminálu METRANS v Praze Uhřetěvesi, včetně zajištění kolejí s dostatečnou užžitnou délkou pro křižování a zastavování dlouhých nákladních vlaků (už. délka koleje 650 m),
- odstranění vzájemné závislosti poloh vlaků opačných směrů, zaviněné současným úrovnovým přístupem na nástupiště žst. Praha Hostivař,
- odstranění kolize časových poloh regionálních (Os) a meziregionálních (R, Ex) vlaků, které se zde nyní dojíždějí a tím vzájemně zdržují,
- zajištění dostatečné kapacity pro umožnění výhledového přepravního modelu osobní dopravy (ROPID a MD ČR), včetně zajištění dostatečné kapacity pro provoz tangenciálních (vnitroměstských) linek,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC GC,
- zvýšení rychlosti a tím zkrácení přepravní doby,
- zvýšení bezpečnosti cestujících peronizací stanice, zajištění přístupu k vlakům pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb, zkvalitnění a zkrácení přestupních vazeb mezi železniční a městskou hromadnou dopravou,
- dodržení hygienických limitů hluku a vibrací,
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty,

Těmito cíli se sleduje zvýšení atraktivity drážní dopravy pro zákazníky v osobní i nákladní přepravě, tím i zvýšení přepravních proudů a zohospodárnění provozu dráhy pro jejího vlastníka.

Z hlediska územního plánu je stavba umístěna převážně na území určeném pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Trať je součástí celostátní dráhy, vlastníkem je Česká republika zastoupená Správou železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“), rozhodujícím provozovatelem drážní dopravy jsou České dráhy, a.s. (dále jen „ČD“). Trať je a bude elektrifikovaná stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Dle zadávacích podmínek je železniční trať navržena k optimalizaci. Koleje jsou navrženy na prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC, tj. průjezdný průřez Z GC podle ČSN 736320. Železniční spodek a související objekty jsou navrženy tak, aby vyhověly požadované třídě zatížení UIC D4.

Předmětná stavba je stavbou trvalou.

Začátek stavby je v km 175,400 před žst. Praha Hostivař ze směru od Českých Budějovic, kde stavba navazuje na již zrealizovanou stavbu IV. tranzitního železničního koridoru „Optimalizace trati Strančice – Praha Hostivař“. Konec stavby je v km 177,540 v mezistaničním úseku. Součástí stavby jsou nezbytná kabelová vedení do sousedních dopravních žst. Praha – Vršovice, žst. Praha Malešice situovaná podél stávajících kolejí na drážních pozemcích.

Je navržena celková rekonstrukce kolejiště žst. Praha Hostivař, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. Je navržena úprava hlavních průjezdných kolejí, předjízdňových kolejí i kolejí č. 8, 10 a 12 s dostatečnou užžitnou délkou (min. 650m) pro zastavení nákladních vlakových souprav. Na benešovském zhlaví je do nového kolejiště napojen soubor stávajících vlečkových kolejí. Za žst. Praha Hostivař (v úseku Praha Hostivař – odb. Záběhlice) je navržena úprava koleje do žst. Praha Malešice a je zde navržena i územní rezerva pro 2. kolej.

Ve stanici jsou navržena 2 ostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 0,55m nad temenem kolejnice (dále jen TK), přístup na nástupiště bude zajištěn novým podchodem a přístupovými chodníky. U výstupu z podchodu, směrem ke konečné zastávce tramvají, bude navržen i objekt pro odbavování cestujících. Podchod je navržen s vazbou na stávající MHD v ulici Plukovníka Mráze a propojuje i území severně od nádraží do ulice U Pekáren.

V úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. zůstává i nadále dvoukolejná trať.

Stručně lze napsat, že náplní stavby je rekonstrukce železničního svršku, spodku, nástupišť, mostních objektů, protihlukové objekty (protihlukové stěny - PHS), novostavby pozemních objektů pro technologie, řízení provozu a pro odbavení cestujících, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, trakční vedení, silnoproudé rozvody vn, nn, venkovní osvětlení, elektrický ohřev výměn, silnoproudá technologická zařízení pro napájení včetně dispečerské řídicí techniky (DŘT), vyvolané rekonstrukce pozemních komunikací a velké množství přeložek cizích sítí. Rozsah prací v jednotlivých profesích odpovídá Směrnici GŘ č. 16/2005.

## **4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby**

Rozhodující část stavebních povolení pro stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ je vydávána speciálním stavebním úřadem stanoveným dle § 120 zákona č.50/1976 Sb. a jeho novelizací. V případě předmětné stavby, jelikož se jedná o stavbu na dráze, je specializovaným stavebním úřadem Drážní úřad. Přesto je stavba navržena tak, že splňuje rovněž požadavky dané vyhláškou č.137/1998 Sb. a její změnou danou vyhláškou č.502/2006 Sb.

V případě stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ se jedná zejména o objekty v profesi pozemního stavitelství, budov mající charakter staveb občanské vybavenosti a průmyslových staveb. Tyto objekty jsou navrženy tak, aby při respektování hospodárnosti a vhodnosti pro zamýšlené využití, byly současně splněny základní požadavky, kterými jsou:

- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- ochrana proti hluku a vibracím,
- bezpečnost při užívání,
- úspora energie a ochrana tepla.

V rámci projektu stavby jsou navrženy stavební úpravy umožňující v plném rozsahu přístup osob s omezenou schopností orientace a pohybu.

## **4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení**

Z hlediska krajinného rázu je stávající dvoukolejná trať vedena v úrovni terénu, na středně vysokých náspech a v zářezích. Trať dále prochází obytnými celky s hustou zástavbou aglomerace hl. m. Prahy.



V celém úseku Praha Hostivař – odb. Záběhllice jsou stavební úpravy pro optimalizaci železniční trati v rozhodující míře navrženy na stávajícím tělese dráhy. Z hlediska vedení trasy kolejí je zachováno současné začlenění stávajícího tělesa dráhy do okolního území.

Úpravy týkající se vlastního drážního tělesa zahrnují případné rozšíření stávajícího drážního tělesa, úpravu odvodňovacích zařízení, sanaci železničního spodku v úsecích na stávajícím tělese a provedení normové šířky zemní pláně. Stávající zeleň na svazích a v bezprostředním okolí tělesa dráhy bude odstraněna jen v míře nutné pro rozšíření tělesa a zajištění funkčnosti a bezpečnosti provozu na elektrizované trati.

Při úpravě stávajících mostů a propustků byla snaha v maximální míře zachovat původní vzhled objektů. Tomuto požadavku je přizpůsobeno technické řešení jednotlivých objektů.

Z hlediska pozemních objektů lze tyto objekty rozdělit do dvou skupin:

- a) Stávající objekty – úpravy těchto objektů jsou navrženy převážně ve vnitřních prostorách. Toto se týká především stávající výpravní budovy. V případě změn dveřních či okenních otvorů je důsledně sledováno řešení zachovávající stávající vnější vzhled objektu. V rámci stavby budou demolovány stávající objekty Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“), Českých drah, a.s. (dále jen „ČD“) a jiných vlastníků, které stavbou ztratí využití nebo jsou s navrženým řešením v kolizi. Jedná se o stavební, různé přístavky, trafostanice a garáže.
- b) Novostavby – mezi nově budované objekty patří technologické budovy v ŽST Praha Hostivař a objekt pro odbavení cestujících u nového podchodu. Na ostrovních nástupištích jsou navrženy přístřešky v kombinaci oceli a skla. Pro eliminaci nepříznivých účinků hluku jsou v lokalitách dle zpracované akustické studie navrženy protihlukové stěny.

Základní motto architektonického řešení samotné stanice byla snaha navrhnout novou, jednoduchou, střízlivou architekturu, jasně definující účel a obsah jednotlivých objektů.

I přes zachování původního názvu žst. Praha Hostivař, jde o zcela novou stanici s novými, optimálnějšími vazbami v území. Koncepce stanice vychází z prostorových vazeb a tvarových možností území. Optimálním způsobem je zde vyřešeno napojení na Pražskou integrovanou dopravu. Díky novému podchodu je zde i lepší propojení v území, které železniční trať rozděluje.

Tomuto konceptu odpovídá i vlastní návrh stanice. Nově umístěná nástupiště se zastřešením nemají žádnou přímou vazbu na bývalou výpravní budovu, ani na okolní zástavbu (ta je od nově umístěné stanice poměrně vzdálená). Hlavní dominantou stanice tak není nový odbavovací objekt, ale moderně pojaté zastřešení nástupišť. Zastřešení je navrženo jako solitérní objekty, ve tvaru dvojité vlašťovky s netradičně řešenými půlkruhovými čely. Nástupiště jsou propojena příčným podchodem, který také spojuje obě území po stranách trati. Přístup na nástupiště je umožněn po schodišti, nebo po přístupovém chodníku. Podchod je na severní straně ukončen krytým přístupovým chodníkem. Na jižní straně je podchod protažen pod souběžnou komunikací a je vyústěn v níže položeném svahu. Do prostoru mezi trať a komunikace je vloženo přístupové schodiště. V místě vyústění podchodu, ve svahu, je navržen objekt odbavovacího prostoru pro cestující.

Obě ostrovní nástupiště jsou částečně kryta zastřešením pro cestující. Zastřešení je navrženo jako ocelová konstrukce ve tvaru W. Vnější části střechy jsou z trapézového plechu ve stříbrné barvě RAL 9006. Vnitřní části střechy jsou kombinací trapézového plechu (RAL 9006) a prosklení (s potiskem). Prosklené části se nacházejí nad přístupy na nástupiště tj. nad schodištěm a přístupovým chodníkem. Podélné vazníky pod trapézovým plechem jsou ve stříbrné barvě RAL 9006. Příčné vaznice a hlavní podélné nosníky a sloupy jsou v barvě červené RAL 3002.

Přístupy na nástupiště jsou lemovány zábradlím z ocelových profilů s výplní z tahokovu. Rám je ve stříbrné barvě RAL 9006, tahokov je žárově zinkován bez nátěru.

Součástí vybavení nástupiště je také mobiliář, sloupy osvětlení, trakce atd. veškeré tyto prvky jsou jednotně ve stříbrné barvě RAL 9006.

Výstupy z podchodů jsou zastřešeny jednoduchou rámovou konstrukcí s pultovou střechou. Zastřešení je z trapézového plechu ve stříbrné barvě RAL 9006. Příčné nosné rámy jsou v barvě červené RAL 3002. Boční stěny jsou skleněné s celoplošným potiskem.

Na jižním konci podchodu je umístěna budova s odbavovacími prostory pro cestující. Objekt je umístěn ve svahu a je z velké části zapuštěn do terénu. Objekt je navržen jako ŽB budova s plochou pochozí střechou s extenzivní zelení. Fasáda objektu je navržena jako provětrávaná s vnějším pláštěm z nízkoolegované patinující oceli (Atmofix, Corten). V objektu jsou umístěny pokladny s čekárnou a sociální zázemí pro cestující.

#### **4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO**

Celková koncepce technické řešení stavby je složena z technických řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů řešící odděleně ve staničních a mezistaničních úsecích vždy samostatně fungující část stavby v dané profesi. V této kapitole je uveden stručný popis koncepce technického řešení pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty seřazené dle jejich členění do jednotlivých subsystémů a uvnitř těchto subsystémů dále dle profesní specializace v kontextu a požadavcích uvedených zadávací dokumentaci na vyhotovení projektu stavby a dodatečných podmínek a požadavků vzniklých v průběhu projednávání dokumentace s investorem stavby a dotčených organizačních složek SŽDC a ČD a účastníky stavebního řízení, včetně předchozího projednání řešení stavby pro potřeby územního rozhodnutí.

Veškeré níže uvedené SO řešící úpravy rozvodů PREdistribuce, a.s. (včetně sdělovacích kabelů) jsou součástí dokumentace pro stavební povolení, ale vlastní realizaci bude na základě smluv o přeložkách zajišťovat sama PREdistribuce, a.s.. Tyto objekty nejsou součástí výkazů výměr pro výběr zhotovitele. Nákladově jsou uvedeny v části B souhrnného rozpočtu, jako práce zajišťované investorem.

##### **4.4.1 D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení**

###### **PS 1-01-01 ŽST Praha Hostivař, SZZ**

###### **PS 3-01-01 Odbočka Záběhllice, úpravy ZZ odbočky**

###### **Definitivní zabezpečovací zařízení**

V rámci 1. části této stavby se předpokládá provedení optimalizace ŽST Praha Hostivař včetně přilehlé části traťových kolejí směrem k odbočce Záběhllice a to zhruba do úrovně nových vjezdových návěstidel této odbočky v km 177,570. V 1. části této stavby bude stavebně dořešeno i napojení trati do Prahy Malešic. V celém úseku 1. části stavby je navrženo kompletní nové kolejové řešení. V dotčeném úseku proto bude zřízeno nové zabezpečovacího zařízení včetně zajištění potřebných vazeb na přilehlé dopravní.

ŽST Praha Hostivař bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, elektronickým stavědlem. Zařízení bude s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly, s kolejovými obvody 275 Hz a s přenosem kódu VZ. Kolejové obvody budou doplněny v některých částech kolejiště počítači náprav. Ovládání bude v 1. části stavby

zajištěno z místního zálohovaného pracoviště JOP přímo v ŽST Praha Hostivař s tím, že zařízení bude připraveno na dálkové ovládání z CDP Praha. Základní napájení staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Praha Hostivař bude zajištěno z trakčního vedení, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě. Staniční zabezpečovací zařízení bude vybaveno diagnostikou.

Stávající odbočku Záběhlce bude nutné s ohledem na úzkou vazbu na ŽST Praha Hostivař zabezpečit též novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, elektronickým stavědlem. Vzhledem k tomu, že se bude jednat o dočasné provizorní zařízení do doby dokončení 2. části stavby, bude zařízení stávající odbočky umístěno v kontejneru. Zařízení odbočky bude s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly, s počítači náprav bez přenosu kódu VZ. Ovládání bude společné se ŽST Praha Hostivař. Nové provizorní zabezpečovací zařízení na stávající odbočce Záběhlce je navrženo i z důvodů vložení druhé (protisměrné) kolejové spojky po dobu stavebních postupů a s ohledem na nutnost obousměrného provozu po traťových kolejích v 1. i 2. části stavby. Stávající stavědlo odbočky bude po demontáži elektromechanického zabezpečovacího zařízení ponecháno jako dopravní místnost s využitím například při přepínání zařízení na odbočce v 2. části stavby. Úrovňový přejezd účelové komunikace v km 178,069 bude nově zabezpečen výstražným světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie PZS 3ZBI. Vnitřní výstroj PZS bude umístěna v reléovém domku u přejezdu, napájení bude zajištěno z kontejneru odbočky.

Z navrženého technologického řešení stávající odbočky Záběhlce vyplývá i dočasné řešení stávajícího úseku Odbočka Záběhlce – Praha Vršovice osobní nádraží a to již v 1. části stavby. V současném stavu je zde jednosměrný hradlový poloautoblok. Zachování stávajícího hradlového poloautobloku v činnosti by přineslo výrazné nevýhody a to zejména nutnost vazby hradlového poloautobloku na elektronické stavědlo odbočky Záběhlce, nemožnost obousměrného provozu v daném úseku při stavebních postupech a nutnost zachování cca 9 pracovníků obsluhujících jak hradlový poloautoblok na odbočce Železný Most, tak i zjišťujících konce vlaků na odbočce Záběhlce. Z těchto důvodů je již v 1. části stavby navrženo ve stávajícím úseku Odbočka Záběhlce – Praha Vršovice osobní nádraží dočasné zřízení automatického hradla s počítači náprav. S ohledem na zachování propustnosti traťového úseku je toto zařízení navrženo s hradlem na trati. Název hradla na trati bude Železný most. Ve stávajícím RZZ v ŽST Praha Vršovice osobní nádraží se provedou potřebné úpravy a úvazka tohoto automatického hradla.

V traťovém úseku Praha Uhřetěves – Praha Hostivař zůstane zachován v činnosti obousměrný tříznakový elektronický automatický blok s kolejovými obvody 75 Hz a přenosem kódu VZ.

Traťový úsek Praha Hostivař – Praha Malešice bude zabezpečen novým obousměrným elektronickým trojznakovým automatickým blokem s kolejovými obvody 75 Hz. Vnitřní výstroj autobloku bude soustředěna do ŽST Praha Hostivař. Automatický blok bude mít v obou směrech 2 oddíly. Ve stávajícím RZZ v ŽST Praha Malešice se provedou potřebné úpravy a úvazka tohoto automatického bloku.

Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Praha Hostivař bude připraveno pro pozdější montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System - ETCS). ETCS tvoří jádro nadřazeného systému managementu železniční dopravy (European Rail Traffic Management System - ERTMS), kterým se zároveň připravují podmínky pro liberalizaci železniční dopravy v Evropě. Součástí tohoto systému bude i systém GSM-R. Vlastní zařízení ETCS a GSM-R však nebude součástí této stavby a bude montováno v následné samostatné stavbě. Současně nebude součástí této stavby ani výstavba zařízení pro automatické vedení vlaku AVV.

Pokládka nových zabezpečovacích kabelů je navržena do společných tras se sdělovacími kabely. Všechny nové kabely budou plněné. V ŽST Praha Hostivař bude zřízen v 2. nástupišti pro vedení kabelů kabelovod.

#### **Provizorní zabezpečovací zařízení**

Optimalizace ŽST Praha Hostivař bude provedena v několika stavebních postupech, které budou probíhat ve směru od liché po sudou kolejovou skupinu. Již v prvním stavebním postupu bude nutné demolovat stávající stavědla, proto před zahájením stavebních prací v ŽST bude vypnuto stávající EMZZ a do provozu bude uvedeno mobilní provizorní zabezpečovací zařízení ve dvou kontejnerech. Současně s tím bude vypnuto i související EMZZ na stávající odbočce Záběhllice a také zde bude uvedeno do provozu mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, umístěné v samostatném kontejneru přímo na odbočce. V úseku odbočka Záběhllice - Praha Vršovice osobní nádraží bude aktivováno automatické hradlo s hradlem na trati. Na odbočné trati do Prahy Malešic zůstane zachován v činnosti stávající reléový souhlas, který bude uvázán na mobilní provizorní zabezpečovací zařízení. Takto bude zabezpečovací zařízení v činnosti po celou dobu přestavby ŽST Praha Hostivař.

Po ukončení stavebních postupů bude v ŽST Praha Hostivař vypnuto z činnosti mobilní provizorní zabezpečovací zařízení se dvěma kontejnery a bude aktivováno nové definitivní elektronické stavědlo. Současně s tím bude aktivován i nový elektronický automatický blok do Prahy Malešic. Mobilní provizorní zabezpečovací zařízení, umístěné v samostatném kontejneru na stávající odbočce Záběhllice, zůstane dále v činnosti, provede se jeho vazba na elektronické stavědlo zřízené v ŽST Praha Hostivař. Taktéž zůstane v činnosti i automatické hradlo odbočka Záběhllice - Praha Vršovice osobní nádraží.

Poslední dvě jmenovaná zařízení (ZZ stávající odbočky a automatické hradlo) zůstanou v činnosti nejen do zahájení 2. části této stavby, ale i po převážnou dobu její realizace. Demontáž obou zařízení bude předmětem 2. části stavby.

Na dobu přepínání mezi jednotlivými zařízeními (případně při jiných úpravách) budou na zhlavích uvedena vždy krátkodobě do činnosti stavědla, výhybky se v době přepínání zabezpečí výměnovými zámky a výsledné klíče budou zavěšovány na tabule umístěné na stavědlech.

#### **4.4.2 D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení**

##### **PS 3-01-02 Odbočka Záběhllice - Praha Vršovice os.n., úpravy TZZ**

##### **PS 8-01-01 Praha Hostivař – Praha Malešice, TZZ**

Viz. kapitola 4.4.1 této zprávy

### **4.4.3 D.2.1 Místní kabelizace**

#### **PS 1-02-01 ŽST Praha Hostivař, místní kabelizace**

#### **PS 3-02-01 Odbočka Záběhlíce, místní kabelizace**

Žst. Praha Hostivař a Odbočka Záběhlíce budou celé přestavovány a stávající MK již nebudou ve většině případů vyhovující, budou tedy vybudovány nové místní kabelizace. Použité metalické kabely budou plastové plněné v provedení TCEPKPFLZE ..x4x0,6, ukončené zářezovou technikou.

V rámci místních kabelizací ve všech žst. budou vystavěny místní optické kabely MOK. Místní optické kabely MOK budou ukončeny v nových optických rozváděčích a zafouknuty do HDPE trubek.

Z důvodu zachování telefonního provozu bude třeba v jednotlivých žst. provést provizorní místní kabelizace.

### **4.4.4 D.2.2 Rozhlasové zařízení**

#### **PS 1-02-10 ŽST Praha Hostivař, rozhlasové zařízení**

V žst. Praha Hostivař se navrhuje stávající rozhlasové zařízení pro informování cestujících demontovat a nahradit novým zařízením v IP technologii. Rozhlasové zařízení pro posun v této stanici a v seřazovacích kolejích se navrhuje kompletně demontovat bez náhrady. V době výstavby optimalizované trati by již měla být zprovozněna radiová síť GSM-R a pracovníci by měli být vybaveni novými RDS pro technologické radiové sítě.

Nová rozhlasová ústředna bude ovládána informačním zařízením a nebo ručním ovládáním z panelu zapojovače nebo ITZ.

Součástí rozhlasového zařízení v žst. Praha Hostivař bude i úprava stávajícího rozhlasového zařízení v zast. Praha Horní Měcholupy, tak aby bylo možné indikovat, zda v této zastávce proběhlo hlášení.

### **4.4.5 D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)**

#### **PS 1-02-05 ŽST Praha Hostivař, ITZ**

Navrhují se nové telefonní zapojovače, které bude možno ovládat z dispečinku CDP. Navrhujeme nový telefonní zapojovač:

- v žst Praha Hostivař s možností připojení telefonních přípojek (do 16 úč.př.)

TZ a ITZ navrhujeme systému IP. Technologie IP umožní i snadnější síťovou implementaci jednotlivých traťových TZ a zjednoduší perspektivní přesun dispečerského centra do alternativních lokalit při přechodu na bezobslužné řízení traťového provozu.

Ve stanicích kde se požadují telefonní přípojky se navrhuje ITZ s možností připojit až 8 telefonních přípojek.

#### **4.4.6 D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)**

##### **PS 1-02-06 ŽST Praha Hostivař, ASHS**

V místnostech stavebních ústředí a v technologických objektech DAK, kde bude umístěna technologie zabezpečovacího zařízení se navrhuje vybudovat autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, tlačítka nouzového přerušení, indikační tabla, regulační klapky ovládané servopohonem s pružinovým zpětným chodem, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve (lahví) s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stavy z ústředny ASHS budou směrovány do dohledových pracovišť prostřednictvím ústředny EZS. V objektech s menším rizikem a levnější technologií se navrhuje v rámci EZS umístit čidla EPS zapojená na ústřednu EZS.

##### **PS 1-02-07 ŽST Praha Hostivař, EZS**

EZS se navrhuje chránit objekty a místnosti nově vybudovaných technologických budov. Základem EZS je ústředna vybavená zálohovým zdrojem. Na ústřednu EZS budou připojeny pomocí datových sběrnic koncentrátoři, ovládací klávesnice a přenosová a konfigurační zařízení umožňující přenos informací o stavu ústředny do dohledových center a její dálkovou konfiguraci. Na ústřednu EZS bude připojena ústředna ASHS. K jednotlivým koncentrátorům budou připojeny poplachové smyčky. Na programovatelné bezpotenciálové výstupy budou připojeny venkovní zvukové a optické signalizace se zabudovanými zdroji.

Pro plášťovou ochranu budou použity dveřních kontakty, kterými budou zajištěny dveře a okna hlídaných prostor. Do sestavy EZS budou doplněny detektory tříštění skla. Prostorové zajištění místností budou zajišťovat prostorová duální čidla. Pro detekci vzniku požáru budou v jednotlivých vytípaných místnostech na ústřednu EZS připojeny též požární kombinované hlásiče.

##### **PS 1-02-08 ŽST Praha Hostivař, kamerový systém**

Kamerový systém bude vybudován v žst. Praha Hostivař a bude na bázi IP technologie. Vzhledem k velikosti přenášených datových toků z IP kamer budou použity kamery s kompresí (MPEG-4) H.264. Dohledové pracoviště a kamerový server pro záznam bude umístěn ve sdělovací místnosti v ŽST. Praha Hostivař. Po vybudování obou částí stavby I. a II. bude dohledové pracoviště v ŽST. Praha Hostivař a ŽST. Praha Vršovice, odkud bude daný úsek řízen. Kamerový server zůstane v ŽST. Praha Hostivař.

Celý kamerový systém vzhledem ke vzdálenostem od přenosového zařízení a možností zarušení bude navržen na optickém vlákne. K otočným kamerám bude v rámci místní kabelizace položena HDPE trubka do které bude zafouknut optický kabel. Při nedostatečných světelných podmínkách bude u kamer použito IR přísvecení.

Pevné kamery na nástupištích budou umístěny na stožárech informačního systému. Kamery v podchodu budou uchyceny na stropech a budou v provedení antivandal, otočné kamery budou uchyceny na stožárech trakčního vedení. Napájení k jednotlivým kamerám bude zajištěno vždy z nejbližších silových rozvaděčů. U každé kamery bude montážní krabice/skříň, ve které bude instalován převodník a zdroj pro napájení kamer.

#### **4.4.7 D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)**

##### **PS 1-02-02 ŽST Praha Hostivař, úprava stávajících DOK a TK**

##### **PS 2-02-01 Praha Hostivař - Odbočka Záběhllice, POK a TK**

##### **PS 8-02-01 Praha Hostivař - Praha Malešice - U2, POK a TK**

#### **Dálkové optické kabely**

##### **1.) Stávající dálkové optické kabely**

Dálkový optický kabel (Benešov u Prahy) Strančice – Praha Hostivař (36 vláken) – bude ochráněn, zachován a ukončen v nové sdělovací místnosti v žst. Praha Hostivař v rámci části I. žst. Praha Hostivař.

Závěsný optický kabel Praha Hostivař - TM Třešňovka (36 vláken) – bude ochraňován a snesen na části dle výstavby a rozdělení stavby. V rámci stavby Optimalizace trati Praha Hostivař - Praha hl.n. bude nahrazen novým DOK (72 vláken) Praha Hostivař – Praha hl. n. vystavěným v rámci této stavby Optimalizace trati Praha Hostivař – Praha hl. n. Optický kabel bude uložen v ochranné trubce HDPE 40/33. Dále součástí provozního souboru DOK bude i pokládka rezervní trubky HDPE 40/33.

##### **2.) Nové dálkové optické kabely:**

Nový dálkový optický kabel Praha Hostivař – Praha hl. n. DOK se navrhuje profilu 72 vláken. Kabel bude vyveden v žst. Praha Hostivař (72 vláken), žst. Praha Zahradní město (2x36vláken), v žst. Praha Vršovice – obvod Eden (2x36vláken), v žst. Praha Vršovice (2x36 vláken) a v žst. Praha hl. n.(72 vláken). Jednotlivé BTS, které byly připojeny v rámci ZOK ČD-Telematika a.s. Praha Třešňovka – Praha hl. n., budou připojeny buď místními kabely v rámci místních kabelizací v jednotlivých Žst. nebo výpichy z tohoto nového DOK. Optický kabel bude uložen v ochranné trubce HDPE  $\phi$ 40/33. Dále součástí provozního souboru DOK bude i pokládka rezervní trubky HDPE  $\phi$  40/33.

Dočasné připojení Kontejneru mobilního zab. zař v Odbočce Záběhllice bude provedeno ze spojky mezi DOK/ZOK Praha Hostivař – TM Třešňovka optickým kabelem 12 vláken. Optický kabel Praha Hostivař (spojka na hranici obvodu žst. Praha Hostivař) – Odbočka Záběhllice bude ukončen v Kontejneru mobilního zab. zař v optickém rozváděči. Optický kabel bude uložen v ochranné trubce HDPE  $\phi$ 40/33. Po výstavbě II. části a zrušení Kontejneru mobilního zab. zař v Odbočce Záběhllice bude kabel demontován.

Nový optický kabel Praha Hostivař – Praha Malešice bude vystavěn v rámci této stavby. Kabel v provedení 72 vláken SM bude ukončen v žst. Praha Hostivař a v žst. Praha Malešice. Dále bude do objektu U2 pokračovat kabel 36 vláken SM. V rámci stavby GSM-R v Uzlu Praha bude z žel stanice Praha Malešice pokračovat kabel 72 vl. až do žst. Praha Libeň.

V řešeném traťovém úseku budou trasy kabelů DOK a POK společné s trasami kabelů pro zabezpečovací zařízení.

## **Traťové metalické kabely**

### **1.) Stávající traťové metalické kabely**

Traťový metalický kabel (Benešov u Prahy) Strančice – Praha Hostivař, vystavěný v rámci stavby Optimalizace trati Strančice – Praha Hostivař – bude ochráněn, zachován a nově ukončen v nové sdělovací místnosti žst. Praha Hostivař.

### **2.) Nové traťové metalické kabely**

Traťový kabel Praha Hostivař – Praha Vršovice – Praha hl. n.. Kabel bude využit pro zabezpečovací zařízení a sdělovací zařízení. Traťový kabel se navrhuje typu TCEPKPFLEZE/EY o profilu 25x4x0,8. Kabel TK bude vyváděn na trati do RD, dále ve VTO v trati a celým profilem v žst. Praha Hostivař, žst. Praha Zahradní město, žst. Praha Vršovice – obvod Eden, žst. Praha Vršovice a v žst. Praha hl. n.

Traťový kabel Praha Hostivař – Praha Malešice bude vystavěn v rámci této stavby. Kabel v provedení TCEPKPFLEZE 15XN0,8 bude ukončen v Žst. Praha Hostivař a v Žst. Praha Malešice. V rámci stavby GSM-R v Uzlu Praha bude dále kabel pokračovat až do Žst. Praha Libeň.

## **PS 1-02-03 ŽST Praha Hostivař, úprava stávajícího DK ČD**

### **Stávající dálkové metalické kabely SŽDC s.o.**

V žkm 175,400 – 177,570 v celém úseku stavby je stávající DK38 uložen v ochranném pásmu ČD, ale jeho umístění je převážně mimo drážní pozemky.

Všechny tyto kabely budou po dobu stavby ochraňovány a překládány. Jejich další provozování po výstavbě bude konzultováno společně s majitelem tedy TÚDC a správcem ČD-Telematika a.s. Od tohoto jednání se bude odvíjet přesné technické řešení úprav, překládek a případné nové vyvedení v nových drážních objektech

- 1. úprava žkm 175,960 – 176,190 - v tomto úseku bude provedena přeložka kabelu
- 2. úprava žkm 176,26 – narovnání odbočné spojky (zrušení výpichu do žst Hostivař)
- 3. úprava žkm 176,469 – 176,481 - pokládka a napojení nového odbočného kabelu pro TB (nový výpich)
- 4. úprava žkm 176,780 – 176,910 – přeložka kabelu v prostoru pozemku cizího vlastníka do nově dohodnuté trasy po obvodu pozemku
- 5. úprava žkm 177,464 – 177,466 – nový podvrt z důvodu dostatečného zahloubení

V rámci tohoto PS není třeba provizorních řešení.

Kabel bude vytyčen a pomocí sond bude ověřen způsob uložení a krytí kabelu v místech, kde dojde k úpravám stávajícího terénu. Na základě takto provedeného průzkumu bude kabel zahlouben a uložen do kabelových žlabů tak, aby v místě křížení kabelu s tratí bylo dosaženo minimálního krytí 1,5m od pláň železničního svršku. V místě, kde bude probíhat pouze úprava stávajícího terénu, bude kabel zahlouben tak, aby bylo dosaženo minimálního krytí 0,7m. V místě pohybu techniky bude kabel ochráněn betonovými deskami. Nad kabel bude v souladu s ČSN 73 6006 uložena výstražná folie.

## **4.4.8 D.2.7 Informační systém pro cestující**

### **PS 1-02-11 ŽST Praha Hostivař, informační systém**

Nový informační hlasový a vizuální systém, který bude automaticky provádět ve spojení s rozhlasovým zařízením hlášení a ovládání vizuálních prvků IS se navrhuje vybudovat v žst.



Praha Hostivař. Pomocí centrálního počítače bude možné dodávat informace o aktuálních dopravních procesech (časy skutečných příjezdů a odjezdů vlaku a z toho vyplývajících zpoždění). Tyto informace poskytuje graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení.

Stávající zjednodušené informační zařízení je v dnešním stavu pouze v žst. Praha Hostivař (1x monitor odjezdový v okně dopravní kanceláře). Informační systém v jednotlivých žst. bude možné řídit místně z žel. stanice Praha Hostivař případně v budoucnu dálkově z centrálního dispečinku. Jednotlivé prvky vizuálního IS budou umístěny na jednotlivých nástupištích, v podchodech a v prostorech pro cestující v odbavovacích halách.

#### **4.4.9 D.2.9 Jiná sdělovací zařízení**

##### **PS 1-02-04 ŽST Praha Hostivař, úprava přenosového systému**

Návrh přenosového systému navazuje na nově vybudovaný přenosový systém v uzlu Praha. V rámci řešené stavby budou řešeny následující body přenosového systému:

- Přemístění a doplnění SDH Praha Hostivař

Přemístění SDH Praha Hostivař

Doplnění SDH v Praze Hostivaři spočívá v doplnění síťového rozhraní STM-4 a v doplnění datového switchu. Zařízení bude přemístěno do nového objektu.

##### **PS 1-02-09 ŽST Praha Hostivař, sdělovací zařízení**

V provozním souboru sdělovacího zařízení v předmětném úseku stavby se navrhuje vybudovat v železničních stanicích následující zařízení:

- nová vnitřní instalace pro telefonní zařízení, hodinové zařízení a datové přípojky (strukturovaná kabeláž)
- stávající zařízení, které bude dále provozováno a bude nutné jeho přemístění, řeší tyto provozní soubory
- centrální napájecí zdroj 24V pro VTO, H atd.
- provizorní stavy při rekonstrukcích v žst.

Náplní této části provozního souboru je výstavba nových hodinových, telefonních a datových rozvodů v nově rekonstruovaných místnostech a místnostech, ve kterých dojde stavbou k narušení stávajících rozvodů. Telefonní a datové rozvody budou řešené systémem strukturované kabeláže. Navrhuje se je provést s použitím komponentů strukturované kabeláže (min. třídy 6), kabely LAM TWIN FTP 4x2x0,5 a ukončit ve sdružených datových a telefonních zásuvkách. Kabely se navrhuje vést v instalačních lištách vhodných pro rozvody strukturované kabeláže.

Do jednotlivých vytipovaných místností se také navrhuje osadit podružné analogové hodiny řízené DCF signálem z hlavních hodin. Dále dojde k přemístění některých částí sdělovacího zařízení do nových prostor a také k demontáži již zastaralých a nefunkčních zařízení. V rámci této části jsou řešeny případné provizorní stavy sdělovacího zařízení.

Stávající systémy EPS umístěny ve stávajících objektech, které budou opuštěny a vyklizeny budou demontovány bez náhrady.

##### **Stávající sdělovací kabely ostatních správců**

Stávající sdělovací síť, které budou dotčeny rekonstrukcí tratě budou přeloženy případně ochráněny. Jedná se o tyto sítě:

- Stávající sdělovací síť Telefonika O2 – dálkové
- Stávající sdělovací síť Telefonika O2 – místní
- Stávající sdělovací síť PREDistribuce a.s.
- Stávající síť jiných správců (ČEZnet, Dial Telecom, GTS, MTCAG, MVČR, PRAŽSKÁ TEPLÁRENSKÁ, SITEL, T-Systems, RWE Transgas Net, UPC atd., dle vyjádření)

#### **4.4.10 D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)**

##### **PS 1-06-01 ŽST Praha Hostivař, DŘT**

V rámci tohoto PS bude v samostatné místnosti DŘT v technologické budově v 19. skříni osazena nová podřízená stanice na bázi PLC automatu, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení SDH (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Praha. Do podřízené stanice budou zavedeny informace z příslušných technologií (rozvodna 22kV, rozvodna 6kV, rozvodna NN, ÚNZ, DOÚO a technologický objekt DAK). Rozvodny v objektu budou propojeny prostřednictvím průmyslových datových přepínačů do kruhové optické smyčky. Technologický objekt DAK bude připojen po datové sběrnici prostřednictvím místního optického kabelu (MOK). Podřízená stanice PLC bude vybavena oddělovacími reléovými členy.

#### **4.4.11 D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)**

##### **PS 1-03-02 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, technologie, část SŽDC**

Náplní této části je technologie transformační stanice v ŽST Praha Hostivař vn/nn 22kV/0,4kV mimo část VN, která je řešena v samostatném navazujícím provozním souboru. Technologie bude umístěna v nové technologické budově. Tato část zahrnuje transformátor vn/nn, hlavní rozváděč nn RH, kompenzaci jalového výkonu, obchodní měření spotřeby el.energie, dále návaznosti na DŘT a také monitoring odběru el.energie.

##### **PS 1-03-03 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, technologie pro vlastní spotřebu**

Tento PS řeší vlastní spotřebu elektrické energie v nové trafostanici 22/0,4kV v ŽST Praha Hostivař. Hlavní zařízení v této části je rozváděč vlastní spotřeby RVS. Z tohoto rozváděče budou napájena veškerá zařízení vyžadující bezvýpadkové zásobování el.energií. Součástí rozváděče RVS je i systém dvou sekcí UPS střídavé jednofázové napětíové soustavy (1NPE AC 50Hz 400V/TN-S) a též zdroj stejnosměrné napětíové soustavy (2 DC 24V/IT). Rozváděč RVS bude napájen ze dvou zdrojů, jednak z rozváděče zálohované sítě RZS a jednak z hlavního rozváděče NN RH. Rozváděč RVS bude umístěn v místnosti rozvodny NN v nové trafostanici.

#### **4.4.12 D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení**

##### **PS 1-03-04 ŽST Praha Hostivař, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení**

Předmětem tohoto PS je měnič napětí napájený z trakčního vedení 3kV DC, který převádí toto napětí na stejnosměrné výstupní napětí 2x230V DC. Toto napětí slouží pro napájení univerzálního napájecího zdroje UNZ. Tyto zdroje nejsou předmětem tohoto PS a jsou součástí zabezpečovacího zařízení. Měnič bude umístěn v technologickém domku v blízkosti trakčního

stožáru, na kterém jsou osazeny odpojovače s motorickým pohonem. Součástí tohoto PS bude také domek pro umístění měniče.

### **PS 1-03-05 ŽST Praha Hostivař, rozvaděč zajištěné sítě**

Předmětem tohoto PS jsou dva rozváděče nn, které slouží pro napájení zařízení vyžadující vyšší stupeň zajištění dodávky el.energie (stupeň 1). Rozvaděč zajištěné sítě RZS je napájen ze dvou nezávislých zdrojů el.energie a to jednak z univerzálního napájecího zdroje UNZ a jednak z hlavního rozváděče nn RH a poskytuje dodávku zálohovanou dodávku el.energie s krátkodobým přerušením při přepínání obou zdrojů. Rozvaděč zálohového napájení RZN slouží pro napájení zařízení vyžadujících nepřerušované napájení. Oba tyto rozváděče budou umístěny v rozvodně NN nové technologické budovy.

## **4.4.13 E.1.1 Železniční svršek a spodek**

### **SO 1-10-01 ŽST Praha-Hostivař, železniční svršek**

### **SO 1-11-01 ŽST Praha-Hostivař, železniční spodek**

#### **Stávající stav**

Ve stávajícím stavu je v železniční stanici Praha-Hostivař 6 průběžných dopravních kolejí, nástupiště jsou úrovněvá. Stanice je na dvoukolejné trati České Budějovice – Praha a odbočuje z ní jednokolejná trať do Prahy-Malešic. Traťová rychlost je do 100 km/h. Stav svršku i spodku odpovídá stáří.

#### **Navrhovaný stav**

V celém úseku (km 175,400-177,430) je navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku. Změny konfigurace kolejiště umožní:

- zachování tří dopravních kolejí pro nákladní vlaky s užitnou délkou minimálně 650 m,
- umístění dvou ostrovních nástupišť (jedno s jazykovým nástupištěm),
- zachování možnosti nakládky, obsluhu vleček, nakládku vojenských vozidel z nové boční rampy,
- zvýšení traťové rychlosti na 105-120 km/h,
- možnost výhledového zdvoukolejnění trati do Prahy-Malešic.

Do většiny dopravních kolejí bude díky nově uspořádaným zhlavím umožněn vjezd rychlostí 80 km/h, kolejové spojky za stanicí budou umístěny v oblouku s převýšením na kuželové ploše.

V hlavních kolejích je navržen kolejový rošt z nového materiálu, v ostatních je navrženo využití regenerovaného nebo užitého. Ve směru od Uhřetěvesi a Malešic budou položeny kolejnice tvaru 60 E2, ve směru do Vršovic 49 E1. Výhybky budou z nového materiálu. Součástí SO bude zřízení provizorní spojky v Odb. Záběhlce, kde je navrženo položení dvou regenerovaných výhybek.

Rozšíření zemního tělesa za stanicí bude řešeno přisypávkou na svahových stupních založenou na konsolidační vrstvě s patním drénem. Na rozšíření stezky budou využity prefabrikáty U3, gabiony a betonové svahovky.

Odvodnění bude převážně řešeno trativody ve sklonu minimálně 5,0 ‰, navrženy jsou také rigoly z tvárnic TZZ4 a příkopy zpevněné tvárnicemi TZZ3 a TZZ4.

Pražcové podloží bude sanováno mimo koleje č. 10 a 12, navrženy jsou konstrukční vrstvy ze štěrkodrti, minerální směsi a zlepšení podloží vápnem a cementem, resp. mechanicky kamenivem.

### Kapacitní údaje

#### Délky kolejí

60 E2 + beton, nové, rozdělení „u“	3 531 m
49 E1 + beton, nové, rozdělení „u“	1 645 m
S 49 + beton, užité / regenerované, rozdělení „d“ a „c“	2 938 m

#### Výhybky

J49-1:7,5-190-I-b nová	1 ks
J60-1:9-300-b nová	1 ks
Obl-o49-1:9-300-b nová	1 ks
Obl-j60-1:9-300-b nová	1 ks
JS49-1:11-300-d regenerovaná	2 ks
J60-1:11-300-b nová	4 ks
B49-1:11-300-b nová	1 ks
Obl-o60-1:12-500-I-b nová	1 ks
J49-1:14-760-I-b nová	1 ks
Obl-j49-1:14-760-I-b nová	3 ks
J60-1:14-760-b nová	5 ks
J60-1:14-760-I-b nová	5 ks
Obl-o60-1:14-760-I-b nová	2 ks
Transformace výhybky	8 ks

#### Kolejové lože

Nové kolejové lože fr.31,5/63	22 142 m <sup>3</sup>
Drážní stezky, recyklovaný materiál fr.31,5/63	4 753 m <sup>3</sup>
Drážní stezky,recykl. mat., posyp fr. 4/16	539 m <sup>3</sup>

#### Celkové odpady

Kontaminovaný štěrk z výhybek	1150 t
Železniční pražce dřevěné	3 255 ks
Železniční pražce betonové	4 213 ks
Železný šrot	352,6 t
PE podložky	2,5 t
Pryžové podložky	5,1 t
Štěrk z kolejiště (odpad po recyklaci)	5 894 t

#### Hlavní zemní práce

Výkop 3. tř.	25 413 m <sup>3</sup>
Výkop 4. tř.	3 149 m <sup>3</sup>
Ohumusování tl. 0,20 m	494 m <sup>3</sup>
Násyp z nesoudržných hornin ze zdrojů stavby	1 768 m <sup>3</sup>
Násyp ze soudržných zemin z výkopu a zdrojů stavby	1 137 m <sup>3</sup>
Násyp kamenitý (fr. 63/125)	214 m <sup>3</sup>
Násyp kamenitý (fr. 4/16)	321 m <sup>3</sup>

**Podkladní vrstvy**

Podkladní vrstva z ŠD fr. 0/31,5-A - nový materiál	1 521 m <sup>3</sup>
Podkladní vrstva z ŠD fr. 0/31,5-A - rec. materiál	7 987 m <sup>3</sup>
Zemina zlepšená vápnem a cementem tl. 0,40m	11 385 m <sup>2</sup>
Zemina zlepšená mechanicky tl. 0,40m	2 560 m <sup>2</sup>
Separáční geotextilie na pláni a v konstr. vrstvě	16 830 m <sup>2</sup>

**Odvodnění**

Délka příkopu z tvárnic TZZ3	296 m
Délka příkopu / rigolu z tvárnic TZZ4	545 m
Délka trativodního potrubí DN 150 / DN 200	4 549 m
Délka svodného potrubí	61 m

**Stavby železničního spodku**

Délka gabionových zídek	49 m
Délka zídek z prefabrikátů U3	24 m
Délka zídek ze svahovek	46 m

**SO 1-11-01.1 ŽST Praha-Hostivař, železniční spodek, ochrana kanalizačního potrubí**

Jedná se o ŽB desku půdorysného rozměru 5,5 m x 17,4 m. Horní povrch desky je navržen ve střežovitém sklonu 2,0%, z toho vyplývá proměnná tloušťka 0,3 m uprostřed a 0,245 m na okrajích. Deska je dilatačně rozdělena na tři části, pod každou kolejí jedna samostatná konstrukce o rozměru: (pod kolejí č. 1: 5,5 m x 6,99 m, kolejí č. 2: 5,5 m x 4,68 m, kolejí M: 5,5 m x 4,09 m). Konstrukce je uložena na vrstvě podkladního betonu, jehož dolní hrana je min. 300 mm nad klenbou kanalizace.

Ze statického hlediska je konstrukce navržena tak, aby plnila ochrannou funkci a zejména příznivě roznášela zatížení od kolejové dopravy mimo objekt cihelné kanalizace.

**SO 1-15-01 ŽST Praha Hostivař, výstroj a značení trati**

Z důvodu rekonstrukce železničního svršku a spodku v rámci celé stavby je nutné provést osazení nové výstroje trati a zajištění nového GPK. Tento stavební objekt řeší výstroj trati pevnými zařízeními:

- sklonovníky, hektometrovníky - železobetonové staničníky a plechové staničníky, rychlostníky, předvěstníky, označení zastávek pevnými tabulemi - tabule vlak se blíží k zastávce a označení konce nástupiště. Tabule s názvem stanice a před zastávkou budou součástí informačního systému.

V objektu je uvažováno rozmístění těchto prvků pro definitivní stav po rekonstrukci železničního svršku a spodku.

Pro rozměry, popis a umístění jednotlivých částí platí příslušné vzorové listy.

**SO 1-83-01 ŽST Praha Hostivař, kácení a náhradní výsadba**

Dokumentace SO 1-83-01 ŽST Praha Hostivař vyčísluje objem kácené zeleně včetně ceny práce nutné na její odstranění a podává přehled mimolesní zeleně dle jednotlivých katastrů a parcel pro získání povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb. Celkem je v rámci mimolesní zeleně navrženo ke smýcení 16942 m<sup>2</sup> keřů a ke kácení 1988 stromů (1960 stromů o průměru kmene 30-50 cm, 28 stromů o průměru kmene nad 50 cm). Většina stromů má charakter náletu a jeho velikostní charakteristiky se nalézají na dolní mezi, od které SŽDC klasifikuje strom od keře (průměr kmene od 10 cm výše)

Dle srovnatelných železničních i silničních staveb je odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou mohou vypsát orgány ochrany přírody dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jako kompenzační opatření. Je zvažováno 1000 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem dále 1000 ks stromů kategorie špičák a 5000 ks keřů. (Včetně výkopu jamky, hnojení, zalití, ochranných kůlů, údržby až 5 let). Tyto výsadby proběhnou pravděpodobně mimo zábor stavby, v intravilánu dotčených obcí.

#### 4.4.14 E.1.2 Nástupiště

##### SO 1-14-01 ŽST Praha Hostivař, nástupiště

Nově budovaná nástupiště jsou navržena s pevnou hranou. Nosnou konstrukci nástupišť budou tvořit L-prefabrikáty, mimo oblast nad pevným a pohyblivým ložiskem mostu SO 1-20-03, kde budou nahrazeny za železobetonové zídky tvaru L. Délka jednotlivých prefabrikovaných L-bloků bude 1000, 2 000 mm, výška 1 200 (na konstrukci podchodu, mostech) mm, šířka v patě 1 000 mm, šířka vlastní nástupištní hrany je 180 nebo 250 mm.

Výplň nástupiště bude tvořit nenamrzavý materiál hutněný po 300 mm na  $I_d = 0,8$ . Výška nástupních hran bude ve výšce 550 mm nad spojnici temen přilehlých kolejnic. Vzdálenost nástupních hran od os přilehlých kolejí bude ovlivňována směrovým řešením železničního svršku. Na nástupištích budou provedena značení pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob.

Poloha všech nově navržených konstrukcí na nástupišti (sloupy zastřešení, osvětlovací stožáry, sloupy rozhlasu, schodišťové zdi podchodu) musí být navržena tak, aby mezi hranou nástupiště a danými zmiňovanými objekty byla zachována vzdálenost 2 000 mm.

##### Ostrovní nástupiště 1

Mezi kol. č. 3 – 1 bude zřízeno nové mimoúrovňové, oboustranné ostrovní nástupiště.

Začátek nástupiště bude v km 175,967, konec v km 176,186 975. Stavební délka nástupiště bude 220 m. Příčný sklon nástupiště bude střešovitý k přilehlým kolejím. Max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%. Odvedení vody je zajištěno příčným sklonem nástupiště do kolejiště. Čela nástupiště budou ukončena pomocí ochranného zábradlí se svislou výplní. Prostor za zábradlím bude ukončen pomocí obrubníků. Za obrubníkem bude provedeno vysvahování pomocí šterku. K oddělení nasypané konstrukce svahu nástupiště od železničního svršku budou použity nástupištní desky K 230. Desky budou uloženy přímo za konstrukci L bloků rovnoběžně s přilehlou kolejí. Příchod na nástupiště bude zajištěn podchodem.

##### Ostrovní nástupiště 2

Mezi kol. č. 2 – 6 a č. 2 - 4 bude zřízeno nové mimoúrovňové, oboustranné ostrovní nástupiště rozdělené na část 2a, 2b. Začátek nástupiště je v km 175,936 120, konec 176,256 077

Stavební délky hran:

- hrana u koleje č. 6 – 200 m
- hrana u koleje č. 4 – 100 m (užitečná délka hrany)
- hrana u koleje č. 2 – 305 m

Příčný sklon nástupiště bude střešovitý k přilehlým kolejím. Max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%. Odvedení vody je zajištěno příčným sklonem nástupiště do kolejiště. Čela nástupiště budou ukončena pomocí ochranného zábradlí se svislou výplní. Prostor za zábradlím bude ukončen pomocí obrubníků. Za obrubníkem bude provedeno vysvahování pomocí šterku.

Desky budou uloženy přímo za konstrukci L bloků rovnoběžně s přilehlou kolejí. Příchod na nástupiště bude zajištěn podchodem.

#### **4.4.15 E.1.4 Mosty, propustky a zdi**

##### **SO 1-20-01 Železniční most v ev. km 175,445**

Kamenná a betonová klenba s nadnásypem 2 až 5 m, navržena je sanace, injektáž a hloubkové spárování kamenné klenby, opěr a kamenných křídel, sanace a reprofilace betonové části klenby. Na poprsních zdech a křídlech budou nové železobetonové římsy. Izolace bude provedená jako mezilehlá (uložena na vrstvu cementové stabilizace tl. 0,3 m) v hloubce, aby pro pažení stavební jámy nebylo nutné použít zemní kotvy, rozsah izolace v podélném řezu mostu je dán přímkami pod úhlem 45°, které začínají na hraně základu opěr mostu. Pod mostem a mezi křídly bude sanované koryto vodoteče a nová vozovka. Část svahu nad římsami bude obložena kamenem do betonu; za křídly bude svah obložen na vzdálenost cca 0,5 m za příčnou drenáž. Drenáž za cementovou stabilizací je vyústěna na opevněný násyp.

##### **SO 1-20-02 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší)**

Železniční most (podchod pro pěší) je situován v km 176,110 ve staničním obvodu železniční stanice Praha – Hostivař a zajišťuje přístup na nově budovaná ostrovní nástupiště. Podchod je situován kolmo na směr železniční trati a ve směru od budovy pro odbavení cestujících na jižní straně podchod navazuje na část podchodu vedenou pod přeložkou ulice U Hostivařského nádraží (viz SO 1-22-01).

Nosnou konstrukci podchodu tvoří uzavřený železobetonový monolitický rám, založený plošně na základové desce. Délka přemostění (šířka podchodu) činí 6,0 m, šířka mostu (délka podchodu) je 57,811 m, minimální volná výška podchodu je 2,70 m. Přístupy, resp. výstupy z podchodu, jsou zajištěny na jižní straně navazujícím objektem podchodu (viz SO 1-22-01), na západní straně jsou umístěna výstupní schodiště s vyústěním na ulici U Hostivařského nádraží a na obou ostrovních nástupištech, na východní straně jsou výstupní (přístupové chodníky) na obě ostrovní nástupiště a na severní straně je umístěn výstupní (přístupový) chodník vedený rovnoběžně s osou kolejí východním směrem s vyústěním do ulice U pekáren. Podélný sklon podchodu je po jeho celou délku 0,50% směrem k jihu, příčný sklon je jednostranný 2,0% směrem ke schodištím. Pochozí povrch je živičný.

Výstupní schodiště jsou přímá se dvěma mezipodestami se světlou šířkou 2,20 m mezi stěnami a jsou vybaveny dvěma madly. Stupně jsou kamenné s protiskluzovou úpravou povrchu s barevným zvýrazněním prvního a posledního stupně. Výstupní (přístupové) chodníky na obě ostrovní nástupiště mají světlou šířku 2,20 m mezi stěnami a jsou též vybaveny dvěma madly. Podélný sklon je 8,33% a příčný sklon jednostranný 0,50%. Část délky 16,50 m je konstrukčně řešena jako uzavřený monolitický železobetonový rám, zbývající části směrem k vyústění na nástupištech jsou konstrukčně řešeny jako monolitický železobetonový polorám. Výstupní (přístupový) chodník na severní straně má světlou šířku 3,00 m mezi stěnami a je též vybaven dvěma madly. Podélný sklon je 8,33% a příčný sklon jednostranný 0,50%. Tento přístupový chodník je konstrukčně celý řešen jako monolitický železobetonový polorám.

Všechna přístupová schodiště a přístupové chodníky jsou opatřeny přístřešky (viz SO 1-41-01). Další vybavení podchodu je osvětlení (část 1-20-02.1), rozhlas (viz PS 1-02-10) a informační systém (viz PS 1-02-11).

### **Část SO 1-20-02.1 Osvětlení podchodu**

Součástí podchodu bude i veřejné osvětlení. To bude tvořeno svítidly v antivandal provedení umístěnými na stropě, resp. v částech beze stropu na bočních stěnách. Průřez napájecích kabelů bude měř 5×2,5 mm<sup>2</sup>. Pro napájecí kabely bude ve stropu či stěnách podchodu zabetonován systém tvořený krabicemi elektroinstalačními typu "pod omítku" pospojovanými trubkami elektroinstalačními. Krabice elektroinstalační budou umístěny tak, aby je svítidla zcela zakryla a ochránila tak před vykradením kabelů. Do podchodu budou kabely zavedeny kabelovodem (viz SO 1-44-01), napájení zajistí rozvaděč v odbavovací budově (vlastní rozvaděč není součástí objektu podchodu). Menší část svítidel bude napájena ze zajištěného napájení, což umožní osobám v podchodu získat představu o únikových směrech i při výpadku základního napájení.

### **SO 1-20-03 Železniční most v ev. km 176,212**

Stávající mostní konstrukce se skládá z předpjatých prefabrikátů KT27 o rozpětí 26m. Pod každou kolejí jsou umístěny dvojice nosníků. Nové směrové a výškové vedení kolejí vyžaduje posun nosníků tak, aby osa prefabrikátů a osa kolejí vykazovala minimální excentricitu. Pod kolejemi č. 4, 6, 8, 10, 12 je posun nosníků příčně v rozmezí od 13-334 mm, pod kolejí č.2 je předpokládaný příčný posun dvojice KT nosníku 1416 mm. Každá dvojice prefabrikátů bude zesílena spřaženou železobetonovou deskou tl. 200mm. U kolejí č.1 a 3 jsou navrženy nové konstrukce SOBK (ocelové nosníky spřažené se žlb. deskou) s rozpětím 25,95 m. Pod kolejí č.3 je ocelová konstrukce tvořena čtveřicí nosníků, pod kolejí č. 1 se bude nacházet jenom trojice ocelových nosníků. Výška všech nosníků bude 1600 mm. Konstrukce SOBK jsou lehčí a nepřítiží natolik základovou spáru jako konstrukce z předpjatého betonu. KT nosníky budou v tomto místě odstraněny. Odvodnění mostu u nových konstrukcí je vyřešeno tak, že horní povrch spřažené desky je vyspádován 2% sklonem, aby vytvořil žlab k umístění odvodňovačů. Návrhem sklonů povrchu spřahující desky je voda svedena odvodňovači k lícu opěr a odvedena do kanalizace. U stávajících prefabrikátů horní povrch spřažené desky kopíruje horní povrch stávajících nosníků tvořící protispády (úžlabí), kde jsou umístěny odvodňovače. V podélném směru jsou umístěny odvodňovače ( obvykle po 3 metrech), které jsou vyvedeny do podélného svodu. Prostor za rubem závěrné zídky bude opatřen drenážním systémem napojeným na poloděrované drenážní trubky na dně výkopů, které budou vyvedeny na povrch terénu za křídly a pak nasměrovány do kanalizace. Místo prefabrikovaných říms budou provedeny monolitické římsy, vytažené ze spřažené monolitické desky včetně nových zábradlí. Stávající spodní stavba bude sanovaná v rozsahu dle průzkumu povrchu opěr, úložné prahy pod KT nosníky budou částečně odbourány a upraveny pro nové polohy nosníků KT včetně doplnění výztuže. Úložné prahy v místech pod novou SOBK budou odbourány a nahrazeny zcela novými. Závěrné zdi budou v celém rozsahu odstraněny a nově vybudovány jako monolitické. Šikmá křídla vedle mostu budou sanována a výškově upravena. Ložiska pod KT nosníky budou repasována a opětovně použita po navržený stav. Nebudou osazena do kapes jako tomu bylo původně, ale uloží se na nízké bločky z plastbetonu. Pod SOBK jsou navržena nová hrncová ložiska uložená na betonové bloky.

### **SO 1-21-01 Propustek v ev. km 176,124**

V rámci optimalizace příslušného traťového úseku je stávající zděný propustek klenbový, resp. deskové konstrukce v ev. km 176,124 nahrazen trubním propustkem DN 1200 mm. Staničení na optimalizovaném úseku je nově km 176,116400. Stávající propustek je zděný z velkých žulových kvádrů. Kvalita kamenů a zdiva je velmi dobrá. Strop propustku je částečně klenbový, částečně deskový. Na obou koncích mimo kolejiště již propustek pokračuje betonovými rourami DN 1000 mm. Stávající propustek bude v rámci optimalizace demolován.



Nový propustek se skládá ze dvou přímých částí. První část situovaná pod kolejištěm délky 56,640 m je vedena kolmo na osu kolejí rovnoběžně s podchodem pro pěší. Skládá se z prefabrikovaných patkových železobetonových trub DN 1200 mm určených pro železniční stavby. Na začátku, na ostrovním nástupišti IIa a na konci této části jsou umístěny monolitické železobetonové šachty se zajištěním vstupu pomocí prefabrikovaných kruhových skruží se zakrytím poklopem. Do lomové šachty na konci první části je zaústěna kanalizace odvodnění železničního spodku a svršku. Druhá část délky 44,400 m je vedena pod silniční komunikací a pod chodníky a skládá se z betonových trubek DN 1200 mm určených pro silniční stavby. Na tomto úseku je po 16,0 m umístěna jedna šachta, do které je zaústěno odvodnění podchodu pro pěší (viz SO 1-22-01). Konec propustku je tvořen šikmou výtokovou troubou s opevněním lomovým kamenem. Vyústění je do stávajícího zpevněného příkopu.

### **SO 1-21-02 Propustek v ev. km 176.748**

Z důvodu většího počtu kolejí v novém stavu a rozšíření kolejiště na obě strany, je nutné propustek přestavět a na obě strany prodloužit. Propustek se skládá ze tří částí – kamenná klenba, deskový propustek a deska se zabetonovanými kolejnicemi. Kamenné desky a zabetonované kolejnice je nutné vyměnit za nové nosné konstrukce.

Na rozdíl od dokumentace DUR, kde byla navržena kombinace sanace i výměna nosné konstrukce, v tomto stupni projektu je výšková úroveň nosných konstrukcí sjednocena na stejnou úroveň, jsou navrženy železobetonové monolitické desky. Prodloužení objektu na obě strany je navrženo formou uzavřené rámové monolitické železobetonové konstrukce, na vstupu i výstupu je navržena šířka 1,6 m pro zlepšení prostorových poměrů. Volná výška v propustku bude min. 2,25 m a vyhoví tak převedení průtoků vody, což je jeho primární účel a umožní i při min. šířce 1,0 m průchod osob. Na výstupu je tato část propustku včleněna do konfigurace opěrné zdi. Vzhledem k tomu, že zatížitelnost základové spáry stávajícího objektu je 0,72 UIC, je ve stísněných poměrech složitá sanace v oblasti základů s cílem zvýšit tuto zatížitelnost. Vtok i výtok bude odlážděn kamennou spárovanou dlažbou do betonu. Dlažba na výstupu bude ukončena koncovým prahem.

### **SO 1-22-01 Silniční most v km 176,110 (podchod pro pěší)**

Silniční most (podchod pro pěší) je situován v km 176,110, navazuje přímo na železniční most (podchod pro pěší – viz SO 1-20-02) a zajišťuje přístup na nově budovaná ostrovní nástupiště v železniční stanici Praha – Hostivař. Podchod je situován kolmo na směr železniční trati a je veden od budovy pro odbavení cestujících směrem ke kolejišti.

Nosnou konstrukci podchodu tvoří uzavřený železobetonový monolitický rám, založený plošně na základové desce. Délka přemostění (šířka podchodu) činí 6,0 m, šířka mostu (délka podchodu) je 11,227 m, minimální volná výška podchodu je 2,885 m. Podélný sklon podchodu je po jeho celou délku 0,50% směrem k jihu, příčný sklon je jednostranný 2,0% směrem od budovy. Pochozí povrch je živičný. Na konci podchodu na jižní straně je na straně budovy pro odbavení cestujících konstrukce zakončena krátkým kolmým křídlem délky 1,56 m s římsovou zídkou, aby byla zajištěna kontinuita napojení na atiku této budovy a zajištěno vhodné napojení izolace na rubu mezi oběma objekty (SO 1-40-02). Na odvrácené straně od budovy je navrženo šikmé křídlo celkové délky 10,50 m. Toto křídlo je konstrukčně řešeno jako samostatná konstrukce ve tvaru úhlové železobetonové opěrné zdi. Na římsové části je umístěno mostní zábradlí městského typu.

Součástí vybavení podchodu je osvětlení (viz SO 1-20-02.1), rozhlas (viz PS 1-02-10) a informační systém (viz PS 1-02-11).

**SO 1-26-01 Lávka pro pěší v ev. km 176,518 - úprava protidotykových zábran**

Koncepce přípravné dokumentace pro tento objekt bude změněna. Stávající ocelová lávka bude zachována. Zachování lávky vyvolalo vypuštění výstavby nového podchodu v km 176,506. Nově se bude u této lávky jednat o úpravu a doplnění protidotykových zábran.

Staré vodorovné zábrany budou demontovány. Lávka bude opatřena novými svislými protidotykovými zábranami. Hlavní nosnou konstrukci zábran budou tvořit rámy z U profilů, resp. hranatých uzavřených trubek. Vlastní rámy zábran potom z nerovnoramenných L profilů. Jako výplň bude použito drátěné pletivo. Konstrukce bude provedena po obou stranách a po celé délce lávky. Sloupky zábrany budou přišroubovány k svislým výztuhám lávky v dolní části výztuh (co nejbližší přípoje bet. příčníku). Na začátku a na konci lávky se nacházejí pomocné konstrukce pro osvětlení. Tyto konstrukce budou z důvodu kolize s novou konstrukcí zábran demontovány, osvětlení bude šetrně sejmuto namontováno na novou konstrukci.

Nové protidotykové zábrany budou demontovány a osazeny ve výlukách trakčního vedení. Ve stejném časovém období je potřeba zajistit koordinaci s TSK, která bude provádět údržbu ponechávané ocelové konstrukce lávky.

**SO 1-26-02 Návěstní krakorec v km 175,217**

Návěstní krakorec nad dvěma kolejemi s jednostranně umístěnými návěstidly nahrazuje ve stísněných poměrech umístěná stožárová návěstidla. Nosná konstrukce břevna krakorce je členěný prut s plnou ocelovou podlahou spojený šroubovaným stykem s rámovým členěným sloupem. Nosná konstrukce krakorce vychází z typového podkladu, který je upraven pro zvětšenou výšku podpěrných sloupů a dále dle platných konstrukčních zásad v duchu platných norem a ustanovení. Přístup na krakorec je zajištěn pomocí žebříku s ochranným košem, žebřík je opatřen v místě nasazení koše uzavíratelným víkem bránícím přístupu na krakorec nepovolaným osobám. Spodní hrana břevna krakorce je osazena 7,5 m nad TK jednak z důvodu TV a také z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel. Konstrukce břevna a plošiny návěstidel nad trakčním vedením jsou opatřeny protidotykovými zábranami. Sloup krakorce je osazen na mohutný železobetonový základ a přikotven pomocí kotevních šroubů. Základ je zřízen v částečně zapaženém výkopu (pažení podél koleje). Z důvodu umístění na náspu bude případně pod základy podle zastižených podmínek zřízen šterkový polštář. Povrch základu je vyspádovaný kvůli odtoku vody, základ je opatřen asfaltovými nátěry proti stékající vodě. Ocelová konstrukce krakorce je opatřena PKO dle předpisu S 5/4 se žárovým zinkováním s vrchním nátěrem v odstínu DB 710.

**SO 2-21-01 Propustek v ev. km 177,024**

Stávající propustek, který má nosnou konstrukci ze tří částí (kamenná klenba, kamenné desky a zabetonované kolejnice), bude přestavěn na trubní propustek DN 1000 mm.

Budou použity železobetonové patkové trouby pro železniční propustky. Délka nového propustku bude 20,18 m a jeho spád bude 4,4%.

Na vtoku je navrženo čelo a odláždění vtok se zaústěním trativodu a příkopové tvárnice z odvodnění trati. Na výtoku je propustek ukončen ve zdi SO 2-23-01 Opěrná zeď v km 176,730 - 177,120 (vlevo).

**SO 2-23-01 Opěrná zeď v km 176,730 - 177,120 (vlevo)**

Podél nové koleje 1 do místa stávajícího svahu náspu je založena železobetonová úhlová zeď. Zeď má výšku do 4,5 m nad přilehlým terénem, šikmý líc a konzolovou římsu. Zeď se skládá ze dvou částí délky 238,421 m a 47,980 m.

Založení zdi je plošné, základová deska je z betonu C25/30 XC3, XF3, dřík a římsa pak z betonu C30/37 XC4, XF3. Za rubem zdi je drenážní vrstva, pod kterou je drenáž odvodněná skrze dřík zdi odvodňovacími trubkami. Proti stékající vodě je zeď ochráněna jednovrstvou pásovou izolací s měkkou ochranou.

Trakční podpěry jsou umístěny do výklenků protihlukové stěny jdoucí po celé délce první části zdi. Výklenky definují tvar římsy opěrné zdi. Stávající průchozí propustek SO 1-21-02 vyústějící skrz zeď je prodloužen a jeho čelo je uzpůsobeno tak, že tvarově souhlasí s dilatačními díly. Na římsu druhé části zdi je vedeno zábradlí z ocelových úhelníků, z prostorových důvodů je trakční podpěra umístěna na rozšířené římsě. Přestavovaný trubicí propustek SO 1-21-01 je vyústěn skrz zeď na terén.

#### **SO 2-24-01 Zárubní zeď v km 177,200 - 177,450 (vlevo)**

Podél nové koleje 1 je v patě stávajícího zářezu založena gabionová zeď, na základě změny GPK nově v úseku 177,218 - 177,348. Zeď je z gabionů, nakloněná o 11,3°. Maximální výška zdi nad přilehlým terénem je cca 3 m, minimální výška je cca 2 m, šířka zdi je 1,0 - 1,5 m. Základ bude proveden z betonu. Výška základu je v nejvyšším místě 1,2 m, horní hrana základu bude upravena ve sklonu 20% pro uložení gabionové zdi.

Rub zdi bude odvodněn pomocí HDPE trubiček skrz základ zdi do trativodu.

Na koruně zdi je umístěno zábradlí. Mezi betonovým základem a trativodem vedou kabelové trasy.

V místě trakčních stožárů a krakorce jsou betonové výklenky (tížné zdi), které budou sloužit zároveň jako základ pro trakční stožáry. Krakorec bude založen na samostatném základu.

Při provádění výkopů zdí bude v části použito kotvené záporové pažení, v části bude výkop svahován.

#### **SO 2-26-01 Lávka pro pěší v ev. km 177,296 - úprava protidotykových zábran**

Stávající lávka je ze spřažené ocelobetonové konstrukce. V příčném směru 5 nosníků průřezu I400 (příčníky), v podélném směru 4 nosníky HEA800, spřažené se ŽB deskou tl. 200mm. V podélném směru konstrukce působí jako prostý nosník o rozpětí 28,0 m. Spodní stavba lávky je provedena z masivních skříňových železobetonových opěr s rovnoběžnými křídly

Stávající protidotykové zábrany budou zachovány. K horní nosné trubce zábrany (v oblouku) bude připevněna nová trubka, dimenzemi shodná se stávající. Z bočního pohledu bude nová trubka kopírovat původní ve vzdálenosti cca 500 mm (ekvidistanta s původní trubicí). Nová konstrukce bude ke stávající připevněna pomocí objímek. Prostor mezi původní a novou trubicí bude vyplněn drátovým pletivem. Volba finálního odstínu barvy bude shodná s původním.

Dojde k úpravě mezery mezi spodní hranou zábrany proti dotyku a povrchem římsy a mezi horní zaoblenou trubicí a horní hranou zábrany proti dotyku tak, aby velikost mezery byla maximálně 12 mm. Tato úprava bude provedena přišroubováním pásku z oceli 50x4 (případně větším) na spodní a horní lem zábrany proti dotyku.

#### **SO 2-26-02 Návěsní krakorec v km 177,345**

Návěsní krakorec nad dvěma kolejemi s jednostranně umístěnými návěstidly nahrazuje ve stísněných poměrech umístěná stožárová návěstidla. Nosná konstrukce břevna krakorce je členěný prut s plnou ocelovou podlahou spojený šroubovaným stykem s rámovým členěným sloupem. Nosná konstrukce krakorce vychází z typového podkladu, který je upraven pro zvětšenou výšku

podpěrných sloupů a dále dle platných konstrukčních zásad v duchu platných norem ustanovení. Přístup na krakorec je zajištěn pomocí žebříku s ochranným košem, žebřík je opatřen v místě nasazení koše uzavíratelným víkem bránícím přístupu na krakorec nepovolaným osobám. Spodní hrana břevna krakorce je osazena 7,5 m nad TK jednak z důvodu TV a také z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel. Konstrukce břevna a plošiny návěstidel nad trakčním vedením jsou opatřeny protidotykovými zábranami. Na břevno bude zavěšen izolátor pro zavěšení zesilovacího vedení. Sloup krakorce je osazen na mohutný železobetonový základ a přikotven pomocí kotevních šroubů. Základ je zřízen v částečně zapaženém výkopu směrem do svahu, kde vytváří tížná zárubní zeď výklenek. Mezi zdí a základem prochází kabelová trasa. Povrch základu je vyspádovaný kvůli odtoku vody, základ je opatřen asfaltovými nátěry proti stékající vodě. Ocelová konstrukce krakorce je opatřena PKO dle předpisu S 5/4 se žárovým zinkováním s vrchním nátěrem v odstínu DB 710.

#### 4.4.16 E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

##### **SO 1-73-01 žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů MK a DK spol. Telefónica O2**

*Žkm 175,697* - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 4 ks metalických kabelů 300XN 0,8 TCKQYP, které se vyskytují v chrániče pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů, v případě, že bude vedení odhaleno při výstavbě PHS bude ochráněno betonovými žlaby. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení metalických kabelů, v místech křížení s PHS budou HDPE trubky uloženy do betonových žlabů.

*Žkm 176,205* - v současné době se v prostoru budoucí výstavby nachází kabelovod společnosti, který se vyskytuje ve středovém pásu silnice pod železničním mostem. Při rekonstrukci mostu SO 01-20-03 budou na silnici a středový pás položeny panely pro pojezd těžké techniky. Kabelovod nebude překládán, nedojde ke změně jeho polohy.

*Žkm 176,459* - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 2 ks nefunkčních metalických kabelů, které kříží železniční trať. Stávající kabel je již delší dobu nefunkční, není zapojen na svých závěrech a nelze ho tudíž ani vytýčit, pokud by při výstavbě překážel, tak se o potřebnou část zkrátí a zaslepí – opatří koncovkou.

*Žkm 176,459 – 176,515* - v současné době je v prostoru budoucí výstavby 1 ks nefunkčního metalického, který je uložen v chodníku v souběhu s tratí. Stávající kabel je již delší dobu nefunkční, není zapojen na svých závěrech a nelze ho tudíž ani vytýčit, pokud by při výstavbě překážel, tak se o potřebnou část zkrátí a zaslepí – opatří koncovkou.

*Žkm 176,605* - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 2 ks nefunkčních metalických kabelů společnosti Telefónica, které kříží železniční trať. Stávající kabel je již delší dobu nefunkční, není zapojen na svých závěrech a nelze ho tudíž ani vytýčit, pokud by při výstavbě překážel, tak se o potřebnou část zkrátí a zaslepí – opatří koncovkou.

##### **SO 1-73-02 žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana opt. rozvodů DOK spol. Telefónica O2**

*Žkm 175,697* – v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 2 ks trubky HDPE 40 a optické kabely 72vl. a 144vl., které se vyskytují v podvrtnu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů, v případě, že bude vedení odhaleno při výstavbě PHS bude ochráněno betonovými žlaby. Vedení nebude překládáno,

nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE, v místech křížení s PHS budou HDPE trubky uloženy do betonových žlabů.

### **SO 01-73-03 Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů PREdistribuce a.s.**

Přeložka kabelů v žkm. 175,697 – samostatný podobjekt SO 1-73-03.01

Trasa tohoto objektu je shodná s trasou objektu „SO 1-62-08 ŽST Praha Hostivař, km 175,690-176,745 úprava rozvodu VN 22kV PREdi“.

Trasa přeložky začíná ve směru od rozvodny Měcholupy za křížením stávající trasy s vodotečí, vede ulicí U Hostivařského nádraží, překračuje železniční trať v nově vybudované chráničce a dále vede ulicí Dolnoměcholupskou směrem k ulici U Továren. Končí ve spojovací na parkovišti před areálem průmyslového závodu. V celém rozsahu je společná s trasou přeložky kabelů 22 kV s výjimkou chráničky pod železniční tratí, kde jsou sdělovací kabely vedeny v samostatné chráničce, fyzicky oddělené od chrániček pro kabely 22 kV.

Stávající párové kabely budou jednotně nahrazeny typem TCEKEZY 24Px1,0. Kabel typu DCKQYPY 9XN1,2+33DM 0,9 není v současné době dostupný, je navržena náhrada standardním kabelem DCKQYPY 19DM0,9.

Spojovací se nacházejí na obou koncích trasy v blízkosti spojovací kabelů 22 kV. Spojování v průběhu přeložky se nepředpokládá.

Přeložka kabelů v žkm. 176,634 – samostatný podobjekt SO 1-73-03.02

Trasa této přeložky je shodná s trasou objektu „SO 1-62-09 ŽST Praha Hostivař, km 176,620-176,640 úprava rozvodu VN 22kV PREdi“.

Trasa přeložky začíná ve směru na jižní straně u křižovatky ulic Šafářovy a Miranovy, vede Šafářovou ulicí ke trati, překračuje železniční trať v nově vybudované chráničce a dále vede do ulice Za Drahou, kde končí ve spojovací před domem č.p.154. V celém rozsahu je společná s trasou přeložky kabelů 22 kV s výjimkou chráničky pod železniční tratí, kde je sdělovací kabel veden v samostatné chráničce, fyzicky oddělené od chrániček pro kabely 22 kV.

### **SO 1-73-04 ŽST Praha Hostivař, úpravy a ochrana optických rozvodů PREdistribuce a.s.**

V době provádění stavebních prací na trati je nad kabelovou trasou v rozsahu plánovaných stavebních prací rámci provést ochranu před pojezdem těžkých stavebních strojů položením panelů do nejméně 15 cm silné pískové vrstvy. Ochrana se bude provádět po částech tak, jak bude postupovat realizace stavby. Po ukončení ochranných opatření bude terén uveden do definitivního stavu.

Na kabelu bude provedeno měření optických vláken a to před zahájením stavebních prací v tomto místě a po jejich úplném dokončení. Na vlastní trubce se před a po ukončení prací provede kontrola tlakotěsnosti.

Protokoly z měření budou předány vlastníkovu optotrasy k vyhodnocení.

Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně uložení trubky HDPE oproti původnímu stavu.

### **SO 2-73-02 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana opt. Rozvodů DOK spol. Telefónica O2**

Žkm 177,535 - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 4 ks trubky HDPE 40 a optický kabel 72vl., které se vyskytují v podvrtu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné

vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

#### **SO 2-73-04 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů UPC**

Žkm 177,170 - v současné době v prostoru budoucí výstavby UPC sdílí vlákna v optickém kabelu ve vlastnictví PT a.s., který se nachází v trubce HDPE 40 v chrániče pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

Žkm 177,535 - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 3 ks prázdné trubky HDPE 40, které se vyskytují v podvrtu pod železniční tratí. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

#### **SO 2-73-05 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů TransgasNet**

Žkm 177,170 - v současné době je v prostoru budoucí výstavby 1 ks trubky HDPE 40 a optický kabel 24vl., která se vyskytuje v podvrtu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

Žkm 177,535 - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby uloženy 4 ks prázdné trubky HDPE 40, které se vyskytují v podvrtu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

#### **SO 2-73-06 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Dial Telecom**

Žkm 177,535 - V současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 2 ks trubky HDPE 40 a optický kabel 144vl., které se vyskytují v podvrtu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

#### **SO 2-73-07 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Sitel**

Žkm 177,535 - V současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 4 ks trubky HDPE 40 a 8 ks trubek HDPE 50 a optický kabel 144vl., které se vyskytují v podvrtu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

#### **SO 2-73-08 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů MTCAG**

Žkm 177,535 - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby uloženy 2 ks trubky HDPE a optický kabel 120vl., které se vyskytují v podvrtu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

#### **SO 2-73-09 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Pražské teplárenské**

Žkm 177,170 - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby 2 ks trubky HDPE 40 a optický kabel 72vl., které se vyskytují v podvrtu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

**SO 2-73-10 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů Pragonet**

Žkm 177,170 - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby uloženy 2 ks trubky HDPE 40 a optické kabely 60vl. a 144vl., které se vyskytují v podvrtnu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

Žkm 177,535 - v současné době jsou v prostoru budoucí výstavby uloženy 2 ks prázdné trubky HDPE 40, které se vyskytují v podvrtnu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

**SO 2-73-11 Praha Hostivař – Praha Zahradní město, úpravy a ochrana kabelů GTS**

Žkm 177,170 - v současné době má GTS Czech v prostoru budoucí výstavby odkoupeno 24vl. z celkových 72vl. kabelu společnosti PT a.s.. Kabel je uložen v trubce HDPE 40, která se vyskytuje v podvrtnu pod železniční tratí. V době výstavby je nutné vedení chránit před pojezdem těžké techniky položením panelů. Vedení nebude překládáno, nedojde ke změně polohy uložení trubek HDPE.

**4.4.17 E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)****SO 1-70-01 ŽST Hostivař, dešťová kanalizace**

Stávající odvodnění prostoru Žst. Praha Hostivař bude plně nahrazeno novým systémem odvodnění.

Návrh řešení dešťové kanalizace vychází ze zpracované DUR.

Dešťové vody z prostoru kolejíště východně od mostu přes Průmyslovou ulici budou svedeny do vodoteče podcházející trať propustkem v km 176,100. Tato vodoteč je níže pod propustkem svedena do příkopu podél ulice Plukovníka Mráze, ten je vyústěn do Měcholupského potoka, jež dále ústí do Botiče. Před vyústěním do propustku bude na kanalizaci umístěn odlučovač ropných látek. Dále bude na kanalizaci instalována trubní retence o celkovém retenčním objemu 90 m<sup>3</sup>.

Dešťové vody z prostoru kolejíště západně od mostu přes Průmyslovou ulici budou svedeny do stoky městské jednotné kanalizace DN 600. Před vyústěním bude na kanalizaci osazena retenční nádrž.

V prostoru kolejíště východně od mostu přes Průmyslovou ulici jsou jednotlivé navrhované stoky napojeny do pátevní stoky D, jež je vedena při okraji kolejíště v souběhu s navrhovanou komunikací U Hostivařského nádraží a zaústěna do propustku podcházející trať v km 176,100. Stoka D2 odvodňuje druhou část kolejíště východně od mostu přes Průmyslovou ulici v prostoru vymezeném navrhovaným podchodem a železničním mostem. Do stoky D2 jsou napojeny přípojky od zastřešení nástupišť.

V prostoru kolejíště západně od mostu přes Průmyslovou ulici jsou jednotlivé navrhované stoky a přípojky napojeny do pátevní stoky D3, jež je vedena při okraji kolejíště a zaústěna do stoky městské jednotné kanalizace DN 600 při propustku v km 176,740.

Jednotlivé stoky dešťové kanalizace jsou navrženy z potrubí PP DN 150 až DN 300 podle DIN 19565.

**SO 1-70-02 ŽST Hostivař, Úprava příkopu podél ul. Plukovníka Mráze**

Propustkem v km 176,124 podchází pod kolejištěm místní vodoteč. Tato vodoteč je níže, pod propustkem svedena do příkopu podél ulice Plukovníka Mráze, ten je vyústěn do Měcholupského potoka a dále do Botiče.

Objektem je navrhováno opevnění koryta pod propustkem a části příkopu podél ulice Plukovníka Mráze.

Opevnění bude dlažbou z lomového kamene tl. 20 cm s vyspárováním cem. maltou do šterkopískového lože tl. 10 cm. Zbylé části svahu budou ohumusovány a osety na tl. 10 cm.

**SO 1-70-03 ŽST Hostivař, přípojky kanalizace k pozemním objektům**

Součástí objektu jsou kanalizační přípojky od nových budov SŽDC. Splaškové vody z budovy z budovy SO 1-40-02 umístěné u podchodu budou odváděny do městské stoky DN 700/1250 v Průmyslové ulici. Napojení přípojky (přípojka DN 200) do městské stoky bude provedeno spádovým stupněm. Na stoce bude vysazena odbočka. Splaškové vody z technologického objektu ŽST Hostivař (stoka S2 DN 200) budou zaústěny do městské stoky DN 200 v Hostivařské ulici.

**SO 1-71-01 ŽST Hostivař, vodovodní přípojky k pozemním objektům**

Předložená dokumentace řeší vybudování nových vodovodních přípojek pro dva nové pozemní objekty v prostoru nádraží Praha-Hostivař.

První z nich je nová technologická budova, řešená jako SO 1-40-01. Budova se nalézá v ulici U Hostivařského nádraží a z této ulice je rovněž vedena vodovodní přípojka, napojena na městský vodovod DN 150. Přípojka bude napojena navrtávkou a k technologické budově se dostane kolmým přechodem zmiňované ulice. V prostoru uvnitř technologického objektu bude na přípojce zřízena vodoměrná šachta. Materiálem přípojky budou tlakové trouby PE Ø 50, uložené do pískového lože a obsypu. Délka přípojky bude činit 13,57 m a její podélný spád je v celé délce jednotný 13 ‰.

Druhým připojovaným objektem jsou odbavovací prostory pro cestující. Nový odbavovací objekt je spojen s nástupištními prostory stanice. Vodovodní přípojka je vedena z ulice U Pekáren a z tohoto důvodu podchází v železniční stanici kolejiště. Podchod je řešen dvojitou chráničkou DN 300/200. Vodovodní přípojka je napojena na městský vodovod DN 150 navrtávkou. Zmiňovaná chránička pod kolejištěm má světlost DN 200 a její délka činí 58,36 m. V prostoru vstupu na drážní pozemek bude na přípojce zřízena vodoměrná šachta. Materiálem přípojky budou tlakové trouby PE Ø 50, uložené do pískového lože a obsypu. Délka přípojky bude činit 141,49 m a její podélný spád je s ohledem na podchod kolejiště proměnný v rozsahu -10 až -201 ‰.

**SO 1-71-02 Hostivař, přeložky vodovodů PVS a.s.**

V rámci tohoto SO se řeší celkem čtyři přechody vodovodních řadů zmíněného vlastníka přes železniční těleso rekonstruované trati.

V km 176,6022 podchází pod kolejištěm stávající vodovod DN 200 z roku 1935. Vodovod se zde překládá z důvodu rozšíření železničního tělesa vlevo o jednu kolej. Přeložka bude provedena z trub z tvárné litiny DN 200, jež se uloží podle vzorového řezu do pískového lože. Vodovod podchází kolejiště dvojitou chráničkou DN 600/400 délky 33,22 m. Na obou stranách přeložky budou osazena uzavírací šoupata pro případ havárie řadu. Délka přeložky činí 42,71 m.



V podélném profilu je potrubí řešeno jako shybka a je vedeno ve spádech -139 až 101 o/oo. Na dolním konci chráničky bude umístěna armaturní šachta půdorysných rozměrů 2,18 x 2,30 m.

V km 176,679 podchází pod kolejištěm stávající vodovod DN 600 z roku 1961. Vodovod se zde překládá z důvodu rozšíření železničního tělesa vlevo o jednu kolej. Přeložka bude provedena z trub z tvárné litiny DN 600, jež se uloží podle vzorového řezu do pískového lože. Vodovod podchází kolejiště dvojitou chráničkou DN 1100/900 délky 33,81 m. Na obou stranách přeložky budou osazena uzavírací šoupata pro případ havárie řadu. Délka přeložky činí 52,22 m. V podélném profilu je potrubí řešeno v jednotném spádu 41 ‰ v celém rozsahu přeložky. Na dolním konci chráničky bude umístěna armaturní šachta půdorysných rozměrů 2,30 x 2,18 m.

V km 177,1273 podchází pod kolejištěm stávající vodovod DN 1200 z roku 1967. Vodovod se zde překládá z důvodu rozšíření železničního tělesa vlevo o jednu kolej. Přeložka bude provedena z trub z tvárné litiny DN 1200, jež se uloží podle vzorového řezu do pískového lože. Vodovod podchází kolejiště dvojitou chráničkou DN 2000/1600 délky 28,05 m. Na obou stranách přeložky budou osazena uzavírací šoupata pro případ havárie řadu. Délka přeložky činí 44,72 m. V podélném profilu je potrubí řešeno v proměnném, ale stále stoupajícím spádu o hodnotách 67 ‰. Na dolním konci chráničky bude umístěna armaturní šachta půdorysných rozměrů 2,30 x 3,38 m.

V km 177,1337 podchází pod kolejištěm vodovod DN 600 z roku 1964. Vodovod se zde překládá z důvodu rozšíření železničního tělesa vlevo o jednu kolej. Přeložka bude provedena z trub z tvárné litiny DN 600, jež se uloží podle vzorového řezu do pískového lože. Vodovod podchází kolejiště dvojitou chráničkou DN 1100/900 délky 27,73 m. Na obou stranách přeložky budou osazena uzavírací šoupata pro případ havárie řadu. Délka přeložky činí 52,44 m. V podélném profilu je potrubí řešeno v proměnném, ale stále stoupajícím spádu o hodnotách 35 a 119 ‰. Na dolním konci chráničky bude umístěna armaturní šachta půdorysných rozměrů 2,30 x 2,18 m.

V km 177,140 ještě podchází pod kolejištěm vodovod DN 1000. Tento vodovod dle vyjádření správce není funkční a bude bez náhrady zrušen.

Podchody pod železniční trati jsou navrženy ve shodě s Městskými standardy vodárenských a kanalizačních zařízení hl. m. Prahy. Chráničky jsou vyvedeny mimo těleso železnice o 2,0 m, jejich podchod pod příkopy je ve vrcholu chráničky výškově oddálen o 1,0 m, resp. min. hloubka vrchu chráničky pod pražci činí 1,5 m.

### **SO 01-72-01 ŽST Praha Hostivař, přeložka plynovodu STL**

V rámci plánované stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař-Praha hl.n.“ bude dotčen stávající STL plynovod DN 300, který je v současné době pod železniční tratí veden stávajícím nevyhovujícím propustkem v žkm 176,742. Přeložka bude křížit železniční trať v žkm 176,620 a bude dlouhá 272,5 m.

Součástí tohoto stavebního objektu budou i propojení stávajících přípojek v ulici Miranově a odstranění stávajícího STL plynovodu DN 150 v ulici Miranově v délce 90 m, stávajícího STL plynovodu PE 110 v ulici Miranově v délce 92 m a odstaveného STL plynovodu DN 300 v místě propustku a pokračování k Miranově ul. v délce 140,0 m.

Přeložka STL plynovodu bude provedena potrubím PE 100 Ø 315x17,9mm ve středně těžké řadě SDR 17,6. Napojení na stávající plynovod DN 300 bude provedeno v ulici Za dráhou, trasa přeložky podejde železniční trať protlakem dvojité chráničky DN 700/500 (délka protlaku

DN 700 bude 25,0m) a bude vedena ulicí Šafářovou a Miranovou do ulice Stavovské, kde bude napojena na stávající STL plynovod DN 300. V rámci výstavby této přeložky bude odstraněn stávající STL plynovod DN 150 v ulici Miranově a bude provedeno propojení k RS č.38 Miranova potrubím PE  $\varnothing$  225mm a propojení stávajících přípojek z tohoto plynovodu k domu č.p.344 - OC DN50 a k domu č.p. 829/6 - PE d32 . Ocel přípojka se zrekonstruuje od řadu až k HUP potrubím PE d 32.

#### **4.4.18 E.1.8 Pozemní komunikace**

##### **SO 1-30-01 ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace**

Oproti přípravné dokumentaci došlo na základě projednání k vypuštění autobusových zastávek a přilehlých chodníků (nástupišť) z návrhu úpravy komunikace. S přihlédnutím k budoucí možné změně režimu provozu autobusů budou části vozovky zhotoveny z modifikovaných asfaltových vrstev, aby byla umožněna dodatečná realizace zastávek.

Další změnou je rozšíření stavebního objektu o dvě místa úpravy stávajícího chodníku na chodníkové přejezdy v souvislosti s realizací zpevněných ploch, přiléhajících ke kolejišti západně od Průmyslové.

##### **Obecný popis**

Posunem polohy ŽST Praha Hostivař dojde k zásahu do polohy stávající komunikace U Hostivařského nádraží. Ve stávajícím stavu se komunikace za mostem přes Průmyslovou ulici dvojicí směrových oblouků přimyká k trase kolejí a pokračuje směrem k Plynárně Měcholupy. V navrhované úpravě pokračuje komunikace za mostem téměř v přímé a esovitě se napojuje na stávající komunikaci až za prostorem nově navrhované ŽST Praha Hostivař. V blízkosti přístupu k ŽST jsou navrženy zálivy pro zastavení automobilů v režimu K+R. Jejich délka je navržena na 25m.

Trasa výškově odpovídá průběhu terénu, rozdíl nivelety od terénu je cca do 1,0m. Sklon svahů zemního tělesa je přednostně navržen 1:2,5 pro násyp a 1:2,0 pro zářez. V místech s komplikovaným prostorovým uspořádáním přiléhajících objektů jsou sklony svahů lokálně upraveny.

Nově navržený úsek je kategorie MO 7,5/40 s oboustranným chodníkem celkové šířky 2,0m v blízkosti příchodu k podchodu na nástupiště.

V pokračování trasy je komunikace již navržena s nezpevněnými krajnicemi a v souběhu se zářezem kolejiště je vybavena ocelovým svodidlem. V souběhu s objektem pro odbavování cestujících vpravo je komunikace vybavena pokračujícím odrazným obrubníkem bez chodníku v délce 20m.

Budoucí správce SO – TSK Hl. m. Prahy

##### **Šířkové uspořádání**

Základní volnou šířku komunikace (tedy bez rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku) tvoří:

- jízdní pruhy včetně vodících proužků šířky 2 x 3,25 m (3,00 + 0,25)
- bezpečnostní odstup šířky 2 x 0,50 m

Rozšíření v obloucích o poloměru R menším než 200m je navrženo podle ČSN 736110. V úseku km 0,0 – km 0,095 jsou jízdní pruhy rozšířeny o hodnotu 0,35m. Od km 0,105 je vozovka navržena v základní šířce.

V km 0,020 – 0,065 jsou navrženy oboustranné zálivy pro zastavování automobilů (K+R). Jejich šířka je 2,50m. Délka šířkových náběhů je 10m. Délka zálivu v plné šířce je 25m.

### **Výškové řešení**

V začátku úpravy se niveleta komunikace napojuje na stávající klesáním sklonem 0,88%. Poté trasa stoupá ve sklonu 2,44%. Pro napojení na stávající trasu v konci úpravy niveleta úpravy opět klesá sklonem 2,10%. Pro zaoblení lomů výškového polygonu jsou navrženy výškové oblouky. Vydutý o poloměru  $R=3000\text{m}$  a vypuklý o poloměru  $R=3000\text{m}$ . V jeho průběhu je úprava ukončena napojením na stávající stav.

Výškové úpravy průběhu obrubníků chodníků jsou zajištěny zkosením v příčném směru chodníku. Tato úprava je umožněna dostatečnou šířkou chodníku. V případě chodníkových přejezdů je tato šířka nedostatečná a snížení úrovně chodníku v místě přejezdu je zajištěno úpravou v podélném směru. Maximální podélný sklon je 8,3%.

### **SO 1-30-02 ŽST Praha Hostivař, přístupová komunikace pro pěší**

#### **Obecný popis**

V rámci přemístění polohy ŽST Praha Hostivař je třeba vybudovat nový systém přístupů pro pěší k nádraží. Dalším aspektem je návaznost na další druhy hromadné dopravy, především tramvaje a autobusy. Od vyústění podchodu je proto navržen hlavní přístupový chodník pro pěší, kterým je propojen podchod a zastávky MHD v ulici Plk. Mráze. Tento chodník je v rámci dokumentace označen jako „část 1“. Pro přístup na úroveň ulice U Hostivařského nádraží slouží další část objektu, přístupový chodník menší šířky, kterým je zajištěn bezbariérové spojení od ulice k prostoru odbavovací budovy. Tento chodník je dále označen jako „část 2“ tohoto SO.

Po realizaci přístupových chodníků bude odstraněn stávající chodník, vedoucí od Průmyslové ulice. Odstranění je součástí tohoto SO.

Celý systém přístupů se nachází na odřezu současného svahu, po jehož vrchu vede ulice U hostivařského nádraží a železniční trať.

Budoucí správce SO – TSK Hl. m. Prahy

#### **Šířkové uspořádání**

Základní volná šířka chodníku:

- |  |           |
|--|-----------|
| • chodník k podchodu – část 1              | 3,0m      |
| • spojovací chodník ke komunikaci – část 2 | 2,0m      |
| • nezpevněné krajnice                      | 2 x 0,50m |

(v rámci NK jsou umístěna zábradlí a odvodňovací žlábků)

#### **Výškové řešení**

Výškové řešení je určeno především polohou napojovaných objektů.

Část 1 se napojuje na chodník podél ulice Plk. Mráze a posléze stoupá ve sklonu 5,99% a 4,15% ke zpevněné ploše mezi podchodem a odbavovací budovou. Tato plocha stoupá k podchodu ve sklonu do 2,0%. Na tuto plochu se dále napojuje chodník-část 2, kterým je spojena ulice U Hostivařského nádraží s podchodem. Tento přístupový chodník je navržen v jednotném sklonu 7,19%.

#### **Příčné uspořádání**

Příčný sklon chodníků je navržen jednostranný 2,0%.

Při jedné straně chodníku je navržen zvýšený záhonový obrubník pro zajištění vodící linie pro nevidomé. Výška obrubníku je v takovém případě min. 6cm.

Podél snížených hran chodníku v zářezu nebo odřezu je navržen podélný odvodňovací žlábek z betonových prefabrikátů. Ten je vyústěn do kanalizace nebo do stávajícího příkopu.

Podél chodníku části 2 je navrženo silniční zábradlí. Je umístěno za úrovní odvodňovacího žlábků ve vzdálenosti 0,25m od okraje chodníku.

#### **SO 1-84-01 ŽST Praha Hostivař, dopravní opatření**

Objekt zajišťuje opravu zničených komunikací používaných stavbou, úpravu stávajících komunikací a nezpevněných cest pro účely stavby.

Před zahájením stavby bude za účasti zadavatele, zhotovitele a správce komunikací provedena pasportizace stávajícího stavu vozovek. Po ukončení stavby budou vozovky stavbou poškozené uvedeny do původního stavu.

Místní komunikace, silnice II. a III. třídy:

Opravy poničených vozovek zpevněných komunikací budou provedeny tak, že se odfrézují poškozená místa do hloubky 50mm, opatří se spojovacím nátěrem z katioaktivní emulze v množství 0,3kg/m<sup>2</sup> a vyplní se vrstvou ABS II v tloušťce 50mm po zhutnění.

Nezpevněné a polní cesty:

Zpevnění polních cest se provede dle jejího významu a to buď posypem a zhutněním 200mm štěrkodrti, kterou je možné vyzískat z recyklace štěrkového lože, nebo asfaltovým nátěrem a to dle následující konstrukce:

- asfaltový nátěr dvouvrstvý
- penetrační makadam hrubý 90mm
- štěrkodrt' 150mm
- štěrkodrt' 150mm

Celková tloušťka této konstrukce je 390mm.

Dopravní značení pro dopravní omezení a uzavírky jsou řešena v samostatné části dokumentace, část B.08.

#### **4.4.19 E.1.9 Kabelovody, kolektory**

##### **SO 1-44-01 ŽST Praha Hostivař, kabelovod**

Stavební objekt řeší nový kabelovod v km 175,710 047 – km 177,062 926. Celková délka cca 1465,30 m, z toho 31,70 m na odbočné větvi. Účelem stavebního objektu je provést kabelové trasy bezpečně kolejištěm, zajistit spojení zabezpečovacích, sdělovacích a informačních zařízení a umožnit údržbu kabelových tras a znemožnit neoprávněnou manipulaci s kabelovými trasami.

Multikanál bude sloužit pro zařízení zabezpečovací, sdělovací a vedení nízkého napětí. Kabely vysokého napětí jsou vedeny v samostatných trasách mimo kabelovod.

Kabelovod je tvořen jedinou hlavní kabelovou trasou s podružnými odbočkami v místě technologických objektů.

Kabelovod je veden mezi šachtou Š1-Š3 pod kolejištěm a poté podél vnější koleje mezi šachtami Š3 a Š8. Následně přechází koleje č. 1,2 a 3 a je veden k II. nástupišti a přes toto nástupiště v úseku mezi šachtami Š9 a Š21. Ze šachty Š16 je zřízena odbočná větev k odbavovací

budově. Kabelovod dále překračuje koleje č. 1, 2 a 3 a je veden vně kolejí až ke konci úseku, tj. mezi šachtami Š 22 a Š53.

### Základní údaje o objektu:

<i>Charakteristika objektu</i>	Kabelovod z devítioťvorových a šestioťvorových multikanálů	
<i>Délka kabelovodu</i>	1465,30 m	
<i>z toho</i>	sestava 7 x 9 otvorů	20,00 m
	sestava 6 x 9 otvorů	175,40 m
	sestava 5 x 9 otvorů	60,10 m
	sestava 4 x 9 otvorů	609,50 m
	sestava 2 x 9 + 2 x 6 otvorů	72,50 m
	sestava 2 x 9 otvorů	483,70 m
	sestava 1 x 9 + 1 x 6 otvorů	13,80 m
	sestava 3 x 6 otvorů	30,30 m
<i>Počet šachet</i>	57, z toho 53 na hlavní trase a 4 na odbočné větvi	
<i>z toho</i>	železobetonových prefabrikovaných	0
	železobetonových monolitických	41
	plastových	17

Kabelovod je tvořen sestavou devítioťvorových a šestioťvorových plastových multikanálů. V úseku Š1 – Š22 budou osazeny čtyři multikanály, v úseku Š22-Š24 bude osazeno pět multikanálů, v úseku Š24-Š30 bude osazeno šest multikanálů, v úseku Š30-Š32 sedm multikanálů, v úseku Š32-Š33 čtyři multikanály, v úseku Š33-Š36 čtyři multikanály, z toho 2 šestioťvorové, v úseku Š36-Š49 dva multikanály, v úseku Š49-Š50 tři šestioťvorové multikanály a v koncovém úseku Š50-Š53 dva multikanály.

Celkový počet šachet je 58, z toho 41 železobetonových a 17 plastových. Jednotlivé kabelové šachty budou na poklopech označeny čísly. Na nástupištích budou čísla šachet uložena v kabelových šachtách v provedení na plastových tabulkách.

Musí být řešeny s požadavkem na vodotěsnost, pachotěsnost a ohnivzdornost, poklopy budou uzamykatelné z lehkých kompozitních materiálů. Velikost poklopu bude 600 x 900 mm.

Pro účely této stavby postačuje poklop s únosností 650 kg/m<sup>2</sup> pro nepojížděné šachty.

Pro účely této stavby postačuje poklop s únosností 1800 kg/m<sup>2</sup> pro šachty Š3-Š5 a Š26-Š29.

Do stěny šachet bude zakotven standardní stěnový žebřík šířky 400mm. Příčle jsou kruhové s protiskluzovou vrstvou. Kotvení žebříku bude přes nerezové úchyty přímo do betonu šachty.

## 4.4.20 E.1.10 Protihlukové objekty

### SO 1-50-01 – ŽST Praha Hostivař, protihlukové stěny

Objekt řeší výstavbu protihlukových stěn, sloužících k ochraně přilehlých pozemků a budov dle závěrů hlukové studie. PHS má dle zpracované hlukové studie danou výšku 3,0m (2,5 m u PHS 4) nad TK.

**Základní údaje o objektu:***Charakteristika objektu*

Pohltivé protihlukové stěny v žst. Praha Hostivař

*Počet PHS*

6 + stavební příprava pro 1 PHS

*Délka a umístění PHS*

<i>PHS</i>	<i>Staničení (km)</i>	<i>Délka (m)</i>	<i>Výška nad TK (m)</i>	<i>Umístění</i>
PHS 1.1	175,570 <sup>660</sup> – 175,624 <sup>840</sup>	56,00	3,00	Část 1 oboustranně pohltivá, část 2 jednostranně pohltivá. Vpravo, první úsek mezi kolejemi č. 2 a vlečkou Kovošrotu, druhý úsek vně kolejí, mezi ulicemi Poslední a Dolnoměcholupská
PHS 1.2	175,605 <sup>995</sup> – 175,720 <sup>728</sup>	118,00		
PHS 2	175,746 <sup>471</sup> – 175,880 <sup>757</sup>	123,00	3,00	Jednostranně pohltivá. Vlevo, za kolejí 3a a zpevněnou plochou nakládací rampy. PHS navazuje na objekty podél trati.
PHS 3	175,920 <sup>098</sup> – 176,036 <sup>896</sup>	117,60	3,00	Jednostranně pohltivá. Vpravo, podél koleje č.12, navazuje těsně na podchod pro pěší (přístřešek podchodu doplňuje PHS)
PHS 4.1	176,249 <sup>760</sup> – 176,627 <sup>570</sup>	376,10	3,00	Část 1 oboustranně pohltivá, část 2 jednostranně pohltivá. Vpravo, mezi kolejištěm a ulicí U branek a ulicí Za dráhou, PHS je přerušena lávkou pro pěší
PHS 4.2	176,613 <sup>550</sup> – 176,954 <sup>050</sup>	347,00	2,50	
PHS 5.1	176,311 <sup>176</sup> – 176,456 <sup>196</sup>	133,80	3,00	Jednostranně pohltivá. Vlevo, podél ulice U hostivařského nádraží, PHS je přerušena nově navrženou provozní budovou a lávkou pro pěší, část PHS je vedena v koruně opěrné zdi.
PHS 5.2	176,497 <sup>746</sup> – 176,941 <sup>980</sup>	453,40		
PHS 6	177,237 <sup>000</sup> – 177,290 <sup>130</sup>	54,00	3,00	Jednostranně pohltivá. Vlevo nad zářezem železniční trati.
PHS 7.1	175,500 – 175,611			Stavební příprava (piloty) pro tři úseky protihlukové stěny vlevo trati. Mezera mezi jednotlivými úseky PHS vyplněna stávající kanceláří a dílnou.
PHS 7.2	175,638 – 175,675			
PHS 7.3	175,688 – 175,734			

Celková délka protihlukových opatření: 1783,9m

*Rozteče sloupků*

2,00m; 4,00m; 6,00m

*Nouzové úniky*

ve stěnách delších než 300m, přednostně překryvy, výjimečně únikové východy. Vzájemná vzdálenost únikových východů je 150 m.

<i>PHS</i>	<i>Staničení (km)</i>	<i>Typ úniku</i>	<i>Popis území za PHS v místě nouzového úniku</i>
PHS 4	176,625 000	překryv	podél zpevněného příkopu, do ulice Za dráhou
PHS 4.2	176,855 000	překryv	podél zpevněného příkopu, do ulice Za dráhou
PHS 5.2	176,700 000	překryv	svah náspu směrem k propustku

*Vybouratelná pole* ve stěnách jakékoli délky, vzájemná vzdálenost vybouratelných polí pro požární zásah max. 50 m

### **Charakteristika objektu:**

Prefabrikovaná panelová stěna pohltivá s pohltivostí větší než 25dB odpovídající kategorii A3. PHS je navržena jako jednostranně nebo oboustranně pohltivá, dle místních podmínek. Bude tvořena absorpčním panelem, soklovým železobetonovým panelem a železobetonovými a ocelovými sloupky.

Z důvodů splnění požadavků protipožární ochrany a dostupnosti záchranných složek bude po 50m v každé PHS osazen panel demontovatelný do 5min.

Založení PHS bude do železobetonových pilot, délky 4,0 m nebo 5,0 m v závislosti na statickém výpočtu a průměru 0,75 m. Nosné sloupky budou prefabrikované tvaru H 250 x 350 mm. Sloupky budou osazeny v hlavě piloty a dodatečně zabetonovány (budou chyceny k armokoši pilot a poté zmonolitněny betonem), délka vetknutí sloupků je 700mm. Sloupky PHS jsou navzájem osově vzdáleny max 6,0 m, v místech výklenků pro trakční sloupky a v místech směrových lomů je zvolena menší rozteč sloupků.

Tvar konstrukce sloupků umožňuje panelům PHS jejich vybočení z přímé o 11°. V případě potřeby většího zalomení, jako např. u výklenků okolo sloupů TV, bude použit železobetonový rohový sloupek (vybočení 30°).

Na opěrné zdi (SO 2-23-01) budou osazeny ocelové sloupky tvaru HEB 160, kotvené v římse pomocí patních desek ocelovými kotvami (M20). V km 176,926 bude sdružen sloupek PHS se sloupem trakčního vedení 73N. Důvodem je nedostatečná šířka pozemku pro provedení stavby. Sloup bude profilu HEB 280, bude uchycen přes patní desku pomocí ocelových kotev (M32).

Pro budoucí stěnu č. 7 bude v rámci stavby provedena příprava – budou vyvrtány a vybetonovány piloty. Pokud nebude do doby realizace rozhodnuto o zřízení PHS, budou hlavy pilot vybetonovány bez kalichu a PHS bude následně kotvena pomocí chemických kotev a patních desek.

## **4.4.21 E.2.1 Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)**

### **SO 1-40-01 ŽST Praha Hostivař, technologická budova**

Plocha objektu: zastavěná plocha: 283,0 m<sup>2</sup>

Půdorysná plocha : 28,4 x 10,0 m

Obestavěný prostor: 1660 m<sup>3</sup>

Světlá výška v části prostoru ve všech místnostech: 3,2 m

Výškový systém Bpv: ±0 = 259,20m n.m.

Objekt bude umístěn na parc.č. 2725/4, 2725/5, 2725/6, 2725/7, 2725/8, 2725/14.

Objekt má tvar kvádra, půdorysným tvarem obdélník, kubaturou jednoduchý, jednopodlažní, nadzemní, se sedlovou střechou. Střešní skladba provětrávaná, nezateplená, krytina těžká z pálených střešních tašek, dřevěné sbíjené vazníky.

Stavba je založená na betonových pasech, stropní konstrukce bude tvořena prefabrikátovými ŽB vylehčenými stropními panely, které budou zmonolitněné a ztužené věncem. Je použit stěnový nosný systém z keramických tvárnic tl. 240mm lepených pěnou. Fasáda bude obložena keramickými plnými pálenými pásky včetně štítových zdi. Venkovní okna budou bezpečnostní třídy 3, hliníková, tepelně izolační, vybavená ocelovou mříží. Venkovní dveře budou bezpečnostní třídy 3, zateplené.

Všechny vstupy do objektu (kromě místnosti dopravní kanceláře) jsou řešeny z ul.

U Hostivařského nádraží, které slouží jako hlavní napojení a umožňuje údržbu a provoz.

Dveře do místnosti dopravní kanceláře jsou orientovány od kolejiště.

Rozměry, orientace a obslužnost jednotlivých technologických místnosti je definovaná požadavky zpracovatelů jednotlivých zpracovatelů PS technologií umístěných v objektu. Předpokládá se, že v objektu bude umístěno jedno stále pracoviště ze stálou obsluhou, ke kterému bylo navrženo i sociální zázemí (toaleta, sprcha, kuchyň, šatna).

#### **SO 1-40-02 ŽST Praha Hostivař, odbavovací prostory pro cestující**

Plocha objektu: 141,0 m<sup>2</sup>

Půdorysná plocha : 13,11 x 10,76 m

Obestavěný prostor: 670 m<sup>3</sup>

Světlá výška v části prostoru pro cestující: 3,3 m

Světlá výška v části hygienických prostorech: 2,6 m

Výškový systém Bpv: ±0,000=254,385m.n.m.

Objekt bude umístěn na parc.č.2445/7 a 2445/8. Objekt má tvar kvádra. Objekt je řešen jako železobetonová konstrukce se ztužujícími prvky zahrnuté do vnitřní dispozice. Základová konstrukce bude tvořena železobetonovou deskou s náběhovými pásy.

Objekt je prosvětlen a zpřístupněn jenom z jedné strany a to z komunikace pro pěší, která současně ústí do podchodu. Vstup je částečně chráněn před povětrnostními podmínkami prosklenou markýzou, nesenou ocelovými profily, zavěšenou na táhlech, kotvených do fasády. Prosvětlení zázemí objektu doplňují okna na jižní fasádě. Vstupní prosklená fasáda a okno jsou bezpečnostní třídy 3, hliníkové a tepelně izolační.

Objekt je opláštěný předsazenou konstrukcí z plechů odolných proti mechanickému poškození. Předsazený plášť je osazený na ocelovém nosném roštu a bude upravený speciální povrchovou úpravou dle architektonického požadavku. V místě okenních konstrukcí bude systém řešen perforací (náhrada ze požadavek – ocelové mříže). Celý objekt bude v nočních hodinách uzavřen shrnovací roletou předsazenou před celoprosklenou částí fasády. Shrnovací roleta je zalícována s předsazenou provětrávanou konstrukcí fasády. Před objektem bude na základě přání klienta umístěn automat na prodej jízdenek. Objekt bude mít vegetační úpravu střechy.

Vnitřní prostor je dělen na 3 části: prostor pro cestující, pokladna se zázemím pracovníka a technické zázemí objektu. Hlavní vstup otevírá prostor čekárny, v které se uvažuje i s umístěním vybavení: informační tabule, automat na jízdenky, závěsný stojan na letáky. K prostoru je přičleněno hygienické zázemí a to včetně místnosti invalidní toalety s přebalovacím pultem. Kabiny v místnosti toalet žen i mužů vyhoví požadavkům předpisu TSI a současně přísnějším požadavkům ČSN 73 41 01 Šatny, umývárny a záchody.



**SO 1-40-03 ŽST Praha Hostivař, stavební úpravy stáv. VB**

Plocha objektu:	322,37 m <sup>2</sup>
Půdorysná plocha: hlavní budova	25,6 x 13,4m
Obestavěný prostor:	4610 m <sup>3</sup>
Světla výška v části prostoru ve všech místnostech:	1.PP 2,6 m, 1.NP 4,2 m, 2.NP 3,1 m, 3.NP 2,7 m

Jedná se o budovu patřící Českým drahám. Objekt je v současné době využíván převážně (1.NP) jako výpravní budova. V suterénní části je umístěn kryt CO. Ve 2.NP a 3.NP jsou umístěné byty, případně kancelářské prostory.

V rámci SO budou vymístěny převážně technologické provozy umístěné ve výpravní budově do nové technologické budovy a budovy odbavovací prostory pro cestující. Budou provedeny nezbytně nutné stavební úpravy po demolcích přístavků a přístřešku, jako je zazdění otvorů, barevné sladění fasád v místech demolovaných částí. Dále budou provedeny nezbytně nutné úpravy po vyklizení budovy od technologických částí, jako jsou úpravy stávajících podlah. S vlastníkem objektu bylo předběžně projednáno zrušení stávajícího krytu CO v 1. podzemním podlaží a zrušení i stávající odvětrávacího kanálu vedoucího pod kolejištěm. Vlastník objektu podal žádost o zrušení krytu CO na odbor bezpečnosti a krizového řízení Hlavního města Prahy. Po zrušení větracího kanálu bude nutno realizovat větrací šachtu (anglický dvorek) pro zajištění větrání sklepních prostor v 1.PP. Součástí objektu je i výměna oken ve 2.NP a 3.NP, kde jsou umístěné byty.

K objektu přiléhají přístavky a přístřešek pro cestující, který bude demolován v rámci objektu SO 1-40-03, část 12 – demolice přístaveb VB a přístřešku u VB.

**SO 1-42-01 ŽST Praha Hostivař, drobná architektura, oplocení****Drobná architektura**

V rámci vybavení nástupišť jsou navrženy tyto prvky mobiliáře.

**Lavičky** - Jedná se o lavičky se sedáky a opěráky dělené područkami. Konstrukce je z hliníkové slitiny, sedák i opěradlo z dřevěných lamel.

**Koše na odpadky (směsný i tříděný odpad)** - ocelová zinkovaná kostra je opatřena nástřikem práškového vypalovacího laku a nese opláštění z ocelového zinkovaného poloroštu. Všechny ocelové části opláštění jsou opatřeny nástřikem práškového vypalovacího laku.

**Informační tabule pro cestující** - je navržena jako ocelová žárově zinkovaná konstrukce opatřená krycím lakem ve standardním odstínu (stříbrná), jako průhledná výplň je použito kalené sklo.

**Opěrná deska** - je navržena jako ocelová žárově zinkovaná konstrukce opatřená krycím lakem ve standardním odstínu (stříbrná), na ni je kotvena mírně sklonitá dřevěná deska se zaoblenými hranami.

**Boxy na posypový materiál** - Nádobka vyrobena z odolného sklolaminátu s panty z nerezavějící oceli, ostatní díly min. žárově zinkovány. Povrch odolný vůči povětrnostním vlivům a snadno čistitelný

Všechny prvky vybavení budou pevně spojeny s plochou nástupiště.

## **Oplocení – demolice**

V rámci tohoto objektu bude zdemolováno stávající oplocení.

## **Oplocení - nové**

V rámci tohoto objektu bude postaveno nové oplocení včetně nových posuvných bran. Nové oplocení se bude skládat z ocelových pozinkovaných sloupků, které budou poplastované. Jako výplň bude použito nové pozinkované a poplastované pletivo. U plotu budou osazeny podhrabové desky.

Celková délka demolovaného oplocení: 1550 m

Celková délka nového oplocení: 630 m

Výška oplocení: 2,0 m

## **SO 1-40-04 ŽST Praha Hostivař, DAK**

Samotný jednopodlažní objekt technologie bude dodávkou provozního souboru. Jedná se o kiosek bez podlahy, který bude osazen na základovou desku.

Stavební objektu řeší založení kiosku na železobetonovou základovou desku vyztuženou armovací sítí. V rámci základové konstrukce bude pod technologickými zařízeními kabelový kanál. Mimo technologická zařízení bude kabelový kanál zakryt polorošty.

## **4.4.22 E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích**

### **SO 1-41-01 ŽST Praha Hostivař, zastřešení nástupišť**

V rámci tohoto objektu je řešeno zastřešení dvou nových nástupišť I, II a zastřešení výstupu z podchodu u koleje č.12 zastřešení výstupu z podchodu u koleje č.3. Zastřešení nástupišť zároveň plní funkci zastřešení přístupů z podchodu na nástupiště (rampy a schodiště).

Zastřešení ostrovních nástupišť bude atypické ve tvaru tzv. vlašťovky se dvěma řadami sloupů, které nesou podélné nosníky s vyloženými střešními nosníky. Zastřešení je orientováno na osu nástupiště. Zastřešení plní zároveň funkci zastřešení přístupových vstupů do podchodu. Půdorysně bude zastřešení kopírovat tvar nástupiště a respektovat průjezdný profil, konce přístřešků budou mít půlkruhový tvar.

Na celém nástupišti bude dodržena minimální podchodná výška 2,5 m od úrovně nástupiště.

Konstrukce zastřešení vstupů do podchodů bude atypická s pultovou střechou s minimální podchodní výškou 2,5m.

### **Zastřešení ostrovních nástupišť**

Základy přístřešků jsou plošné základové patky, železobetonové na zhutněném štěrku. V prostoru podchodu budou sloupy přístřešku založeny na obvodových stěnách šachty schodiště. Zde bude kotvení provedeno pomocí chemických kotev. Podlití patních plechů sloupů kotvených do konstrukce podchodu bude provedeno plastbetonem s ohledem na potřebu izolovat konstrukci podchodu před vlivem bludných proudů.

Konstrukce zastřešení je nesena dvěma řadami sloupů umístěných v osové vzdálenosti 2,44 m. Rozteč sloupů je po 10 m. Na sloupy budou uloženy podélné vaznice z tvarovaného plechu. Z podélných vaznic jsou na obě strany ve vzdálenosti 2 m vyloženy ocelové kozoly I.

Střešní plášť bude kombinovaný z větší části z trapézových plechů a z části z bezpečnostního skla v místech vstupů do podchodů. Střešní plášť bude uložený na podélné vazničky z ocelových profilů.

Odvodnění zastřešení bude středovými žlaby a dále dešťovými svody do samostatné kanalizace. Střešní žlaby jsou navrženy z rovných zohýbaných plechů tl. 4 mm ve spádu min. 0,5%. Žlaby se napojují na dešťové svody DN 125 mm, které jsou ukončeny litinovými lapači střešních splavenin. Dešťové svody budou napojeny na dešťovou kanalizaci SO 1-70-01 ŽST Hostivař, dešťová kanalizace.

#### Délky zastřešení:

- Nástupiště č.I cca 111,6 m
- Nástupiště č.IIa cca 113,9 m

#### Zastřešení vstupů do podchodů

Konstrukce zastřešení výstupů z podchodů je navržena jako atypická ocelová rámová konstrukce s využitím skladebních prvků systému zastřešení některého z výrobců dodávajících tyto stavební prvky na trh. Minimální podchodní výška zastřešení bude 2,5m.

Základ konstrukce tvoří železobetonové zdi podchodu (SO 1-20-02 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší)), které jsou vytaženy 1100 mm nad úroveň nástupní plochy vstupů do podchodu. Sloupky přístřešku jsou do železobetonové zdi kotveny pomocí kotev na chemickou maltu vrtaných při montáži.

Stěny zastřešení jsou prosklené bezpečnostním sklem vysoce odolným proti nárazu, s potiskem.

Zastřešení jsou kryta trapézovými plechy.

Přístřešek pro cestující budou opatřeny osvětlením.

Odvodnění zastřešení je pomocí žlabů umístěných na jedné straně přístřešku. Voda ze žlabu se odvádí trubkami vedenými vedle sloupků. Dešťové svody se napojí do dešťové kanalizace (SO 1-70-01 ŽST Hostivař, dešťová kanalizace).

#### Délky zastřešení:

- Zastřešení rampy výstupu z podchodu (u koleje č.12) 76,2 m
- Zastřešení schodiště z podchodu (u kol. č.3 cca) 19,1 m

### **4.4.23 E.2.4 Orientační systém**

#### **SO 1-43-01 ŽST Praha Hostivař, orientační systém**

Objekt zahrnuje vytvoření nového orientačního systému v žst. Praha Hostivař.

Nové prvky orientačního systému (směrové piktogramy a butony) jsou v provedení FeZn plech s polem retroreflexní fólií tř. 1, po obvodě vyztužený Al rámečkem a ze zadní strany vyztuženy „C“ profily, sloužícími i k upevnění na nosiče. Tabule jsou provedeny z neděleného plechu. Jako nosiče jsou použity sloupky FeZn průměru 70mm nebo 50mm osazené do Al patek aretovaných kotevními šrouby zabetonovanými do betonových základů. Maximální vzdálenost mezi osami sloupků je 2,0 m a maximální přesah tabule je 1,0 m. Spojení sloupku a „C“ profilu je

zajišťován jednostrannou nebo oboustrannou objímkou. Materiál, provedení a uchycení může být upraveno dle možností dodavatele po odsouhlasení investorem.

Texty jsou provedeny písmem HELVETICA polotučná, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je u názvu stanice 360mm, na ostatních 150 mm a na tabulích se směry 75mm. Tabule s nápisem názvu stanice má pozadí v barvě RAL 5010 a písmo v barvě RAL 9010. Tabule pro orientaci cestujících v blízkém okolí jsou navrženy jako černý text (piktogramy) na bílém pozadí. Ostatní tabule mají pozadí v barvě RAL 5022 (noční modrá) a písmo v barvě RAL 9003 (signální bílá).

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů bude odpovídat TNŽ 73 63 90 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ (1994) a TSI PRM 2008/164/ES. Před realizací bude prověřena aktuálnost TNŽ 73 6390.

Součástí orientačního systému je osazení akustických majáčků a hmatových štítků pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

#### **4.4.24 E.2.5 Demolice**

##### **SO 1-45-01 ŽST Praha Hostivař, demolice**

Objekt zahrnuje demolice budov zařízení, které jsou v kolizi s nově budovaným kolejištěm, trakcí, PHS, technologické budovy a mostních objektů. Objekty budou zdemolovány včetně základových konstrukcí a případných zpevněných nájezdových ploch, dřevěných ramp, apod..

Součástí objektu demolice v ŽST Praha Hostivař jsou následující stavby:

Demolice č.1 - SKLAD S RAMPOU - 176,4 KM

Demolice č.2 - SKLAD - 176,46 KM

Demolice č.3 - GARÁŽE - 176,15 KM

Demolice č.4 - STAVĚDLO Č.1 - 175,2 KM

Demolice č.5 - STAVĚDLO Č.2 - 176,6 KM

Demolice č.6 - SKLAD STAVEBNIN - 176,32 KM

Demolice č.7 - GARÁŽE U LÁVKY - 176,5 KM

Demolice č.8 - GARÁŽE - 175,78 KM

Demolice č. 9 - ODBOČKA ZÁBĚHLICE - 178,13 KM

Demolice č. 10 - HRADLO ŽELEZNÝ MOST - 181,15 KM

Demolice č.11 - SKLAD - 176,05 KM

#### **4.4.25 E.3.1 Trakční vedení**

Úpravy TV jsou v projektové dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle vzorové sestavy „J“ a schválených doplňků (proudová soustava stejnosměrná 3kV) pro provozní rychlost 160 km/hod.

*Stavební část:*

Podpěry TV jsou navrženy nové, pouze výjimečně jsou využity stávající podpěry. Na stávajících základech a stožárech dotčených stavbou je navržena jejich úprava tak, aby byly splněny požadavky zásad pro modernizaci tratí. Přední hrany stožárů (stávajících i nových) od rekonstruovaných kolejí jsou min. 3,00m +  $\Delta$  na trati, ve stísněných místech a ve stanicích minimálně podle ČSN 34 1530.

*Montážní část:*

Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby bude namontováno nové nosné lano 120Cu a nový trolejový drát 150 Cu. Nad vedlejšími kolejemi bude použita trolej 100 Cu a nosné lano 50 Bz. Průřezy TV jsou navrženy dle energetických výpočtů. Rozsah zatrolejování byl určen na základě požadavků dopravní technologie.

Zesilovací vedení je podle energetických výpočtů navrženo 2x120Cu od nových podpěr č. 9N a 10N směrem na Benešov, kde je naspojováno na stávající zesilovací vedení ze směru Vršovice.

Konzoly a závěsy trolejového vedení budou na všech podpěrách nové. Výška sestavy na konzolách bude 1,5m, na závěsech na branách 1,5m - 2,0 m. Projektovaná výška troleje je navržena 5,60 m nad TK nové koleje.

*Přístroje:*

Nové odpojovače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.

*Nátěry:*

Ochranný nátěr podpěr TV je navržen v rozsahu úprav TV.

**SO 1-60-01 ŽST Praha Hostivař, úprava TV**

Žst Praha Hostivař je řešená v návaznosti na nově vybudovaný traťový úsek ve směru na Benešov od nového elektrického dělení v km 175,365 do zapojení do stávajících tratí ve směru na Vršovice cca v km 177,500 a ve směru na Malešice do stávajícího mechanického dělení cca v km 1,415.

Základy trakčních podpěr č. 34N, 34AN jsou součástí podchodu SO 1-20-02 a stožáry jsou součástí zastřešení nástupišť SO 1-41-01.

Na sloupku přístřešku ( SO 1-41-01 ) je zakotven ( pevně ) systém koleje č. 4 a pevný bod koleje č. 6.

Součást opěrné zdi SO 2-23-01 jsou základy č. : 63N, 65N, 67N, 69N, 71N

Součástí opěrné zdi SO 2-24-01 jsou základy č. : 1N, 3N, 5N

Trakční podpěra č. 73N je součástí PHS ( profil HEB ) SO 1-50-01.

**SO 1-60-02 ŽST Praha Hostivař, převěšení optického kabelu – SŽDC**

V tomto stavebním objektu jsou řešeny provizorní úpravy stávajícího závěsného optického kabelu po dobu výstavby tak, aby byl zajištěn provoz tohoto zařízení (včetně spojek a nového ukončení v přemístěných OR). Tento objekt neřeší převěšení ZOK na nové stožáry, protože z ekonomických i provozních důvodů je výhodnější, aby v cílovém stavu byl kabel veden v zemi. Toto řešení je také navrženo v objektech sdělovacího zařízení.

**4.4.26 E.3.4 Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)****SO 1-64-01 Žst Praha Hostivař, elektrický ohřev výhybek***Výchozí stav*

Žst Praha Hostivař není v současném stavu vybavena ohřevem výhybek.

**Navržené řešení**

Žst Praha Hostivař bude vybavena systémem elektrického ohřevu výhybek (EOV). Rozsah řešení ohřevu výhybek je stanoven v rámci provozní dopravní technologie stavby, celkový počet výhybek vybavených ohřevem činí 26ks.

Napájení systému EOV bude řešeno z distribučního rozvodu vn 22kV PREDi 3-fázovou napájecí sítí nn 0,4kV prostřednictvím nové TS 22/0,4kV ve vlastnictví SŽDC. Napájení je řešeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v rámci sítě SŽDC stanovenými Správou železniční energetiky.

Systém EOV na jednotlivých výhybkách je řešen typovými zavedenými sestavami EOV s prodlouženým ohřevem opornic. Součástí jsou napájecí řídicí rozvaděče v kolejišti, soupravy ohřevu instalované na jednotlivých výhybkách, dále čidla snímání povětrnostních a tepelných podmínek v kolejišti a prvky ovládání a diagnostiky EOV včetně souvisejícího softwarového vybavení. Součástí jsou dále veškerá související napájecí a ovládací kabelová vedení.

Ovládání ohřevu výhybek je provozováno v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatický systém ovládání je řízen soustavou čidel (povětrnostní a teplotní) umístěných v kolejišti, ruční obsluhu je možno provádět z ovládacích zařízení v dopravní kanceláři a v rozvodně nn ŽST Praha Hostivař, nebo přímo v rozvaděcích v kolejišti. Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu EOV bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na pracovišti elektrodispečera v Praze a na vybraném pracovišti údržby OŘ Praha SEE.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi a ve společném kabelovodu a dále v kabelových kanálech v budovách v souladu s požadavky platných ČSN a platných směrnic a TNŽ pro síť SŽDC.

**Energetická bilance:**

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
Zhlaví směr Praha	105	105
Zhlaví směr Č.Budějovice	162	162
Celkem	266	266
<b>Celkem roční spotřeba (odhad):</b>	<b>125 MWh / rok</b>	

**Rozhodující výměry:**

Souprava ohřevu výhybky	26ks
Rozvaděč EOV v kolejišti	5ks
Panel ovládání vč. software řízení EOV	1ks
Sada čidel povětrnostních podmínek	2ks

**SO 1-64-01.1 Žst Praha Hostivař, elektrický ohřev výhybek, přechodný stav****Výchozí stav**

Kolejiště v Odbočce Záběhlce není v současném stavu vybaveno ohřevem výhybek.

**Navržené řešení**

Odbočka Záběhlce zřizovaná dočasně na období realizace řešené stavby bude vybavena systémem elektrického ohřevu výhybek (EOV). Rozsah řešení ohřevu výhybek je stanoven

v rámci provozní dopravní technologie stavby, celkový počet výhybek vybavených ohřevem činí 5ks. Po ukončení provozu Odbočky bude EOv demontován (v rámci II.části stavby – SO 3-64-01).

Napájení systému EOv bude řešeno z rozvodu vn 22kV SŽDC. 3-fázovou napájecí sítí nn 0,4kV prostřednictvím stávající TS 22/0,4kV označené T6. Napájení je řešeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v rámci sítě SŽDC stanovenými Správou železniční energetiky.

Systém EOv na jednotlivých výhybkách je řešen typovými zavedenými sestavami EOv s prodlouženým ohřevem opornic. Součástí je napájecí řídicí rozvaděč v kolejišti, soupravy ohřevu instalované na jednotlivých výhybkách, dále čidla snímání povětrnostních a tepelných podmínek v kolejišti a prvky ovládání a diagnostiky EOv včetně souvisejícího softwarového vybavení. Součástí jsou dále veškerá související napájecí a ovládací kabelová vedení.

Ovládání ohřevu výhybek je provozováno v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatický systém ovládání je řízen soustavou čidel (povětrnostní a teplotní) umístěných v kolejišti, ruční obsluhu je možno provádět z ovládacího panelu v žst Praha Hostivař. Po dokončení stavby bude ovládání součástí společného ovládacího systému pro technologická zařízení, který je umístěn v dopravní kanceláři a v rozvodně nn výše uvedené stanice. Ovládání lze zároveň řešit přímo v řídicím rozvaděči v kolejišti. Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu EOv bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na pracovišti elektrodispečera v Praze a na vybraném pracovišti údržby OŘ Praha SEE.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi a v kabelovém kanálu v trafostanici v souladu s požadavky platných ČSN a platných směrnic a TNŽ pro síť SŽDC.

#### ***Energetická bilance:***

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
EOv Odbočka Záběhlce	31	31
Celkem	31	31
<b>Celkem roční spotřeba (odhad):</b>	<b>18 MWh / rok</b>	

#### ***Rozhodující výměry:***

Souprava ohřevu výhybky	5ks
Rozvaděč EOv v kolejišti	1ks
Software řízení EOv v ovl. systému	1ks
Sada čidel povětrnostních podmínek	1ks

### **4.4.27 E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

#### **SO 1-62-01 ŽST Praha Hostivař, venkovní osvětlení**

##### ***Výchozí stav***

Osvětlení kolejiště a nástupišť je v žst. Praha Hostivař řešeno výbojkovými světlometry 400W které jsou umístěny na celkem 10ks trubkových osvětlovacích věží výšky 20m a výbojkovými stahovacími svítidly 250W na celkem 2ks stožárů JŽ výšky 14m. Napájení venkovního osvětlení je provedeno z rozvodu nn stanice, ovládání je řešeno místní obsluhou z ovládacího panelu v dopravní kanceláři. Napájecí a ovládací kabely jsou uloženy v zemi.

**Navržené řešení**

Stávající venkovní osvětlení bude v celém rozsahu demontováno a nahrazeno novým zařízením. Rozsah a provedení nového osvětlení respektuje požadavky stanovené „Protokolem o určení venkovního osvětlení prostor dráhy“, parametry osvětlení odpovídají platným ČSN a v rámci stavby uplatňovaným směrnícím TSI. Napájení je řešeno z nového rozvodu nn stanice napájecí sítě nn 0,4kV dle podmínek stanovených pro odběr elektrické energie v rámci sítě SŽDC stanovenými Správou železniční energetiky.

Venkovní osvětlení kolejiště a vykládkových ploch je navrženo výbojkovými svítidly 250W umístěnými na stožárech trakčního vedení nebo na samostatných sklopných stožárech. Osvětlení nekrytých ploch nástupišť je navrženo výbojkovými svítidly 50W umístěnými na sklopných stožárech výšky 6m.

Ovládání osvětlení je řešeno v režimech „automatika“ nebo „ruční obsluha“. Automatický režim je řízen soumrakovým čidlem v kombinaci se zadaným časovým režimem, ruční obsluhu je možno provádět z ovládacích zařízení v dopravní kanceláři a v rozvodnách nn ŽST Praha Hostivař. Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu osvětlení bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na pracovišti elektrodispečera v Praze a na vybraném pracovišti údržby OR Praha SEE.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi a ve společném kabelovodu a dále v kabelových kanálech v budovách v souladu s požadavky platných ČSN a platných směrnic a TNŽ pro síť SŽDC.

**Energetická bilance:**

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
<u>Osvětlení kolejiště a nekrytých nástupišť</u>	<u>21</u>	<u>21</u>
Celkem	21	21
<b>Celkem roční spotřeba (odhad):</b>	<b>94 MWh / rok</b>	

**Rozhodující výměry:**

Výbojkové svítidlo 250W	66ks
Výbojkové svítidlo 50W	40ks
Sestava osvětlení na trakční stožár	56ks
Osvětlovací stožár sklopný v.12m	10ks
Osvětlovací stožár sklopný v.6m	20ks
Software řízení osvětlení v ovl. systému	1ks

**SO 1-62-01.1 ŽST Praha Hostivař, venkovní osvětlení, přechodový stav****Výchozí stav**

Osvětlení části předmětného kolejiště v rámci Odbočky Záběhlce je řešeno výbojkovými světlomety 400W které jsou umístěny na 1ks trubkové osvětlovací věži výšky 20m. Část řešeného kolejiště není v současném stavu osvětlena. Napájení venkovního osvětlení je provedeno z rozvodny nn trafostanice SŽDC označené T6, ovládání je řešeno místní obsluhou – signalistou v budově stavědla.



**Navržené řešení**

Rozsah a provedení osvětlení respektuje požadavky stanovené „Protokolem o určení venkovního osvětlení prostor dráhy“, parametry osvětlení odpovídají platné ČSN a platným směrnicím pro síť SŽDC. Stávající nevyhovující světlomety 400W budou částečně demontovány a nahrazeny novými se zdroji 250W. V části kolejiště, která není vybavena osvětlením bude instalováno nové osvětlovací zařízení – výbojková svítidla se zdroji 150W na konstrukcích trakčního vedení.

Ovládání osvětlení je řešeno ruční obsluhu z kombinovaného panelu ovládání a diagnostiky VO+EOV v žst Praha Hostivař. Po dokončení stavby bude ovládání součástí společného ovládacího systému pro technologická zařízení, který je umístěn v dopravní kanceláři a v rozvodně nn výše uvedené stanice. Ovládání lze zároveň řešit přímo v řídicím rozvaděči v kolejišti. Přístup k dálkovému řízení a k diagnostice provozu osvětlení bude prostřednictvím sdělovacích přenosových cest k dispozici na pracovišti elektrodispečera v Praze a na vybraném pracovišti údržby OŘ Praha SEE.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi v souladu s požadavky platných ČSN a platných směrnic a TNŽ pro síť SŽDC.

**Energetická bilance:**

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
Venkovní osvětlení	2	2
Celkem	2	2
<b>Celkem roční spotřeba (odhad):</b>	<b>6 MWh / rok</b>	

**Rozhodující výměry:**

Výbojkový světlomet 250W	2ks
Výbojkové svítidlo 150W	3ks
Sestava osvětlení na trakční stožár	1 ks
Osvětlovací stožár v.10m	2ks

**SO 1-62-02 ŽST Praha Hostivař, venkovní rozvody nn****Výchozí stav**

Žst Praha Hostivař je napájena z distribuční sítě nn PREdi v rámci odběrného místa dimenze 3x250A. Napájení stanice a veškerých souvisejících objektů je řešeno kabelovým rozvodem uloženým v zemi prostřednictvím kabelových skříní a rozvaděčů v kolejišti a rozvaděče nn ve výpravní budově.

**Navržené řešení**

Stávající odběrné místo bude zrušeno, napájení je navrženo novým odběrným místem z distribučního rozvodu vn 22kV PREdi prostřednictvím nové uživatelské TS 22/0,4kV ve vlastnictví SŽDC. Napájecí rozvod nn 0,4kV bude napojen v rozvaděčích v rámci nové rozvodny nn. Stávající napájecí kabelizace bude nahrazena novou zajišťující napájení veškerých nově zřizovaných a stávajících zachovávaných odběrů v rámci stanice. Napájení je řešeno v souladu s podmínkami pro odběr elektrické energie v rámci sítě SŽDC stanovenými Správou železniční energetiky.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi a ve společném kabelovodu a dále v kabelových kanálech v budovách v souladu s požadavky platných ČSN a platných směrnic a TNŽ pro síť SŽDC.

***Energetická bilance – výchozí stav:***

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
Technologie zabezpečovacího zař.	5	1
Technologie sdělovacího zař.	3	2
Technologie GSM-R	8	5
Venkovní osvětlení	16	11
Výpravní budova	42	20
<u>Další stávající objekty ve stanici</u>	<u>78</u>	<u>44</u>
<b>Celkem</b>	<b>152</b>	<b>83</b>

***Energetická bilance – navržené řešení:***

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
Technologie zabezpečovacího zař.	35	21
Technologie sdělovacího zař.	12	9
Technologie GSM-R	8	5
Technologie EOVS	266	266
Venkovní osvětlení	21	21
Osvětlení dalších prostor pro cestující	19	19
Výpravní budova	36	16
Technologická budova	60	24
Odbavovací budova	59	46
<u>Další stávající objekty ve stanici</u>	<u>20</u>	<u>13</u>
<b>Celkem</b>	<b>540</b>	<b>440</b>
<b>Celkem roční spotřeba (odhad):</b>	<b>853 MWh / rok</b>	

**SO 1-62-03 ŽST Praha Hostivař, dálkové ovládání úsekových odpojovačů**

***Výchozí stav***

V žst Praha Hostivař je v současném stavu dálkově ovládáno 6ks motorových pohonů odpojovačů. Ovládání je řešeno místně z dopravní kanceláře z ovládacího panelu typu POZ. Napájení je provedeno z napájecí sítě stanice 230V AC 50Hz. Ovládací rozvod je řešen kabely uloženými v zemi nebo zavěšenými na konstrukcích trakčního vedení.

***Navržené řešení***

V rámci vybudování nového systému trakčního vedení budou stávající pohony demontovány včetně systému DOÚO. Nově bude instalováno celkem 10ks nových motorových pohonů – 401, 402, 3A, 3B, 8, 10, Z108, 411, 412, 414. Systém dálkového ovládání je navržen jako „pětizilový“ kompatibilní se systémem používaným v oblasti správy SDC SEE Praha, součástí řešení budou samostatné přechodové svorkovnicové skříně pro zajištění napojení ovládacích kabelů. Panel ovládání a diagnostiky bude instalován v rozvodně nn, napájení bude

provedeno ze systému zálohované sítě nn 0,23kV (UPS). Zařízení systému DOÚO bude obsahovat výstupy pro připojení do dálkového řízení (DŘT) z pracoviště elektrodispečera.

Pro potřeby napájení systému DOÚO a systému svícených návěstí pro elektrický provoz které budou následně instalovány po dokončení I. stavby v souvislosti s vybudováním nové měničky Zahradní Město bude zajištěna kabelová přípojka nn napájená systémem zálohované sítě nn 0,23kV (UPS). Přípojka bude ukončena v prostoru budoucí instalace uvedených zařízení. Uvedené opatření je realizováno za účelem vyloučení dotčení zrekonstruovaného tělesa dráhy v rámci realizace nové měničky Zahradní Město.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi a ve společném kabelovodu a dále v kabelových kanálech v budovách v souladu s požadavky platných ČSN a platných směrnic a TNŽ pro síť SŽDC.

#### **Rozhodující rozměry:**

Ovládací panel DOÚO vč. příslušenství 1ks

Přechodové svorkovnicové skříně 5ks

### **SO 1-62-04 ŽST Praha Hostivař, ulice U Hostivařského nádraží – úprava veřejného osvětlení ELTODO a.s.**

Ulice U Hostivařského nádraží bude v délce cca 280m přeložena, stávající stezky pro pěší propojující tuto ulici s ulicí Plukovníka Mráze budou zrušeny a nahrazeny novou přístupovou komunikací směřovanou před novou vstupní halu k nástupištím železniční stanice. Stávající osvětlení na rušených komunikacích bude demontováno včetně napájecího kabelového rozvodu – viz demontovaná zařízení.

Po realizaci přeložky silniční komunikace (s jednostranným i oboustranným chodníkem) a po realizaci nových přístupových cest bude instalováno nové zařízení vo. Parametry nového osvětlení budou odpovídat požadavkům ČSN EN 13201-1, ČSN EN 13201-2, ČSN EN 13201-3 pro třídu ME2, S2, S3. Použita budou typová svítidla se zdroji 150W a 50W upevněná na typových stožárech výšky 10m a 5m, vše v provedení dle požadavku správce zařízení společnosti ELTODO a.s.. Celkem bude instalováno 17ks nových stožárů. Nový přechod pro chodce je uvažováno vybavit doplňkovým osvětlením – 2x stožáry výšky 6m s výložníkem a svítidly pro osvětlení přechodů pro chodce – 250W.

Napájení nového osvětlení bude řešeno ze stávajícího rozvodu napojeného na ZB 762. Bod napojení bude proveden ze stávajícího stožáru v ulici Průmyslové.

### **SO 1-62-05 ŽST Praha Hostivař, most v km 176,212 – úprava veřejného osvětlení ELTODO a.s..**

Stávající mostní konstrukce bude upravena ve smyslu demontáže stávající horní stavby a montáže nové. Stávající osvětlení bude nutno demontovat včetně ocelové nosné konstrukce a napájecího kabelového rozvodu (v trubkách na povrchu konstrukce mostu) – viz demontovaná zařízení.

Po realizaci stavební části úpravy mostu bude instalováno nové zařízení vo. Nové zařízení bude řešeno ve stejném rozsahu jako stávající včetně zachování stávajících parametrů osvětlení (dle ČSN EN 13201-1, ČSN EN 13201-2, ČSN EN 13201-3). Použita budou typová svítidla v provedení dle požadavku správce zařízení se zdrojem 150W. Celkem bude instalováno 8ks nových svítidel.

Napájení osvětlení bude řešeno ze stávajícího rozvodu napojeného na ZB 762. Body napojení budou provedeny dle stávajícího stavu ze stávajícího stožáru 7366 a 7367 (po demontáži stávajících větví osvětlení). Obě větve budou navíc vybaveny elektrickým oddělením obvodů, za tímto účelem budou vhodně instalovány 2ks nových rozvodnic s odděl. Transformátory, popřípadě bude instalace provedena ve dvojité izolaci (svítidla ve dvojité izolaci, ...).

### **SO 1-62-08 ŽST Praha Hostivař, km 175,690-176,745 - úprava rozvodu VN 22kV PREdi**

VN: Trojfázová s nepřímo uzemněným nul. bodem, jmen. napětí 3x22kV, kmitočet 50Hz / IT (r). Zařízení nad 1000V - síť IT(r) - zemněním s rychlým vypnutím v sítích, ve kterých není střed (uzel) přímo uzemněn

Stávající kabelová vedení VN PREdi budou v místě křížení s tratí zaměřena a bude ověřena míra kolize s výstavbou železničního tělesa. V případě potvrzení kolize budou před zahájením zemních prací na kolejovém tělese kabelová vedení odkryta, přerušena a v určitém rozsahu nahrazena novými kabely. Nové kabely typu 22-AXEKVCEY 3x1x240 mm<sup>2</sup> budou pod tratí a v prostoru stavby uloženy způsobem, který zaručí, že nebudou výstavbou železničního tělesa dotčeny - protlakem.

Celkem bude přeloženo 12 ks kabelových vedení. Pomocí přechodových kabelových spojek na obou koncích přeložky budou řešena 11x kabelové vedení typu ANKTOYPVs 3x240 mm<sup>2</sup> a to vedení těchto směrů propojení mezi: TS 4932 – RS 9913, RS 9913 – TS 8510, RS 9913 – TS 3590, TS 2315 – RS 9913, RS 6613 – TS 2315, RS 9913 – TS 7493, RS 9913 – TS 2050, TS 2050 – RS 9913, TS 9170 – RS 9913, TS 2180 – RS 9913, TS 6434 – TS 8414.

Přeložka 1x kabelového vedení typu ANKTOYPVs 3x240 mm<sup>2</sup> mezi TS 1183 – TS 3304 bude řešena spojováním na jednom konci pomocí přechodové kabelové spojky a na konci druhého zatažením nového vedení do stávající TS 1183.

V souběhu s napájecími kabely bude v rámci stavby překládáno vedení sdělovací v majetku PREdi, přeložka je součástí souvisejícího souboru SO 1-73-03 v km 175,697, tyto objekty se budou provádět společně a najednou.

Provozovatelem dotčených kabelů VN 22 kV je PREdistribuce, a.s..

### **SO 1-62-09 ŽST Praha Hostivař, km 176,620-176,640 - úprava rozvodu VN 22kV PREdi**

VN: Trojfázová s nepřímo uzemněným nul. bodem, jmen. napětí 3x22kV, kmitočet 50Hz / IT (r). Zařízení nad 1000V - síť IT(r) - zemněním s rychlým vypnutím v sítích, ve kterých není střed (uzel) přímo uzemněn.

Stávající kabelová vedení VN PREdi budou v místě křížení s tratí zaměřena a bude ověřena míra kolize s výstavbou železničního tělesa. V případě potvrzení kolize budou před zahájením zemních prací na kolejovém tělese kabelová vedení odkryta, přerušena a v určitém rozsahu nahrazena novými kabely. Nové kabely typu 22-AXEKVCEY 3x1x240 mm<sup>2</sup> a 22-AXEKVCEY 3x1x120 mm<sup>2</sup> budou pod tratí a v prostoru stavby uloženy způsobem, který zaručí, že nebudou výstavbou železničního tělesa dotčeny.

Celkem bude přeloženo 3 ks kabelových vedení pomocí přechodových kabelových spojek na obou koncích přeložky.

Jedná se o 2x kabelové vedení typu ANKTOYPVs 3x240 mm<sup>2</sup> a to vedení těchto směrů propojení mezi:

- TS 4932 – RS 9913
- RS 9913 – TS 8510

- a 1x kabelové vedení 22-AXEKVCEY 3x1x120 mm<sup>2</sup> tohoto směru propojení mezi:  
- TS 2180 – TS 2326

Předpokládaná kabelová vedení budou uložena v maximální míře v souběhu s trasou stávajícího vedení a zásadami určenými majitelem zařízení PREdi..

V souběhu s napájecími kabely bude v rámci stavby překládáno vedení sdělovací v majetku PREdi, přeložka je součástí souvisejícího souboru SO 1-73-03 v km 176,634, tyto objekty se budou provádět společně a najednou.

Na křižovatce ulic Miranova a Šafařova navazuje přeložka kabelového vedení TS 5180 – RS9913 na nově zřizovanou přípojku VN 22kV pro novou TS 22/0,4kV žst. Praha Hostivař v ulici U Hostivařského nádraží => přípojka je součástí související investice PREdistribuce, a. s. realizované na základě smlouvy o připojení.

Provozovatelem dotčených kabelů VN 22 kV je PREdistribuce, a.s..

### **SO 1-62-10 ŽST Praha Hostivař, km 176,710-176,744 - úprava rozvodu NN 0,4kV PREdi**

NN: 3/PEN AC, 50Hz, 400V/TN-C. Zařízení do 1000V - síť TN-C - pospojováním (413.1.2) - odpojení od zdroje (413.1.1.1)

Stávající kabelová vedení NN PREdi budou v místě křížení s tratí zaměřena a bude ověřena míra kolize s výstavbou železničního tělesa. V případě potvrzení kolize budou před zahájením zemních prací na kolejovém tělese kabelová vedení odkryta, přerušena a v určitém rozsahu nahrazena novými kabely. Nové kabely typu 1-AYKY-J 3x120+70 mm<sup>2</sup> budou pod tratí a v prostoru stavby uloženy způsobem, který zaručí, že nebudou výstavbou železničního tělesa dotčeny.

Celkem bude přeloženo 2 ks kabelových vedení, přeložka bude provedena v celém rozsahu vedení mezi stávajícími propojenými objekty => přípojkovými skříněmi.

Jedná se o 2x kabelové vedení typu 1-AYKY-J 3x185+95 mm<sup>2</sup>, 1-AYKY-J 3x240+120 mm<sup>2</sup> a to vedení těchto směrů propojení mezi objekty:

1-AYKY-J 3x240+120 mm<sup>2</sup> => 69/55 – TS 2326

1-AYKY-J 3x185+95 mm<sup>2</sup> => 69/55Z s objektem na pozemku č.k. 522

Předpokládaná kabelová vedení budou uložena v maximální míře v souběhu s trasou stávajícího vedení a zásadami určenými majitelem zařízení PREdi..

Provozovatelem dotčených kabelů NN 0,4 kV je PREdistribuce, a.s.

### **SO 3-62-05 Odbočka Záběhlce, přípojka pro objekt zab.zařízení**

#### ***Výchozí stav***

Rozvody nn v předmětné oblasti jsou napájeny z rozvodny nn trafostanice 22/0,4kV v majetku SŽDC, označené T6.

#### ***Navržené řešení***

V Odbočce Záběhlce budou instalovány dva objekty s provizorní technologií zab. zařízení. Pro tyto objekty bude zřízena napájecí přípojka nn 0,4kV. Napájení bude zajištěno z hlavního rozvaděče v trafostanici T6 kabelovou přípojkou nn. Přípojka bude vybavena měřením spotřeby el.energie v souladu s podmínkami stanovenými Správou železniční energetiky.

Napájecí a ovládací kabelová vedení jsou ukládána v zemi a v kabelovém kanálu v trafostanici v souladu s požadavky platných ČSN a platných směrnic a TNŽ pro síť SŽDC.

#### **Energetická bilance:**

Název odběru	Pi [kW]	Ps [kW]
Technologie zabezpečovacího zař.	14	10
Celkem	14	10
<b>Celkem roční spotřeba (odhad):</b>	<b>46 MWh / rok</b>	

### **4.4.28 E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

#### **SO 3-62-05 ŽST Praha Hostivař, ukolejnění vodivých konstrukcí**

Předmětem řešení SO ukolejnění je ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí.

Ve stávajícím stavu je řešeno ukolejnění konstrukcí ukolejněním na stávající kolej. Při demontáži vodivých konstrukcí bude jejich ukolejnění demontováno.

Navrhovaný stav řeší ochranu před úrazem elektrickým proudem ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí ve smyslu normy. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Řešení je shrnuto v Koordinačním schématu ukolejnění a trakčních propojení.

## **4.5 Rekapitulace splnění požadavků TSI**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008, která nahradila směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES ve smyslu Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se změnily obě předchozí směrnice - 96/48/ES a 2001/16/ES stanoví základní podmínky pro dosažení interoperability:

- **základní požadavky obecné** - bezpečnost, spolehlivost a dostupnost, ochrana zdraví, ochrana životního prostředí, technická kompatibilita
- **základní požadavky specifické** pro každý subsystém
- **technické specifikace pro interoperabilitu – TSI**

Požadavky na posouzení shody pro jednotlivé subsystémy jsou popsány v samostatné části dokumentace – K. Dokumentace pro posuzování shody.

Pro subsystém „Řízení a zabezpečení“ dle Rozhodnutí 2006/679/ES včetně změn a oprav 2007/561/ES, 2009/153/ES a 2010/79/ES a „Energie“ dle Rozhodnutí komise 2011/274/EU byla, na základě připomínek posuzovatele shody subsystémů (Výzkumný ústav železniční), dokumentace opravena a doplněna. Veškeré požadavky na subsystém „Řízení a zabezpečení“ a Energie“ jsou tak splněny.

V rámci subsystému „Infrastruktura“ není splněn výkonnostní parametr rychlost 160 km.h-1 podle odstavce 4.2.2, Tabulky 3, přílohy rozhodnutí Komise 2011/275/EU v celé stavbě. Podle zmíněné Tabulky 3 není dále splněn parametr délky vlaku v kolejkách č. 1, 2, 3, 4 a 6 (v kolejkách určených k zastavování nákladních vlaků č. 8, 10 a 12 je parametr délky vlaku dodržen). Nesplnění zmíněných výkonnostních parametrů je způsobeno omezeními vyplývajícími z městské

zástavby, jelikož žel. trať je vedena zastavěným územím hlavního města Prahy po obou stranách neumožňující zvýšení traťové rychlosti na 160 km.h<sup>-1</sup> a prodloužení užitných délek některých kolejí. Navržená rychlost pro I100/I130/I150 a Ik a užitná délka kolejí je v tomto úseku maximální možná, kterou umožňuje poloha stávající infrastruktury v zastavěném území.

Projektová dokumentace předpokládá použití regenerovaného a užitého materiálu. Ve smyslu bodu 6.2,5.1, TSI CR INS je pro splnění požadavku bodu 4.2.7 Odolnost koleje vůči provoznímu zatížení, TSI CR INS přípustné použití regenerovaného/užitého materiálu za předpokladu splnění požadavků bodu 5.3 této TSI a zároveň splnění požadavku na min. počet upevnění na jeden kolejnicový pás na kilometr délky.

Předtím, než bude regenerovaný/užitý materiál použit v rámci zpětného vložení do koleje, musí splnit následující požadavky:

- použití regenerovaného/užitého materiálu je definováno v předpisu SŽDC S3, díl XV, Železniční svršek, VYZÍSKANÝ MATERIÁL ŽELEZNIČNÍH SVRŠKU a požadavky vyplývající z tohoto předpisu jsou splněny,
- dále jsou splněny požadavky jednotlivých bodů rozhodnutí Komise 2011/275/EU, definující použití regenerovaného/užitého materiálu,
- rozsah použití regenerovaného/užitého materiálu v jednotlivých úsecích jsou součástí příslušných stavebních objektů železničního svršku, viz. část dokumentace E.1.1.

Na základě připomínek posuzovatele shody subsystému „Infrastruktura“ byla dokumentace opravena a doplněna a tím byly splněny všechny požadavky mimo výše popsané výkonnostní parametry délky vlaků a rychlostí.

#### **4.5.1 Základní požadavky**

Základní požadavky jsou uvedeny v Příloze III, Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008.

#### **4.5.2 Obecné požadavky**

##### **Bezpečnost**

Návrh, konstrukce nebo montáž, údržba a monitorování prvků kritických z hlediska bezpečnosti a konkrétněji řečeno prvků vystupujících v pohybech vlaků musejí být takového typu, aby byla zaručena bezpečnost na úrovni odpovídající cílům stanoveným pro danou síť, včetně prvků pro specifické situace omezeného provozu.

Parametry vystupující v kontaktu kolo/kolejnice musejí splňovat požadavky stability potřebné pro zajištění bezpečného pohybu při maximální povolené rychlosti.

Používané prvky musejí vydržet veškeré normální či výjimečné namáhání, které bylo specifikováno během jejich doby provozu. Bezpečnostní odrazy jakýchkoliv nahodilých selhání musejí být omezeny příslušnými prostředky.

Návrh pevných instalací a vozidlového parku a výběr materiálů musejí být zaměřeny na omezení vytváření, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru.

Veškerá zařízení určená k manipulaci ze strany uživatelů musejí být navržena tak, aby nenarušovala bezpečný provoz daných zařízení nebo zdraví a bezpečnost uživatelů, pokud budou používána předvídatelně způsobem, který není v souladu s příslušnými návody.

## **Spolehlivost a dostupnost**

Monitorování a údržba pevných nebo pohyblivých prvků, které vystupují v pohybech vlaků, musejí být organizovány, prováděny a kvantifikovány takovým způsobem, aby byl zachován jejich provoz za zamýšlených podmínek.

## **Ochrana zdraví**

Materiály, které budou v důsledku způsobu, kterým jsou používány, představovat zdravotní riziko pro osoby, které k nim mají přístup, se nesmějí používat ve vlacích a v železniční infrastruktuře.

Uvedené materiály je nutno vybrat, nainstalovat a používat takovým způsobem, aby došlo k omezení emisí škodlivých a nebezpečných plynů nebo kouře, zejména v případě požáru.

## **Ochrana životního prostředí**

Vlivy vytvoření a provozu transevropského konvenčního železničního systému na životní prostředí musejí být vyhodnoceny a brány v úvahu v projekční fázi systému v souladu s platnými ustanoveními Společenství.

Materiály používané ve vlacích a v infrastruktuře musejí zabránit emisím plynů nebo kouře, které jsou škodlivé a nebezpečné pro životní prostředí, zejména v případě požáru.

Vozidlový park a systémy pro zásobování energií musejí být navrženy a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky slučitelné s instalacemi, zařízením a veřejnou či soukromou sítí, s nimiž by se mohly vzájemně rušit.

Provoz transevropského konvenčního železničního systému musí respektovat stávající předpisy o emisích hluku.

Provoz transevropského konvenčního železničního systému nesmí vést ke vzniku nepřijatelné úrovně pozemních vibrací pro činnosti a oblasti, jež se nacházejí v blízkosti infrastruktury a jsou v normálním stavu.

## **Technická kompatibilita**

Technické charakteristiky infrastruktury a pevných instalací musejí být vzájemně slučitelné a dále musejí být slučitelné s charakteristikami vlaků používaných na transevropském konvenčním železničním systému.

Pokud se ukáže, že je splnění těchto charakteristik na určitých úsecích sítě obtížné, je možno zavést dočasná řešení, která budou zajišťovat kompatibilitu v budoucnu.

## **4.6 Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby**

Předpokládané datum zahájení 1. etapy stavby je na základě podkladů obdržených od investora předpokládáno 1. 11. 2013 a dokončení stavby 30. 9. 2015. V zimním období je navržena technologická přestávka. Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončena je dokončovacími pracemi.

Během přípravy stavby je třeba respektovat požadavky odborů životního prostředí, jedná se zejména o ochranu okrajových částí vegetace podél obvodu stavby, využití vegetačního období pro kácení apod.



Přestavba železniční stanice se odehrává v rozsahu stávajícího kolejiště, dochází však k úplným přestavbám obou zhlaví a střední části stanice, kde se nově zřizují dvě ostrovní nástupiště s přístupem z podchodu. Je navržen nový železniční svršek a spodek včetně spodních staveb (mostů, opěrných a zárubních zdí), trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových pozemních technologických objektů. Koleje č. 8,10 a 12 mají už. délku  $\geq 650\text{m}$  a jsou určeny pro nákladní dopravu. Zapojení provozovaných vlečků na benešovském zhlaví je zachováno.

ŽST Praha Hostivař je navržena plně peronizovaná, bude vybudován nový podchod a přístupové rampy na nástupiště pro cestující. Nové ostrovní nástupiště č.I je navrženo mezi k.č. 1 a 3 v délce 220m, ostrovní nástupiště č.II mezi k.č. 2 a 6 má délku 200 m a jazykové nástupiště č. II.b mezi kolejemi č. 2 a 4 má délku 105m. Výhledově je ponechán prostor pro prodloužení jazykového nástupiště o 170m. Dále budou realizovány pozemní a inženýrské objekty, zejména nová technologická budova, rekonstrukce stávající VB a budova pro odbavení cestujících. U1. U hostivařského nádraží je navržena v odsunuté poloze.

Vyměněno bude trakční vedení včetně stávajících stožárů. Nově bude položena většina kabelových tras, přeloženy budou dotčené drážní i mimodrážní inženýrské sítě. Bude modernizováno stávající zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně dispečerské řídicí techniky. Modernizací projde i stávající osvětlení a rozhlas, bude zřízen nový informační systém.

V průběhu stavby není možné se vyhnout omezením jak v drážní dopravě, tak v pěší dopravě. Stavební postupy jsou navrženy tak, aby byly vždy zachovány min. dvě nástupištní hrany a co nejméně omezen provoz ve směru malešické trati a provoz vlečkařů. V době výstavby nových ostrovních nástupišť budou pro pěší sloužit dvě nová provizorní nástupiště se střeženým přístupem v místě stávajícího přechodu u VB.

### **Realizace stavby je rozdělena do čtyř stavebních postupů:**

SP.č.1, 1a,1b,1c – realizace střední části stanice, nové koleje č. 3,1,2. Lichá část obou zhlaví s definitivním zapojením do stávajícího stavu. Po dobu výstavby provoz po st.k.č. 4,6,8. Stanice zabezpečena provizorním zab. zař. Přístup na provizorní nástupiště zajištěn střeženým přechodem v místě VB.

SP. 2a - dokončení benešovského zhlaví, včetně zapojení vlečků a provizorního zapojení do kolejí st.č. 10 a 12 v km 176,030. Provoz po nových kolejích č. 1,3. V provozu dvě nástupištní hrany u ostrovního nástupiště č.1.

SP. 2b, 2c - práce na vršovickém zhlaví a nové TK č.,2. Provizorní zapojení malešické tratě. Provoz po nových kolejích č. 1,3 a 10,12 směr Malešice. V provozu dvě nástupištní hrany u ostrovního nástupiště č.1.

SP. 2d - výstavba sudé skupiny kolejí ve střední části stanice, nové koleje č. 4,6,8,10 a 12. Vlečky zapojeny pouze úvratově do k.č. 10 a 12. Provoz po nových kolejích č. 1,2,3 a 4. V provozu dvě nástupištní hrany u ostrovního nástupiště č.1 a nástupištní hrana u k.č.2..

SP. 3 - výstavba části TK č.2 za provizorním napojením malešické trati a malešické trati od vršovického zhlaví po provizorní zapojení. Provoz po nových kolejích č. 1,2,3, 4 a 6. Koleje č. 8,10,12 bez zapojení na vršovickém zhlaví. V provozu dvě nástupištní hrany u ostrovního nástupiště č.1 a nástupištní hrana u k.č.2..

SP. 4 - Dokončení malešické trati a definitivní zapojení TK č.2, na konci postupu provoz po nových kolejích.

## 4.7 Požadavky stavby na zdroje

Tato stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci a proto projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit elektrickou energii a pitnou vodu.

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečistění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků. V areálu železniční stanice se mohou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

V důsledku změny zabezpečovacího, sdělovacího zařízení, osvětlení dopraven, napájení nových budov dojde ke změně spotřeby elektrické energie. Navýšení potřebného příkonu je řešeno smlouvou o smlouvě budoucí o připojení na napěťové hladině VVN mezi investorem (SŽDC, s.o.) a provozovatelem distribuční sítě (PREdistribuce, a.s.).

Stavba má nové požadavky na zdroje elektrické energie pro zajištění napájení nových elektrických zařízení, které se vybudují v rámci této stavby. Jedná se zejména o zajištění napájení pro nově budované elektrické ohřevy výměn (EOV) v ŽST Praha Hostivař.

Dále je třeba zajistit přípojky pro rekonstruovaná a nově budovaná osvětlení na nástupištích v ŽST Praha Hostivař. Další požadavky na přípojky nn pro osvětlení jsou v podchodu. Potřebné je také zajištění napájení nové technologické budovy a odbavovacích prostor pro cestující.

Protože po dokončení stavby není předpokládáno navýšení počtu provozních pracovníků, ale naopak nedojde ani k jejich významnému poklesu, je možno předpokládat, že úroveň spotřeby pitné vody nebude vyšší než v dnešní úrovni. Odběr vody nutný k provozu stavby je zajišťován ze stávajících veřejných zdrojů.

## 4.8 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

V rámci průzkumu a vyhotovení podkladů pro zpracování projektu stavby byl proveden hydrotechnický a hydrogeologický průzkum okolí stavby a na jejich základě byla stanovena potenciální množství přítoků povrchových i podzemních vod. Oba tyto druhy vod mají svůj prvotní zdroj ve srážkové činnosti. Na základě stanoveného množství jsou navržena stavebně technická opatření, která tyto vody odvedou mimo železniční těleso a z nebo od dalších objektů.

Pro odvedení povrchových (srážkových) vod v rámci železničního nebo silničního tělesa (spodku) jsou navrženy odvodňovací zařízení – příkopy a trativody. Z nich je voda prioritně odvedena přímo nebo pomocí prostupů tímto tělesem (propustků, svodným potrubím) do trvalých nebo občasných vodotečí, která se vyskytují v jejich blízkosti a do kanalizačního systému městské kanalizace vždy se souhlasem jejího vlastníka.

Dešťové vody u nově budovaných pozemních objektů (trafostanice, přístřešky v zastávkách) budou odvedeny ze střechy na okolní terén nebo budou jejich svody zaústěny do svodných potrubí dalších stavebních objektů nebo přímo do stávající dešťové kanalizace.

## 4.9 Napojení na dopravní systémy

Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je vstupem IV. tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“) do železničního uzlu Praha.

Traťový úsek Praha Hostivař – Praha hl. n. je součástí dráhy celostátní, zařazené v úseku Praha Hostivař – Praha Vršovice do TEN-T. Stavba se dotýká i dalších tratí dráhy celostátní, z nichž i trati Praha Hostivař – Praha Malešice, Praha Malešice – Praha Zahradní Město – Praha Krč a Praha Vršovice – výh. Vyšehrad jsou zařazeny do sítě TEN-T. Celá trať Praha – České Budějovice (- Linz) je pak součástí evropského prioritního projektu sítě TEN-T – koridoru č. 22. Trať je také zařazena do sítí podle dohod AGC (Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách, přijato usnesením vlády ČSSR č. 78 ze dne 8. 2. 1990) a AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech, podepsáno vládou ČSFR dne 30. 10. 1991).

Stavba má, vzhledem ke svému situování na území hl. m. Prahy, velmi dobré napojení na stávající dopravní síť, jak silniční, železniční, tak i na městskou hromadnou dopravu.

Pro stavební činnost během výstavby jsou vytipovány potřebné přístupy a příjezdové komunikace. Jedná se především o komunikace nižších tříd a městské komunikace na území hl. m. Prahy. Kompletní dopravní řešení a přístupy na stavbu jsou řešeny v části projektové dokumentace B.8 Dopravní řešení a F. Organizace výstavby.

Vzhledem k těsnému spojení železniční tratě a hl. m. Prahy je důležitou součástí přestavby železničních stanic a zastávek jejich vhodné propojení s městskou hromadnou dopravu a také zlepšení pěších tras přes trať. Železniční zastávka žst. Praha Hostivař je umístěna východně od křížení železniční trati s Průmyslovou ulicí. Zastávka umožňuje jednak přímou obsluhu přilehlého území ve vazbě na podchod kolejíště orientovaný na osu ulice U Pekáren a dále přestupní vazbu na autobusovou a tramvajovou dopravu MHD. Podchod koridoru železniční trati rovněž umožňuje nové vzájemné propojení severní a jižní partie zájmového území. Samostatným, nově budovaným pěším koridorem jižním směrem je pak přístupná jednak ulice K Hostivařskému nádraží a dále ulice Plukovníka Mráze, kde je vedena autobusová doprava a umístěny její zastávky. Ve vazbě na tento pěší koridor je současně zajištěna možnost přestupu na zastávky tramvajové dopravy situované v koncové tramvajové smyčce Hostivař.

## 4.10 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Dle srovnatelných železničních i silničních staveb je odhadnuta následující náhradní výsadba, kterou mohou vypsát orgány ochrany přírody dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny jako kompenzační opatření. Je zvažováno 1000 ks alejových stromů o obvodu kmene do 12 cm s balem dále 1000 ks stromů kategorie špičák a 5000 ks keřů. (Včetně výkopu jamky, hnojení, zalití, ochranných kůlů, údržby až 5 let).

Náhradní výsadba je řešena samostatně v části E.1.1.3.,v SO 1-83-01žst. Praha Hostivař, kácení a náhradní výsadba.

## 4.11 Bezpečnost práce

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC, správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

#### Stavební činnost v prostorách SŽDC a provozované ŽDC

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby (SŽDC) musí být v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Op 16 - předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

SŽDC stanovuje ve své směrnici č. 50 – požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných SŽDC. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných SŽDC, absolvovat „Vstupní školení BOZP“ podle Přílohy 2 Směrnice.

Pracovníci dodavatelů stavby, kteří se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních SŽDC a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti SŽDC na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽDC Ob1 – vydávání povolení ke vstupu do prostor SŽDC. Osoby s právem vstupu do provozované ŽDC musí k žádosti také předložit kopii Posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, § 2 písmeno b) bod 1/ a kopii potvrzení o absolvování školení v kabinetu bezpečnosti práce podle čl. 1.7 Směrnice SŽDC č. 50.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle směrnice č. 50 SŽDC, které provádí Odbor provozuschopnosti SŽDC. Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle z.č. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných

orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o D.1. Železniční zabezpečovací zařízení, D.2. Železniční sdělovací zařízení, D.3. Silnoproudá technologie včetně DŘT, E.3. Trakční a energetická zařízení (určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách) musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).

#### Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnost ve stavebnictví:

- Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP)
- Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- NV 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu
- Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti
- Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti
- Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti

- Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
- Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti
- Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli
- Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací

#### **4.12 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby**

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob se sníženou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou, nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené. Základní požadavky, kterými se řídí návrh technického řešení jednotlivých SO, je vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

##### **Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:**

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

##### **Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených**

Přístupnost stavby pro těžce pohybově postižené je úroňový přístup bez prahu a překonání nutných výšek pomocí ramp či výtahu s úpravou pro zdravotně postižené, popřípadě vertikálně zdvihací plošiny.

Stavební úpravy jsou navrhovány jen pro upravované části železničních stanic, jichž se týká výstavba nových nástupišť. Neupravované části, např. stávající výpravní budovy apod., zůstanou ve stávajícím stavu, bez úprav.

Železniční stanice Praha Hostivař je umístěna východně od křížení železniční trati s Průmyslovou ulicí. V prostoru žst. Praha Hostivař bude vybudován nový bezbariérový podchod pro pěší, který bude umožňovat jednak přímou obsluhu přilehlého území ve vazbě na podchod kolejíště orientovaný na osu ulice U Pekáren a dále přestupní vazbu na autobusovou a tramvajovou dopravu MHD. Podchod koridoru železniční trati rovněž umožňuje nové vzájemné propojení severní a jižní partie zájmového území. Samostatným, nově budovaným pěším koridorem jižním směrem je pak přístupná jednak ulice K Hostivařskému nádraží a dále ulice Plukovníka Mráze, kde je vedena autobusová doprava a umístěny její zastávky.

Vstupy do podchodu z okolí a výstupy na nástupiště jsou zajištěny přístupovými chodníky ve sklonu max. 1:12 (8,33 %).

## **Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace**

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci např. na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých a slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa, včetně možnosti jejich obcházení, jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Všechna nástupiště v žst. Praha Hostivař a přilehlé zpevněné plochy přístupné cestujícím budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace.

### **Informační a orientační systém pro cestující**

V železniční stanici bude informační systém doplněn o potřebné orientační tabule s piktogramy usměrňující postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště.

Součástí orientačního systému jsou i akustické majáčky pro nevidomé a slabozraké. Ty budou umístěny u všech východů z podchodu. Horizontálně bude majáček umístěn do osy prostoru, schodiště, apod. Dalším prostředkem pro lepší orientaci a informovanost nevidomého nebo slabozrakého budou hmatové štítky. Ty budou umístěna na pravém madle zábradlí při výstupu z podchodu na železniční nástupiště.

Orientační systém byl konzultován se zástupci SONS. Podrobně je problematika řešena v SO 1-43-01 Orientační systém.

## **4.13 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investice a stavby, které bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ a jsou v různém stadiu připravenosti. A dále stavby souběžné, které nemají bezprostřední návaznost na stavbu. Třetí kategorií jsou stavby koordinované, které nejsou přímo spjaté s železniční stavbou, ale jejich blízkost vyžaduje koordinaci.

### **Seznam souvisejících nebo navazujících investičních akcí:**

V prostoru ŽST Praha Hostivař se jedná o stavby:

„Praha 15-Hostivař, U Hostivařského nádraží – VOTS, kVN“, kde investorem je PREdistribuce, a. s., řešící napojení rozvodny VN, která je součástí nové technologické budovy ve stavbě „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“. Vzhledem ke stavební provázanosti obou staveb, bude jejich realizace provedena koordinovaně.

Navazující stavbou je „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.“ řešící navazující úsek zaústění IV. TŽK do uzlu Praha. Tuto stavbu lze realizovat v návaznosti či zcela nezávisle na I. části stavby.

Dalšími souvisejícími stavbami jsou „GSM-R – uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)“ řešící digitální rádiovou síť včetně doplnění optického kabelu Praha Malešice – Praha Libeň a „Úprava SZZ a TZZ Praha – Kolín pro ETCS“ zahrnující úpravy kolejových obvodů v Praze Malešicích.

**Seznam souběžných investičních akcí:**

V prostoru ŽST Praha Hostivař se jedná o stavbu:

- Propojení sítí T-Systems v k.ú. Hostivař, úsek 1 - Od KK200 do KK385 (v okolí ulic Štěrboholská, Za drahou, Miranova, Zemské Právo), (Vydis, s.r.o. – dokumentace k územnímu rozhodnutí - DÚR)

Jedná se o investici, která nemá bezprostřední návaznost na stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ a lze ji tak realizovat i v případě, že by nedošlo k realizaci výše uvedené stavby. S ohledem na neurčitost termínu realizace tohoto záměru je nutné, před zahájením stavební činnosti, koordinovat obě stavby.

**Seznam koordinovaných staveb:**

- „Datové centrum Hostivař“ (CONTRACTIS, s.r.o.) – přípojka elektrického vedení VN, NN

Jedná se o investici, které svou blízkostí ke stavbě „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ vyžaduje koordinaci. Neuskutečnění výše uvedeného záměru nemá vliv na realizaci železniční stavby.

**4.14 Statické výpočty**

Statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek:

- poškození (zřícení) stavby nebo její části,
- větší stupeň nepřípustného přetvoření,

jsou uvedeny v dokumentacích jednotlivých stavebních objektů. V rámci této stavby se toto týká částí dokumentace E.1.4 Mosty, propustky a zdi a E.1.10 Protihlukové objekty.

**B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK****5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

V době zpracování dokumentace projektu stavby byla k dispozici následující rozhodnutí o umístění stavby:

Rozhodnutí o umístění stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – železniční stanice Praha Hostivař“

vydané Úřadem městské části Praha 15 pod čj. 24323/2010/OÚR/HDo dne 6. 9. 2010, s nabytím právní moci dne 26. 10. 2010

Projektová dokumentace, na jejímž podkladě bylo vydáno výše zmiňované rozhodnutí, bylo v průběhu jejího zpracování projednáváno s účastníky stavebního řízení i s dotčenými orgány a organizacemi státní správy.

Jednotlivé připomínky v průběhu zpracování byly zapracovány následovně:

Všechny připomínky, které nejsou uvedeny níže v textu, jsou v dokumentaci respektovány a eventuální hodnoty, které jsou v nich uváděny, nebyly překročeny.

3. Součástí stavby budou provozní soubory a stavební objekty:

- *seznam PS a SO viz. Rozhodnutí o umístění stavby*



Stavební objekty a provozní soubory jsou označeny tak, jak budou označeny v následujících stupních řízení.

*Oproti přípravné dokumentaci došlo v dokumentaci projektu stavby k úpravě objektové skladby a ke změně náplně některých stavebních objektů. Tyto změny byly vyvolány zejména:*

- *změny požadované na základě posuzovacího a schvalovacího protokolu a na základě zadávací dokumentace projektu stavby*
- *časovým odstupem zpracování projektu stavby od doby zpracování přípravné dokumentace, původní 11/2007, aktualizace 02/2008 a 06/2010 (druhá aktualizace se týkala majetkoprávní části)*
- *změnami v legislativě*
- *zpřesněním technického řešení v projektu stavby oproti dokumentaci k územnímu řízení 09/2010*

*Změny jsou popsány v kap. 5.3 této zprávy a jsou na základě požadavku stavebního úřadu pokryty změnou ÚR.*

4. Souhlasy s odstraněním staveb, které jsou v přímé kolizi s návrhem umístění stavby, budou řešeny v samostatných řízeních.

*Objekty jednotlivých demolic jsou v dokumentaci zpracovány samostatně z důvodu možného samostatného řízení.*

5. Součástí stavby budou terénní úpravy.

*Terénní úpravy jsou součástí jednotlivých stavebních objektů železničního spodku, úprav komunikací, apod.*

6. Železniční stanice Hostivař

a) Budou provedeny stavební úpravy stávající budovy po odstranění zděných přístavků a zastřešení před budovou, bude provedena barevná úprava fasády, napojení dešťových svodů do dešťové kanalizace.

*Součástí stavebních úprav stávající výpravní budovy je i výměna oken.*

8. Mosty, podchody, lávky

Železniční most km 176,212 (nad ul. Průmyslovou a veřejným chodníkem) o délce přemostění max. 21,95 m, šířce 45,50 m, výšce nad chodníkem 5,22 m, nad silnicí 5,28 m.

Rozšíření mostu bude na 46,199 m.

*V závislosti na upřesněném technickém řešení kolejiště je výsledná šířka mostu (líce říms) 46,355 m.*

Železniční most v km 176,506 - podchod pro pěší nahrazuje ocelovou lávku v ev. km 176,518 a bude umístěn mezi ul. Hostivařská a Štěrboholská/Za drahou. Šířka podchodu bude 3,05 m, výška 2,57 m, světlá šířka rampy 2,40m, šířka schodiště 2,20 m. Schodiště a rampy podchodu budou zastřešeny:

Na straně U hostivařského nádraží bude mít zastřešení rampy šířku 5,50m, délku 32,73 m. zastřešení schodiště šířku 3,50 m, délku 16,60m. Na straně ulice Za drahou bude zastřešení rampy o šířce 2,80m a délku 65,22m, zastřešení schodiště šířku 2,70m, délku 20,94m. Schodiště a rampy navazují na stávající chodníky, resp. vozovku v obou komunikacích.

Propustek km. 176,124. Budou provedeny úpravy stávajícího propustku, který je umístěn pod stávající silniční komunikací podchází pod přeložkou silniční komunikace a vyúsťuje před křižovatkou Plk. Mráze - Průmyslová.

*Upřesněním technického řešení projektu stavby nedojde k výstavbě podchodu. Bude zachována stávající lávka, na které budou provedeny protidotykové zábrany a lávka bude v potřebné míře rekonstruována. Změna je na základě požadavku stavebního úřadu pokryta změnou ÚR.*

#### 9. Opěrné a zárubní zdi, návěstní krakorce

Zárubní zeď v km 175,917 - 175,980 (vlevo) o délce 63,00m bude mít výšku max. 2,70 m nad povrchem kolejového lože.

Zárubní zeď km 176,460 - 176,504 (vpravo) délka zdi bude 100,00m a výška 3,00m od terénu.

*Zpřesněním technického řešení nejsou zárubní zdi potřeba. Objekty vypadly ze stavby.*

Návěstní krakorce stejného typu s vyložením 9,00m a délkou 7,90m budou umístěny v km 175,260, 177,340, 177,570.

*Zpřesněním technického řešení zabezpečovacího zařízení došlo k posunu umístění do km 175,217 a 177,345. Nově krakorec v km 177,570 není potřeba.*

#### 12. Inženýrské sítě

Pro zajištění ochrany podzemních vedení provozovatelů telekomunikační sítě bude projektová dokumentace mj. obsahovat:

- zakres stávajících podzemních telekomunikačních vedení, vč. přípojek k objektům, v koordinačním výkresu vč. jejich okótování od stejných pevných bodů, od nichž jsou okótovány ostatní sítě technické infrastruktury,

*Veškeré známé inženýrské sítě jsou zaneseny v částech C.2 Koordinační situace a B.14 Stávající inženýrské sítě. Křížení sítí se stavbou jsou uvedena v kap. 2.1 Údaje o provedených průzkumech, této zprávy. Dále je povinností zhotovitele veškeré inženýrské sítě spolu se správcem před stavbou vytýčit.*

- návrh provádění výkopových prací v ochranném pásmu telekomunikačních kabelů ručně bez použití mechanizace,
- návrh ochrany odkrytých kabelů před jejich poškozením a prověšením,
- zachování stávajícího nadloží nad kabely.

V části týkající se uspořádání stavenišť, bude projektová dokumentace zpracována tak, aby na trasách kabelů, kabelovodů a vstupech do kabelových komor nebyl skladován žádný materiál.

*Podmínky jsou řešeny v jednotlivých objektech přeložek, či ochran inženýrských sítí. Mimo řešené úpravy je podmínka určena pro vlastní realizaci stavby.*

14e) Plynovodní přípojka PE DN 32 bude napojena v ul. U hostivařského nádraží ze stávajícího plynovodu STL TPE 110 1996 a zakončena v novostavbě technologické budovy v žst. Praha Hostivař.

*Upřesněním technického řešení a dle požadavků budoucích správců budovy není potřeba plynovodní přípojky pro tento objekt. Přípojka se ve stavbě nerealizuje.*

19. Protihluková opatření budou provedena formou stěn o výšce 3,00 m nad temenem kolejnice a individuálních protihlukových opatření. Bude umístěno celkem max. 1870,00m protihlukových zdí z toho 917,00 vlevo a 953,00 m vpravo trati. Individuální opatření budou řešena na bytových stavbách výměnou nebo utěsněním oken. Barevné řešení staveb protihlukových zdí bude upřesněno před zahájením stavebního řízení.

Clona 1- 175,5 - 175,8 km vlevo v oblasti nádraží Hostivař- ul. U hostivařského nádraží v délce max. 329,00 m.

Clona 2 - 175,9 - 176,1 km vpravo v oblasti nádraží Hostivař - ul. Dolnoměcholupská v délce max. 205,00 m.

Clona 3- 176,25 - 176,1 km vpravo v oblasti nádraží Hostivař- ul. U branek v délce max. 748,00 m.

Clona 4 - 176,35 - 176,94 vlevo v oblasti nádraží Hostivař - U hostivařského nádraží v délce max. 588,00 m.

*Změnou legislativy došlo k úpravě rozsahu protihlukových stěn.*

*Změnou legislativy a úpravou rozsahu protihlukových stěn, které zajišťují ochranu vnějšího prostoru budov, nejsou individuální protihluková opatření potřebná, ve stavbě se nerealizují.*

*Podrobný rozsah protihlukových stěn je řešen v SO 1-50-01 ŽST Praha Hostivař, protihlukové stěny a zmíněn je také v kap. 4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO, této zprávy. Změna je na základě požadavku stavebního úřadu pokryty změnou ÚR.*

20. Pro zařízení staveniště budou využity plochy mezi novým kolejištěm a přeložkou ulice

U hostivařského nádraží o rozměrech 140,00 x 20,00m. Zařízení staveniště bude umístěno jako stavba dočasná, která bude odstraněna po dokončení stavby.

Stavební materiál bude dopravován přednostně po železnici. Silniční přeprava bude pro přepravu odpadů. Centrální dvůr sloužící jako zařízení staveniště bude umístěn mimo hranice I. části stavby.

*Veškerá zařízení staveniště navrhovaná v rámci této stavby, mimo uvedené výše, je zhotovitel povinen před realizací stavby projednat s příslušnými orgány a s vlastníky dotčených pozemků. Navrhovaná zařízení staveniště jsou uvedena v části F. Organizace výstavby a C.2 Koordinační situace.*

21. Projektová dokumentace stavby bude zpracována tak, aby:

- během stavby zůstal zachován na okolních komunikacích přístup ke všem objektům, pouličním hydrantům, ovládacím armaturám inženýrských sítí, vjezd dopravní obsluhy a pohotovostním vozidlům a bezpečný průchod pro pěší v dotčené oblasti,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zpracována.*

- stavbou nebude dotčen provoz v jízdních pružích na komunikaci Průmyslová,

*Některé činnosti nejsou zcela možné bez omezení provozu (např. snášení stávající konstrukce, vkládání nové, úpravy stávajících opěr, apod.). Omezení provozu je řešeno v části F. Organizace výstavby a B.08 Dopravní opatření. Je uvažováno se zúžením jízdních pruhů, ale zachováním stávajícího počtu v obou směrech. Omezení provozu je projednáno s dotčenými orgány státní správy, policie, správci komunikace.*

- překonání vozovky Pod Táborem bude realizováno bez narušení povrchu,
- průchod pro chodce bude zachován v šíři min. 1,50 m,

*Tyto podmínky, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, jsou v dokumentaci projektu stavby zpracovány. Podmínky jsou určeny i pro vlastní realizaci stavby.*

- byly respektovány zásady ČSN 736005 „Prostorová úprava vedení technického vybavení „ČSN 332160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN, ZVN,, ,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby respektována.*

- přeložka vodovodních řadů budou prováděny v souladu s Městskými standarty vodárenských a kanalizačních zařízení na území hl. m. Prahy,

*Řešení je projednáno se správcí sítí a upraveno dle jejich požadavků.*

- ke všem vstupním šachtám na stávající kanalizaci bude umožněn příjezd pro mechanizovanou obsluhu těžkými vozidly i po dobu výstavby,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zpracována. Podmínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

- byly respektovány zásady ČSN 839061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch pro stavební práce,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby respektována.*

- v případě dotčení povrchových znaků stávající veřejné kanalizace byly vyměněny a rektifikovány poklopy, které musí splňovat podmínky ČSN EN 124 - třídy D400,

*Podmínka je určena pro vlastní realizaci stavby.*

- provádění výkopových prací v ochranném pásmu podzemního vedení elektrizační soustavy, v ochranném pásmu plynárenských zařízení, ručně bez použití mechanizace, ve vzdálenosti menší než 1 m od povrchu plynovodního potrubí

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zpracována. Podmínky je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

- ve výkresech byla zakreslena plynárenská zařízení,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zpracována.*

- do vzdálenosti menší než 2,50m od středotlakých a nízkotlakých plynovodů a plynovodních přípojek nebyly navrhovány objekty stavenišť, maringotky, sklady a skládky stavebního a jiného materiálu,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zpracována. Podmínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

- kabelové sítě elektrizační soustavy v těsné blízkosti výkopů pro stavební konstrukce byly ručně obnaženy, provizorně vyvěšeny a zajištěny,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zpracována. Podmínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

- návrh opatření, aby hladina hluku ze stavební činnosti byla v souladu s § 12 nařízení vlády č. 148/2006 Sb.

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zapracována. Podmínky jsou projednány s Hygienickou stanicí hl. m. Prahy.*

- bude respektováno zákonné ochranné pásmo teplovodů, krytí stávajících tepelných sítí vzhledem k současnému povrchu terénu

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zapracována. Podmínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

- bude dodrženo ochranné pásmo teplovodu 2,50m od vnější hrany teplovodu na obě strany. Nebudou v něm umístovány objekty zařízení staveniště, skládky zeminy, stavebního ani jiného materiálu, těžká technika.

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zapracována. Podmínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

- ke stavebnímu řízení bude předložen geologický průzkum pozemku stavby

*Geologický a geotechnický průzkum je součástí dokumentace.*

Hygienická stanice hl. m. Prahy, stanovila následující podmínky ke stavebnímu řízení:

- navržená protihluková opatření uvedená v hlukové studii budou zapracována do projektu pro stavební povolení,

*Tato podmínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zapracována.*

- před zahájením kácení dřevin na dotčených pozemcích proběhne konzultace na Odboru životního prostředí Úřadu městské části Praha 15. Před vydáním stavebního povolení bude upřesněn rozsah ozelenění protihlukových stěn,

*Kácení dřevin a ozelenění protihlukových stěn bylo konzultováno na MČ Praha 15 a následně byly výsledky zapracovány do dokumentace.*

- bude předloženo stanovisko příslušného správce drobného vodního toku, při realizaci stavby bude dodržen § 39 zák. č. 254/2001 Sb. (vodní zákon), aby se zabránilo únikům a úkapům ropných látek z pracovní techniky a nedošlo ke kontaminaci podzemních vod.

*Vyjádření je obsaženo v části H.3 Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy. Podmínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

## **5.2 Podmínky posouzení vlivů na životní prostředí**

### **Vliv na ovzduší**

V období výstavby se negativní vlivy mohou potenciálně projevit zejména znečištěním ovzduší. V rámci etapy výstavby lze očekávat liniové i plošné zdroje znečištění ovzduší.

### **Vliv na obyvatelstvo**

Do této části patří vlivy hluku, omezení veřejnosti po dobu výstavby, zajištění náhradní dopravy po dobu výluk, umožnění cestování osobám se sníženou mobilitou apod. Jednotlivé negativní vlivy budou v maximální míře eliminovány technickým řešením stavby a vhodným harmonogramem postupu stavebních prací (maximální zkrácení doby trvání stavby, omezení

prostoru staveniště, atp.). Po dokončení stavby se zvýší bezpečnost provozu, rychlost a kultura cestování, přístup pro osoby se sníženou mobilitou apod. Stavbu lze tedy z tohoto hlediska hodnotit pozitivně.

## **Hluk**

Problematika hluku je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3.6 - Akustické studie, měření hluku a vibrací. Hluková studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přílehlém okolí této trati v úseku I. stavby, tedy prakticky železniční stanicí Hostivař po dokončení její modernizace, tzn. provoz na novém kolejovém svršku vyššími rychlostmi) a předkládá možnosti řešení snížení hlukového zatížení přílehlé obytné zástavby, území pro výstavbu, sport a rekreaci dle platné územně plánovací dokumentace.

Studie předkládá možnosti snížení nadměrných ekvivalentních hladin hluku v okolí obytné zástavby. Především se jedná o výstavbu protihlukových bariér, kterých bylo v celém úseku navrženo celkem 1784 m (SO 1-50-01 ŽST Praha Hostivař, protihlukové stěny). Hluková studie uvádí vyšší číslo, což je dáno neuvažováním přerušení PHS budovami skladů, VB, apod. Dále je nepřesnost dána tím, že hluková studie neřeší PHS s technického hlediska detailně, tudíž dochází k drobným nepřesnostem v km začátků a konců PHS. Výstavba stěn výrazně zlepší stav hlukového zatížení obytné zástavby a zajistí dodržení hygienických limitů.

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

## **Vztah k proceduře EIA**

Stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ podléhá dle přílohy č.1, kategorie II, bodu 9.2. zákona č.100/2001Sb. podání oznámení a následnému zjišťovacímu řízení (bod 9.2. je definován pro novostavby železničních tratí kratších než 1km, rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí, novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť). Na základě předaného Oznámení záměru (12/2007), které bylo zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001Sb., o posouzení vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen zákon), autorizovanou osobou RNDr. T. Bajerem, CSc., Magistrát hl. m. Prahy vydal dne 6. 8. 2008 Závěr zjišťovacího řízení. Příslušný úřad dospěl k závěru, že záměr nebude posuzován dle zákona. Bude ale nezbytné dodržet opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů navržených v oznámení a zohlednit vyjádření k oznámení záměru.

Posuzovaný záměr není v rozporu se stávajícím územním plánem.

## **Návrh opatření**

### ***Pro fázi přípravy***

#### ***ochrana přírody***

- projednání s orgány ochrany přírody rozsah kácení, zásahy do významných krajinných prvků

#### ***hluk***

- upřesnění hlukových poměrů u obytných objektů pro období výstavby
- zásady organizace výstavby (ZOV) zpracovány tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přílehlé obytné zástavby hlukem a emisemi

*voda*

- pro dobu výstavby je nutné dodržovat taková preventivní opatření při nakládání se závadnými látkami, aby bylo minimalizováno znečištění povrchových a podzemních vod těmito látkami
- plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (s havarijním plánem budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby včetně subdodavatelů). Plán splňuje náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb., a byl předložen k odbornému stanovisku správce dotčených toků a ke schválení vodoprávním úřadem.
- pro provozní území stavby nacházející se v záplavových území vodotečí je zpracován povodňový plán pro období výstavby. Plán je zpracován dle TNV 752931 a byl předložen k odbornému stanovisku správci toků a předložen k potvrzení souladu s povodňovými plány dotčených městských částí.

*odpady*

- provést průzkum znečištění zemin pražcového podloží podle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

***Pro fázi výstavby****ochrana ovzduší*

- v průběhu celé výstavby provádět důsledný oplach aut před výjezdem na komunikace, kola automobilů na výjezdu budou očištěna tak, aby se zabránilo znečišťování příjezdové komunikace a veřejných komunikací
- výběr dodavatele stavby bude reflektovat preferenci použití moderních stavebních mechanismů s nízkými emisními parametry – emisními limity pro mimo silniční dieselové motory na úrovni Stage IIIB, v případě aplikace technického opatření na úrovni Stage IV
- pravidelně čistit povrch příjezdových a odjezdových tras v blízkosti staveniště
- v době déletrvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, přesypová místa na staveništi (nakládka materiálu na vozidla) budou vybavena mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déletrvajícího sucha
- nákladní automobily, které budou odvážet surovinu s frakcí menší než 4 mm budou oplachtovány

*ochrana přírody*

- likvidace vykácených dřevin bude řešena štěpkováním, případně kompostováním, není možné pálit
- v průběhu stavebních prací bude postupováno v souladu s ČSN 83 9061 ochrana stromů, porostu a vegetačních ploch při stavebních pracích
- po ukončení stavby provést důslednou rekultivaci dočasně dotčených ploch
- kácení podél trati (jak stromů, tak i křoví) provádět v mimohnízdní době a mimo vegetační sezónu od listopadu do března.
- veškeré práce na výměně štěrku dělat pouze z kolejiště zejména v pasážích VKP a IP ÚSES.
- stavební a zejména čistící práce začít až po ukončení hnízdění a vegetačního období (srpen, nejlépe říjen).
- omezit práci v noci na nutné minimum
- výměnu štěrku je dobré provádět v měsících po skončení rozmnožovací sezóny plazů, ale zároveň ještě před zimováním, to znamená preferovat období od srpna do konce října.

- zásahy do vodních toků omezit na nejnutnější práce na obnově mostků a propustků

#### *ochrana vod*

- bude zajištěn odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů.
- v případě havarijního úniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod budou neprodleně provedena bezprostřední opatření a při odstraňování příčin a následků havárie se bude postupovat dle schváleného Plánu opatření pro případ havárie v době výstavby. Každá taková skutečnost bude oznámena příslušným institucím dle tohoto plánu

#### *nakládání s odpady*

- v rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich využívání/odstraňování
- původce odpadu si zvolí k využívání/odstraňování odpadů oprávněnou osobu (firmu) s příslušným souhlasem pro nakládání s odpady
- v případě prokázání znečištění zemin ropnými látkami nad stanovené limity provést sanaci pozemku.
- odpady zařazovat podle druhů a kategorií podle § 5 a 6
- zajistit přednostní využití odpadů v souladu s § 11
- odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem a prováděcími právními předpisy, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle § 12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby
- ověřovat nebezpečné vlastnosti odpadů podle § 6 odst. 4 a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností
- shromažďovat odpady utříděně podle jednotlivých druhů a kategorií
- zabezpečit odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi, ohlašovat odpady a zasílat příslušnému správnímu úřadu další údaje v rozsahu stanoveném zákonem o odpadech a prováděcím právním předpisem včetně evidencí a ohlašování PCB a zařízení obsahující PCB a podléhajících evidencí vymezených v § 26. Tuto evidenci archivovat po dobu stanovenou tímto zákonem nebo prováděcím právním předpisem
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů, prostorů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout pravdivé a úplné informace související s nakládáním s odpady
- zhotovitel zpracuje před zahájením stavebních prací projekt odpadového hospodářství stavby, který zpřesní postupy nakládání s odpady uvedené v projektové dokumentaci
- vykonávat kontrolu vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy a projektem odpadového hospodářství stavby
- ustanovit odpadového hospodáře za podmínek stanovených tímto zákonem podle § 15,
- platit poplatky za ukládání odpadů na skládky způsobem a v rozsahu stanoveném v tomto zákoně.

#### *hluk*

- v okolí obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
- při začátku stavebních prací bude provedeno kontrolní měření u obytné zástavby a konkretizována protihluková opatření.
- zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností



- stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem, případně stroje opatřit vhodnou kapotáží.
- kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvival. hladiny)
- zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvival. hladiny).
- staveništní dopravu organizovat vždy dle možností mimo obydlené zóny.
- včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech a umožnit jim tak odpovídající úpravu režimu dne.
- při výběrovém řízení na dodavatele stavby bude stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
- před zahájením stavby bude provedeno místní šetření o stavu používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby

#### *archeologie*

- v průběhu veškerých zemních prací bude umožněno provedení záchranného archeologického výzkumu. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti. Podmínky pro provedení archeologického výzkumu a harmonogram prací je nutno projednat s prováděcí organizací v dostatečném předstihu, nejméně 21 dní před započítáním prací. Úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením §22 odst. 2 zákona č.20/1987 Sb.

#### *půdy*

- minimalizovat navržené dočasné zábory půdy.
- zabránit škodám na pozemcích a porostech, zabezpečit řádné a šetrné zacházení s kulturní vrstvou půdy, zajistit provedení rekultivace dotčených ploch a dodržet zásady ochrany ZPF.
- zajistit pečlivé sejmutí a oddělené deponování ornice a podorniční vrstvy. Sejmutou ornici je nutno v době skladování účinně chránit před různými zdroji degradace.

### **Pro fázi provozu**

#### *hluk*

- po realizaci je nutno provést kontrolní měření hluku

#### *odpady*

- s odpady nakládat v souladu legislativou platnou v odpadovém hospodářství, v současné době podle zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, a navazujících vyhlášek
- odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech v areálu původce odpadu a v příslušných shromažďovacích prostředcích (speciální sběrné nádoby, kontejnery apod., jejichž typ bude dohodnut s oprávněnou osobou, která bude zajišťovat odvoz odpadu - shromažďovací prostředky musí splňovat § 5 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.),
- nebezpečné odpady budou shromažďovány odděleně podle druhu ve speciálních shromažďovacích prostředcích umístěných ve sběrném místě pro nebezpečný odpad,

nepřístupném veřejnosti. Původce nebezpečných odpadů si zajistí pro nakládání s těmito odpady souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy.

### Použité zkratky

<b>LBC</b>	lokální biocentrum
<b>LBK</b>	lokální biokoridor
<b>LPF</b>	lesní půdní fond
<b>PHS</b>	protihluková stěna
<b>PHO</b>	pásma hygienické ochrany
<b>POV</b>	plán organizace výstavby
<b>ÚP</b>	územní plán
<b>ÚSES</b>	územní systém ekologické stability
<b>ÚTS</b>	územně technická studie
<b>VKP</b>	významný krajinný prvek
<b>ZS</b>	zařízení staveniště
<b>LBC</b>	lokální biocentrum
<b>LBK</b>	lokální biokoridor

### Podklady

- Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy, č. 3 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU PRAHA HOSTIVAŘ – PRAHA hl. n., I. ČÁST – žst. PRAHA HOSTIVAŘ, zpracovatel: ECO-ENVI-CONSULT Sladkovského 111, 506 01 Jičín, Oprávněná osoba: RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
- Biogeografické členění České republiky, Martin Culek a kolektiv, Enigma, Praha 1996
- Generel ÚSES, Huml, Kašák 1994
- <http://cs.wikipedia>
- <http://wgp.urm.cz>
- [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)

Ze závěru zjišťovací řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon), vydaného dne 6. 8. 2008 magistrátem hl. m. Prahy, odborem ochrany prostředí, vyplývají následující připomínky:

#### Připomínky hl. m. Prahy (MHMP)

Z hlediska městské zeleně chybí v předloženém oznámení dendrologické hodnocení dřevin, které budou stavbami dotčeny nebo odstraněny. V oznámení je zmíněno, že bude požádáno o rozhodnutí k odstranění dřevin, ale z výkresové dokumentace není patrné, kterých dřevin se kácení dotýká. V oznámení není hodnocen stav životního prostředí po jejich odstranění. Oznámení v části D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení ev. kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí se zmiňuje o zpracování požadovaného průzkumu v další části projektové přípravy, avšak dle názoru HMP by bylo účelné posoudit vliv na životní prostředí v důsledku odstranění dřevin již ve fázi zjišťovacího řízení. I přes zmiňované připomínky HMP s oznámením souhlasí, za předpokladu doplnění chybějících údajů do další fáze projektové přípravy záměru.

*Specifikace dřevin ke kácení je doplněna v podrobném dendrologickém průzkumu. Kácení a náhradní výsadba byla konzultována na MČ Prahy 15, odboru životního prostředí. Podrobné hodnocení vlivu na životní prostředí je řešeno v části B.03 Vliv stavby na životní prostředí.*

*V rámci projednání s dotčenými orgány státní správy je požádáno o rozhodnutí k odstranění dřevin.*

Podchod k nástupištím u kolejiště žst. Praha Hostivař by bylo vhodné řešit s přiměřeným zázemím pro umístění např. malého obchodu či služeb pro cestující (prodejna nápojů, občerstvení, novin apod.), což by mělo příznivý vliv na bezpečnost v podchodu, který je dlouhý a ze severní strany nebude pro chodce z hlediska bezpečnosti přehledný. Navíc by se zmírnilo též riziko poškozování stěn podchodu, jeho znečišťování apod.

*Na jižním konci podchodu je umístěna budova s odbavovacími prostory pro cestující.*

Přeložka ul. U Hostivařského nádraží jižním směrem do nové polohy představuje náročný zásah do území s nepříznivými dopady do zeleně a nutností nezanedbatelných terénních úprav. S ohledem na uvedené skutečnosti a obsah k oznámení doložených grafických příloh se k otázce řešení přeložky ul. U Hostivařského nádraží HMP vyjádří po doplnění navrženého řešení o podélné řezy překládaného úseku komunikace. Návrh je třeba doložit rovněž o příčné řezy v odpovídající podrobnosti a rozsahu mezi ul. Plukovníka Mráze a jižním nástupištěm žst. Praha Hostivař.

*Úprava komunikace U Hostivařského nádraží je řešena podrobně ve stupni projekt se všemi zmiňovanými přílohami.*

Z hlediska zásobování vodou HMP doporučuje respektovat nadřazené vodovodní řady, které kříží optimalizovanou trasu železniční tratí.

Z hlediska vodních toků nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky za předpokladu, že ve fázi přípravy stavby budou zajištěna ochranná opatření uvedená v oddílu D.IV předloženého oznámení.

*Tyto připomínky, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, jsou v dokumentaci projektu stavby zpracovány. Připomínky jsou určeny i pro vlastní realizaci stavby.*

#### Připomínky MČ Prahy 15 (MČ15)

Parcely, dotčené stavebními pracemi, budou rekultivovány a osázeny.

*Tato připomínka, týkající se stupně dokumentace pro stavební povolení, je v dokumentaci projektu stavby zpracována. Připomínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

Realizací záměru nedojde ke vzniku nového zdroje znečištění ovzduší. Ke zhoršení kvality ovzduší však přispěje realizace stavby, zejména dočasné navýšení emisí z nákladní dopravy a manipulace se sypkými materiály. S opatřeními pro omezení emisí a eliminaci prašnosti, uvedenými v kapitole D .1.1 - Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů MČ P15 souhlasí a požaduje jejich naplnění.

*Připomínka je určena pro vlastní realizaci stavby.*

Před zahájením výstavby je nutno vypracovat a nechat schválit „Plán opatření pro případ úniku látek škodlivých vodám“ pro období výstavby.

*Připomínka je zpracována v části F.6 Havarijním plánu. Připomínka je určena i pro vlastní realizaci stavby.*

Vzhledem k rozsahu stavby a velkému objemu odpadů, vznikajícího v průběhu stavby, MČ P15 upozorňuje na povinnost vedení průběžné evidence odpadů původce odpadů, a to za každou samostatnou provozovnu. V případě staveb se za provozovnu považuje souhrn všech staveb původce odpadů na území městské části, kde se stavba nachází.

*Evidence odpadů je povinností zhotovitele stavby.*

#### Hygienická stanice hlavního města Prahy (HSHMP)

*Veškeré připomínky jsou zapracovány do části B.03 Akustická studie, měření hluku a vibrací, která byla konzultována s HSHMP.*

#### Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP)

Z hlediska odpadového hospodářství ČIŽP konstatuje, že na str. 47 oznámení v přehledu předpokládaných odpadů vznikajících v období výstavby chybí kontaminovaná výkopová zemina (kat. č.17 05 03\* nebo 17 05 05\*), přestože se v textu vznik tohoto odpadu předpokládá.

Pokud nebude výkopová zemina využita v rámci stavby, je nutno s jejím přebytkem nakládat jako s odpadem. Tento odpad je nutno předávat výhradně k využití, případně odstranění osobě oprávněné dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, tedy provozovateli zařízení dle § 14 odst. 1, příp. odst. 2 zákona o odpadech, tj. nelze tento odpad nabízet k jinému účelu tak, jak se uvádí v oznámení.

Pokud bude docházet k uvažovanému vyřazení nevyhovujícího kovového materiálu, kterého se jeho původce zbavuje nebo má úmysl se jej zbavit, bude se již jednat o odpad a musí být respektována všechna ustanovení zákona o odpadech, tj. nelze jej odprodávat, jak se uvažuje v oznámení, ale pouze jej předávat přednostně k využití, příp. odstranění osobě oprávněné dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech.

*Nakládání s odpady řeší v projektu stavby dokumentace „Odpadové hospodářství“. Tato dokumentace je zpracována podle současně platné legislativy v odpadovém hospodářství.*

Z hlediska ochrany vod nemá ČIŽP k oznámení závažné připomínky. Pouze požaduje doplnit bližší informace o způsobu odvodnění (typ kanalizace, konečný recipient).

*Popis odvodnění je uveden podrobně včetně situací v havarijním plánu stavby – část dokumentace F.6.*

Dále ČIŽP žádá o kompenzaci ekologické újmy, která bude řešena v procesu stavebního povolení společně s eventuálním kácením dřevin rostoucích mimo les a náhradní výsadbou, včetně následné péče.

*Kácení a náhradní výsadba je podrobně řešena v SO 1-83-01 ŽST Praha Hostivař, kácení a náhradní výsadba. Rozsah byl konzultován na MČ Prahy 15, odboru životního prostředí.*

Dále je podle ČIŽP třeba zhodnotit vliv záměru ve fázi realizace stavby na zvláště chráněná území (přírodní památka Meandry Botiče a přírodní park Hostivař - Záběhlice), vzhledem k jeho blízkosti k záměru a postupovat v činnosti tak, aby tento případný vliv byl eliminován či minimalizován.

*Technické řešení stavby je navrženo tak, aby vliv na okolí byl co nejmenší. Vzhledem ke vzdálenosti od samotné stavby se nepředpokládá, že dojde k ovlivnění lokalit.*

#### Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP)

V části C.2, příloha 3 „Koordinační situace stavby km 176,800 - km 177,700" je navržena přeložka vodovodního řádu (SO 1-71-02 v km 177,150) vyžadující dočasné zábory lesních pozemků (parc.č. 1659/15 - 14 m<sup>2</sup> a parc.č. 1675/19 - 34 m<sup>2</sup>, oba k.ú. Hostivař). OOP MHMP doporučuje napojení npvého vodovodního řádu na stávající mimo lesní pozemky.

*Zpřesněním technického řešení nejsou zmiňované pozemky přeložením vodovodního řádu dotčeny.*

Z hlediska nakládání s odpady OOP MHMP ve svém vyjádření uvádí, že v tabulce: „Předpokládaná produkce odpadů v období výstavby“, na str. 47 oznámení je pod pořadovými čísly č. 39-40 uvedeno nesprávné katalogové číslo odpadů Olověné akumulátory a Nikl-kadmiové baterie a akumulátory. V oznámení je uvedeno 161601 a 161602. Dle Katalogu odpadů má být 160601 a 160602.

*Nakládání s odpady řeší v projektu stavby dokumentace „Odpadové hospodářství“. Tato dokumentace je zpracována podle současně platné legislativy v odpadovém hospodářství.*

Odvádění dešťových vod ze zpevněných ploch je navrženo do dešťové kanalizace. Toto řešení není zcela v souladu s článkem 11 odst. 7 vyhlášky č. 26/1999 Sb. HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (OTPP), ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje, že stavby musí být napojeny na veřejnou dešťovou nebo jednotnou kanalizaci, pokud nelze dešťové vody likvidovat jinak, tj. přednostně vsakem, pokud to hydrogeologické poměry, velikost pozemku a jeho výhledové využití prokazatelně umožní. V případě podaného návrhu, tzn. navržené odvedení dešťových vod do dešťové kanalizace, je nutné jednoznačně prokázat, že nelze tyto dešťové vody likvidovat jinak (vsakem).

*Technické řešení a zaústění odvodnění do stávající městské kanalizace bylo prověřeno a projednáno se správcí a vlastníky kanalizace, dále i správcí toků. Do dokumentace byly zapracovány jejich připomínky eliminující případné nedostatky.*

V souvislosti s místy se zřetelnou kontaminací ropnými látkami (místa stání lokomotiv, výhybky) OOP MHMP požaduje v dalším stupni projektové přípravy doložit rozborů vzorků podzemních vod za účelem ověření jejich případné kontaminace.

*V rámci geotechnického, hydrologického a stavebnětechnického průzkumu byly provedeny potřebné odběry pro odhalení kontaminace.*

V oznámení jsou zmíněna možná rizika ohrožení podzemních vod a půdního prostředí závadnými látkami (ropné látky z mechanizace po dobu výstavby, provoz pojízdnych agregátů, čerpání PHM). OOP MHMP upozorňuje ve vztahu k těmto bodům, že každý, kdo zachází se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo je nakládání s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím, je povinen dodržovat ust. § 39 odst. 2 vodního zákona, zejména zpracovat plán havarijních opatření, který schvaluje příslušný vodoprávní úřad. Náležitosti havarijního plánu a nakládání se závadnými látkami stanoví vyhláška č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků. Uživatel závadných látek je dále povinen při zacházení s nimi učinit odpovídající opatření, aby nevnikly do povrchových nebo podzemních vod či do kanalizace. Dále OOP MHMP upozorňuje, že dle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona je zakázáno mytí motorových vozidel a provozních mechanismů ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod.

*Havarijní plán je zpracován – část dokumentace F.6.*

Pan Vladimír Soják

Původně navrhovaná individuální protihluková opatření (IPO, viz dopis SUDOP Praha ze dne 18. 9. 2007, č.j. 206/260/07) považuje za nedostatečná vzhledem k předpokládanému zvýšení intenzity provozu železniční dopravy po optimalizaci traťového úseku. Již v současné době představuje hluk způsobený železniční dopravou v blízkosti rodinného domu Za dráhou 1/222 v Praze 10 - Hostivaři neúměrnou hlukovou i prašnou zátěž, zejména v nočních hodinách. Předpokládané více než dvojnásobné zvýšení intenzity železniční dopravy by pak ve svém důsledku mělo trvalé následky na zdravotní stav obyvatel tohoto domu.

S ohledem na tyto podmínky požaduje, aby v uvedeném úseku, který se dotýká i dalších rodinných domů byly instalovány protihlukové clony, které by výrazně přispěly ke snížení hlukové zátěže ze železniční dopravy, a to v celém úseku, kde hluk ze železniční dopravy přímo působí na obyvatele přilehlého rodinného domu.

*Změnou legislativy a úpravou rozsahu protihlukových stěn, které zajišťují ochranu vnějšího prostoru budov, nejsou individuální protihluková opatření uvažována. V ŽST Praha Hostivař jsou navrženy v místě rodinných domů protihlukové stěny.*

-----

*Všechny ostatní, konkrétně nevypsané podmínky a připomínky závěru zjišťovacího řízení, jsou v dokumentaci respektovány a dodrženy nebo jsou součástí realizace stavby a budou při výstavbě dodržovány.*

### **5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace.**

Tato kapitola uvádí porovnání kapacitních a dalších údajů nového řešení s řešením dokumentace pro územní řízení.

#### **5.3.1 Kapacitní údaje**

##### **Rozsah stavby:**

Stávající staničení	km 175,400 – 177,573 511 ( <i>km 175,400 – 177,573 511</i> )
Nové staničení	km 175,400 – 177,570 ( <i>délka rekonstruovaného úseku 2,170 km</i> )

##### **Železniční svršek:**

60 E2 (nový)	3 531 m	( <i>2 823 m UIC 60 nové</i> )
49 E1 (nový)	1 645 m	( <i>6 017 m S 49 nové</i> )
S 49 (užitý)	2 938 m	( <i>732 m S 49 regenerované</i> )
Celkem svršek	8 114 m	( <i>9 572 m</i> )

##### **Počet nově vložených výhybek:**

tvaru 60 E2	19 ks	( <i>14 ks UIC 60 nové</i> )
tvaru 49 E1 2. generace nové	7 ks	( <i>13 ks S 49 nové</i> )
tvaru S49 regenerované	2 ks	( <i>3 k S 49 regenerované</i> )
Výhybky celkem	28 ks	( <i>30 ks</i> )

##### **Sanace železničního spodku:**

7,8 km	( <i>9,5 km</i> )
--------	-------------------

##### **Obnova nástupišť:**

Železniční stanice - ostrovní	2 ks - 1 050 m hrany nástupiště	( <i>2 ks ostrovní</i> )
-------------------------------	---------------------------------	--------------------------

##### **Staniční zabezpečovací zařízení:**

- 3. kategorie, elektronické provedení (elektronické stavědlo)
- (*3. kategorie, elektronické provedení (elektronické stavědlo)*)

**Traťové zabezpečovací zařízení:**

3. kategorie, elektronické, systém automatického bloku v celé délce stavby. V provizorním stavu mezi realizací stavby I. a II. části je v úseku Praha Hostivař – Praha Vršovice navrženo automatické hradlo

*(3. kategorie, elektronické, systém automatického bloku v celé délce stavby. V provizorním stavu mezi realizací stavby I. a II. části je v úseku Praha Hostivař – Praha Vršovice navrženo automatické hradlo)*

**Traťové zabezpečovací zařízení – trať Praha Hostivař – Praha Malešice:**

3. kategorie, elektronické, systém automatického bloku v celé délce stavby

*(3. kategorie, elektronické, systém automatického bloku v celé délce stavby)*

**Výstavba TV:**

Stavební úpravy	11,4 km	(11,0 km)
montážní úpravy	15,5 km	

**Železniční mosty, propustky a zdi:**

železniční mosty (podchod)	1 ks	(2 ks)
železniční mosty (rekonstrukce)	2 ks	(2 ks)
lávka pro pěší – úprava ochrany proti dotyku	2 ks	(1 ks)
lávka pro pěší – demolice	0 ks	(1 ks)
návěsní krakorce	2 ks	(3 ks)
propustky	3 ks	(3 ks rekonstruované)
zárubní zdi	1 ks	(3 ks)
opěrné zdi	1 ks	(1 ks)
silniční most	1 ks	(1 ks)

**Elektrický ohřev výměn:**

ŽST Praha Hostivař - nový	26 ks
Odb. Záběhlíce provizorní	5 ks

**Sdělovací zařízení:**

Metalická kabelizace – nová	15 km
Optická kabelizace – nová	15 km
Kamerový systém	1 ks
Traťový rádiový systém	1 ks
Místní rádiový systém	1 ks
Informační systém pro cestující	1 ks
Rozhlasové zařízení	1 ks
Elektronická zabezpečovací signalizace (EVS)	2 ks
Autonomní samočinný hasicí systém (ASHS)	2 ks

**Pozemní objekty:**

Demolice - obestavěný prostor	4 802 m <sup>3</sup>	(8 074 m <sup>3</sup> )
Zastřešení (podchody, nástupiště a další)	2 290 m <sup>2</sup>	(2 844 m <sup>2</sup> )
Nové - obestavěný prostor	2 330 m <sup>3</sup>	(2 120 m <sup>3</sup> )
Stavební úpravy (odstranění přístavku a zastřešení v rámci SO 1-40-03)	4 610 m <sup>3</sup>	(141 m <sup>2</sup> )

**Protihluková opatření:**

protihlukové zdi - délka	1784 m	(1 788 m)
protihlukové zdi – plocha pohltivých panelů	5 373 m <sup>2</sup>	(5 610 m <sup>2</sup> )

Pozn.: Údaj v závorce kurzívou udává hodnotu z dokumentace pro územní řízení (DUR).

Kapacitní údaje jsou ve většině případů dodrženy. K mírnému překročení došlo vlivem zpřesnění technického řešení u délky nového TV. Jinak byly parametry dodrženy. V některých případech (např. železniční svršek, pozemní objekty, mosty) došlo v jednotlivých položkách ke změnám a překročení údajů, ale v celkové bilanci za danou profesi nebyly celkové hodnoty taktéž překročeny.

**5.3.2 Spotřeba vody, množství dešťových a splaškových vod****Potřeba vody pro pozemní objekty****1) podchod:**

Q denní = 1000 l/den  
 Q max. denní = 1,25 m<sup>3</sup>/den  
 Q roční = 360 m<sup>3</sup>/rok

**2) technologická budova:**

Q denní = 240 l/den  
 Q max. denní = 0,75 m<sup>3</sup>/den  
 Q roční = 190 m<sup>3</sup>/rok

Hodnoty odpovídají DUR.

Množství odpadních vod odváděných do kanalizace:

	max. odtok (l/s)	odtok regulovaný (l/s)	splaškové vody (m <sup>3</sup> /den)
dešťové vody km 176,100	127 (221)	70	
dešťové vody km 176,740	101 (135)	50	
splaškové vody			1,6 (1,6)
celkem	228 (356)	120	1,6 (1,6)

Aktuálním přepočtem byly získány nové hodnoty, které nepřekračují původní hodnoty z DUR. Navíc byly správci toků požadovány úpravy technické dokumentace ve věci doplnění retenčních zařízení před zaústěním do stávající kanalizace, které odtok výrazně redukuje.

**5.3.3 Bilance požadavků na energii****Žst Praha Hostivař**

<b>Nový instalovaný / soudobý příkon EOv:</b>	<b>266 kW</b>	<b>(243 kW)</b>
Celková roční spotřeba EOv:	125 MWh/rok	(46 MWh/rok)
<b>Nový instalovaný příkon mimo EOv:</b>	<b>274 kW</b>	<b>(237 kW)</b>
Nový instalovaný příkon vč. EOv:	540 kW	(480 kW)
Nový soudobý příkon mimo EOv:	174 kW	(147 kW)
Nový soudobý příkon vč. EOv:	440 kW	(390 kW)



Celková roční spotřeba mimo EOv:	728 MWh/rok	(426 MWh/rok)
Celková roční spotřeba včetně EOv:	853 MWh/rok	(572 MWh/rok)

**Odbočka Záběhllice**

<b>Nový instalovaný / soudobý příkon EOv:</b>	<b>31 kW</b>	
Celková roční spotřeba EOv:	18 MWh/rok	
<b>Nový instalovaný příkon mimo EOv:</b>	<b>16 kW</b>	<b>(13 kW)</b>
Nový instalovaný příkon vč. EOv:	47 kW	
Nový soudobý příkon mimo EOv:	12 kW	<b>(10 kW)</b>
Nový soudobý příkon vč. EOv:	43 kW	
Celková roční spotřeba mimo EOv:	52 MWh/rok	<b>(43 MWh/rok)</b>
Celková roční spotřeba včetně EOv:	70 MWh/rok	

**I. část stavby celkem:**

<b>Nový soudobý příkon vč. EOv:</b>	<b>483 kW</b>	<b>(400 kW)</b>
<b>Celková roční spotřeba včetně EOv:</b>	<b>923 MWh/rok</b>	<b>(615 MWh/rok)</b>
<b>Stávající soudobý příkon:</b>	<b>83 kW</b>	<b>(82 kW)</b>
<b>Celková stávající roční spotřeba:</b>	<b>264 MWh/rok</b>	<b>(261 MWh/rok)</b>

Proti dokumentaci pro územní rozhodnutí zohledňuje projekt stavby upravené aktuální požadavky na napájení nově budovaných objektů (vytápění vnitřních prostor), dále požadavky na napájení nově provozovaných technologií (GSM-R) a upravené nároky na zajištění osvětlení venkovních a krytých prostor (dle v současnosti platných směrnic TSI PRM). Z hlediska energetické náročnosti systému EOv došlo ke změně rozsahu řešení z důvodu požadovaného rozšíření ohřevu (prodloužení ohřevu opornic jednotlivých výhybek) a dále na základě požadavku na rozšíření EOv o výhybky v rámci Odbočky Záběhllice. Odhad roční spotřeby systému EOv byl stanoven nově se zohledněním aktuálních údajů z provozu EOv na navazujícím optimalizovaném úseku trati.

**5.3.4 Změny objektové skladby**

Oproti přípravné dokumentaci došlo v dokumentaci projektu stavby k úpravě objektové skladby a ke změně náplně některých stavebních objektů. Tyto změny byly vyvolány zejména:

- změny požadované na základě posuzovacího a schvalovacího protokolu a na základě zadávací dokumentace projektu stavby
- časovým odstupem zpracování projektu stavby od doby zpracování přípravné dokumentace, původní 11/2007, aktualizace 02/2008 a 06/2010 (druhá aktualizace se týkala majetkoprávní části)
- změnami v legislativě
- zpřesněním technického řešení v projektu stavby oproti dokumentaci k územnímu řízení 09/2010

**Změny v provozních souborech a stavebních objektech**

PS 1-02-09.1 ŽST Praha Hostivař, sdělovací zařízení, úprava zařízení GSM-R

- vyčleněný podobjekt z původního „PS 1-02-09 ŽST Praha Hostivař, sdělovací zařízení“ - rozdělení souboru z důvodu podrobného technického řešení a budoucího správce zařízení

PS 1-03-01 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, technologie, část PREDistribuce a.s.

- objekt vypadl ze stavby - nezaznamenal změnu, pouze je projektován a realizován PREDistribucí a.s. na základě smlouvy o připojení

- PS 1-03-03 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, vlastní spotřeba
- úprava názvu souboru na „ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, technologie pro vlastní spotřebu“
- SO 1-11-01.1 ŽST Praha Hostivař, železniční spodek, ochrana kanalizačního potrubí
- vyčleněný podobjekt původního „SO 1-11-01 ŽST Praha Hostivař, železniční spodek“ - rozdělení souboru z důvodu podrobného specifického technického řešení dané části objektu
- SO 1-20-02.1 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší), osvětlení podchodu
- vyčleněný podobjekt původního „SO 1-20-02 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší)“ - rozdělení souboru z důvodu podrobného specifického technického řešení a budoucího správce zařízení
- SO 1-20-04 Železniční most v km 176,506 (podchod pro pěší)
- SO 1-20-04.1 Železniční most v km 176,506 (podchod pro pěší) – rampy
- SO 1-62-06 ŽST Praha Hostivař, most v km 176,506 (podchod pro pěší) - napájení veřejného osvětlení ELTODO a.s.
- SO 1-41-02 ŽST Praha Hostivař, zastřešení vstupů do podchodu v km 176,600
- objekty nového podchodu v km 176,506 byly z důvodu úsporných opatření vypuštěny
- SO 1-62-07 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, přípojka 22kV PREdidistribuce a.s.
- objekt vypadl ze stavby - je projektován a realizován PREdistribucí a.s. na základě smlouvy o připojení
- SO 1-24-01 Zárubní zeď v km 175,917 – 175,960 (vlevo)
- SO 1-24-02 Zárubní zeď v km 176,460 - 176,504 (vpravo)
- objekty vypuštěny ze stavby - zpřesněním technického řešení není výstavba zdí potřebná
- SO 1-26-01 Lávka pro pěší v ev. km 176,518 - úprava protidotykových zábran
- změna náplně objektu – vzhledem k vypuštění objektu nového podchodu v km 176,506 se zachovává stávající ocelová lávka – s tím jsou spojené potřebné úpravy protidotykových zábran
- SO 1-26-02 Návěstní krakorec v km 175,260
- změna názvu objektu – upřesnění km – nově v km 175,217
- SO 2-26-01 Lávka pro pěší v ev. km 177,296 - úprava protidotykových zábran
- změna názvu objektu – upřesnění, že se jedná pouze o úpravu protidotykových zábran
- SO 2-26-02 Návěstní krakorec v km 177,340
- změna názvu objektu – upřesnění km – nově v km 177,345
- SO 2-26-03 Návěstní krakorec v km 177,570
- vypuštění objektu ze stavby – zpřesněním technického řešení není krakorec v tomto km potřeba
- SO 1-72-02 ŽST Praha Hostivař, plynové přípojky k pozemním objektům
- změnou způsobu vytápění nových technologických budov nejsou plynové přípojky zapotřebí
- SO 1-50-01 ŽST Praha Hostivař, protihlukové stěny
- změna náplně objektu - změnou legislativy došlo k úpravě rozsahu protihlukových stěn
- SO 1-51-01 ŽST Praha Hostivař, individuální protihluková opatření
- objekt vypadl ze stavby - změnou legislativy a úpravou rozsahu protihlukových stěn, které zajišťují ochranu vnějšího prostoru budov, nejsou individuální protihluková opatření potřebná

SO 1-64-01.1 ŽST Praha Hostivař, elektrický ohřev výhybek, přechodový stav

- vyčleněný podobjekt původního „SO 1-64-01 ŽST Praha Hostivař, elektrický ohřev výhybek“ - rozdělení souboru z důvodu podrobného technického řešení a časového hlediska užívání

SO 1-62-01.1 ŽST Praha Hostivař, venkovní osvětlení, přechodový stav

- vyčleněný podobjekt původního „SO 1-62-01 ŽST Praha Hostivař, venkovní osvětlení“ - rozdělení souboru z důvodu podrobného technického řešení a časového hlediska užívání

Změny ve věcné náplni jsou na základě požadavku stavebního úřadu pokryty změnou ÚR.

## **5.4 Splnění podmínek komplexního projednání dokumentace a posuzovacího, schvalovacího protokolu**

### Podmínky komplexního projednání dokumentace

V průběhu zpracování dokumentace projektu stavby byla dokumentace průběžně projednávána na pracovních poradách po jednotlivých profesích. V závěru zpracování projektu byla dokumentace předložena k posouzení jednotlivým složkám SŽDC a ČD. Přípomínky vzešlé z tohoto posouzení byly do dokumentace zapracovány či bylo posuzovatelům zdůvodněno navržené technické řešení. Konečné vypořádání se s připomínkami je součástí samostatné části H.1.2 Záznam z konferenčního projednání připomínek. V této části dokumentace jsou v plném znění uvedeny připomínky jednotlivých posuzovatelů a odpovědi projektantů s popisem, jakým způsobem byly jednotlivé připomínky vyřešeny.

### Podmínky schvalovacího protokolu

*Reakce na podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu jsou rozděleny podle příslušnosti k I. nebo II. části stavby.*

Projednat finanční spoluúčast Hlavního města Prahy při výstavbě a realizaci PS a SO předmětné stavby, sloužících převážně pro jeho potřeby.

*Spoluúčast Hlavního města Prahy na stavbě optimalizace trati je s městem projednávána a společná rozhodnutí jsou popsána v dohodě o spolupráci, kterou spolu SŽDC a město uzavírají.*

Prověřit možnost zapojení traťových kolejí VRT č. 001 a 002 do hostivařského zhlaví žst. Praha Vršovice tak, aby tyto koleje byly v případě pokračování VRT v celé délce mimo (vně) koleje č. 102 (912) kromě nezbytného přesmyku v místě zaústění do předmětného zhlaví.

*Podmínka se týká II. části stavby (Praha Hostivař – Praha hl. n.).*

Vzhledem k tomu, že se po realizaci stavby nepředpokládá zastavování vlaků kategorie EC, IC a R v žst. Praha Hostivař, prověřit možnost zkrácení vršovického zhlaví této stanice tak, aby výhybky č. 24-29 nebyly v oblouku. Konfiguraci kolejí pro nákladní vlaky ponechat.

*Vzhledem k požadovaným užitečným délkám kolejí, rychlostem v jednotlivých kolejích a umístění podchodu není možné spojky na pražském zhlaví umístit mimo oblouk.*

### Podmínky posuzovacího protokolu

#### **Požadavky z projednání investičního záměru 19. 10. 2010 s cílem snížení nákladů**

V projektu zúžit pražské zhlaví žst. Praha Hostivař tak, aby nebyla nutná demolice lávky ev. km 176,518 a její náhrada podchodem. Zachovat přitom délku dopravních kolejí pro nákladní vlaky 650 m. Tímto řešením se také přiblíží výhybky zhlaví do stanice, zkrátí úprava traťové koleje do Prahy Malešic a zmenší zásahy do svahů km 177,300.

*V projektu bylo řešení upraveno podle této připomínky.*

V projektu minimalizovat v žst. Praha Hostivař rekonstrukci 12. koleje, rekonstrukci železničního spodku 10. Koleje.

*V projektu byla navržena rekonstrukce svršku v kolejích č. 10 i 12 (s ohledem na nutnost přerušit koleje v místech podchodu, propustku, mostu přes Průmyslovou ulici, v souběhu s rampou podchodu a v místech křížení kanalizace a vodovodu). Rekonstrukce železničního spodku v kolejích č. 10 a 12 není navržena.*

#### **Podmínky MD podle stanoviska čj. 17/2011-130-IZD/2 z 4. 3. 2011**

Projednat finanční spoluúčast Hlavního města Prahy při výstavbě a realizaci PS a SO předmětné stavby, sloužících převážně pro jeho potřeby.

*Spoluúčast Hlavního města Prahy na stavbě optimalizace trati je s městem projednávána a společná rozhodnutí jsou popsána v dohodě o spolupráci, kterou spolu SŽDC a město uzavírají.*

Vzhledem k tomu, že se po realizaci stavby nepředpokládá zastavování vlaků kategorie EC, IC a R v žst. Praha Hostivař, prověřit možnost zkrácení vršovického zhlaví této stanice tak, aby výhybky č. 24-29 nebyly v oblouku. Konfiguraci kolejí pro nákladní vlaky ponechat.

*Vzhledem k požadovaným užitečným délkám kolejí, rychlostem v jednotlivých kolejích a umístění podchodu není možné spojky na pražském zhlaví umístit mimo oblouk.*

#### **Všeobecné požadavky**

Další projektovou přípravu zadat tak, aby umožnil realizovat samostatně I. a II. část stavby. Hranici rekonstrukce koleje v obou částech stavby pokud možno posunout mimo oblouk do km 177,430.

*Rozdělení stavby na dvě samostatné části bylo dodrženo. Z důvodu směrového a výškového vedení trati, napojení na stávající stav a co nejmenší zásah v rámci II. části stavby do vybudovaných částí kolejiště v I. stavbě, je dělení mezi stavbami v km 177,570, v oblouku.*

V projektu budou respektovány technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému.

*Je respektováno.*

#### **Železniční svršek a spodek, nástupiště**

V projektu aktualizovat předkategorizaci železničního svršku a upřesnit možné využití regenerovaného materiálu.

*Bylo aktualizováno.*

V projektu bude upřesněno použití tvrzených jazyků a opornic ve výhybkách a výhybkových konstrukcích.

*Bylo upřesněno a zapracováno.*

V projektu navrhovat mimo hlavní a předjízdne koleje kolejové lože pod pražcem tloušťky 0,3 m.

*Je respektováno.*

V projektu navrhnout veškerá potřebná provizorní propojení kolejí.

*Technické řešení stavby včetně POV a dopravní technologie bylo na jednáních projednáno a výsledky z projednání byly zapracovány do všech potřebných provizorních stavů.*

Trativody v místech nástupišť ve stanicích situovat mezi koleje.

*Je respektováno.*

V projektu bude zvaženo uklonění povrchu nezastřešených širokých ostrovních nástupišť do středového svodu.

*V průběhu projednání bylo ustanoveno, že sklon nástupiště bude řešen střechovitě.*

### **Pozemní objekty**

V projektu upřesnit dispozice odbavovacích prostor, např. vyčlenění ploch pro prodej jízdních dokladů (výdejna nebo automat). Bude zvážen rozsah drobného mobiliáře (lavičky, tabule pro JŘ, koše...), jeho prvky budou pevně spojeny s nástupišti, popř. s přístřešky a zastřešením.

*Bylo upřesněno.*

V projektu věnovat pozornost zabezpečení objektů (mříže, fólie, materiál zástěn). Rozvaděč osvětlení v žst. Praha Hostivař v projektu umístit pokud možno na objekt SŽDC, dořešit místo jeho dálkového ovládání. Při návrhu ozelenění fasád zohlednit orientaci ke světovým stranám. Vstupy na WC pro imobilní opatřit euroklíčem. Navrhnout orientační systém ve stanicích a zastávce se zohledněním místních vazeb na okolí včetně MHD, při dodržení TSI a UIC 413. V koordinačních situacích demolic zakreslovat nový stav jako doložení kolizí s navrženými objekty. V projektu bude zvaženo vytápění technologických budov bez použití vodního média.

*Bylo dohodnuto na poradách a závěry zapracovány.*

V projektu budou na podkladě aktualizované hlukové studie upřesněny rozsahy IPO, u objektů ve vlastnictví SŽDC bude zvažena možnost jejich vyjmutí z bytového fondu.

*Bylo upřesněno. Dle nové legislativy z roku 2011 nejsou IPO potřebná, řešení hluku je pomocí PHS.*

V projektu upřesnit požárně bezpečnostní řešení - určit počet PHP a jejich hasební schopnost (min. 27A), zpřesnit prostupy kabelů stěnami.

*Je upřesněno v jednotlivých PS a SO.*

V projektu navrhnout na střechy sněhové zábrany; háky a žlaby upevnit tak, aby jejich oprava nezasahovala do střešní krytiny.

*Je respektováno.*

### **Mostní objekty**

U všech mostů a propustků navrhnout za křídly, římsami a šikmými čely odláždění ukončené prahy.

*Bylo zapracováno.*

Pro SO 2-21-01 Propustek v ev. km 177,024 doplnit průzkum potřebný pro nové řešení.

*Bylo provedeno. Geotechnický průzkum byl doplněn.*

U SO 2-24-01 Zárubní zeď v km 177,200 - 177,450 (vlevo) v projektu řešit zajištění stávajícího obytného domu.

*Prostor byl řešen v projektu komplexně včetně uvažování ovlivnění stávajících objektů.*

### **Zastřešení**

V úvodu prací na projektu projednat rozmístění zasklených ploch zastřešení ve všech stanic.

*Bylo projednáno na výrobních poradách.*

### **Trakční vedení, silnoproudá elektrotechnika**

Energetické výpočty budou v rámci projektu aktualizovány (nová TM Zahradní Město) a musí v nich být též počítáno s výkony, souvisejícími se základním napájením nového vnitřního vn 22 kV okruhu SŽDC, s. o. z TM Zahradní Město.

*Výpočty byly aktualizovány.*

Návrh venkovního osvětlení v projektu bude proveden dle požadavků ČSN EN 12464-2 „Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní pracovní prostory“.

*Je respektováno.*

Návrh osvětlení bezbariérových přístupů na nástupiště v projektu bude sledovat evropský dokument „Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“, či. 4.1.2.10 Osvětlení.

*Je respektováno.*

V rámci zahájení prací na projektu a dále v průběhu jeho zpracování se požaduje vzájemná koordinace s provozovatelem distribuční soustavy PRE distribuce, a. s. v souvislosti s připravovanou, částečně související výstavbou kabelového vedení 110 kV TR Jih - TR Malešice, jejímž investorem je tato distributorská společnost (Akce PREdi - „Praha 10 - Malešice, Strašnice, Michle - pokl. kab. vedení 110 kV - TR Malešice - MRZM - TR Jih“).

*Technická a jiná potřebná řešení a návaznosti byly s PREdistribucí, a.s. konzultována a projednána.*

V projektu bude sledována kompatibilita a návaznost navrhovaných zařízení DŘT včetně přenosové sítě s technologickým zařízením sousedních úseků stavby modernizace trati 4. koridoru a souboru staveb v železničním uzlu Praha.

*Je respektováno, návaznosti byly projednány na výrobních poradách.*

Zhotovitel projektu provede aktualizaci vyjádření provozovatele distribuční soustavy k návrhu technických řešení jednotlivých přeložek zařízení distribuční soustavy PREdistribuce, a. s., vydaných v rámci přípravné dokumentace a v průběhu zpracování projektu průběžně bude spolupracovat s investorem stavby v zajištění nezbytných legislativních náležitostí dle ustanovení zákona 458/2000 Sb., § 47.

*Je respektováno.*

### **Zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení**

V projektu zohlednit přenosové zařízení SDH vybudované v předchozích stavbách, zejména: „Přenosové zařízení v uzlu Praha“ a „GSM-R, Dokončení I. NŽK“.

*Je respektováno.*

## B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

### 6.1 Uvolnění staveniště

Před započítím hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy nevyhovujících křížení a souběhů inženýrských sítí ve správě ČD a SŽDC či cizích majitelů a správců. Jedná o přeložky nebo ochranu sítí ve správě či majetku těchto organizací:

- ČD Telematika a.s.
- SŽDC s.o.
- České Radiokomunikace, a.s.
- ČEZ ICT Services, a. s.
- Dial Telecom s.r.o.
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
- ELTODO – CITEUM s.r.o.
- GTS Czech, s.r.o.
- Ministerstvo vnitra ČR
- NET4GAS, s.r.o.
- PANTEL INTERNATIONAL CZ, s.r.o.
- Pražská energetika, a.s.
- Pražská plynárenská Distribuce, a.s.
- Pražská teplárenská a.s.
- Pražské vodovody a kanalizace
- SITEL, spol. s r.o.
- SUPTel
- Telefónica O2 Czech Republic, a.s.
- T-Systems PragoNet, a.s.
- TSK - Technická správa komunikací
- UPC Česká republika
- Volný, a.s.

Jednotlivé vytypované přeložky jsou navrženy na základě podkladů uvedených v pasportech jednotlivých správců těchto sítí a jsou náplní vybraných stavebních objektů a provozní souborů této stavby. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou uvedena v dokladové části dokumentace H.2. Orazítkované originály grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatele dokumentace. Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, jsou v jednotlivých odvětvích různorodé. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u jiných jsou údaje orientační. V rámci stavebního řízení, nejpozději však před zahájením stavebních prací v blízkosti sítí, zejména tam, kde souřadnice chybějí, je třeba požádat jejich správce o vytyčení, příp. o provedení kontrolních sond a doplnit tak jejich polohu a úplnost. Práce budou probíhat podle podmínek příslušného správce, pokud možno za jeho účasti a podle jeho pokynů v již předaných vyjádřeních. Případné nesrovnalosti zjištěné při určování polohy sítí musí být vždy řešeny za účasti správce daného zařízení před zahájením stavebních prací.

Před stavební činností a v některých lokalitách i v průběhu prací v kolejišti bude nutno přeložit stávající vedení. V místech, kde jsou trasy sítí v blízkosti stavebních úprav, je počítáno s jejich přeložením, a to podle potřeby s definitivním, nebo s provizorním. S výměnou kabelů se počítá pouze v nejnútnejším rozsahu. Na potřebnou dobu budou sítě odpojeny. Bude-li možné provést provizorní přeložení či krátkodobé vyřazení sítě z provozu, bude provedeno její ochránění a přizpůsoben postup prací v blízkosti sítí.

Součástí uvolnění staveniště je i odstranění mimolesní zeleně, včetně náletových dřevin. Důvodem odstranění je úprava kolejíště a přilehlých ploch, zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa. Z hlediska bezpečnosti provozu se odstraněním dřevin zajistí potřebné odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin a stromů od trakčního vedení bude třeba provést kácení ve vzdálenosti cca 8,0 m od osy koleje a současně ořezat stromy do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN. Bude třeba odstranit i jednotlivé stromy, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu. Dalšími důvody pro odstranění mimolesní zeleně jsou úpravy mostů a propustků, výstavba nových mostních objektů, zajištění přístupu k trati v rámci stavby, kácení v místě pozemních objektů, silničních komunikací a pokládek kabelových vedení. Podrobně je problematika kácení řešena v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

Příprava území pro výstavbu vyžaduje demolici stávajících pozemních objektů. Odstraněny z důvodů "překážení výstavbě" budou pouze podružné pozemní objekty jakými jsou například drážní domky a nevyužívané buňky, stavební dílny, sklady a garáže. Demolice jsou řešeny v samostatném stavebním objektu SO.

## 6.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

V rámci zpracování dokumentace projektu stavby byly prověřeny možnosti umístit nové technologie přednostně do stávajících objektů. Z prostorového hlediska požadavkům nevyhověly stávající prostory v žst. Praha Hostivař. Proto je v této stanici navržena nová technologická budova.

## 6.3 Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Projekt stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ nepředpokládá mimořádné využívání stávajících objektů stavbou, po dobu realizace díla pro účely stavby, jakými jsou např. hlavní stavební dvůr, zařízení staveniště, kanceláře pro stavební dozor investora a podobně.

V případě umístění ploch pro zařízení staveniště byla snaha o maximální využití zpevněných ploch v prostoru železniční stanice Praha Hostivař. Přesto bude zasahovat zařízení staveniště i mimo pozemky SŽDC. Konkrétní plochy zařízení staveniště jsou uvedeny ve výkresové části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby a v části dokumentace F. Organizace výstavby.

## 6.4 Způsob provedení demolice a místa skládek

V rámci realizace stavby je navrženo odstranění (demolice) řady stávajících zařízení a stavebních konstrukcí. Jedná se o objekty mostního stavitelství, železničního spodku a svršku a pozemních staveb. Výtěžek z demolice bude roztríděn na využitelný a dále nevyužitelný materiál. Za konkrétní nakládání s výziskem odpovídá odpadový hospodář zhotovitele, který musí být autorizovanou osobou v této profesi. V projektu stavby jsou uvedeny pouze nezbytné zásady řešení této problematiky, očekávané množství materiálu a doporučená možná úložiště (sklárky) v závislosti na druzích odhadů. S výziskem z demolice – odpadem bude nakládáno v souladu s platnou legislativou. V současné době je platný zákon o odpadech č.185/2001 Sb. V souvislosti s likvidací odpadů je potřeba počítat s náklady na případné vzorkování a monitorování kontaminovaných částí objektů.



Nevyužitelný materiál (odpad) bude dále rozkategorizován a na základě jeho zařazení do příslušné kategorie odpadu odvezen na skládku k tomu určenou. Podrobný rozbor, včetně určení množství jednotlivých kategorií a návrhu uložení odpadů, je uveden v části dokumentace B.03 Vliv stavby na životní prostředí, v kapitole Odpadové hospodářství. O uložení na skládku, případně jiné naložení s vyzískaným materiálem, musí být pořízen doklad.

Využitelný materiál bude odvezen k recyklaci a regeneraci a po jeho následné kategorizaci zpětně využit přímo v rámci předmětné stavby nebo nabídnut k odprodeji k dalšímu či jinému využití. Podrobný rozbor, včetně návrhu a umístění recyklačních základů, je uveden rovněž v části dokumentace B.3.7 Odpadové hospodářství.

Před demolicí, zejména pozemních objektů, je nutné zjistit napojení objektů na stávající inženýrské sítě a vedení inženýrských sítí, které jsou v dosahu demolice. Objekt bude od inženýrských sítí odpojen, odstojen, odstraněno jeho vybavení a provedena vlastní demolice. Demolice se provede včetně základových konstrukcí většinou do hloubky 0,5 m pod terén, pokud okolnosti nepožadují odstranění konstrukcí až na rostlou zeminu nebo jiné řešení. V případě podsklepení nebo odkrytí jámky, šachty apod. se provede zasypání zeminou a zhutnění. Studny nejsou předmětem demolic. Terén okolo objektu se uvede do stavu, který odpovídá okolnímu povrchu.

## 6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování)

S řešením modernizace technických zařízení v rámci optimalizace železniční trati souvisí i řešení problematiky stávající zeleně.

Zásah do mimolesní zeleně je podrobně popsán v samostatné dokumentaci Dendrologického průzkumu. Dendrologický průzkum „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I.část - žst. Praha Hostivař“ se podrobně zabývá „dřevinami rostoucími mimo les“, které jsou definované § 3 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a uvádí soupis mimolesní zeleně, kterou bude nutné před zahájením stavby odstranit. Účelem této dokumentace je vyčíslit objemy kácené zeleně, podat přehled mimolesní zeleně dle jednotlivých katastrů a parcel pro získání povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Kácení mimolesní zeleně je nutné provést z důvodů:

- zachování rozhledových poměrů a zajištění stability drážního tělesa
- zajištění odstupové vzdálenosti od živých a neživých částí trakčního vedení ve smyslu TKP a odpovídajících normativů. Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin-stromů od trakčního vedení bude třeba provést kácení ve vzdálenosti cca 8,0 m od osy koleje, a současně ořezat stromy do výšky cca 9,5 m od temene kolejnice pro zajištění vzdálenosti porostů od elektrického zařízení VN, z důvodů bezpečnostních je třeba počítat s odstraněním jednotlivých stromů, které svou stabilitou ohrožují bezpečnost provozu
- obnovy stávajícího tělesa dráhy, odvodnění
- úpravy mostů a propustků, výstavby nových mostních objektů
- zajištění přístupu k trati v rámci stavby
- kácení v místě pozemních objektů, silničních komunikací, pokládky kabelového vedení

Z důvodů optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., I. část – žst. Praha Hostivař, bude nutné provést kácení mimolesní zeleně v rozsahu popsaném v SO 1-83-01 ŽST

Praha Hostivař, kácení a náhradní výsadba veškeré kácené mimolesní zeleně. Kácení mimolesní zeleně bude kompenzováno v rámci náhradní výsadby. Před zahájením stavby bude nutné odstranit celkem **1988 kusů stromů**, dále bude smýceno **16942 m<sup>2</sup> keřů**.

Dle vyhl. č. 395/1992Sb. §8<sup>1</sup> bude nutné požádat o kácení stromů nad obvod kmene 80 cm, celkem o **90 kusů stromů**, dále budou smýceny souvislé keřové porosty o celkové ploše převyšující 40 m<sup>2</sup> v množství **16422 m<sup>2</sup> keřů**.

## 6.6 Likvidace škodlivých (nebezpečných) odpadů

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace „B.3.7 – Odpadové hospodářství“. Dokumentace je zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, která vzniknou ve fázi realizace předmětné stavby, je v dokumentaci evidováno souhrnně za celou stavbu podle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Odpady jsou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a je specifikováno jejich možné využívání, popřípadě odstraňování v souladu s platnou legislativou. V maximální možné míře je doporučena recyklace stavebních odpadů.

Součástí dokumentace „Odpadové hospodářství“ je rovněž orientační seznam společností, které se zabývají využíváním, případně odstraňováním odpadů v daném regionu.

Rozsah dokumentace poskytuje dodavateli stavby podklad pro řešení odpadového hospodářství a informuje o možných kooperantech v zájmovém regionu.

## 6.7 Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

V prostoru staveniště se nachází řada objektů, inženýrských sítí a dalších zařízení mající dle zákonných ustanovení a nařízení svá ochranná pásma. Jejich výčet a definice je uvedena v kapitole 3 - Ochranná pásma této Souhrnné technické zprávy. Souhlasy (vyjádření správců a vlastníků) se stavební činností v ochranných pásmech v rámci předmětné stavby jsou uvedeny v dokladové části (část dokumentace H.2 – Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí). Přes vydané souhlasy se stavební činností pro stavbu jako celku je nutno před vlastním zahájením prací v dané lokalitě vždy písemně vyzoomět potencionálně dotčeného správce či vlastníka o úmyslu zahájit stavební práce a požádat jej o vytyčení inženýrské sítě respektive hranici chráněného objektu a stanovení jejich ochranného pásma. Současně pak požádá zhotovitel i o dohled nad stavební činností prováděnými v jejich ochranném pásmu. Prvotním podkladem pro toto je zakres stávajících i nových území, objektů a sítí v přehledných a koordinačních situacích stavby (část dokumentace C. - Situace stavby) i v přehledných výkresech jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Porosty a vegetace dotčená stavbou je nutno chránit v souladu se zásadami uvedenými v kapitole 6.5 Likvidace porostů (přesázení, kácení, zužitkování) této souhrnné technické zprávy a v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí.

## Návrh opatření proti úniku závadných látek během výstavby

Z důvodu, že se jedná o stavbu velkého rozsahu, u které se předpokládá nakládání se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vody (práce v blízkosti vodních toků, v záplavovém území) dle zákona č. 245/2001 a vyhlášky č. 450/2001, bude pro období výstavby zpracován Plán opatření pro případ havárie „Havarijní plán. Plán musí splňovat náležitosti vyhlášky 450/2005 Sb. Po vypracování bude předložen správci dotčeného toku k odbornému stanovisku Magistrát hl. m. Prahy – odbor rozvoje veřejného prostoru, odd. péče o zeleň.

Dodavatel stavby následně předloží před zahájením stavby havarijní plán s aktuálními údaji vodoprávnímu úřadu Magistrátu hlavního města Prahy k souhlasu, který bude připojen k plánu jako jeho součást.

Havarijní plán bude obsahovat mimo jiné návrh konkrétních preventivních opatření proti úniku závadných látek při činnostech během výstavby a konkrétní popis činnosti při havárii včetně prvotních postupů.

Během výstavby se může projevit vliv vod odtékajících ze staveniště.

Vody přitékající z okolních pozemků do prostorů budování pláně trati musí být zachytávány příkopy a odváděny do recipientů, aby se nedostaly do prostoru stavby.

V případě stavby v prostředí zeminy se sklonem k erozi bude před vyústěním odvodňovacího systému staveniště umístěna vhodná sedimentační jímka.

Voda čerpaná z výkopů a rýh při probíhající betonáži, kde hrozí riziko rozplavení betonové směsi, nebude vypouštěna do vodních toků, ale zasakována pomocí zasakovací jímky. Za kritickou dobu, kdy dochází k vyplavování závadných látek, je považováno 4 - 6 hodin (dle druhu betonu) od vyrobení betonové směsi, resp. vysypání z domíchávače.

Pro výstavbu v korytě Měcholupského potoka v blízkosti jeho břehových hran a záplavovém území platí možnost ohrožení povodní a z toho vyplývající znečištění. Toto ohrožení platí i pro drobné vodoteče v době přívalových dešťů a dlouhotrvajících srážek. Pro stavební objekty ohrožené povodní bude vypracován povodňový plán stavby (zákon 254/2001 Sb., TNV 752931).

## 6.8 Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

Před započítím hlavních stavebních prací budou provedeny stavební úpravy na nevyhovujících křížení a souběhů podzemních inženýrských sítí. Seznam dotčených správců sítí je uveden v kapitole 6.1 této zprávy.

Součástí stavby nejsou přeložky nadzemních sítí

Navržené stavební úpravy si nevyžadují trvalou změnu dopravních tras na silničních komunikacích. Krátkodobé změny dopravních tras po dobu realizace příslušných stavebních objektů jsou uvedeny v části F- Organizace výstavby.

Navržené stavební úpravy si nevyžadují trvalou úpravu vodních toků.

## 6.9 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Staveniště je místo určené k uskutečnění stavby a pro umístění zařízení staveniště zhotovitele. Staveništěm jsou nemovitosti nebo jejich části, se kterými má objednatel (investor) právo hospodařit, nebo k nim má jiné právo. Obvod staveniště je vymezen v části I- Geodetická dokumentace - Obvod stavby (doplňný o výkres), která je součástí Projektu. Toto staveniště musí být viditelně označeno, případně zajištěno proti vstupu nepovolaných (třetích) osob. Staveniště musí být na začátku a konci stavebního úseku označeno základními údaji o stavbě a údaji o zhotoviteli.

Zhotovitel odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví vlastních zaměstnanců, závazně se řídí ustanoveními vyhlášky č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, v platném znění. Plní povinnosti vyplývající ze zákona č.133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění a dodržuje opatření bezpečnostních předpisu SŽDC (ČD) Op 16 schválené rozhodnutím GR ČD, a.s. dne 26.10.2006 čj. 59 875/2005-O10 s účinností od 1.4.2006, včetně výnosu č.1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 16 s účinností od 1.6.2010. Zhotovitel bude plně dbát na bezpečnost všech osob oprávněných ke vstupu na staveniště a udržovat staveniště v řádném stavu tak, aby nevznikalo nebezpečí oprávněným osobám. Pokud zaměstná zhotovitel na staveništi jiné zhotovitele, bude od nich požadovat stejný ohled na bezpečnost a odvrácení nebezpečí. To bude umožněno i udržováním staveniště a díla v řádném stavu.

Zhotovitel bude dále zajišťovat a udržovat na své náklady veškerá světla, ostrahu a oplocení, výstražné značky a střežení, kdykoliv a kdekoliv je to nutné nebo je požadováno vrchním stavebním dozorem (dále jen VSD) nebo odpovědným úřadem, pro ochranu díla nebo pro bezpečnost a potřebu veřejnosti nebo jiných osob.

Zhotovitel bude rovněž podnikat opatření k ochraně životního prostředí na staveništi i mimo ně a bránit proti škodám nebo zásahům do práv osob nebo zásahům do veřejného majetku nebo jiným škodám v důsledku znečištění, hluku nebo z jiných příčin vznikajících jako důsledek jeho pracovních postupů.

## 6.10 Výluka dopravy a jiná omezení dopravy

V průběhu stavby není možné se vyhnout omezením jak v drážní dopravě, tak v pěší dopravě. Stavební postupy jsou navrženy tak, aby byly vždy zachovány min. dvě nástupištní hrany a co nejméně omezen provoz ve směru malešické trati a provoz vlečkařů. V době výstavby nových ostrovních nástupišť budou pro pěší sloužit dvě nová provizorní nástupiště se střeženým přístupem v místě stávajícího přechodu u VB.

Předpokládané datum zahájení 1. etapy stavby je na základě podkladů obdržených od investora předpokládáno 1.11.2013 a dokončení stavby 30.9.2015. Předpokládaná doba výstavby je 699 dní. V zimním období je navržena technologická přestávka. Každý stavební postup je zahájen přípravnými pracemi, během kterých připraví zhotovitel staveniště tak, aby následně mohl plynule zahájit realizaci stavby dle navržených stavebních postupů a zakončena je dokončovacími pracemi.

Konkrétní dopravní opatření pro železniční dopravu jsou uvedeny v části dokumentace B.2 Provozní a dopravní technologie, v části dokumentace B.8 Dopravní opatření a v části dokumentace F. Organizace výstavby.

## 6.11 Omezení v dodávce energií.

Stavební činnost nepředkládá a ani nevyvolává dlouhodobá přerušení či omezení v dodávce jednotlivých druhů energií. Krátkodobé vyloučení z provozu sítí PREdistribuce, Pražské plynárenské Distribuce si vyžádá přepojování tras při realizaci přeložek vedení. Nové trasy budou připraveny v předstihu a výluka na stávající trase proběhne pouze v technologicky nezbytném minimu nutném pro přepojení, vyzkoušení a převedení na nové vedení. Tento způsob umožní provést nezbytné stavební úpravy bez přerušení dodávek elektrické energie odběratelům a to i díky zokruhovanému systému napájení a zásobování energií PREdistribuce a Pražské plynárenské Distribuce.

### B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Stavba bude přednostně realizována na pozemku SŽDC, příp. ČD. K realizaci stavby je nutný výkup pozemků bez ohledu na druh pozemků ve vlastnictví jiných subjektů, a dále nutnost dočasně využít některé z přilehlých pozemků pro plochy ZS (zařízení stavenišť) a přístupy ke staveništi. Celkový přehled nutných výkupů na základě jejich členění je uveden v tabulce níže. Podrobný přehled dočasných je pak uveden v části dokumentace I – Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

Rozsah dotčených pozemků :

- trvalý celkem	5 093 m <sup>2</sup>
z toho ZPF	1 449 m <sup>2</sup>
z toho ostatní	3 644 m <sup>2</sup>
- dočasný do 1 roku celkem	13 261 m <sup>2</sup>
z toho ZPF	303 m <sup>2</sup>
z toho ostatní	12 958 m <sup>2</sup>

Pro plochy ZS jsou navrženy jako dočasné zábory do 1 roku.

Při posuzování a stanovení záborů mimodrážních pozemků byla v průběhu zpracování provedena aktualizace údajů z katastrálního úřadu. Naskenované katastrální mapy byly transformovány na vhodné identické body a následně vektorizovány v některých případech byla k dispozici již digitální katastrální mapa. Byly provedeny lokální transformace na hranice drážních pozemků tak, aby průběh hranic drážních parcel na katastrálních mapách odpovídal hranicím drážních pozemků předaných investorem.

Úplnost a přesnost evidence pozemků, zpracovaná projektantem ve spolupráci se Zeměměřičským ústavem, je vzhledem k restitučním, privatizačním a obchodním případům údaj nestálý, a je třeba počítat s tím, že může dojít v průběhu stavebního řízení i v průběhu realizace stavby ke změnám.

Veškeré zábory včetně uvedení věcných břemen jsou podrobně zpracovány v části I - Geodetická dokumentace.

### **B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ**

Pro zpracování projektu stavby byly respektovány následující výchozí podklady:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady a rozhodnutí Komise,
- národní zákony a vyhlášky,
- technické normy,
- vyhlášky UIC,
- interní normy, předpisy, směrnice, technické specifikace, vzorové listy, výnosy, pokyny a další dokumenty platné pro SŽDC.

Navržené řešení optimalizace traťového úseku nevyžaduje žádné výjimkové řešení podléhající schválení Drážního úřadu.