

***Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)***

***Průvodní zpráva***

Říjen 2020

Stupeň dokumentace: DÚR

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Michal Mečl

<b>Obsah:</b>	<b>str.</b>
A.1 Úvodní údaje .....	3
a) Identifikační údaje .....	3
a) Údaje o zadavateli přípravné dokumentace .....	3
b) Údaje o dodavateli přípravné dokumentace .....	4
A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku .....	5
a) Údaje o umístění stavby .....	5
b) Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci .....	5
c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací .....	6
d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů .....	6
e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu .....	6
f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika .....	7
g) Poloha vůči záplavovému území .....	11
h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí .....	11
i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy .....	11
j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby .....	11
A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	12
a) Účel užívání stavby .....	12
b) Trvání stavby .....	12
c) Charakter stavby .....	12
d) Etapizace výstavby .....	13
e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.) .....	15
f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních .....	16
A.4 Orientační údaje stavby .....	16
a) Základní údaje o kapacitě stavby .....	16
b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody .....	17
c) Celková spotřeba vody .....	18
d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod .....	18
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě .....	18
f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .....	18
A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby .....	19
A.6 Přehled výchozích podkladů .....	19
A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami .....	20
A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty .....	20
A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění .....	25
a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby .....	25
b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby .....	27
c) Zdůvodnění umístění stavby .....	27
A.10 Členění přípravné dokumentace .....	28
A.11 Úplný soupis změn mezi procesem EIA a aktuálním stupněm dokumentace .....	30

## A.1 Úvodní údaje

### a) Identifikační údaje

Název stavby:	Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Číslo ISPROFIN:	511 352 0018
Číslo SoD objednatele:	E618-S-12006/2016/Šim
Číslo SoD zhotovitele:	16 354 201
Místo stavby:	Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov Železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. Železniční trať 1701 České Budějovice – Praha hl. n. Železniční trať 1703 Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad
Trať dle Prohlášení o dráze 2017 <sup>1</sup>	Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Smíchov – Praha-Radotín (dle KJŘ 171 Praha - Beroun)  Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad (dle KJŘ 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy)  výše uvedené tratě jsou součástí dráhy celostátní evropského významu (E)
Kraj:	Hl. město Praha
Obec / Městská část:	Praha 2, 4, 10, 5
Katastrální území:	Vinohrady, Nusle, Vyšehrad, Vršovice, Smíchov
Pověřené městské úřady:	Praha 2, Praha 4, Praha 10, Praha 5
Obce s rozšířenou působností:	Hl. m. Praha
Začátek stavby:	pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 1,560 (nkm 1,571 000) polohou výjezdového portálu 1. vinohradského tunelu, s přesahem technologických profesí do ŽST Praha hl. n.  pro železniční trať 1703 Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad v km 0,748 846, s přesahem technologických profesí do ŽST Praha-Vršovice
Konec stavby:	pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 3,497 (nkm 3,516 700), s přesahem technologických profesí do ŽST Praha-Smíchov
Datum zpracování dokumentace:	listopad 2018

### a) Údaje o zadavateli přípravné dokumentace

Zadavatel:	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234
------------	--

<sup>1</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2017 a pro jízdní řád 2017, účinné od 1. 12. 2015

DIČ: CZ70994234  
 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384  
 Organizační složka objednatele: Stavební správa západ  
 Sokolovská 278/1955  
 190 00 Praha 9  
 Nadřízený orgán: Ministerstvo dopravy  
 Nábřeží L. Svobody 12  
 110 00 Praha 1

## **b) Údaje o dodavateli přípravné dokumentace**

Zhotovitel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s.  
 středisko 201 - železničních tratí a uzlů  
 Olšanská 1a  
 130 80 - Praha 3  
 IČ: 25 79 33 49  
 DIČ: CZ 25 79 33 49  
 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080  
 Hlavní inženýr projektu: Ing. Michal Mečl – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ID00 č. 0009519  
 Garanti profesí: Železniční svršek a spodek: Ing. Eva Syrová  
 Mosty, propustky a zdi: Ing. Petr Šetřil  
 Potrubní vedení: Ing. Petr Vulterýn  
 Pozemní komunikace: Ing. Lukáš Němec  
 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů a ostatní technologická zařízení: Ing. Jaroslava Šudová  
 Trakční a energetická zařízení: Ing. Jaroslav Peroutka, p. Aleš Budský  
 Železniční zabezpečovací zařízení: p. Zdeněk Pacholík  
 Železniční sdělovací zařízení: Ing. Petr Poupa  
 Silnoproudá technologie včetně DŘT: Ing. Miroslav Nezkusil

**Změny k datu 10/2020**

Dokumentace datovaná na rozpisce 10/2020 zahrnuje změny, vyplývající jak z požadavků dotčených orgánů statní správy z projednání dokumentace, tak požadavku nadřízeného orgánu zadavatele, který změnil vstupní podmínky pro zpracování rekonstrukce tohoto úseku žel. trati. Zpracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR), datovaná na rozpisce 09/2019. byla upravena a doplněna následujícím způsobem:

- dle požadavků z vyjádření MHMP OPP č.j. MHMP 564288/2019 ze dne 27.3.2019, zejména bod č. 4 požadující zachování stávající klenuté konstrukce z kyklopského zdiva žel. mostu v km 2,076, ležící ve stávajících kol. č. 1 a 2
- dle požadavků z vyjádření TSK č.j. TSK/02330/19/5110/Ve ze dne 2.9.2019 s požadavkem na změnu trasy navržené kanalizace pro odvedení dešťových vod z ul. Závišova
- dle závěrů z jednání CK MD ze dne 12. 3. 2019, s požadavkem na doplnění spojek na východním zhlaví Výh. Vyšehrad a změnu konfigurace spojek na smíchovském zhlaví Výh. Vyšehrad, vč. výhledového tříkolejného řešení v prostoru mostů pod Vyšehradem. Rozsah lze definovat staničením cca v km 1,850 – 2,150 a v km 2,900 – 3,517. Definitivní návrh GPK – řešení žel. svršku a spodku ve stávajících kol. č. 1 a 2 lze navrhnout cca do km 3,285 (vychází z varianty vedení dvou kolejí v ose stávajícího žel. mostu v ev. km 3,706 a přidáním nové koleje na povodní straně stáv. žel. mostu), dále bude GPK řešeno zapojením do stávajícího stavu bez zásahu do stáv. žel. mostů v ev. km 3,390, 3,415 a 3,470

**A.2 Charakteristika území a stavebního pozemku**

Uvedený záměr „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“, který má charakter liniové železniční stavby – modernizace železniční trati, je stavbou dráhy a to v návaznosti na definice v příslušných ustanoveních zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, zejména pak ustanovení v § 5. V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o změnu dokončené stavby.

**a) Údaje o umístění stavby**

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ se nachází v městské zástavbě nebo se jí pouze dotýká a je vedena na stávajícím tělese dráhy na náspech, v zářezech nebo v úrovni okolního terénu, příp. na umělých stavbách, ležících na území resp. pozemcích určených, dle platných územních plánů dotčených VÚC pro umístění dráhy, kde je v současnosti situována stávající železniční trať.

Stavba ležící na území hlavního města Prahy prochází městskými částmi Praha 2 a 4, s přesahem technologických profesí na území městských částí Prahy 10 a 5. Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálním území (řazeno dle staničení trati):

- |              |                               |
|--------------|-------------------------------|
| ▪ Vinohrady  | kód katastrální území: 727164 |
| ▪ Nusle      | kód katastrální území: 728161 |
| ▪ Vyšehrad   | kód katastrální území: 727300 |
| ▪ Nové Město | kód katastrální území: 727181 |

Přesah technologických zařízení je pak definován pozemky dráhy, ležící v katastrálním území (řazeno dle staničení trati):

- |            |                               |
|------------|-------------------------------|
| ▪ Vršovice | kód katastrální území: 732257 |
| ▪ Smíchov  | kód katastrální území: 729051 |

Územně stavba spadá do kompetence ÚMČ Prahy 2, 4, 10 a 5 a nijak nezmění dosavadní využití a zastavěnost území.

**b) Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci**

Pro stavbu platí Závazná část územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, která byla vyhlášena vyhláškou hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, schválenou usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 1156

ze dne 26.10.1999, s účinností od 1.1.2000. Dále platí Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR), které byly vydány usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009, s účinností od 6.1.2010, které byly aktualizovány usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy.

### c) Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Výše uvedený územní plán a zásady územního rozvoje jsou platné a navržená stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“, vedena jako stavba veřejně prospěšná, a to jak v platném ÚP SÚ HMP s označením 35|DZ|2 Praha 2 - Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. - Praha Smíchov a 32|DZ|2 Praha 2 - Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. - Praha Smíchov, tak v ZÚR s označením Z/501/DZ, je s nimi v souladu.

Dalšími veřejně prospěšnými stavbami v zájmovém území stavby „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ je 34|DK|2 Praha 2 - komunikační propojení Čiklova – Otakarova, 34|DK|4 Praha 4 - komunikační propojení Čiklova – Otakarova (součástí 34/DK/4 Praha 4 je cyklostezka Nuselské drážní promenády) a 33/DZ/2 Praha 2 - nová železniční zastávka Výtoň.

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

### Údaje o dodržení obecných požadavků na využití území

Plochy drážní dopravy zahrnují obvod dráhy, dále pozemky zařízení pro drážní dopravu, například stanice, zastávky, nástupiště a přístupové cesty, provozní budovy a pozemky dep, opraven, vozoven, překladišť a správních budov. Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ se, jak je popsáno v předešlém odstavci, nachází v území určeném pro dopravní infrastrukturu, nemění charakter využití území, a tak není potřeba samostatně vymezovat v území, potažmo územně plánovacích dokumentech, nové plochy dopravní infrastruktury.

### d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů státní správy jsou přehledně dokladované v části dokumentace H.2 Vyjádření DOSS, organizací a provozovatelů.

V průběhu přípravy byl záměr průběžně projednáván s dotčenými orgány státní správy, městskými částmi na území hl. m. Prahy, správci dešťové kanalizace, správci povodí (vyplývající z vyjádření DOSS) a vlastníky stavbou dotčených pozemků a nemovitostí. Požadavky vzešlé z těchto jednání a z následných stanovisek byly, v případě, že to bylo technicky možné, do dokumentace zapracovány.

Dále bylo projednáváno řešení vyvolaných přeložek dotčených inženýrských sítí s jejich majiteli, příp. správci. Jejich vyjádření jsou přehledně dokladované v části dokumentace H.4.2 Vyjádření k úpravě a přeložkám sítí, dále pak jednotlivě v příslušných stavebních objektech řešících přeložky jednotlivých inženýrských sítí.

### e) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba má charakter liniové stavby. V zastavěném území se v souběhu se stavbou nachází nebo jí křížuje poměrně hustá síť stávajících komunikací a technické infrastruktury.

#### **Veřejná dopravní infrastruktura**

##### **Silniční dopravní systém**

Využitím přilehlé silniční sítě - městské a místní komunikace hl. m. Prahy ve správě TSK. Napojení na stávající silniční dopravní systém zůstává beze změny:

##### **Železniční dopravní systém**

Předmětný úsek Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) je součástí drah celostátních Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad, jejichž provozovatelem je Správa železnic, s.o. Napojení na železniční dopravní infrastrukturu zůstávají zachována.

## **Technická infrastruktura**

V prostoru stávajícího úseku žel. trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.), kde se odehrává rozhodující stavební činnost je stavba napojená na stávající síť technické infrastruktury – vodovod, kanalizace a energetika.

## **f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika**

**(včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území)**

### **Geomorfologie**

Zájmové území leží cca v centrální části Českého masívu. Je součástí Pražské plošiny, která je severovýchodním okrajem vyššího celku Brdské oblasti. Jedná se o parovinu plošinného až velmi mírně ukloněného reliéfu lokálně zvlněného nevýraznými elevacemi a mělkými depresiemi, s dominantním hluboce zaříznutým údolím řeky Vltavy a přítoků. Dnešní reliéf je výsledkem selektivní eroze a denudace. Proto má širší okolí značně členitý ráz a to především v blízkosti sledované stavby.

Podle geomorfologického členění ČR na portálu veřejné správy (datum zpracování 02/2003) náleží území do:

Provincie – Česká vysočina

Subprovincie – Poberounská soustava

Oblast – Brdská oblast

Celek – Pražská plošina

Podcelek – Říčanská plošina

Okrsek – Pražská kotlina

Významným prvkem reliéfu je návrší Děvín jihozápadně od posuzované stavby, které je podmíněno výskytem odolnějších devonských vápenců a Pavího vrchu a Kesnerky západně, které jsou podmíněny výskytem odolnějších ordovických drob a pískovců. Rozdíl kót na jejich východních svazích činí 75 až 100 m, přičemž temena návrší se pohybují v rozmezí cca 270 až 280 m n. m. a povrch říční terasy pak cca 191 až 195 m n. m.

### **Geologie**

Zájmové území je, z regionálně-geologického hlediska, součástí Českého masívu budovaného horninami jihovýchodního křídla barrandienského spodního paleozoika pražské pánve. Konkrétně se jedná o ordovické sedimentární horniny převážně letenského souvrství, v menší míře u konce trasy i souvrství vinické, zahořanského, bohdalecké, královské a kosovské. Na jižním okraji zájmového území stavba zasahuje až do prostoru s nadložními silurskými břidlicemi náležejícími liteňskému souvrství. Nejsvrchnější patro pak v prostoru zájmového území budují zeminy kvartérního pokryvu – deluviální a fluviální sedimenty, v menší míře i eolické. Terén pak dorovnávají hojné navážky.

Letenské souvrství se v rámci zájmového území vyskytuje ve větší míře v celém areálu Smíchovského nádraží. Toto souvrství je charakteristické svým flyšovým vývojem, kdy se nepravidelně střídají polohy křemitých pískovců, drob, prachovců a drobových břidlic. Celkově pak horniny tohoto souvrství patří mezi nejtvrďší v rámci ordoviku. Jsou odolné vůči denudaci a v terénu často vytváří nápadné elevace. Finálním produktem rozpadu jsou zeminy charakteru štěrkovitých jílu, s proměnlivým zastoupením písčité frakce, místy až jílovitých písků. Jejich zvětralinový plášť dosahuje cca 1-5 m.

Vinické souvrství dosahuje největší šíře cca 200 m v oblasti mezi ulicemi Nádražní a Strakonická u jižního zhlaví železniční stanice. Vinické břidlice jsou černošedé barvy, slídnaté, jílovité s dosti zřetelnou prachovou až jemně písčitou příměsí. Snadno a hluboce zvětrávají a vytvářejí několik metrů mocná eluvia. Při zvětrávání se rozpadají na drobné šupinkovité střípky.



Zahořanské souvrství probíhá v nadloží vinických břidlic, jižně v pruhu širokém cca 300 m. Je tvořeno prachovci, jílovitými, prachovitými a písčitými břidlicemi. Ojedinele se vyskytují menší vložky pískovců a čočky písčitých modravých vápenců. Celkově jsou tyto horniny pevnější a tvrdší než horniny vinického souvrství.

Bohdalecké souvrství se vyskytuje v málo mocném reliktu v blízkosti staničení km 1,300. Mezi nejrozšířenější horniny tohoto souvrství patří tmavošedé až černošedé jílovité břidlice až jílovce. Horniny obsahují častou příměs jemně rozptýleného pyritu. Celkově se jedná o snadno zvětrávající, málo pevné horniny, které vytvářejí několik metrů mocná eluvia se síranovými povlaky a krystaly sádrovce.

Králodvorské souvrství se nachází taktéž v omezeném reliktu v nadloží bohdaleckých břidlic u jižního okraje zájmového území. Jedná se o sled šedých a zelenavých jílovců až jílovitých břidlic se slabou prachovitou příměsí. Horniny tence lupenitě zvětrávají.

Kosovské souvrství zakončuje sedimentační sled ordoviku. Opět se jedná o plošně omezený celek v blízkosti bývalého lihovaru. Souvrství je u báze zastoupeno několik metrů mocnou polohou hrubozrnných drob s vložkou prachovitých a písčitých břidlic. Vyšší polohy se vyznačují střídáním šedozelených břidlic, drob a křemenných pískovců.

V nadloží ordovického sedimentárního komplexu se nacházejí sedimentární horniny siluru, které navazují na starší jednotky bez přerušení sedimentace.

Liteňské souvrství představuje prohloubení pánve s klidnou sedimentací. Převládajícími horninami jsou proto černé jílovité břidlice, ve kterých se hojně vyskytují zkameněliny graptolitů a ve vyšších polohách i vložky a čočky vápenců. Tyto horniny jsou zastoupeny na jižní hranici zájmového území.

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny deluviálními a fluviálními sedimenty, v menší míře eolickými sedimenty a ve svrchní části pak humózním horizontem a navážkami.

Deluviální sedimenty vzniklé soliflukcí, tj. pomalými svahovými pohyby jsou v zájmovém území zastoupeny pouze okrajově a dosahují mocnosti 0-2,5 m. Jedná se převážně o písčitojílovité zeminy, převážně tuhé až pevné konzistence, s proměnlivým zastoupením opracovaných úlomků podložních hornin. Všeobecně lze konstatovat, že množství a velikost úlomků narůstá směrem k bázi, kde tyto sedimenty přecházejí do zcela zvětralých hornin skalního podkladu.

Fluviální sedimenty jsou reprezentovány terasovými štěrkovitými sedimenty Botiče a nejmladší svrchnopleistocénní údolní terasou Vltavy. Tyto sedimenty jsou zastoupeny převážně ulehými štěrkopísky. V sedimentech souvisejících s vývojem Botiče se pak místy vyskytují jílovitopísčité a jílovité prolohy. Jejich plošné i hloubkové rozšíření je v rámci trasy nerovnoměrné, místy nebyly vůbec zastíženy. Nejvyšších mocností dosahují v blízkosti Vltavy, a to cca 8-9 m.

Ve svrchní části jsou místy vyvinuty povodňové hlíny, zpravidla však nepřekračují mocnost 2 m. Jsou zastoupeny nejčastěji jemně písčitými hlínami, tuhé až pevné konzistence. Lokálně může být v těchto sedimentech zastížena i proloha s vyšším obsahem organické složky.

Eolické sedimenty se vyskytují pouze omezeně u jižního okraje zájmového území. Jedná se především o spraše a sprašové hlíny, které u paty západní elevace přecházejí až do úlomkovité spraše. Eolické sedimenty v tomto prostoru vytvářejí závěje na východním okraji Děvína a Kesnerky.

Humózní (organický) horizont byl zastížen několika nově realizovanými sondami pod navážkami. Jedná se o původní půdní horizont, který nebyl v rámci realizace stávající stavby skryt. Jeho nejvyšší zjištěná mocnost dosahuje cca 1,0 m. Jedná se převážně o jílovitopísčité hlíny, tuhé až pevné konzistence.

Navážky budují v zájmovém území nejsvrchnější patro pokryvných útvarů. Vznikly při výstavbě a urbanizaci širšího okolí a byl jimi vyrovnán původní členitější povrch území. Jedná se převážně o překopané místní zeminy s příměsí stavebního odpadu a lomového kamene. V rámci



navážek lze vyčlenit konstrukční vrstvy stávajícího tělesa železniční tratě a konstrukční vrstvy přilehlých obslužných komunikací a tramvajové tratě.

## **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 volnou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1 g /l, s nízkou transmisivitou ( $< 1 \cdot 10^{-4}$  m<sup>2</sup>/s), chemický typ Ca-Mg-HCO<sub>3</sub>-SO<sub>4</sub>

V širším okolí zájmového území musíme z hydrogeologického hlediska rozlišit nepevněné kvartérní sedimenty, v nichž můžeme počítat prakticky jen s propustností průlinovou a poloskalní paleozoické (ordovické) horniny s propustností puklinovou.

Ordovik – v horninách se jedná o vodní režim puklinový, horniny jsou pro vodu v nevětralém stavu prakticky nepropustné. Podzemní voda může cirkulovat pouze podél nezajílovaných, otevřených puklin, případně v tektonicky podcrazených pásmech. Vydátnost těchto horizontů je všeobecně nízká. V rozvětralých a rozpukaných partiích hornin s přibývajícím jemnozrnnou a úlomkovitou složkou se propustnost zvyšuje. V tomto případě se jedná o kombinovaný režim puklinově-průlinový. V této části horninového masívu se vyskytuje převážně nepravidelný (místy i souvislejší) horizont podzemní vody. Jílovitější prolohy pak vytváří v daném horizontu izolant. Jeho vydátnost je závislá na atmosférických srážkách, případně na dotaci vod z blízkých vodotečí. Tato zvětralinová zóna skalního masívu plní částečně funkci hydrogeologického kolektoru.

Kvartér – průlinový kolektor je tvořen deluviálními a zejména fluviálními akumulacemi (svahové a terasové sedimenty). Tyto sedimenty představují vhodné prostředí pro vznik souvislého horizontu podzemní vody. Horizont je pak závislý na atmosférických srážkách, případně na dotaci vod z blízkých vodotečí. Souvislý horizont je vzhledem k rozsáhlé urbanizaci širšího okolí zakleslý k jejich bázi. Výjimku tvoří úseky v blízkosti stávajícího toku Botiče. Zde je hladina podzemní vody v hydraulické spojitosti s cca aktuální hladinou v Botiči. Lokálně se vyskytující jílovité čočky vytvářejí v tomto souvrství nepravidelné izolanty.

## **Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin a sesuvy**

### **Vliv poddolování**

Na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha), lze konstatovat, že se v zájmovém území nevyskytuje žádné poddolované území, které by se nacházelo v blízkosti plánované stavby. Nejbližší dokumentovaným poddolovaným územím je Smíchov-Konvářka, ID 2154, s činností do 19. století, nacházející se cca 175 m západně od jižního zhlaví železniční stanice.

### **Sesuvná území**

Dle aktuálně získaných údajů z archivu Geofondy Praha – registr sesuvů, nejsou v zájmovém území evidovány žádné svahové nestability ani sesuvy, které by nepříznivě ovlivňovaly výstavbu nové trasy železniční trati.

Západně od prostoru železniční stanice se v úbočí vrchu Děvín a Kesnerka nacházejí potenciální sesuvná území ID 810 a 824 s poslední revizí v roce 1977, které byly sanovány zemními úpravami.

### **Ložiska nerostných surovin**

Podle získaných archivních materiálů a mapových podkladů z Geofondy Praha trasa neprochází žádným těženým dobývacím prostorem a průzkumným územím, ani nebilancovaným ložiskem nerostů, neschválenou prognózou a ukončeným ložiskem

## Tektonika a seismická aktivita

Pražská pánev v širším okolí má charakter synklinály, která je místy členěna menšími dílčími synklinálami a antiklinálami. Paralelně k ose hlavní synklinály probíhají zlomy a zlomová pásma, z nichž nejvýznamnější je pražský zlom. Jedná se o strmě ukloněnou poklesovou poruchu s maximálním skokem cca 1700 m, která je provázena směrnými a šikmými dislokacemi ukloněnými k jihu a jihovýchodu. Pražský zlom probíhá JZ-SV směrem od Rudné přes Motol, Hloubětín až ke Kyjím.

Velmi hojné jsou také drobné dislokace místy s horizontální složkou. Dále se mohou vyskytovat pásma podrcených hornin svrchního ordoviku, v nichž se horniny následně rozpadají na jílovité reziduum.

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží zájmové území do oblastí s malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy  $a_gR$  se v dané oblasti pohybují do 0,02 až 0,04 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat podle tabulky 3.3 (magnitudo povrchových vln  $M_s$  lze očekávat vyšší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné odezvy typu 2. Lokalita spadá do typu základové půdy A – (Skalní horninový masiv nebo geologická formace typu skalních hornin při nadloží z měkčího materiálu v maximální mocnosti do 5 m) a typu E – (profil sestávající z povrchových aluviálních vrstev s hodnotami  $v_s$  podle typu C nebo D, o mocnosti 5 až 20 m, na tužším podkladě s  $v_s > 800$  m/s). Doporučujeme na základě mapy seismických oblastí uvažovat s referenčním zrychlením základové půdy  $a_gR$  do 0,04 g.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v dané oblasti není nutné dodržovat zásady a ustanovení podle ČSN EN 1998-1.

*(pozn.: podle NA 2.8. článku 3.2.1. výše uvedené normy se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, se v ČR považují takové oblasti, kdy hodnota  $a_gR$ , použitého pro výpočet seismického zatížení, není větší než 0,05g).*

## Klimatické poměry

Z hlediska klimatické klasifikace dle Atlasu podnebí Česka (2007) leží zájmové území v okrsku B2 (mírně teplý, mírně suchý, převážně s mírnou zimou).

Klimatické údaje jsou převzaty z Atlasu podnebí Česka (2007):

Průměrná roční teplota vzduchu	9 – 10 °C
Průměrný počet mrazových dnů v roce	80 – 100
Průměrný roční počet ledových dnů	do 30
Průměrný roční počet dnů bez mrazu	260 – 300
Průměrný roční počet letních dnů	40 – 50
Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou	30 – 40
Průměrné maximum sněhové pokrývky	do 15 cm
Průměrné datum prvního sněžení	10. 11. – 20. 11.
Průměrné datum posledního sněžení	10. 4. – 20. 4.
Průměrný úhrn srážek	500 – 550 mm

Údaje o klimatu v zájmovém území jsou sledována ČHMÚ v meteorologické stanici Praha Ruzyně. Aktuální data ze stanice jsou uvedena za období prosinec 2015 – listopad 2016 a zároveň byly aktuální srážky porovnány s dlouhodobými normály za období 1961 až 1990. Data z této stanice jsou přehledně uvedena v Souhrnné zprávě samostatné části dokumentace B.14 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum.

**g) Poloha vůči záplavovému území**

Navržená stavba „Rekonstrukce Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ se nenachází v žádném záplavovém území stanoveném dle zákona č. 254/2001 Sb. a nenachází se ani v rizikovém území při přívalových srážkách ([www.povis.cz](http://www.povis.cz)).

**h) Druhy a parcelní čísla dotčených pozemků podle katastru nemovitostí**

Samotné stavební úpravy budou probíhat vesměs na pozemcích dráhy, ve vlastnictví Správy železnic, s.o., příp. ČD, a.s., a ve výjimečných případech, kdy bude hranice dráhy překročena (či už samotnou stavební činností nebo např. plochami pro zařízení stavenišť) budou tyto dotčené pozemky vykoupeny, příp. pronajaty.

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nacházející se na více katastrálních územích, je přehled druhů a parcelních čísel dotčených pozemků detailně zpracován v části I. - Geodetická dokumentace.

**i) Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, přístupové trasy**

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech. S ohledem na provádění prací dle harmonogramu bude nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem.

Návrh dopravních tras pro návoz a svoz stavebního materiálu a objízdných tras při uzavírkách je podrobně zpracován v samostatné části dokumentace B.12 Organizace výstavby.

Dopravní trasy využívané pro stavbu lze obecně rozdělit na 3 kategorie:

- stávající zpevněné silnice
- staveništní komunikace
- objízdné trasy pro mimostaveništní dopravu

Pro přístup ke staveništi jsou do prostoru železniční stanice navrženy stávající a provizorní vjezdy z místních komunikací.

**j) Zajištění vody a energií po dobu výstavby**

Stavba má charakter liniové stavby. V zastavěném území se v souběhu se stavbou nachází nebo jí křížuje síť stávajících komunikací a technické infrastruktury. V prostoru stavby, kde se odehrává rozhodující stavební činnost, se lze napojit na stávající technickou infrastrukturu – vodovod, kanalizace, energetika, a to buď drážní ve správě Správy železnic, s.o. – OŘ SBBH a SEE, nebo veřejnou, po projednání s majiteli nebo správcí odběrného místa.

Možnosti zajištění vody a energií po dobu výstavby jsou podrobněji řešeny v samostatné části dokumentace B.12 Organizace výstavby.

**Voda**

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů, příp. z přípojek ve správě Správy železnic, s.o. nacházejících se v prostoru samotné v žel. stanice. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa.

Do lokalit, bez možnosti připojení ke stávající vodovodní síti, bude voda dle potřeby dovážena. Průběh stávajících vodovodních řádů v obvodu staveniště je zakreslen v koordinačních situacích viz příloha C. 2 - Koordinační situace.

## **Elektrická energie**

Staveniště a zařízení staveniště budou připojeny na stávající rozvod nacházející se v prostoru železniční stanice Praha-Smíchov. V místech, kde se zhotoviteli stavby nepodaří zajistit připojení elektrické energie, nebo bude její zřízení neefektivní, zejména v mezistaničních úsecích, je nutné použít mobilní agregáty.

Pokud bude zařízení staveniště v železniční stanici připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno projednat podmínky připojení odběrného místa se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa tj. s OŘ Praha, Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru elektrické energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky Praha. Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

## **Kanalizace**

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

Kanalizace a septiky (žumpy) pro WC a sociální zařízení bude vybudována na těch zařízeních staveniště, kde bude sociální zámezí staveniště. V areálech železničních stanic se budou používat sociální zařízení Správy železnic, s.o. (ČD, a.s.). Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy zhotovitele stavby. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

V místech, kde nebude možné připojení na stávající kanalizační řád a vybudování septiků bude z hlediska ekologického nebo ekonomického nepřijatelné, použije se chemické WC.

## **Telefon**

Vzhledem k charakteru stavby budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání se Správou železnic, s.o. (ČD, a.s.). Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů, v bezprostřední blízkosti staveniště, jsou zakresleny v koordinačních situacích viz. příloha C.2- Koordinační situace

## **A.3 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

### **a) Účel užívání stavby**

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je kombinací modernizace a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako dopravní stavby.

### **b) Trvání stavby**

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ má charakter trvalé stavby.

### **c) Charakter stavby**

Stavba je modernizací stávající železniční trati, v souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek se jedná o změnu dokončené stavby.

Především se jedná o modernizaci všech zařízení dráhy – železniční svršek, železniční spodek, objekty železničního spodku, mosty, podchody, trakční a napájecí vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, zařízení silnoproudé technologie, zařízení silnoproudá, pozemní objekty využívané

pro technologii, provoz a cestující veřejnost atd. Dále jsou to úpravy dotčených stávajících inženýrských sítí a zařízení, které vyplynulo z charakteru přestavby této liniové stavby.

#### **d) Etapizace výstavby**

Předpokládané datum zahájení stavby je na základě podkladů obdržených od investora předpokládáno 09/2022 a dokončení stavby 08/2025. S ohledem na související stavby v uzlu Praha (ŽUP) a další stavby, zejména pak na stavbu Správy železnic „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ v přípravě, je tento termín třeba chápat zejména jako parametr určující délku výstavby. 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.

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- je věcí zhotovitele stavby, aby v rámci své nabídky zohlednil potřebu udržovat koleje a výhybky vyčleněné pro staveništní techniku ve sjízdném stavu, včetně případného uvedení kolejí do provozuschopného stavu
- zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II. a III. tříd a místních komunikací v majetkové správě ŘSD ČR, Středočeského kraje a Prahy kontaktuje provozní úsek ŘSD ČR, Správu a údržby silnic a TSK a projedná s nimi harmonogram a množství přeprav z hlediska koordinace případných oprav na těchto trasách, dále definitivně stanoví místa vjezdů a výjezdů ze stavby. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci silnic. Po skončení přeprav projednat jejich případnou opravu, pokud dojde k jejich poškození v příčinné souvislosti se stavbou
- náklady spojené s provizorními přístupy na stavbu, s dočasným zatrubněním překonávané vodoteče, s ochranou stávajících sítí v místě staveništních komunikací a ploch ZS, oplocení a zpevnění ploch ZS, případnou ostrahu ploch ZS zohlední zhotovitel ve své nabídce na základě zkušeností z obdobných staveb. V projektu jsou vyčísleny pouze náklady na hlavní staveništní trasy a opravy stávajících komunikací dotčených stavbou v rozsahu dle požadavku správce komunikace nebo dle odborného odhadu na základě místního šetření projektanta
- v průběhu bude u mostu v km 2,076 přes ul. Křesomyslova navrženo provizorní přemostění Botiče za účelem zajištění přístupu k opěře mostu

V rámci realizace stavby je navrženo postupné uvádění do provozu jednotlivých SO či PS a to buď po jejich dokončení jako celku, nebo po dokončení jejich samostatně provozovatelné části. Přehledně je postup uvádění stavby do provozu podrobně popsán v samostatné části dokumentace B.12.4 - Schéma stavebních postupů. Během celé doby výstavby bude v provozu stávající TRS a MRS, k přepojení na nový stav proběhne v noční době během několika hodin.

Etapizace výstavby (postupné uvádění do provozu) je navržena následovně:

- stavba bude zahájena přípravnými pracemi, během kterých se zhotovitel připraví na nadcházející stavební sezónu. Budou provedeny stavební práce, které by v průběhu hlavních stavebních prací zhoršovaly výlukové stavy, jedná se zejména o výstavbu základů TS, montáž trakčních bran a vložení provizorní DKS před most přes ul. Křesomyslova. V předstihu budou rovněž projednány dopravní trasy, opraveny výtluky komunikací a zřízeny staveništní rampy z uliční sítě na drážní těleso
- první stavební postup je vyčleněn pro úsek od Vinohradských tunelů po spojky pod Nuselským mostem, kdy budou probíhat práce na vršovické koleji a TK č. 1 s jednokolejným provozem mezi provizorní DKS a spojkami pod Nuselským mostem
- druhý stavební postup řeší ve stejném úseku TK č.2. Provoz směr Vršovice bez omezení, směr Praha hlavní nádraží jednokolejný od DKS po spojky pod Nuselským mostem
- následuje technologické přestávka bez omezení provozu oproti stávajícímu stavu



- po technologické přestávce následuje stavební postup č. 3, který řeší úsek od Nuselského mostu k mostům na Výtoni. Jako první je navržena rekonstrukce vršovické koleje (3. SK) společně s umělými stavbami. Jedná se o podchod s napojením na ulici Lumírova, most přes Botič, most v ul. Přemyslova, zárubní zeď na nádraží Vyšehrad a sanace stávajícího ocelového mostu přes Vyšehradskou ulici a kamenné klenbové mosty na Výtoni tzv. Garáže 1 a 2. Během rekonstrukce mostu v ul. Přemyslova bude pod mostem zajištěn průchod pro pěší, který bude sloužit jako náhradní trasa při uzavření podchodu v ul. Lumírova. Most přes Vyšehradskou ulici se sanuje (nové úložné prahy, závěrné zídky a PKO). Provoz během stavebního postupu k Nuselskému mostu, při rekonstrukci mostu přes ul. Vyšehradská, jako ve stávajícím stavu, od Nuselského mostu dvoukolejný provoz k provizorní výhybce před železničním mostem, přes železniční most jednokolejný
- čtvrtý stavební postup vylučuje SK č. 1, 2 na nádraží Vyšehrad v úseku od Nuselského mostu k mostům na Výtoni. Současně se realizují umělé stavby dle postupu č. 3. Provoz během stavebního postupu k Nuselskému mostu jako ve stávajícím stavu, od Nuselského mostu jednokolejný ke spojnici 601/602. Následuje technologická přestávka s provozem do všech kolejí včetně nových i stávajících spojek. Po technologické přestávce pokračují ve SP č. 5 práce na TK č. 1 a vršovické koleji v místě spojek pod Nuselským mostem a za vinohradskými tunely. Provoz je pouze po 2. TK až ke spojkám na Výtoni. Následuje SP č.6, ve kterém se dokončí TK č.2 za vinohradskými tunely a pod Nuselským mostem včetně zrušení provizorní DKS

### **Požadavky na výluky veřejné dopravy**

#### **Železnice**

##### **Nepřetržitě vyloučení provozu**

Krátkodobé výluky provozu oboz TK ve směru Praha hl. n., včetně TK směr Praha-Vršovice, jsou navrženy z titulu vložení středu DKS, montáže bran TV a návěstních lávek. Tyto výluky jsou navrženy jako noční v délce 4h.

Krátkodobé výluky 1. a 2. TK, za provozu koleje směr Praha-Vršovice, jsou navrženy z titulu realizace pažení a budou dále upřesněny v dalším stupni dokumentace.

##### **Krátkodobé vyloučení provozu:**

Jsou navrženy:

- krátkodobé výluky, které budou podrobně vyčísleny v dalším stupni, nicméně se bude jednat o 4 – 6 h výluky nutné pro montážní práce na TV a sypání ŠD a 2-4h výluky při podbíjení spoje

#### **Silnice**

Pro všechny uzavírky komunikací platí, že budou dodavatelem stavby ve správním řízení řádně objednány a případné objízdné trasy předpisově označeny.

##### **Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou**

#### **SO 10-20-01 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 0,806**

- přerušení veškerého provozu (silniční i pěší) po dobu výluky na trati = 3 měsíce

#### **SO 10-20-02 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v km 2,076**

- po celou dobu výstavby bude zachován tramvajový a pěší provoz, automobilový provoz bude vyloučen. Pěší provoz u Botiče na lávkách bude vyloučen
- krátkodobé vyloučení tramvajového a pěšího provozu bude při vyjímání stávajících OK a vkládání nosníků IP 600 pro bednění NK
- ochránění pěších provizorní konstrukcí – ochrannou skruží
- demontáž OK 2 x 24 hod, montáž nosníků bednění 2 x 24 hod. Demontované nosníky budou odvezeny k rozebrání do ŽST Praha-Smíchov

**SO 10-20-03 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 2,352**

- přerušení pěšího provozu po celou dobu výstavby a výluk na trati

**SO 10-20-04 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 2,782**

- přerušení pěšího provozu po celou dobu výstavby a výluk na trati

**SO 10-20-05 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 2,896**

- bez omezení silničního a pěšího provozu

**SO 10-20-06 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 3,050**

- úplná výluka pěšího provozu pod mostem snášení cca. 2 x 8 hod
- úplná výluka pěšího provozu pod mostem osazení nosníků cca. 2 x 8 hod
- omezení pěšího provozu na jeden chodník (vyloučení cyklistů) a ochránění pěších provizorní konstrukcí – ochrannou skruží

**SO 10-20-07 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 3,210 - demolice**

- bez omezení silničního a pěšího provozu

**Provoz pěších a cyklistické dopravy**

Provoz pěších bude omezen při rekonstrukci stávajícího podchodu pod Nuselským mostem a v ul. Lumírova. V prvním případě je navržena náhradní trasa ulicí Křesomyslova popřípadě Čiklova. Při rekonstrukci podchodu v ul. Lumírova je náhradní trasa vedena parkem a ulicí Neklanova do podchodu v ul. Přemyslova. Kromě uzavírky nutné během snášení a osazování NK mostu v ul. Křesomyslova bude provoz pěších zajištěn. Během rekonstrukce mostu v ul. Závěšova bude provoz pěších pod mostem vyloučen.

**e) Údaje o dotčené železniční dráze (kategorie dráhy, traťový úsek, atd.)**

Dvojkolejná železniční trať v úseku Praha hl. n. – Vyšehrad včetně je součástí dráhy celostátní č. 525B (TÚDÚ 0201) Praha hl. n. – Praha-Smíchov zajišťuje především příměstskou dopravu ve směru Český brod / Praha hl. n. – Řevnice / Beroun a dálkovou osobní dopravu, včetně mezinárodní, ve směru Praha hl. n. – Plzeň – Cheb / Domažlice (München) / Klatovy (Železná Ruda). Dále zajišťuje především příměstskou dopravu ve směru Praha hl. n. – Hostivice – Rudná u Prahy / Středokluky. Jednokolejná žel. trať v úseku Praha-Vršovice os. n. – Praha-Vyšehrad je součástí dráhy celostátní č. 525G (TÚDÚ 1703) a zajišťuje osobní ve směru dopravu ve směru Praha-Smíchov – Hostivice – Středokluky a nákladní dopravu v relaci Praha-Uhřetěves – Nýřany.

Výhybna Praha-Vyšehrad leží v km 3,221 na trati celostátní Praha-Vysočany – Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov (dle TTP trať 525B), která je v přilehlých mezistaničních úsecích dvojkolejná a v km 2,256 trati celostátní Praha-Běchovice - Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad (dle TTP trať 525G), která je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná:

- je dopravnou přednostního směru do ŽST Praha hl. n. pro první traťovou kolej
- je dopravnou přednostního směru do ŽST Praha-Smíchov pro druhou traťovou kolej
- je odbočnou dopravnou pro jednokolejnou trať Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad

Mezi výhybnou Praha-Vyšehrad a ŽST Praha-Smíchov, spol. n. není traťová kolej. Tyto dopravní sousedí v úrovni odjezdového návěstidla SN ze spol. n., které je zároveň vjezdové do výhybny Praha-Vyšehrad.

Výhybna je dálkově ovládána výpravčím „B“ ze ŽST Praha-Smíchov, os. n.

Podle § 3a zákona č. 266/199 Sb. o dráhách jsou výše uvedené železniční trati, jako dráhy celostátní, součástí evropského železničního systému. Dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, jsou železniční tratě Praha-Vysočany – Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Smíchov – Karlštejn – Beroun součástí sítě TEN-T.



Úsek žel. trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Vyšehrad je dle TSI INF (pro trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov z Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1. 12. 2017) zařazena do cílové kategorie tratí pro osobní dopravu do kódu P5 a žel. trať Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad do cílové kategorie tratí do kódu F4 pro nákladní dopravu.

Vlastníkem výše uvedených železničních tratí je ČR zastoupená Správou železnic s.o., která je zároveň jejich provozovatelem, místním správcem je OŘ Praha. Provozovatelem drážní dopravy osobní jsou převážně ČD a.s., v nákladní dopravě pak převážně ČD Cargo, a.s. Výše uvedené tratě jsou elektrifikované stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV.

#### f) Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Prostorová průchodnost pro ložnou míru: UIC GC

Přechodnost pro mostní objekty: D4/traťová rychlost

Třída zatížení: D4

Tabulka rychlostí v hlavních kolejkách (kol. č. 201, 101a – 101d, 91 a 202, 102a – 102d, 92)

Staničení [km]		Rychlost [km.h <sup>-1</sup> ]			
	Stávající	I≤100mm	I≤130mm	I≤150mm	I≤270mm
1,571 - 3,053	60	65	70*	70*	70*
3,053 - 3,061		60			
3,061 – 3,330	40				
3,330 – 3,517					

**\*do doby zavedení výhradního provozu pro ETCS na celém úseku žel. trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov bude, pro soupravy s nedostatkem převýšení  $I \leq 100$  až 150 mm a jednotky s naklápačímí skříněmi, uvažována v celém rekonstruovaném úseku rychlost pouze 65 km.h<sup>-1</sup>**

Zabezpečovací zařízení: 3. kategorie

## A.4 Orientační údaje stavby

### a) Základní údaje o kapacitě stavby

#### Rozsah stavby

Začátek stavby: pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 1,560 (nkm 1,571 000) polohou výjezdového portálu 1. vinohradského tunelu, s přesahem technologických profesí do ŽST Praha hl. n.  
pro železniční trať 1703 Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad v km 0,748 846, s přesahem technologických profesí do ŽST Praha-Vršovice

Konec stavby: pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 3,497 (nkm 3,516 700), s přesahem technologických profesí do ŽST Praha-Smíchov

Délka stavby: 1,946 km

Staničení trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) je, v souladu se Zadávací dokumentací – ZTP č.j. 1750/2016-SŽDC-SSZ-ÚT-1-Van, navrženo s plynulým navázáním na stávající stav v km 1,600, resp. na staničení již zrealizované stavby „Rekonstrukce trati v 1. vinohradském tunelu“. Od tohoto hektometru je kolej č. 201/101a – 101d/91 prostaničena v celé délce. Toto staničení plynule pokračuje (bez skoků na rozhraní dílčích staveb) i v navazujících úsecích staveb Rekonstrukce železničních mostů od Vyšehradem“ a „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“.

Staničení trati Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad je navrženo s plynulým navázáním na nový stav v km 0,700, resp. na nové staničení stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha

hl. n., II. část - Praha Hostivař - Praha hl. n.. Od tohoto hektometru je kolej č. 203/103/103a prostaničena v celé délce po krajní výhybku č. 104.

#### Staniční zabezpečovací zařízení:

3. kategorie typu elektronické stavědlo

#### Počet výhybek zabezpečených SZZ (bez výkolejek):

10 ks

#### Železniční svršek:

60 E2	nový	736,5 m
49 E1	nový	4 603 m

#### Počet nově vložených výhybek:

tvář 60 E2	nové	8 ks
------------	------	------

#### Sanace žel. spodku:

staniční koleje	1 434 m
traťové koleje	4 015 m

#### Trakční vedení:

stavební část (brány vč. základů)	5,900 km
stavební část (podpěry vč. základů)	5,900 km
stavební část (podpěry mimo základů)	0,300 km
montážní část (vodiče, závěsy, kotvení, propojky)	7,600 km
montáž včetně provizorních stavů	7,600 km
demontáže stávajícího TV	7,600 km

#### Elektrický ohřev výměn:

8 ks

#### Žel. mosty, propustky, zdi:

mosty, podchody	rekonstrukce	6 ks
	demolice (bez náhrady)	1 ks
zdi opěrné, zárubní	nové	2 ks
	rekonstrukce	2 ks
návěstní lávky	nové	1 ks
návěstní krakorce	nové	2 ks

#### Demolice:

objekty budov	1 900 m <sup>3</sup>
---------------	----------------------

#### Požadavky na zábory cizích pozemků:

trvalé celkem	62 m <sup>2</sup>
dočasné celkem	13 188 m <sup>2</sup>
trvalé zábory ZPF	5 m <sup>2</sup>

#### Kácení:

odstranění křovin	3 325 m <sup>2</sup>
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,5 [m]	523 ks
kácení s odstraněním pařezů do průměru 0,9 [m]	21 ks

#### b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

##### Energetická bilance – EOv

Příkon EOv (instalovaný = soudobý):	50 kW
Odhad roční spotřeby EOv:	132 MWh/rok
Odhad roční spotřeby rozvody NN v majetku Správy železnic s.o. (bez EOv):	350 MWh/rok

**Energetická bilance – rozvody NN v majetku Správy železnic s.o.**

Název odběru	Pi (kW) stáv.	Ps (kW) stáv.	Pi (kW) navržený	Ps (kW) navržený
trafostanice TB	40	35	147	122
<b>Celkový výkon (kW)</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>147</b>	<b>122</b>

**c) Celková spotřeba vody**

V rámci stavby se předpokládá umístění technologií do nového technologického objektu na západním zhlaví žel. stanice Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad. Jelikož se zde umísťuje pouze nouzové pracoviště bez obsluhy a samotná ŽST Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad bude řízena z CDP Praha, resp. z pracoviště pohotovostního výpravního v dopravní kanceláři ŽST Praha-Smíchov, nepřepokládá se trvalé obsazení službu konajícími pracovníky a spotřeba zůstane na stávající úrovni.

**Odběr vody** pro novou technologickou budovu, nutný v případě mimořádných událostí a obsazení dopravní kanceláře, bude zajištěn pomocí nové přípojky napojené na stávající veřejný vodovodní řad DN200 vedený v severním chodníku ulice Svobodova. Vodoměrná sestava pro fakturační měření bude uvnitř objektu.

Potřeba vody:  $Q_{\max} = 0,2 \text{ l/s}$

**d) Odborný odhad množství splaškových a dešťových vod**

V rámci stavby dojde k výstavbě nového technologického objektu na západním zhlaví žel. stanice Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad, viz kap. c), plocha kolejiště se výrazně nemění, množství splaškových a dešťových vod zůstane na stávající úrovni.

**Odvedení dešťových vod** je řešeno v souvislosti s kompletní rekonstrukcí odvodnění železničního spodu a rekonstrukcí stávajících zpevněných ploch a komunikací.

Nové trativody jsou v maximální míře vyústěny na terén, aby se minimalizoval odtok dešťových vod z území. V zastavěné oblasti jsou do systému veřejné kanalizace napojeny čtyři přípojky. Dešťové vody ze střechy nové technologické budovy budou svedeny na povrch.

Celkový odtok z povodí stavby .....  $Q_{\max}=84 \text{ l/s}$ , z toho do kanalizace 34 l/s.

**Odvedení splaškových vod** z nové technologické budovy, nutné v případě mimořádných událostí a obsazení dopravní kanceláře, bude zajištěno pomocí nové kanalizační přípojky DN200 napojené do koncové šachty stávající veřejné jednotné stoky DN250 v ulici Na Děkance.

Množství odpadních vod :  $Q_{\max} = 1 \text{ l/s}$

**e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě**

V rámci stavby nejsou požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.

**f) Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

V rámci stavby nejsou požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

## A.5 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládané termíny realizace stavby vyplývají z časového postupu prací, uvedené v samostatné části dokumentace B.12 Organizace výstavby, a to na základě podkladů obdržených od zadavatele stavby, které sleduje v plánovacích podkladech.

Zahájení stavby: 2.9.2024

Dokončení stavby: 2.6.2027

Délka stavby: 1004 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.

## A.6 Přehled výchozích podkladů

### Výchozí podklady předané investorem, dle SoD:

- **Zadávací dokumentace** – Obchodní a Technické podmínky (Všeobecné a Zvláštní technické podmínky) ze dne 4.2.2016, s aktualizací ze dne 20.4.2016
- **„Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“** (SUDOP PRAHA a.s., 06/2015), schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 18. 9. 2015, ve variantě **Střed 1.1 SH**, včetně Schvalovacího protokolu č. j. 50705/2015-SŽDC-07 a Posuzovacího protokol č. j.: 13 224/2015-SŽDC-SSZ-ÚTI-Frk ze dne 18. 8. 2015

### Podklady předané investorem v průběhu zpracování projektové dokumentace stavby:

- Geodetické a mapové podklady, zaměření stávajícího stavu z. r. 2016 (SŽG Praha)
- Nákrešný přehled železničního svršku
- Předkategorizace materiálu železničního svršku (TÚDC 07/2017)

### Ostatní výchozí podklady:

- **PD „Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov“** (SUDOP PRAHA a.s., 11/2008, neschválená)
- Směrnice č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ ve znění Změny č.1, vydané pod č.j.: 24052/10/OTH s platností od 01.06.2010
- Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb“)
- České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP staveb pozemních komunikací“)
- Směrnice GR č. 20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů“ - v platném znění
- Směrnice č. V-2/2012 - Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, Změna č. 4, s datem účinnosti 15.9.2015
- Pokyn náměstka GR pro modernizaci dráhy č. 1/2010 ze dne 29.11.2010

### Při zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity další podklady:

- Zjištění stávajícího stavu inženýrských sítí
- Mapové podklady v M 1:5 000 a M 1: 10 000
- Katastrální mapy
- Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- Závěry z výrobních porad a projednání dokumentace (Dokladová část H)
- Obecně závazné dokumenty (zákony a vyhlášky) České republiky, předpisy a směrnice platné v době zpracování dokumentace

- Obecně závazné evropské dokumenty
- ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace
- Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
- Platné Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR)
- Podklady dokumentací souvisejících staveb získané projektantem v průběhu zpracování PD

## A.7 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V prostoru staveniště a v jeho okolí jsou připravovány další investice a stavby Správy železnic, s.o., ČD, a.s., cizích investorů na pozemcích Správy železnic, s.o. a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavby na stavbou dotčeném území, které bezprostředně souvisí nebo navazují na stavbu „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ a jsou v různém stadiu připravenosti. Dále pak stavby souběžné, které nemají na tuto stavbu bezprostřední návaznost.

Z hlediska souběžných a navazujících staveb, které je nutné se stavbou „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ koordinovat, se jedná o stavby železniční, dopravní a ostatní.

V dotčeném území se jedná zejména o následující stavby:

### Železniční stavby:

- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař - Praha hl. n. (stavba Správy železnic v realizaci)
- Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem (stavba Správy železnic v přípravě)
- Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov (vč.) (stavba Správy železnic v přípravě)
- Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech (záměr projektu Správy železnic v přípravě)
- ETCS Uzel Praha (stavba Správy železnic v přípravě)

### Dopravní stavby:

- Rekonstrukce ulic Na Slupi – Jaromírova - Křesomyslova (stavba MHMP v přípravě)
- Výstavba trasy I. D metra v Praze Náměstí Míru - Depo Písnice (včetně depa) (stavba MHMP v přípravě)

### Ostatní stavby:

- vyhledávací studie TSK bezmotorového propojení Nuselským údolím, sloužící především jako doporučující podklad pro dílčí technické studie proveditelnosti vybraných úseků, koordinace či úpravy jiných záměrů (studie TSK)
- Objemová Studie – Nuselský pivovar (investor Penta Investments, s.r.o. v přípravě)
- Přestavba nádraží Vyšehrad (investor TIP Estate v přípravě)

Veškeré výše uvedené souběžné a navazující stavby a záměry jsou zakresleny v přehledné situaci stavby, část C.1, a v koordinačních situacích stavby, část C.2

## A.8 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Číslování provozních souborů (PS), které jsou náplní části dokumentace D. Technologická část a stavebních objektů (SO), které jsou náplní části dokumentace E. Stavební část je popsáno šestimístním kódem. Dvojčíslí jsou odděleny pomlčkou.

**PS xx-xx-xx nebo SO xx-xx-xx**

**Význam jednotlivých dvojčíslí:**

První dvojčíslí v šestimístním kódu označuje lokalitu; číslo úseku, resp. číslo samostatné stavby:

10 – úsek Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)

Druhé dvojčíslí charakterizuje dělení stavby na PS nebo SO, respektive číslo profesní skupiny. Toto dvojčíslí zároveň vyjadřuje skutečnost, zda se jedná o PS a nebo SO. Dvojčíslí začínající číslicí 0

znamená, že se jedná o provozní soubor (PS). Dvojčíslí začínající číslicí 1 - 8 znamená, že se jedná o stavební objekt (SO). Druhé číslo dvojčíslí udává obor, resp. profesní skupinu.

### **Technologická část (PS):**

#### **Železniční zabezpečovací zařízení**

- xx-01-1x - staniční zabezpečovací zařízení
- xx-01-5x - dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

#### **Železniční sdělovací zařízení**

- xx-02-1x – místní kabelizace
- xx-02-2x – rozhlasové zařízení
- xx-02-3x – integrovaná telekomunikační zařízení
- xx-02-4x – elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)
- xx-02-5x – dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)
- xx-02-7x – informační systém pro cestující
- xx-02-8x – traťové radiové spojení
- xx-02-9x – jiná sdělovací zařízení

#### **Silnoproudá technologie včetně DŘT**

- xx-03-1x – dispečerská řídicí technika (DRT)
- xx-03-5x – technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)
- xx-03-6x – silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení

#### **Ostatní technologická zařízení**

- xx-04-1x – osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

### **Stavební část (SO):**

#### **Inženýrské objekty**

- xx-10-xx – železniční svršek
- xx-11-xx – železniční spodek
- xx-12-xx – nástupiště
- xx-14-xx - výstroj trati
- xx-20-xx – mosty
- xx-21-xx – propustky
- xx-22-xx – silniční mosty
- xx-23-xx – opěrné zdi
- xx-26-xx – návěsní lávky a krakorce
- xx-30-xx – pozemní komunikace
- xx-31-xx – zpevněné plochy a prostranství
- xx-40-xx – kabelovody, kolektory
- xx-50-xx – kanalizace, ČOV
- xx-51-xx – vodovody, sucho vody
- xx-52-xx – plynovody
- xx-53-xx – slaboproudá vedení
- xx-54-xx - silnoproudá vedení
- xx-55-xx - ostatní inženýrské sítě

**Pozemní objekty**

- xx-61-xx - pozemní stavební objekty
- xx-62-xx – zastřešení nástupišť
- xx-64-xx – orientační systém pro cestující
- xx-65-xx – demolice
- xx-66-xx – drobná architektura a oplocení

**Trakční a energetická zařízení**

- xx-71-xx – trakční vedení
- xx-74-xx – ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)
- xx-76-xx – rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
- xx-77-xx – ukolejnění kovových konstrukcí
- xx-78-xx – vnější uzemnění

*Třetí (poslední) dvojčíslí* je pořadové číslo PS nebo SO v dané profesní skupině. U PS se jedná pouze o poslední číslo třetího dvojčíslí.

Objektová skladba je navržena tak, aby jednotlivé PS a SO měly jen jednoho vlastníka či správce.

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ je členěna na následující provozní soubory PS a stavební objekty SO:

**D Technologická část****D.1 Železniční zabezpečovací zařízení****D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)**

- PS 10-01-11 ŽST Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad, SZZ
- PS 10-01-12 ŽST Praha hl.n., úpravy SZZ
- PS 10-01-13 ŽST Praha Vršovice, úpravy SZZ

**D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)**

- PS 10-01-51 ŽST Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad, DOZ

**D.2 Železniční sdělovací zařízení****D.2.1 Místní kabelizace**

- PS 10-02-11 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, místní kabelizace
- PS 10-02-12 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha hl.n., úprava místní kabelizace

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

- PS 10-02-31 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, ITZ

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

- PS 10-02-41 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, kamerový systém
- PS 10-02-42 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, ASHS
- PS 10-02-43 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, EZS

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

- PS 10-02-51 Praha hl.n. - Vyšehrad, úpravy stávajících DOK a TK SŽDC s.o.
- PS 10-02-52 Praha hl.n. - Vyšehrad, úpravy stávajících Spojovacích kabelů
- PS 10-02-53 Praha hl.n. - Vyšehrad, úpravy stávajících ZOK ČD-Telematika a.s.

**D.2.9 Jiná sdělovací zařízení**

- PS 10-02-91 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, sdělovací zařízení



PS 10-02-92	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, úprava přenosového systému
PS 10-02-93	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, přenosový systém pro EOV a osvětlení
PS 10-02-94	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, DDTS

### **D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**

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

PS 10-03-11	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, DŘT
PS 10-03-12	Praha hl.n. - Vyšehrad, ED Praha (Křenovka), doplnění DŘT

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

PS 10-03-51	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, transformovna 22/0,4kV, technologie - část SŽDC
PS 10-03-52	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, transformovna 22/0,4kV, vlastní spotřeba
PS 10-03-53	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, transformovna 22/0,4kV, technologie - část PRE

#### **D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)**

PS 10-03-61	Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, STS 6 kV, 50 Hz, technologie
-------------	--

## **E Stavební část**

### **E.1 Inženýrské objekty**

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

SO 10-10-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční svršek
SO 10-11-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční spodek
SO 10-15-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, vystrojení trati

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

SO 10-20-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční most v ev.km 0,806
SO 10-20-02	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční most v km 2,076
SO 10-20-03	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční most v ev.km 2,352
SO 10-20-04	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční most v ev.km 2,782
SO 10-20-05	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční most v ev.km 2,896
SO 10-20-06	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční most v ev.km 3,050
SO 10-20-07	Praha hl.n. - Vyšehrad, železniční most v ev.km 3,210 - demolice
SO 10-23-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, opěrná zeď v ev. km 2,902 - 3,040
SO 10-24-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, zárubní zeď v km 2,210 - 2,239
SO 10-24-02	Praha hl.n. - Vyšehrad, zárubní zeď v km 2,276 - 2,366
SO 10-24-03	Praha hl.n. - Vyšehrad, úprava zárubní zdi v km 2,390 - 2,570
SO 10-26-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, návěstní lávka v km 2,127
SO 10-26-02	Praha hl.n. - Vyšehrad, návěstní krakorec v km 2,650
SO 10-26-03	Praha hl.n. - Vyšehrad, návěstní krakorec v km 2,822

#### **E.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

##### **E.1.5.1 Sdělovací**

SO 10-53-01	Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložky kabelů CETIN
SO 10-53-02	Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložky kabelů UPC
SO 10-53-03	Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložky kabelů Dial Telecom

SO 10-53-04 Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložky kabelů T-Mobile

### **E.1.5.2 Silnoproud**

- SO 10-54-11 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Závišova ul., ev. km 0,806, přeložka kabelů nn PRE  
SO 10-54-12 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Závišova ul., ev. km 0,806, přeložka kabelů vn PRE  
SO 10-54-13 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Závišova ul., ev. km 0,806, přeložka kabelů veřejného osvětlení  
SO 10-54-14 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Jaromírova ul., ev. km 2,076, přeložka kabelů nn PRE  
SO 10-54-15 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Jaromírova ul., ev. km 2,076, přeložka kabelů vn PRE  
SO 10-54-16 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Jaromírova ul., ev. km 2,076, úprava veřejného osvětlení  
SO 10-54-18 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Svatoplukova ul., ev. km 2,352, úprava veřejného osvětlení a osvětlení podchodu  
SO 10-54-19 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Lumírova ul., ev. km 2,782, úprava veřejného osvětlení a osvětlení podchodu  
SO 10-54-20 Praha hl.n. - Vyšehrad, most Přemyslova-Horská, ev. km 3,050, přeložka kabelů veřejného osvětlení  
SO 10-54-22 Praha hl.n. - Vyšehrad, ulice Křesomyslova - Jaromírova, úprava trolejového vedení 600V u mostu v km 2,075  
SO 10-54-24 Praha hl.n. - Vyšehrad, ul. Svobodova, přípojka 22 kV pro novou VoTS

### **E.1.6 Potrubní vedení**

#### **E.1.6.1 Vodovody a kanalizace**

- SO 10-50-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, dešťová kanalizace  
SO 10-50-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, technologická budova, přípojka kanalizace splašková  
SO 10-50-03 Praha hl.n. - Vyšehrad, ulice Křesomyslova - Jaromírova, přípojky odvodnění  
SO 10-50-04 Praha hl.n. - Vyšehrad, dešťová kanalizace pod mostem v ev.km 0,806  
SO 10-51-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, technologická budova, přípojka vodovodu  
SO 10-51-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložka vodovodu PVS a.s. pod mostem v ev.km 0,806  
SO 10-51-03 Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložka vodovodu DN200 PVS a.s. pod mostem v ev.km 2,076  
SO 10-51-04 Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložka vodovodu DN700 PVS a.s. u podchodu v ev.km 2,352

#### **E.1.6.2 Plyn**

- SO 10-52-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložka plynovodu STL PE63 pod mostem v ev.km 0,806  
SO 10-52-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, přeložka plynovodu STL DN500 pod mostem v ev.km 2,076  
SO 10-52-03 Praha hl.n. - Vyšehrad, ochrana plynovodu STL DN500 u podchodu v ev.km 2,782

### **E.1.7 Železniční tunely**

- SO 10-25-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, stavební úpravy v 1. vinohradském tunelu

### **E.1.8 Pozemní komunikace**

- SO 10-30-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, úprava komunikace v ul. Závišova  
SO 10-30-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, úprava komunikace v ul. Křesomyslova  
SO 10-30-03 Praha hl.n. - Vyšehrad, úprava chodníku v ul. Svobodova  
SO 10-31-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, plocha u technologické budovy SO 10-61-01  
SO 10-84-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, zabezpečení veřejných zájmů

## **E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

### **E.2.1 Pozemní objekty budov**

- SO 10-61-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, novostavba technologické budovy  
SO 10-61-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, stavební úpravy St.2

### **E.2.3 Individuální protihluková opatření**

- SO 10-63-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, individuální protihluková opatření

**E.2.5 Demolice**

SO 10-65-01 Praha hl.n. (Vršovice) - Praha-Smíchov, demolice

**E.2.14 Vnější vybavení budov**

SO 10-66-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, rekonstrukce zděného plotu v km 0,811

SO 10-66-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, oplocení

**E.3 Trakční a energetická zařízení****E.3.1 Trakční vedení**

SO 10-71-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, úpravy TV

SO 10-71-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, úpravy ZOK

SO 10-71-03 Praha hl.n. - Vyšehrad, úprava uchycení stožárů č. 103, 104

**E.3.4 Ohřev výměn (elektrický – EOv)**

SO 10-74-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, EOv

**E.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

SO 10-76-01 Praha-Vršovice - Vyšehrad, rozvod 6kV

SO 10-76-02 Praha hl.n. - Vyšehrad, ŽST Praha-Smíchov, obv. Vyšehrad, úprava rozvodu nn a osvětlení

SO 10-76-03 Praha hl.n. - Vyšehrad, úprava DOÚO

**E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí**

SO 10-77-01 Praha hl.n. - Vyšehrad, ukolejnění vodivých konstrukcí

**Změny v objektové skladbě**

V souvislosti se změnou podmínek schválení Aktualizace studie proveditelnosti (ASP) zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha (ŽUP) a přípravou všech tří staveb v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov již výhradně ve variantě Střední 2.1.-SH byly z dokumentace, datované na rozpisce 09/2019, vypuštěny následující stavební objekty:

SO 20-20-01 Mosty pod Vyšehradem, železniční most v ev. km 3,390 - Garáže I

SO 20-20-02 Mosty pod Vyšehradem, železniční most v ev. km 3,415 - Vyšehradská

SO 20-20-03 Mosty pod Vyšehradem, železniční most v ev. km 3,470 - Garáže II

SO 10-26-04 Praha hl.n. - Vyšehrad, návěstní krakorec v km 3,065

SO 10-26-05 Praha hl.n. - Vyšehrad, návěstní krakorec v km 3,373

SO 10-53-05 Praha hl.n. - Vyšehrad, úprava SSZ 2.022 Svobodova – Vyšehradská

SO 10-54-21 Praha hl.n. - Vyšehrad, ulice Svobodova, úprava veřejného osvětlení

SO 10-54-23 Praha hl.n. - Vyšehrad, ulice Svobodova, úprava trolejového vedení 600V

**A.9 Zdůvodnění stavby a jejího umístění****a) Zdůvodnění nezbytnosti stavby**

Cílem stavby „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v integraci a návaznosti s již vybudovanou sítí ČR a s železniční sítí sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy a zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. A to společně i s ostatními připravovanými stavbami v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov, resp. staveb v Železničním uzlu Praha, tedy stavby „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“.

Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující lokální omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení.

Dále se jedná o následujících zlepšení kvalitativních parametrů, směřující zejména k:

- uvedení traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.) do takového stavu, kdy stávající železniční objekty a zařízení budou v rámci kompletní rekonstrukce trati uvedeny do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu
- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu
- zajištění splnění limitů hluku a vibrací v okolní zástavbě
- odstranění technicky nevyhovujícího stavu
- zvýšení traťové rychlosti (zavedení rychlost 60 - 70 km.h<sup>-1</sup> v celém úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov), zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru GC a minimální traťovou třídou zatížení D4
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace,...)
- nové zabezpečovací zařízení umožňující nasazení ERTMS/ETCS L2 pro zajištění interoperability. Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2030

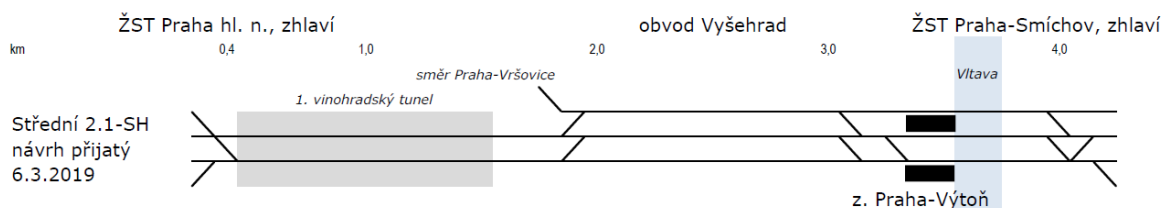
Hlavní náplní této stavby je kompletní obou výše uvedených žel. tratí (Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (mimo) a Praha-Vršovice os. n. (mimo) – Praha-Vyšehrad (včetně)) dle varianty 1.1 SH Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha, včetně všech stávajících objektů a zařízení, které budou uvedeny do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu.

**Na základě rozhodnutí Centrální komise MD, která na svém jednání dne 12. 3. 2019 změnila podmínky schválení Aktualizace studie proveditelnosti (ASP) zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha (ŽUP) a odsouhlasila další přípravu všech tří staveb v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov již výhradně ve variantě Střední 2.1.-SH.**

Výhybna Praha-Vyšehrad bude rekonstruována v rozsahu stávajícího stavu a dojde ke změně na obvod Vyšehrad, který bude začleněn do ŽST Praha-Smíchov. K dispozici budou dvě hlavní koleje č. 101a – 101d a 102a – 102d pro trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov a jedna hlavní kolej 103a – 103d jak pro trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov, tak pro trať Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad s tím, že dojde k přesunu a částečné redukci/zrušení kolejových spojek na západním zhlaví (pod nuselským mostem), které budou nově umístěny v km 1,967 – 1,974, na smíchovském zhlaví bude poloha kolejových spojek upravena do km 2,935 – 3,033 s tím, že stávající kolejová spojka č. 512 – 513 (nově 109 a 110) na žel. most v ev. km 3,470 - Garáže II) bude zachována v rozsahu stávajícího stavu, a to především z následujících důvodů:

- umožnění co největšího počtu oddílů v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov, s cílem dosažení co nejkratších následných mezidobí. Účelem je co největší dosažitelná kapacita dráhy a zároveň co nejvýhodnější podmínky pro sestavu GVD, resp. minimalizace časových ztrát osobních vlaků při zvoleném modelu GVD s jejich předjížděním v úseku odb. Závodiště – ŽST Praha-Radotín
- vymístění výhybek z úseku pod Nuselským mostem, s cílem omezit na nejvyšší možnou míru hluk a vibrace z provozu dráhy v přilehlých bytových domech. Výhodou tohoto řešení je také možnost zmenšení osových vzdáleností a tím snížení rozsahu trvalých záborů mimodrážních pozemků, kterými by v dané lokalitě byly zahrádky bytových domů s velmi vysokým počtem majitelů

Řešení obou zhlaví výhybny Vyšehrad je patrné z následujícího schématu:



Do doby rozhodnutí o výběru varianty cílového stavu související stavby „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a její následné realizace bude část smíchovského zhlaví výhybny Vyšehrad v km 3,330 – 3,517 nacházející se v oblouku, řešeno jako dočasné zapojení do stávajícího stavu v prostoru žel. mostů na výtoňském předpolí (žel. most v ev. km 3,390 – Garáže I, žel. most v ev. km 3,415 – Vyšehradská a žel. most v ev. km 3,470 – Garáže II).

Železniční svršek bude v celém dotčeném úseku nový tvaru 60E2, v obloucích o poloměru menším než 400 m a přilehlých přechodnicích, jsou použity kolejnice tvaru 60E2 se zvýšenou odolností proti otěru (tepelně zpracované) z oceli R350HT. V oblasti výhybek je navržen svršek nový tvaru 60E2 se zvýšenou odolností proti otěru (tepelně zpracované) z oceli R350HT. Železniční spodek projde rekonstrukcí, která zajistí dostatečnou únosnost pláň tělesa železničního spodku a odvodnění kolejiště soustavou zpevněných příkopů, příkopových žlabů a trativodů. Dle výsledků měření vibrací od drážní dopravy budou v celém rekonstruovaném úseku drážního tělesa použity antivibrační opatření v podobě antivibračních rohoží, umístěných pod konstrukční vrstvu ze šterkodrti tl. 0,20 m na vrstvu minerální směsi tl. 0,20 m, která zaručuje potřebnou rovinatost pro pokládku lepené antivibrační rohože. Dalším opatřením je osazení podpražcových podložek.

Součástí stavby jsou technologická zařízení, nezbytná pro provoz dráhy – staniční zabezpečovací zařízení typu elektronické stavědlo s přípravou pro budoucí doplnění systému ETCS L2 (nad rámec této Akce), sdělovací zařízení, výstavba nových trafostanic 22/0,4 kV, napájení z nových trafostanic 22/0,4 kV umístěných v malých technologických budovách, trakční vedení, elektrický ohřev výhybek a podobně.

Nová zastávka Praha-Výtoň, obsažená v ÚP SÚ HMP jako veřejně prospěšná stavba, se nachází v prostoru Výtoň – v místě žel. mostu v ev. km 3,390 – Garáže I, žel. mostu v ev. km 3,415 – Vyšehradská, žel. most v ev. km 3,470 – Garáže II a žel. mostu ev. km 3,545 – Výtoň, tj. mimo předmětnou stavbu a její dodatečné vybudování nebude navrženou stavbou „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ znemožněno.

## b) Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ přinese výrazné zlepšení kultury cestování, týkající se zejména vlastní plynulosti jízdy.

Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní dožívající zařízení. Omezením vlivu lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu. Technické řešení umožní řízení železničního provozu dálkově z dispečerského stanoviště.

## c) Zdůvodnění umístění stavby

Umístění stavby je dáno jak polohou stávající železniční stanice, tak i využitím území ploch pro dopravu - pro trať a zařízení železniční dopravy dle platného územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy a Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR).

Návrh koncepčního řešení vyplynul ze zadávací dokumentace stavby, a to ze zpracované a schválené Studie proveditelnosti „Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“ (SUDOP PRAHA a.s., 06/2015), ve variantě Střed 2.1 SH.



Vlastní technické řešení bylo v průběhu zpracování dokumentace konzultováno se zástupci organizačních složek Správy železnic, s.o., jako objednatele projektové dokumentace, dále se zástupci ČD, a.s., MD ČR, ROPID, ČD Cargo a je plně v souladu s jejich záměry v dané lokalitě.

## A.10 Členění přípravné dokumentace

Členění přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ je navrženo v souladu se Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006 vydané pod čj. 13511/06-OP ze dne 30. 6. 2006 ve znění změny č. 1.

Obsah dílčích částí dokumentace byl přizpůsoben rozsahu stavby, způsobu zpracování a grafickému dokladování jednotlivých příloh

Část A. Průvodní zpráva

Část B. Souhrnná část

B.01 Souhrnná technická zpráva

B.02 Provozní a dopravní technologie

B.03 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B.3.2 Zpracování podmínek z procesu EIA

B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

B.04 Odolnost a zabezpečení stavby

B.04.1 Energetické výpočty

B.04.2 Protikoroze ochrana

B.05 Odpadové hospodářství

B.06 Zásady zajištění požární ochrany stavby

*B.07 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání – neobsazeno*

*- je řešeno v části D.1 (Železniční zabezpečovací zařízení) a D.4 (Ostatní technologická zařízení)*

B.08 Dopravní opatření

*B.08 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*

*- je řešeno v části B.01 Souhrnná technická zpráva v kap. B.1.3*

*B.09 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí – neobsazeno*

*- je řešeno v části B.01 Souhrnná technická zpráva v kap. B.1.4*

*B.10 Civilní ochrana – neobsazeno*

*- je řešeno v části B.01 Souhrnná technická zpráva v kap. B.1.5*

B.11 Graf dynamického průběhu rychlosti

B.12 Organizace výstavby

B.13 Předkategorizace materiálu železničního svršku

B.14 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum

Část C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace stavby

C.2 Koordinační situace stavby

C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů

C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí

*C.5 Snímek katastrální mapy – neobsazeno. Je zahrnuto v části I. Geodetická dokumentace*

Část D. Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

*D.4 Ostatní technologická zařízení - neobsazeno*

Část E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

- E.1.2 Nástupiště - neobsazeno*
- E.1.3 Železniční přejezdy - neobsazeno*
- E.1.4 Mosty, propustky a zdi
- E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
- E.1.6 Potrubní vedení
- E.1.7 Železniční tunely
- E.1.8 Pozemní komunikace
- E.1.9 Kabelovody, kolektory- neobsazeno*
- E.1.10 Protihlukové objekty - neobsazeno*
- E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů
- E.3 Trakční a energetická zařízení
  - E.3.1 Trakční vedení
  - E.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) – stavební část - neobsazeno*
  - E.3.3 Spínací stanice – stavební část - neobsazeno*
  - E.3.4 Ohřev výměn (elektrický – EOv, plynový – POv)
  - E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ) - neobsazeno*
  - E.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
  - E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí
  - E.3.8 Vnější uzemnění - neobsazeno*
- Část G. Náklady a ekonomické hodnocení
  - G.1.1 Celkové náklady stavby
  - G.1.2 Propočty jednotlivých PS a SO
  - G.2 Ekonomické hodnocení
- Část H. Doklady
  - H.1 Záznamy z výrobních porad
  - H.2 Vyjádření DOSS, organizací a provozovatelů
  - H.3 Doklady o projednání technického řešení
  - H.4 Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí
    - H.4.1 vyjádření k existenci stávajících sítí
    - H.4.2 vyjádření k úpravě a přeložkám sítí
  - H.5 Stávající inženýrské sítě
  - H.6 Vyjádření vlastníků dotčených nemovitostí
  - H.8 Stanoviska k dokumentaci z připomínkového řízení
- Část I. Geodetická dokumentace
  - I.1 Technická zpráva
  - I.2 Majetkoprávní část
  - I.3 Geodetické a mapové podklady (geodetické doměření)



## A.11 Úplný soupis změn mezi procesem EIA a aktuálním stupněm dokumentace

Žkm (pokud je možné definovat)	Řešení dle dokumentace EIA	Řešení dle aktuální projektové dokumentace	Popis změny	Stupeň dokumentace, ve kterém změna vznikla	Zdůvodnění, proč ke změně došlo
km 1,651 – 3,517 trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov	PHS vlevo: km 1,922 – 2,175 vpravo: km 1,716 – 2,175  Zděné ploty vlevo: km 2,175 – 2,389 km 2,750 – 3,368 vpravo: km 2,175 – 2,618 km 2,769 – 3,368	PHS a zděné ploty nejsou navrženy	PHS a zděné ploty nejsou navrženy	aktualizace DÚR 2020	Vychází z Hlukové studie, část B.3.1.i. Návrh protihlukových opatření v oznámení záměru vyplýval z dnes již neplatného Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně veřejného zdraví. Na základě tohoto NV byly stanoveny hygienické limity hluku pro den 60 dB a pro noc 55 dB. Hluková studie pro územní rozhodnutí byla zpracována v souladu s NV č.272/2011 v platném znění. Pro tuto stavbu byla výpočtem ověřena možnost přiznání staré hlukové zátěže s limitem 70/65 dB pro den/noc. Hygienické limity stanovil orgán ochrany veřejného zdraví. Ve výhledovém stavu dojde k nárůstu počtu vlaků, avšak hlukové zatížení je srovnatelné se zatížením současným a dokonce nižší než hlukové zatížení v roce 2000. Toto je způsobeno využitím modernějších vozů s příznivějšími technickými parametry ovlivňující emise hluku a taktéž novou konstrukcí železničního svršku ve výhledovém stavu. V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí je navržena instalace bokovnic v km 2,100 – 2,850 a v km 3,100 – 3,386. Pokud by instalace pryžových bokovnic, po nevyhovujícím měření v rámci zkušebního provozu, nevedla k dodržení hygienických limitů hluku, bude nutné přistoupit k individuálnímu protihlukovému opatření – výměna oken za okna s vyšší zvukovou izolací a instalace systému nuceného větrání.

Žkm (pokud je možné definovat)	Řešení dle dokumentace EIA	Řešení dle aktuální projektové dokumentace	Popis změny	Stupeň dokumentace, ve kterém změna vznikla	Zdůvodnění, proč ke změně došlo
km 4,824 – 5,224 trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov	S umístěním recyklační základny v obvodu stavby nebylo uvažováno s tím, že se využije některá ze stabilních recyklačních základů v blízkosti stavby na území hl. m. Prahy	Recyklační základna je navržena v ŽST Praha-Smíchov, mezi obvody osobního a společného nádraží na ploše ZS 8	Změna lokality / plochy pro recyklaci kameniva z odtěženého štěrkového lože	Aktualizace DÚR 2020	Důvodem je, že vytipované lokality již nefungují jako stacionární recyklační střediska, pro recyklaci štěrkového lože nemají oprávnění/certifikáty a slouží pouze pro třídění a uložení odpadů. Z tohoto důvodu byla na ploše ZS 18 navržena recyklace vytěženého kameniva z odtěženého štěrkového lože na recyklační lince, které bude představovat snížení počtu jízd nákladních vozidel o cca 10 520. Umístění plochy pro recyklaci štěrkového lože bylo konzultováno a odsouhlaseno se zástupci MHMP.