

## Obsah

1.	Identifikační údaje.....	2
2.	Výchozí podklady .....	3
3.	Technické řešení .....	3
3.1	Úvod.....	3
3.2	Ochranný systém metra OSM.....	3
3.3	Posouzení vlivu na konstrukce metra .....	3
4.	Závěr .....	4

## 1. Identifikační údaje

### a) název stavby

REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST PRAHA-SMÍCHOV

### b) místo stavby - traťový úsek, katastrální území, parcelní čísla pozemků, u budov adresa, čísla popisná

<b>Stavba:</b>	Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Praha-Smíchov
<b>Stupeň dokumentace:</b>	Projektová dokumentace k územnímu rozhodnutí (DUR)
<b>Charakteristika stavby:</b>	Rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Praha-Smíchov
<b>Číslo ISPROFIN / SUB. ISPROFOND:</b>	5003520139/5113510002
<b>Číslo SoD objednatele:</b>	E618-S-3576/2021/TOV
<b>Číslo SoD zhotovitele:</b>	21 201 206
<b>Místo stavby:</b>	Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov), km 4,626 993, Nádražní 279/1
<b>Trať dle Prohlášení o dráze 2019<sup>1</sup></b>	Praha hl. n. – Praha-Smíchov (dle KJŘ 171 Praha - Beroun) výše uvedená trať je součástí dráhy celostátní evropského významu (E)
<b>Evidenční číslo žst:</b>	572263
<b>Kraj:</b>	Hl. město Praha
<b>Obec / Městská část:</b>	Praha 5
<b>Katastrální území:</b>	Smíchov
<b>Pověřené městské úřady:</b>	Praha 5
<b>Obce s rozšířenou působností:</b>	Hl. m. Praha
<b>Č.P.:</b>	279
<b>Číslo dle SR:</b>	572263
<b>Kategorie stanice dle UIC CODE 180:</b>	B
<b>Číslo trati podle prohlášení o dráze:</b>	342, 347, 349
<b>Číslo trati podle nákrešného jř:</b>	001, 002, 170, 171, 173, 200, 230
<b>Správce objektu:</b>	OŘ Praha
<b>Inventární číslo budovy:</b>	IC6000386222
<b>TUDU:</b>	0202AP, km 0,18
<b>Čísla dotčených pozemků:</b>	4990/1, 5006/1, 5006/2, 5006/4, 5006/5, 5006/6, 5006/7, 5018/1, 5093/1, 5093/4, 5093/5, 5093/20 k.ú. Smíchov

<sup>1</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ve znění změny č. 3, účinné od 17. 1. 2020

## 2. Výchozí podklady

Dokumentace DUR – Rekonstrukce výpravní budovy v žst Praha-Smíchov

Zásady požární ochrany pro projektování a výstavbu pražského metra – směrnice GŘ DP hl. m. Prahy č.22/2012-01

Zásady pro činnost cizích investorů ve vztahu k provozu metra, Os 3/1 10/1999

Směrnice 5-2013-01 Schvalování technických zařízení, výrobků, systémů a technických předpisů pro použití v pražském metru

## 3. Technické řešení

V rámci tohoto posudku je řešen vliv stavby na stávající ochranný systém metra - OSM a posouzení vlivu stavby VB v žst Praha Smíchov na stavební konstrukce metra I.B.

### 3.1 Úvod

Předmětem dokumentace je stanovení podmínek pro rekonstrukci Výpravní budovy v žst Praha-Smíchov, vzhledem k blízkosti stávajících konstrukcí stanice metra I.B Smíchovské nádraží a OSM.

### 3.2 Ochranný systém metra OSM

Konstrukce budované v rámci Rekonstrukce VB nezasahují do OSM stanice Smíchovské nádraží, nezasahují do tlakově chráněné části stanice metra Smíchovské nádraží.

Stanice metra Smíchovské nádraží je zařazena do ochranného úseku metra OÚB3. Nadzemní části nově budovaného jižního křídla výpravní budovy je ve vzdálenosti 49 m od větracího objektu pro garáže (bývalá prodejna koberců) na kat. č. 5093/5) a ve vzdálenosti 96 m od větracího objektu na pozemku kat. č. 5093/6.

Vstup do komory dodatečného vstupu KDV (na kat. č. 5093/7) je mimo oblast možného zavalení - vzdálenost k nadzemní části jižního křídla výpravní budovy činí cca 168 m (výška výpravní budovy jižního křídla činí 11,6 m.

Propojení podzemní části nově budovaného jižního křídla výpravní budovy na úrovni 1.PP (189,100 B.p.v.) s vestibulem stanice metra je realizováno až za stávajícím tlakovým uzávěrem tzn. bez narušení plynotěsné ochrany metra. Nové konstrukce výpravní budovy budou důsledně oddilátovány od okolních stávajících konstrukcí.

Nově navrhované propojení z úrovně galerie stanice metra (187,130 B.p.v.) do stávajících prostor vestibulu metra pod halou Centrální části výpravní budovy není obsahem této stavby a je řešeno v rámci související stavby „Terminál Smíchovské nádraží (SO 602B) tzn. samostatnou investicí Hlavního města Prahy.

### 3.3 Posouzení vlivu na konstrukce metra

Posuzované objekty výpravní budovy se nacházejí v ochranném pásmu metra. Stavba Rekonstrukce VB bude probíhat ve dvou hlavních etapách:

1. etapa **Centrální část výpravní budovy SO 22-71-02**  
v rámci které budou probíhat demolice podzemní části VB podél východního průčelí a podchycení základů stávající budovy. Demolované konstrukce jsou v dostatečné vzdálenosti od stávajících konstrukcí metra.

## 2. etapa Jižní křídlo výpravní budovy SO 22-71-01

v rámci které budou provedeny demoliční práce stávajícího jižního křídla a zajištění stavební jámy (SO 22-71-04) a vlastní výstavba objektu jižního křídla.

Stavební jáma pro jižní křídlo směrem ke stávajícím konstrukcím metra je navržena jako rozepřená záporová stěna ze zápor IPE 360 osazených do vrtů prům. 600 mm. Spodní část pažicí konstrukce bude do výšky 188,00 B.p.v. (cca 1, m nad ustálenou HPV) bude doplněna těsněním z pilířů tryskové injektáže prům. 1200 mm v rozteči 900 mm. Její provedení neovlivní negativně stávající konstrukce metra ani OSM.

V průběhu demolice a v průběhu výstavby nového objektu nedojde k ovlivnění dotčených konstrukcí metra. Dle zkušeností s obdobnými projekty lze konstatovat, že není nutno provádět kontrolní měření v dotčených konstrukcích metra.

V projektové dokumentaci DUR jsou dodrženy zásady ochrany konstrukcí proti bludným proudům (zásady vychází z konceptu řešení celé oblasti Smíchovského nádraží, kterou zpracoval Ing. Bohumil Kučera).

Požadavky na ochranu objektů před přenosem hluku a vibrací od provozu metra jsou dodrženy oddílováním konstrukcí výpravní budovy od konstrukcí metra a v dalších stupních PD budou podrobně rozpracovány.

Stavba Rekonstrukce VB v žst Praha-Smíchov je mimo návrhová ochranná pásma vodního zdroje - jímacích vrtů pro gravitační vodovodní přívaděč (GVP) do objektu metra ZTC3 Radlice.

Po dobu provádění stavebních prací nebudou nad vlastní konstrukci stanice metra zřizovány deponie zeminy nebo stavebního materiálu vč. pásma 5 m od obvodu konstrukcí metra. Přízemní buňkoviště je možné nad tuto konstrukci umístit. Běžná staveništní doprava je možná, další dodatečně vzniklé požadavky nad rámec výše uvedených je nutné projednat zvlášť.

## 4. Závěr

Projektovou dokumentaci na Rekonstrukci výpravní budovy v žst Praha-Smíchov je nutné ve všech stupních projednat s DP hl. m. Prahy, a.s., odborem Technické koordinace Metro.

Stavební záměr je z hlediska vlivu na metro možný, případné změny v dokumentaci je třeba konzultovat se zpracovatelem tohoto posudku.

Ing. Ondřej Kafka  
Jan Čada  
SUDOP PRAHA a.s.  
[ondrej.kafka@sudop.cz](mailto:ondrej.kafka@sudop.cz)  
+420 605 229 060