


VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
00	ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK Z PROJEDNÁNÍ 11/2014	11/2014
01	-	-
02	-	-

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Stavební správa západ 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: DOC. ING. MAREK FOGLAR, Ph.D.
		

Středisko: MOSTŮ			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. DANA WANGLER	ING. MAREK FOGLAR, Ph.D.	ING. MAREK FOGLAR, Ph.D.	ING. TOMÁŠ MARTINEK

Název akce:	Číslo smlouvy:
REKONSTRUKCE NEGRELLIHO VIADUKTU	14 090 209
	Projektový stupeň:
	PROJEKT
Část:	Datum:
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	07/2014
	Číslo části:
	A

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	3
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	3
1.2	STAVEBNÍK/OBJEDNATEL	3
1.3	ZHOTOVITEL DOKUMENTACE	3
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	4
2.1	ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	4
2.2	STRUČNÝ POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELOVÉ FUNKCE	4
2.2.1	Účel užívání stavby.....	4
2.2.2	Trvání stavby.....	4
2.2.3	Charakter stavby.....	4
2.2.4	Etapizace výstavby	5
2.2.5	Údaje o dotčené železniční dráze	5
2.3	PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY, ÚDAJE O PROVOZU.....	6
2.4	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU.....	6
2.4.1	Územní plánování, požadavky dotčených orgánů	6
2.4.2	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika.....	7
2.4.3	Poloha vůči záplavovému území.....	8
2.5	POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY	8
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH POKLADŮ	9
3.1	VÝCHOZÍ PODKLADY.....	9
3.2	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	10
3.3	ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ OPROTI PŘEDCHOZÍMU STUPNI DOKUMENTACE	12
4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	14
4.1	ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI STAVBY	14
4.2	ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO TECHNICKÉHO STAVU A VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO MAJETKU.....	14
4.3	ÚDAJE O VYŠŠÍCH KVALITATIVNÍCH TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH PARAMETRECH STAVBY	14
5	PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB	16
5.1	ÚDAJE O POSTUPNÉM PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	16
5.2	SEZNAM DOČASNÝCH OBJEKTŮ STAVBY	16
5.3	DOČASNÉ OBJEKTY V AREÁLU AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ PRAHA-FLORENC	16
6	PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE	18
7	PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH	

PROSTŘEDKŮ	19
8 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	22
9 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	23
9.1 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	23
9.2 ČLENĚNÍ ZÁKLADNÍCH ČÁSTÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	23
10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY	26
11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	29
11.1 NAVAZUJÍCÍ STAVBY	29
11.1.1 Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží.....	29
11.1.2 Modernizace ŽST Praha-Bubny	29
11.2 OMEZENÍ OKOLNÍMI STAVBAMI	29
11.2.1 Protipovodňová opatření na Bubenském nábřeží	29
11.2.2 Administrativní budova K 71, Hudební divadlo Karlín	29
11.2.3 Stavba na či v okolí pozemků Autobusového nádraží Florenc (ČSAD Praha holding a.s.).....	30
11.2.4 Stavba na či v okolí pozemků MSN Development (Masarykovo nádraží)	31
11.2.5 Stavba na či v okolí pozemků BETA Development (Nádraží Praha-Bubny).....	31
12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A UKONČENÍ STAVBY	32
12.1 LHŮTA VÝSTAVBY	32
12.2 PŘEDPOKLÁDANÁ REALIZACE STAVBY	32
12.3 KOMENTÁŘ K ČASOVÉMU PLÁNU VÝSTAVBY	32
13 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK	33
13.1 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK DRÁŽNÍHO ÚŘADU	33
13.2 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK VODOPRÁVNÍHO ÚŘADU	33
13.3 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK SILNIČNÍHO SPRÁVNÍHO ÚŘADU	33
14 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	34

Tato průvodní zpráva je zpracována dle přílohy č. 5 Vyhlášky č. 146/2008 Sb.

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Projednávaná dokumentace: **PROJEKT STAVBY**

Místo stavby: Praha, kraj Hlavní město Praha

Katastrální území: 730955 Karlín, 730122 Holešovice, 727181 Nové Město, 727415 Žižkov
(parcelní čísla pozemků jsou vzhledem k rozsahu stavby uvedena v samostatné části dokumentace)

Základní charakteristika stavby a její účel:

Druh stavby: rekonstrukce

Pověřené městské úřady: Úřad MČ Praha 8

Stupeň dokumentace: Projekt stavby

1.2 Stavebník/objednatel

Stavebník: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Nové Město
IČ: 7099 4234
DIČ: CZ70994234

Zástupce investora: Stavební správa západ
Sokolovská 178/1955, 190 00, Praha 9

ISPROFIN: 5113520008

1.3 Zhotovitel dokumentace

Projektant: SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
IČ: 2579 3349
DIČ: CZ 25 79 33 49

Hlavní inženýr projektu: Ing. Marek Foglar, Ph.D. (autorizace č. 10609: mosty a inženýrské konstrukce, pro dopravní stavby)
Údaje o zpracovatelích jednotlivých částí dokumentace jsou vzhledem k rozsahu stavby uvedeny v příslušných jejích částech.

Datum zpracování: VII/2014

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Údaje o umístění stavby

Kategorie trati:	celostátní částečně zařazená do kategorie tratí TEN-T
Traťový úsek dle č. TÚ:	č. 0801 - Praha Masarykovo nádraží - Děčín hl. n. č. 1501 - Česká Třebová - Praha Masarykovo nádraží
Trať dle č. JŘ	č. 091 - Praha - Vraňany č. 011 - Kolín - Praha č. 120 - Praha - Kladno - Rakovník
Dopravní dle č. TUDU:	č. 1501V1, 1501VA, 1501VS č. 080102

2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelové funkce

Negrelliho viadukt leží v traťovém úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny, který je součástí tratí Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. n. (TÚ 0801) a Praha Masarykovo nádraží Hrabovka – Praha Masarykovo nádraží Karlín (TÚ 1505).

Byl uveden do provozu 6/4/1851. V roce 1875 byl postaven tzv. spojovací viadukt, pro spojovací trať Hrabovka – Karlín. Celkem je Negrelliho viadukt tvořen 15-ti samostatných mostních objektů. Negrelliho viadukt je spolu s hradlem čp. 249 zapsán ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek pod čísly 40586/1554 a 47337 na které se vztahuje ustanovení zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči a ustanovení vyhlášky HMP č. 10/1993 Sb., o prohlášení části území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany.

Viadukt se po povodni v roce 2002 stal nedílnou součástí protipovodňové ochrany v Karlíně i v Holešovicích. V mostních pilířích na obou stranách Vltavy je zabudovaná konstrukce, do které se v případě povodně osadí mobilní protipovodňové bariéry. V R. 2002 byl jedním ze čtyř mostů přes Vltavu v Praze, na kterých nebyl přerušen provoz (z tohoto počtu byly tři železniční).

Obě uvedené části trati jsou součástí celostátní dráhy, vlastníkem je ČR zastoupená SŽDC s.o., provozovatelem drážní dopravy je společnost ČD a.s. (v době zpracování projektu výlučně). Obě tratě jsou elektrifikované stejnosměrnou soustavou 3 kV.

Projektová dokumentace zahrnuje zejména:

Rekonstrukci železničního spodku, svršku, mostů, trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení. Dále úpravy dotčených stávajících pozemních objektů, inženýrských sítí a zařízení, které vyplynuly z charakteru přestavby této liniové stavby.

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ má charakter liniové železniční stavby.

2.2.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY

Provozování železniční dopravní cesty.

2.2.2 TRVÁNÍ STAVBY

Stavba trvalá.

2.2.3 CHARAKTER STAVBY

Rekonstrukce.

2.2.4 ETAPIZACE VÝSTAVBY

Vzhledem k očekávanému složitému majetkoprávnímu projednání v oblasti Autobusového nádraží Praha - Florenc je dokumentace stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ rozdělena pouze pro účely stavebního řízení na dvě části, pro které bude žádáno o stavební povolení samostatně.

Rozhraní částí je navrženo na severní straně ulice Křížíkova (mezi SO 14-07 a SO 14-08), kdy veškeré stavební objekty a provozní soubory na sever od rozhraní jsou projednávány v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část, stavební objekty a provozní soubory na jih od rozhraní jsou projednávány v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2.část.

PROJEKT STAVBY (coby zadávací a prováděcí dokumentace) dělen NENÍ.

Objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1. část řeší svými stavebními objekty navázání na stávající stav v místě napojení na objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2. část, aby byla technicky prokázána realizovatelnost bez návaznosti objektů DSP 2.část v nepravděpodobném případě zpoždění její realizace.

Objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2.část řeší svými stavebními objekty napojení na objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část.

Obě části DSP stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ budou projednány v samostatném režimu a bude na ně vydáno samostatné stavební povolení.

2.2.5 ÚDAJE O DOTČENÉ ŽELEZNIČNÍ DRÁZE

2.2.5.1 Traťový úsek Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Bubny

Začátek trati je v ŽST Praha-Libeň, konec trati v ŽST Praha-Holešovice Stromovka.

Traťový úsek je dvojkolejný, v elektrické trakci ss 3kV, provoz levostranný / pravostranný, který probíhá dle předpisu D1.

Traťový rádiový systém SRD Zugfunk Kölleda, kanálová skupina 64 a 61.

Největší dovolená délka vlaku osobní dopravy neuvedeno,

Největší dovolená délka vlaku nákladní dopravy neuvedeno,

Nejvyšší dovolená rychlost 80 km/h,

Zábrzdna vzdálenost 400 m,

Dovolena hmotnost na nápravu 20,0 t.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Spád	Třída sklonu	Traťový úsek	Spád	Třída sklonu
Směr sudý			Směr lichý	
7	I-II	Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Bubny	0	IV

2.2.5.2 Stávající technologie dopravy

Řízení provozu v ŽST je operativní. Vlaky Praha – Kladno využívají v ŽST Praha-

Masarykovo nádraží obvykle koleje číslo 6 – 7, vlaky Praha – Kladno nad Vltavou využívají nejčastěji kolej číslo 5.

Na Negrelliho viaduktu probíhá obvykle dvoukolejný obousměrný provoz, přičemž:

- kolej číslo 1 je využívána zejména vlaky Praha – Kladno a zpět,
- kolej číslo 2 je využívána vlaky obou linek.

Doprava Hrabovka – Viadukt je zanedbatelná. Kolej číslo 108 se v provozované části využívá pro odstavování souprav, kolej číslo 94 využívá jeden pár manipulačních vlaků, půlnoční pár osobních vlaků, odstavné jízdy (soupravové vlaky) a případné odklony vlaků z tratě přes Holešovice.

Přes Negrelliho viadukt jsou vedeny i pravidelné trasy dopravce ČD Cargo, a.s.

ŽST Praha-Bubny se využívá pro odstavování klasických osobních souprav mimo přepravní špičku.

2.3 Projektované kapacity stavby, údaje o provozu

Dopravní kapacity a provozně technické vyhodnocení současného stavu viz část B.02.

Prostorová průchodnost: průjezdný průřez J-GC bez uvažování vlivu širších vozidel

Přechodnost: traťová tř. D4 / přidružená traťová rychlost

Dosažené ukazatele stavby v projektu:

Prostorová průchodnost: průjezdný průřez J-GC bez uvažování vlivu širších vozidel

Přechodnost: vlak UIC-71 na mostě přes Bubenské nábřeží; novostavby mostů jsou navrženy na vlak LM 71 s národním koeficientem $\alpha=1,21$, rekonstruované mosty zrekonstruovány na vlak LM 71 (tím zajištěna přechodnost pro traťovou třídu D4 (dle ustanovení 11.3 SR 5)) + požadované lokomotivní třídy dle TSI (VI-P)

2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se nachází v husté městské zástavbě a je vedená po stávajícím tělese dráhy na umělých stavbách. Leží na území hlavního města Prahy; prochází 4 městskými částmi – MČ Praha 1, MČ Praha 3, MČ Praha 7 a MČ Praha 8.

Pověřeným městským úřadem je Úřad MČ Praha 8.

2.4.1 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ, POŽADAVKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ

2.4.1.1 Údaje o vydané územně plánovací dokumentaci

Vydanou územně plánovací dokumentací na území hl.m. Prahy v místě stavby Negrelliho viaduktu jsou **Zásady územního rozvoje**, vydané opatřením obecné povahy č. 8 schválené usnesením č.32/59 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 17. 12. 2009 s účinností ode dne 6. 1. 2010 a **Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy**, schválený usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999. Závazná část územního plánu je stanovena obecně závaznou vyhláškou hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, schválenou usnesením č. 1156 Rady Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 26. 10. 1999, s účinností od 1. 1. 2000, aktualizovanou následnými vyhláškami hl. m. Prahy a opatřeními obecné povahy.

V místě stavby Negrelliho viaduktu není schválen žádný regulační plán.

2.4.1.2 Údaje o souladu záměru s územně plánovací dokumentací

Z hlediska Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy je stavba umístěna na území "DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály", na kterém je v současnosti situována stavba Negrelliho viaduktu se stávající železniční tratí a zařízením pro železniční dopravu.

Odbor stavební Magistrátu hl.m. Prahy na žádost investora stavby určil v souladu s ust. 13 odst. 5 stavebního zákona stavební úřad MČ Praha 8 jako úřad místně a věcně příslušný k vydání územního rozhodnutí. Stavební úřad MČ Praha 8 posoudil soulad navrhované stavby se záměry územního plánování a **vydal souhlas podle § 15 odst. 2 stavebního zákona.**

2.4.1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky organizačních složek investora jsou zpracovány do dokumentace. Požadavky MČ Praha 8, které jsou součástí jejího vyjádření z hlediska souladu navrhované stavby se záměry územního plánování (vyměňované nosné konstrukce mostů nesmí snížit podjezdnou výšku na přemostřovaných komunikacích, způsob úpravy povrchu ve vyklizených obloucích, apod.) byly zpracovány do dokumentace.

Požadavky dalších dotčených orgánů jsou přiloženy v dokladové části dokumentace.

2.4.2 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA

Zájmové území je tvořeno plochou údolní nivou řeky Vltavy. Vlastní terén je v maximální míře ovlivněn antropogenní činností. Jedná se o území, které bylo před historickými hradbami Prahy. Na pravém břehu byla tři ramena Vltavy, která jsou v současné době zavezena. Celý terén byl upraven navážkami, které dosahují mocnosti až 6 m na pravém břehu a > 8 m na levém břehu. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí cca 189,9 – 185,0 m n. m.

Podstatnou složku pokryvných útvarů tvoří navážky. Díky potřebě zástavby v okolí Vltavy docházelo v minulosti k vyrovnávání povrchu území. V místech původních koryt před regulací řeky Vltavy tak vznikaly navážky o mocnostech až 10 m. Jejich složení je velmi různorodé, především se jedná o hlíny s obsahem stavební suti (cihelná drť, beton) a různorodých hornin. V době výstavby Negrelliho viaduktu v polovině 19. století bylo rozšíření navážek v oblasti minimální.

V místě, kde začíná Negrelliho viadukt (na karlínské straně při úpatí kopce Vítkov) je významná tektonická linie – pražský zlom. Tato tektonická porucha způsobuje významné oslabení pevnosti okolních hornin. Podél pražského zlomu došlo k relativnímu poklesu severní kry a zdvihu jižní kry, vertikální složka pohybu dosahuje řádově 1000 m. Směr dislokace je ZJZ-VSV (70°). Pražský zlom je na severní straně doprovázen zónou silného tektonického porušení, které dosahuje v bohdaleckých břidlicích na území Karlína několik set metrů (400 – 500 m). Vlastní zlom představuje široké poruchové pásmo, složené z řady dílčích paralelních zlomů.

Výskyt podzemní vody je v zájmovém území vázaný především na dobře průlinově propustné písčité a štěrkopísčité terasové polohy. V těchto polohách se vytváří souvislá hladina podzemní vody, jejíž hloubka je vázaná na stav vody ve Vltavě.

Ordovický skalní podklad je na podzemní vodu chudý. Břidlice v nezvětralém stavu jsou velmi málo propustné, jejich zvětraliny jsou charakteru špatně propustných jílovitých zemin. Podzemní voda v ordovických břidlicích má převážně síranovou agresivitu, přičemž nejvyšší agresivitu vykazuje souvrství bohdalecké.

Jedná se především o mělký průlinový oběh, který je těsně navázán na průtoky a vodní stavy ve Vltavě. Z výše uvedeného vyplývá značný potenciál na „ředění“ příp. agresivních látek. Při chemických analýzách byly pouze ve dvou vrtech zachyceny mírně zvýšené CO₂ agresivity typu XA1.

2.4.3 POLOHA VŮČI ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ

Dle hydrologického členění patří zájmové území stavby do povodí Vltavy – (řkm 39,5 – 70,00 – záplavové území Q100 s vymezenou aktivní zónou stanoveno Magistrátem hl. m. Prahy, 21.8.2003, MHMP – 118671/2003/Vys/Po/Ku.

Stavba Negrelliho viaduktu se nachází v záplavovém území, železniční trať a zařízení je umístěno v daném území na mostě.

2.5 Požadavky na realizaci stavby

V daném hustě urbanizovaném území nelze stavbu realizovat jinde než ve stávajícím umístění.

Stavba bude zejména s ohledem na charakter nemovité kulturní památky prováděna ve zvláštním režimu zajišťujícím maximální zachování jejího charakteru. Přesně postupy budou prováděny dle výsledků projednání s orgány památkové péče.

Vzhledem k tomu, že je Negrelliho viadukt kulturní památkou, musí se při návrhu rekonstrukce postupovat v souladu s požadavky orgánů památkové péče. Tyto omezují možnost rozšíření železničního tělesa a znemožňují tak realizaci normového řešení pro dané umístění a upořádání železniční tratě. Zároveň omezují požadavky památkové péče možnost úprav technického řešení na úroveň předjednanou v roce 2009 a popsanou v tehdy vydaném závazném stanovisku.

Technické řešení rekonstrukce bylo s orgány památkové péče konzultováno během zpracování přípravné dokumentace z roku 2013 a při zpracování této projektové dokumentace byly kontinuálně konzultovány vynucené mírné odlišnosti technického řešení.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH POKLADŮ

3.1 Výchozí podklady

Tato dokumentace navazuje na přípravnou dokumentaci zpracovanou v roce 2013 firmou SUDOP PRAHA a.s., HIP Ing. Marek Foglar, Ph.D. Tato dokumentace je základním pokladem pro předkládanou dokumentaci.

Dle Zadávací dokumentace zhotovitel při zpracování přípravné dokumentace stavby vycházel z následujících závazných podkladů:

- Zadávací dokumentace k obchodní veřejné soutěži na vypracování projektu stavby 01/2014, SŽDC
- Schvalovací a posuzovací protokol přípravné dokumentace 11/2013
- Přípravná dokumentace stavby, 08/2013, SUDOP PRAHA a.s.
- studie Posouzení stávajícího stavu Negrelliho viaduktu, 12/2006, TOP CON SERVIS s s.r.o.
- Schvalovací protokol studie
- Posuzovací protokol studie
- Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, PD, Metroprojekt, 03/2009
- Předběžný geotechnický a stavebnětechnický průzkum, 05/2008, SUDOP a GeoTec (klenby, pilíře, základové spáry)
- Technicko urbanistická studie „Spojení Masarykova a Hlavního nádraží v Praze“, Metroprojekt Praha a.s., 12/2007

Během zpracování dokumentace pro stavební povolení stavby a projektu stavby byly zadány a zpracovány následující průzkumy:

- Znalecký posudek ve smyslu zákona č. 36/1967 Sb. ve věci stanovení pyrotechnických rizik, Doc. Dr. Ing. Jiří Chládek, 11/2014
- Doplnkový diagnostický průzkum (zaměřený zpřesnění výsledků předchozích průzkumů), SUDOP PRAHA a.s., Mgr. J. Hruška, 03-07/2014
- Fotogrammetrie konstrukce, Ing. Jiří Vidman, 03-07/2014
- Restaurátorský průzkum, Doc. ak. soch. Jiří Novotný, 03-11/2014

V průběhu zpracování přípravné dokumentace (2013) byly provedeny průzkumy a měření v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace:

- SO 14-07 Ověření mostovky (zaměřeno na možnost využití stávající konstrukce), SUDOP PRAHA a.s., Mgr. J. Hruška, 04/2013
- Doplnkový diagnostický průzkum (zaměřený na materiál nadnásypu klenob), SUDOP PRAHA a.s., Mgr. J. Hruška, 04/2013
- Geodetické zaměření stávajícího stavu viaduktu, ul.1.pluku a Křížkovy ulice pod viaduktem a některých objektů na Masarykově n.
- Geotechnický průzkum mostů přes Vltavu
- restaurátorský průzkum, GEMA Art, 05/2009

Při zpracování přípravné dokumentace (2009) stavby byly použity:

- stavba „Pravý břeh Vltavy – Sokolovská“ (definitivní úpravy koryta Vltavy, oprava jezu a plavební komory, tenisový areál, atd.), Metroprojekt, r. 1983
- dokumentace stavby „Revitalizace ostrova Štvanice“
- 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)
- Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace
- ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace

3.2 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Vzhledem k velkému rozsahu stavby bude tato členěna na část technologickou a část stavební, která bude zahrnovat pomocné práce, bourací práce, atd.

Hlavními objekty stavby je rekonstruovaný mostní objekt. Rekonstruovaný most je trvalý, železniční, jednopodlažní nepohyblivý. Most je rozdělen na celkem 15 stavebních objektů (8ks projednávaných v rámci DSP 1. část, 7 projednávaných v rámci DSP 2.část) viz níže v kap. 3.3.

Objekty označené „PS/SO xx-xx.3“ jsou zpracovány pouze do podrobnosti DSP a v PROJEKTU STAVBY nejsou obsaženy (nebudou součástí rozpočtu stavby). V níže uvedeném seznamu jsou uvedeny kurzívou.

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ zahrnuje tyto provozní celky a stavební objekty:

SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	
Číslo PS, SO	Název PS, SO
<u>D. Technologická část (PS)</u>	
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení	
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení	
PS 11-01.1	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 1
PS 11-01.2	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 2
PS 11-01.3	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 3 provizorní stavby
D.2 Železniční sdělovací zařízení	
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů	
PS 21-01.1	Úprava sdělovací kabelizace SŽDC - část 1
PS 21-01.2	Úprava sdělovací kabelizace SŽDC - část 2
D.2.2 Rozhlasové zařízení	
PS 22-01.1	Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha-Bubny - zřízení
PS 22-01.2	Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha-Bubny - odstranění
D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)	
PS 23-01.1	Úprava sdělovacího zařízení - část 1
PS 23-01.2	Úprava sdělovacího zařízení - část 2
<u>E. Stavební část (SO)</u>	
E.1 Inženýrské objekty	
E.1.1 Železniční svršek a spodek	
SO 11-01.1	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 1
SO 11-01.2	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 2
SO 11-01.3	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 3 provizorní stavby
SO 11-02.1	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 1
SO 11-02.2	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 2
SO 11-02.3	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 3 provizorní stavby
SO 11-03.1	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati - část 1
SO 11-03.2	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati - část 2
SO 11-03.3	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati - část 3 provizorní stavby
E.1.4 Mosty, návěštní krakorce	
SO 14-01	Železniční most v ev. km 0,311(N 101)
SO 14-02	Železniční most v ev. km 0,370 (N 102)

A - Průvodní zpráva

SO 14-03	Železniční most v ev. km 0,426 (N 103)
SO 14-04	Železniční most v ev. km 0,495 (N 104)
SO 14-05	Železniční most v ev. km 410,568 (N 1)
SO 14-06	Železniční most v ev. km 410,700 (N 2)
SO 14-07	Železniční most v ev. km 410,800 (N 3)
SO 14-08	Železniční most v ev. km 410,884 (N 4)
SO 14-09	Železniční most v ev. km 410,963 (N 5)
SO 14-10	Železniční most v ev. km 411,010 (N 6)
SO 14-11	Železniční most v ev. km 411,136 (N 7)
SO 14-12	Železniční most v ev. km 411,273 (N 8)
SO 14-13	Železniční most v ev. km 411,419 (N 9)
SO 14-14	Železniční most v ev. km 411,594 (N 10)
SO 14-15	Železniční most v ev. km 411,688 (N 11)
SO 14-17	Návěsní lávka v km 410,805
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (ochrana inženýrských sítí)	
SO 15-01.1	Ochrana sdělovací kabelizace PRE - část 1
SO 15-01.2	Ochrana sdělovací kabelizace PRE - část 2
SO 15-02.1	Ochrana sdělovací kabelizace Telefonica O2 - část 1
SO 15-02.2	Ochrana sdělovací kabelizace Telefonica O2 - část 2
SO 15-03	Ochrana sdělovací kabelizace Dial Telecom
SO 15-04	Ochrana sdělovací kabelizace UPC
SO 15-05	Úprava sdělovací kabelizace ČSAD Praha holding
SO 15-06	Ochrana sdělovací kabelizace GTS Novera
SO 15-07.1	Ochrana sdělovací kabelizace T-Systems PragoNet - část 1
SO 15-07.2	Ochrana sdělovací kabelizace T-Systems PragoNet - část 2
SO 15-08	Ochrana sdělovací kabelizace Telekom Austria
SO 15-09	Ochrana kamerového systému hl. města Prahy
SO 15-10.1	Odstranění vestaveb oblouků a přilehlých objektů - část 1
SO 15-10.2	Odstranění vestaveb oblouků a přilehlých objektů - část 2
E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)	
SO 16-01.1	Odvodnění viaduktu - část 1
SO 16-01.2	Odvodnění viaduktu - část 2
SO 16-02	Přeložky vodovodů
SO 16-03	Obnovení kanalizace hradla
E.1.8 Pozemní komunikace	
SO 18-01.1	Úpravy povrchů - část 1
SO 18-01.2	Úpravy povrchů - část 2
SO 18-02.1	Dopravní opatření - část 1
SO 18-02.2	Dopravní opatření - část 2
E.1.9 Kabelovody, kolektory	
SO 19-01.1	Kabelovod - část 1
SO 19-01.2	Kabelovod - část 2
SO 19-01.3	Kabelovod - část 3 provizorní stavy
E.2 Pozemní stavební objekty	
E.2.1 Pozemní stavební objekty	
SO 21-01	Dostavba přístřešků ANF
SO 21-02	Stavební úpravy vodárny

SO 21-03	Stavební úpravy hradla č. 4
E.2.5 Demolice	
SO 25-01	Demolice hostince
SO 25-02	Demolice přístřešku na AN Florenc
E.3 Trakční a energetická zařízení	
E.3.1 Trakční vedení	
SO 31-01.1	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 1
SO 31-01.2	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 2
SO 31-01.3	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 3 provizorní stavy
E.3.4 Ohřev výměn	
SO 34-01.1	Masarykovo n., úprava EOv - část 1
SO 34-01.2	Masarykovo n., úprava EOv - část 2
SO 34-01.3	Masarykovo n., úprava EOv - část 3 provizorní stavy
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	
SO 36-01.1	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 1
SO 36-01.2	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 2
SO 36-01.3	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 3 provizorní stavy
SO 36-02.1	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 1
SO 36-02.2	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 2
SO 36-02.3	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 3 provizorní stavy
SO 36-03	Bubny, úprava rozvodu nn a osvětlení
SO 36-04.1	Úprava kabelového vedení 22kV PREdistribuce na mostě - část 1
SO 36-04.2	Úprava kabelového vedení 22kV PREdistribuce na mostě - část 2
SO 36-04.3	Úprava kabelového vedení 22kV PREdistribuce na mostě - část 3 provizorní stavy
SO 36-05.1	Úprava kabelového vedení nn, vn PREdistribuce – Karlín - část 1
SO 36-05.2	Úprava kabelového vedení nn, vn PREdistribuce – Karlín - část 2
SO 36-05.3	Úprava kabelového vedení nn, vn PREdistribuce – Karlín - část 3 provizorní stavy
SO 36-06	Úprava kabelového vedení nn ČSAD holding
SO 36-07	Úprava kabelového vedení ELTODO
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí	
SO 37-01.1	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, ukolejnění vodivých konstrukcí - část 1
SO 37-01.2	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, ukolejnění vodivých konstrukcí - část 2

3.3 Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace

Vzhledem k očekávanému složitému majetkoprávnímu projednání v oblasti Autobusového nádraží Praha - Florenc je dokumentace stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ rozdělena pouze pro účely stavebního řízení na dvě části, pro které bude žádáno o stavební povolení samostatně. Vlastní stavba není rozdělena.

Rozhraní částí je navrženo na severní straně ulice Křížíkova (mezi SO 14-07 a SO 14-08), kdy veškeré stavební objekty a provozní soubory na sever od rozhraní jsou projednávány v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1. část, stavební objekty a provozní soubory na jih od rozhraní jsou součástí stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2.část.

Pro účely projednání stavebního povolení „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1. část řeší svými stavebními objekty navázání na stávající stav v případě sousední části projednáváné jako „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2.část.

Pro účely projednání stavebního povolení „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2. část

řeší svými stavebními objekty navázání na nový stav v případě sousední části projednávané jako „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část.

Aby byla zachována logika číslování stavební objektů a provozních souborů dle přípravné dokumentace a zároveň bylo umožněno realizovat stavbu jako jeden celek (pouze s pozdějším zahájením prací dle druhé části dokumentace v rámci pracovních postupů), bylo přistoupeno k rozdělení jednotlivých stavebních objektů dle dělení DSP formou vložení „x“ za označení stavebního objektu/provozního souboru:

- „.1“ jsou označeny objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část,
- „.2“ jsou objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2.část a
- „.3“ jsou označeny objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část, které řeší jako průkaz pro účely stavebního řízení mezistavy, tedy jak přepojení stavu „.1“ na stav „.2“, tak případné navázání objektů projednávaných v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část na současný stav.

Stavební objekty řady „.1“ a „.2“ tedy v celku řeší kompletní nový stav pro realizaci stavby dle obou částí DSP, tedy stavbu jako celek, zatímco stavební objekty řady „.3“ řeší navázání stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část na stávající stav v případě nerealizace stavby dle obou částí DSP (obou úseků) současně.

Objekty řady „.3“ tedy modifikují objekty řady „.1“, aby bylo případně možné PS a SO projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část uvést do provozu samostatně. Objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část svými stavebními objekty řady „.1“ a „.3“ tedy prokazují možné navázání na stávající stav a potvrzují tak provozovatelnost železniční dopravní cesty pro vydání stavebního povolení dle DSP 1. část (Tato část stavby tak může být samostatně povolena).

Objektová skladba projednávané částí „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část tedy vznikla rozdělením objektové skladby dle PD akce "Rekonstrukce Negrelliho viaduktu" dle výše popsaného rozhraní a doplněním nutných mezistavů.

Požadavky investora vyvolaly vznik několika stavebních objektů, v této stavbě PS 22-01.1 Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha – Bubny – zřízení. SO 15-10.1 Odstranění vestaveb oblouků a přilehlých objektů – část 1 vznikl rozdělením SO 23-01 v PD na demolice objektů zapsaných v katastru nemovitostí (vznik SO 25-01 Demolice hostince) a zmiňovaný objekt SO 15-10.1 a SO 15-10.2, který řeší objekty přípravy staveniště.

Dále vznikl SO 21-03 Stavební úpravy hradla č. 4, který řeší rekonstrukci budovy hradla nad mostem SO 14-07. Vznik je daný změnou požadavku investora, při zpracování přípravné dokumentace nebyl požadavek na rekonstrukci tohoto objektu. Pro obnovu kanalizace hradla vznikl SO 16-03 Obnovení kanalizace hradla.

4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

4.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Negrelliho viadukt je významnou technickou památkou v České republice. Z hlediska památkové péče se jedná o **kulturní památku**.

Spojuje Masarykovo nádraží s Bubny a přechází přes dvě Vltavská ramena a ostrov Štvanice. Jeho celková délka činí cca 1120 m a má celkem 87 kamenných oblouků, z nichž 8 je přes obě ramena Vltavy. Most byl stavěn v letech 1846 - 1849, do provozu byl uveden 6.4.1851. Most přestál prakticky bez poškození povodně v letech 1865, 1890 i největší povodeň v historii v r. 2002, kdy voda dosahovala kóty 189,31, což je pouze 2,4m pod vrcholem klenby žulových oblouků v řece. V roce 2002 se spolu s železničními mosty na Výtoni a v Libni pod Bílou skálou podílel výraznou měrou na dopravě přes Vltavu. Viadukt je v provozu bez velkých úprav přes 160 let a jeho rekonstrukce je nanejvýš potřebná. Tzv. Spojovací viadukt, odbočka Křížikova ulice – Hrabovka (směr Libeň), dlouhý cca 280 m, který byl postaven o 25 let později v r. 1873, patří rovněž do stavby. Rekonstruuje se tedy 15 mostních objektů o celkové délce cca 1400 m.

Stavba v první řadě **odstraní současná omezení přechodnosti a prostorové průchodnosti na mostních objektech**.

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ přinese výrazné zvýšení plynulosti provozu v tomto traťovém úseku. Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní zastaralá mechanická zařízení. Omezený vliv lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu spolu s konstrukcí jízdního řádu.

U stávajícího zabezpečovacího zařízení dochází pouze k jeho doplnění a výměně některých kabelů. Místní dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na Masarykově n. a dálkového ovládání v Bubnech zůstává zachováno.

Dokumentace řeší rekonstrukci Negrelliho viaduktu a odstranění vestaveb a přístaveb. Všechny zazděné otvory budou vybourány kromě trafostanice PRE u Křížikovy ulice. Viadukt se opět stane dominantou této oblasti.

Nové moderní výhybky s pohyblivými hroty srdcovky umístěné v kolejišti, protihluková opatření aplikována na kolejnice (bokovnice) a antivibrační rohože pod šterkovým ložem přispějí k ochraně obyvatelů před hlukem.

Rekonstrukce železničního spodku a nový železniční svršek se odrazí na kvalitě cestování v podobě klidné a plynulé jízdy.

4.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Současný technický stav mostních objektů není vyhovující. Většina z nich dle protokolů o podrobné prohlídce z roku 2013 je ve stavebním stavu 2/2. Současný most v místě SO 14-03 a SO 14-13 je ve stavební stavu 3/3. Současný most SO 14-08 je ve stavební stavu 3/2, stejně jako SO 14-10.

Zároveň není zejména na SO 14-12 zajištěna požadovaná prostorová průchodnost.

4.3 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ řeší nevyhovující stav mostní konstrukce, železničního svršku, zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a trakčního vedení. Rekonstrukce Negrelliho viaduktu je úzce provázána se stavbou „Modernizace trati Praha – Kladno“, kterou umožňuje návazně realizovat.

Po dostavbě rychlodráhy Praha – Kladno se v dopravní špičce předpokládá u linek na Kladno interval 15 minut, předpokládaný interval na Kralupy nad Vltavou je 15 minut a interval na letiště 10 minut. Celkem tak lze v dopravní špičce v TÚ Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny předpokládat až 14 párů vlaků za hodinu.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. Jedná se především o prostorovou průchodnost GC, traťovou třídu zatížení D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující lokální omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení. Navržená stavba tyto cíle plní.

Z hlediska územního plánu je celá stavba umístěna na území DZ určeném pro plochy pro provoz železniční dopravy.

5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB

5.1 Údaje o postupném předávání částí stavby do užívání

Stavba bude do užívání (a zkušebního provozu) uváděna jako celek.

Stavbou se v tomto případě rozumí Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, tedy rekonstrukce provozované železniční dopravní cesty.

5.2 Seznam dočasných objektů stavby

Ze seznamu stavebních objektů a provozních souborů lze jako dočasný označit pouze provozní soubory spojené s požadavkem investora na zřízení provizorního nástupiště v obvodu ŽSt Praha-Bubny.

Jedná se o:

PS 22-01.1 Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha – Bubny – zařízení projednávané dokumentace „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1. část; tento PS bude návazně odstraněn v PS 22-01.2 Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha-Bubny - odstranění.

Jako dočasné lze uvažovat i částech objektů železničního svršku, spodku a vystrojení trati spojené s úpravami stávajícího stavu v tomto místě, včetně doplnění SO 36-03 Bubny, úprava rozvodu nn a osvětlení o osvětlení budovaného dočasného nástupiště.

Jedná se o tyto stavební objekty:

SO 11-01.1 Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek – část 1

SO 11-02.1 Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek – část 1

SO 11-03.1 Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati – část 1

SO 36-03 Bubny, úprava rozvodu nn a osvětlení

Jedná se o tyto stavební objekty:

SO 11-01.2 Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek – část 2

SO 11-02.2 Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek – část 2

SO 11-03.2 Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati – část 2

Objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část svými stavebními objekty řady „1“ a „3“ řeší navázání na stávající stav a provozovatelnost železniční dopravní cesty a může být tak samostatně povolena.

Objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 2.část řeší svými stavebními objekty napojení na objekty projednávané v rámci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část.

Stavební objekty a provozní soubory řady „3“ se jako provizorní stavy ve smyslu uvádění do provozu neuvažují (i když je dle pokynu investora tato formulace obsažena v jejich názvu), vzhledem k tomu, že je předpokládáno uvedení stavby do provozu jako celku, resp. není možné odhadnout dobu, po kterou bude projednávaná část „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ DSP 1.část navázána na současný stav v místě SO 14-07 (viz kapitola 3.3).

5.3 Dočasné objekty v areálu Autobusového nádraží Praha-Florenc

V rámci areálu Autobusového nádraží Praha-Florenc dojde v souvislosti se stavbou ke stavebním úpravám staveb ve vlastnictví ČSAD Praha holding a.s. Zejména se jedná o:

- částečná demontáž původního zastřešení odjezdových stání a uskladnění po dobu rekonstrukce viaduktu (SO 25-02)

- montáž dočasných odjezdových stání (SO 25-02)
- demontáž dočasných odjezdových stání zřízených v rámci SO 25-02 (SO 21-01)
- opětovná montáž původního přístřešku demontovaného a uskladněného po dobu rekonstrukce viaduktu v rámci SO 25-02 (SO 21-01)
- úpravy konstrukce původního přístřešku indukované novou geometrií římsy mostu (SO 21-01) a
- činnosti s výše uvedenými úkony související (dočasné úpravy sdělovacích vedení, silnoproudých rozvodů, apod.).

V rámci akce „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ bude provedena stavební úprava stávajícího zastřešení odjezdových stání, spočívající v jejich částečné demontáži, uskladnění po dobu prací na SO 14-06 (vše SO 25-02) a následné montáži v upravené podobě (SO 21-01), aby byly zohledněny změny dané úpravami vyložení konzol SO 14-06, odstranění stožárů TV, apod.

Dočasná odjezdová stání (SO 25-02) budou dočasnými stavbami po dobu realizace stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“. Dočasná odjezdová stání vznikají jako fáze výstavby stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“.

Po ukončení stavební činnosti na SO 14-06 bude konstrukce stávajícího zastřešení obnovena (SO 21-01) v původním rozsahu s rozšířením směrem k upravené rekonstruované konstrukci Negrelliho viaduktu.

6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE

Postup realizace stavby je rozdělen na jednotlivé stavební postupy, po jejichž ukončení bude zahájen zkušební provoz. Příslušné stavební objekty a provozní soubory podléhající přezkoušení jsou stanoveny v základních a profesních předpisech a normách.

Jedná-li se o určená technická zařízení ve smyslu zákona č. 226/1994 Sb., která podléhají dozoru podle tohoto zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č.100/1995 Sb. Zhotovitel stavby může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad.

Tato zařízení podléhají dozoru podle zákona. Taxativní výčet těchto zařízení určuje vyhláška č. 100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení.

Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO charakteru:

- zabezpečovací zařízení
- sdělovací zařízení
- silnoprůdové vedení
- slaboprůdové vedení
- trakční vedení
- rozvod plynu

Podle zákona č. 226/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu na částech stavby, provede technicko-bezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb. (hlava třetí).

7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ

PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ		
Číslo PS, SO	Vlastník / provozovatel	Název PS, SO
D. Technologická část (PS)		
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení		
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení		
PS 11-01.1	SŽDC, s.o.	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 1
PS 11-01.2	SŽDC, s.o.	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 2
PS 11-01.1	SŽDC, s.o.	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 3 provizorní stavy
D.2 Železniční sdělovací zařízení		
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů		
PS 21-01.1	SŽDC, s.o.	Úprava sdělovací kabelizace SŽDC - část 1
PS 21-01.2	SŽDC, s.o.	Úprava sdělovací kabelizace SŽDC - část 2
D.2.2 Rozhlasové zařízení		
PS 22-01.1	SŽDC, s.o.	Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha-Bubny - zřízení
PS 22-01.2	SŽDC, s.o.	Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha-Bubny - odstranění
D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)		
PS 23-01.1	SŽDC, s.o.	Úprava sdělovacího zařízení - část 1
PS 23-01.2	SŽDC, s.o.	Úprava sdělovacího zařízení - část 2
E. Stavební část (SO)		
E.1 Inženýrské objekty		
E.1.1 Železniční svršek a spodek		
SO 11-01.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 1
SO 11-01.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 2
SO 11-01.3	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 3 provizorní stavy
SO 11-02.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 1
SO 11-02.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 2
SO 11-02.3	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 3 provizorní stavy
SO 11-03.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati - část 1
SO 11-03.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati - část 2
SO 11-03.3	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.- (Hrabovka) - Bubny, vystrojení trati - část 3 provizorní stavy
E.1.4 Mosty, návěstní krakorce		
SO 14-01	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 0,311 (N 101)
SO 14-02	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 0,370 (N 102)
SO 14-03	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 0,426 (N 103)
SO 14-04	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 0,495 (N 104)
SO 14-05	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 410,568 (N 1)
SO 14-06	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 410,700 (N 2)
SO 14-07	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 410,800 (N 3)
SO 14-08	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 410,884 (N 4)
SO 14-09	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 410,963 (N 5)

A - Průvodní zpráva

SO 14-10	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 411,010 (N 6)
SO 14-11	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 411,136 (N 7)
SO 14-12	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 411,273 (N 8)
SO 14-13	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 411,419 (N 9)
SO 14-14	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 411,594 (N 10)
SO 14-15	SŽDC, s.o.	Železniční most v ev. km 411,688 (N 11)
SO 14-17	SŽDC, s.o.	Návěstní lávka v km 410,805
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty (ochrana inženýrských sítí)		
SO 15-01.1	PREdistribuce a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace PRE - část 1
SO 15-01.2	PREdistribuce a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace PRE - část 2
SO 15-02.1	TELEFÓNICA CZECH REPUBLIC, a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace Telefonica O2 - část 1
SO 15-02.2	TELEFÓNICA CZECH REPUBLIC, a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace Telefonica O2 - část 2
SO 15-03	Dial Telecom, a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace Dial Telecom
SO 15-04	UPC Česká Republika, s.r.o.	Ochrana sdělovací kabelizace UPC
SO 15-05	ČSAD Praha holding a.s.	Úprava sdělovací kabelizace ČSAD Praha holding
SO 15-06	GTS Czech s.r.o.	Ochrana sdělovací kabelizace GTS Novera
SO 15-07.1	T-Mobile Czech Republic a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace T-Systems PragoNet - část 1
SO 15-07.2	T-Mobile Czech Republic a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace T-Systems PragoNet - část 2
SO 15-08	Dial Telecom, a.s.	Ochrana sdělovací kabelizace Telekom Austria
SO 15-09	Hlavní město Praha	Ochrana kamerového systému hl. města Prahy
SO 15-10.1	SŽDC, s.o.	Odstranění vestaveb oblouků a přilehlých objektů - část 1
SO 15-10.2	SŽDC, s.o.	Odstranění vestaveb oblouků a přilehlých objektů - část 2
E.1.6 Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)		
SO 16-01.1	SŽDC, s.o.	Odvodnění viaduktu - část 1
SO 16-01.2	SŽDC, s.o.	Odvodnění viaduktu - část 2
SO 16-02	SŽDC, s.o.	Přeložky vodovodů
SO 16-03	SŽDC, s.o.	Obnovení kanalizace hradla
E.1.8 Pozemní komunikace		
SO 18-01.1	SŽDC, s.o.	Úpravy povrchů - část 1
SO 18-01.2	SŽDC, s.o.	Úpravy povrchů - část 2
SO 18-02.1	SŽDC, s.o.	Dopravní opatření - část 1
SO 18-02.2	SŽDC, s.o.	Dopravní opatření - část 2
E.1.9 Kabelovody, kolektory		
SO 19-01.1	SŽDC, s.o.	Kabelovod - část 1
SO 19-01.2	SŽDC, s.o.	Kabelovod - část 2
SO 19-01.3	SŽDC, s.o.	Kabelovod - část 3 provizorní stavy
E.2 Pozemní stavební objekty		
E.2.1 Pozemní stavební objekty		
SO 21-01	ČSAD Praha holding a.s.	Dostavba přístřešků ANF
SO 21-02	ČD, a.s.	Stavební úpravy vodárny
SO 21-03	SŽDC, s.o.	Stavební úpravy hradla č. 4
E.2.5 Demolice		
SO 25-01	pan František Řežábek	Demolice hostince
SO 25-02	ČSAD Praha holding a.s.	Demolice přístřešku na AN Florenc

E.3 Trakční a energetická zařízení		
E.3.1 Trakční vedení		
SO 31-01.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 1
SO 31-01.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 2
SO 31-01.3	SŽDC, s.o.	<i>Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 3 provizorní stavy</i>
E.3.4 Ohřev výměn		
SO 34-01.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n., úprava EOv - část 1
SO 34-01.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n., úprava EOv - část 2
SO 34-01.3	SŽDC, s.o.	<i>Masarykovo n., úprava EOv - část 3 provizorní stavy</i>
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů		
SO 36-01.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 1
SO 36-01.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 2
SO 36-01.3	SŽDC, s.o.	<i>Masarykovo n., úprava DOÚO - část 3 provizorní stavy</i>
SO 36-02.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 1
SO 36-02.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 2
SO 36-02.3	SŽDC, s.o.	<i>Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 3 provizorní stavy</i>
SO 36-03	SŽDC, s.o.	Bubny, úprava rozvodu nn a osvětlení
SO 36-04.1	PREdistribuce a.s.	Úprava kabelového vedení 22kV PREdistribuce na mostě - část 1
SO 36-04.2	PREdistribuce a.s.	Úprava kabelového vedení 22kV PREdistribuce na mostě - část 2
SO 36-04.3	PREdistribuce a.s.	<i>Úprava kabelového vedení 22kV PREdistribuce na mostě - část 3 provizorní stavy</i>
SO 36-05.1	PREdistribuce a.s.	Úprava kabelového vedení nn, vn PREdistribuce – Karlín - část 1
SO 36-05.2	PREdistribuce a.s.	Úprava kabelového vedení nn, vn PREdistribuce – Karlín - část 2
SO 36-05.3	PREdistribuce a.s.	<i>Úprava kabelového vedení nn, vn PREdistribuce – Karlín - část 3 provizorní stavy</i>
SO 36-06	ČSAD Praha holding a.s.	Úprava kabelového vedení nn ČSAD holding
SO 36-07	ELTODO, a.s.	Úprava kabelového vedení ELTODO
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí		
SO 37-01.1	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, ukolejnění vodivých konstrukcí - část 1
SO 37-01.2	SŽDC, s.o.	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, ukolejnění vodivých konstrukcí - část 2

8 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU

Technické požadavky na výstavbu jsou definovány na základě Vyhlášky č.26/1999 Sb. hl. m. Prahy, v platném znění, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl. m. Praze, tato byla v průběhu zpracování dokumentace nahrazená Nařízením č. 11/2014 Sb. hl. m. Prahy a následně Nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy.

Těmito vyhláškami se mj. ruší Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby (TPS), ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb., která nahrazuje dřívější Vyhlášku č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu. Nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (Pražské stavební předpisy).

Podle §85 „Přechodná ustanovení“ tohoto nařízení platí, že: „Dokumentace a projektová dokumentace, která byla zpracována do 30. září 2014 podle vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, a předložena stavebnímu úřadu ve lhůtě do 30. září 2016, se posuzuje podle vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů“.

Projektová dokumentace stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, DSP 2.část“ byla zpracována k datu 30.6. 2014 a předložena stavebnímu úřadu před datem 30.9.2016 a splňuje požadavky výše uvedeného přechodného ustanovení. Stavební povolení pro DSP 1.část bylo vydáno ke dni 15.12.2015.

Stavebně technické požadavky se odvíjejí od NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 305/2011 ze dne 9. března 2011, kterým se stanoví harmonizované podmínky pro uvádění stavebních výrobků na trh a kterým se zrušuje směrnice Rady 89/106/EHS.

Požární bezpečnost staveb je řešena v rámci požadavků Vyhlášky č.268/2011 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb.

V rámci zpracování projektu stavby byly zohledněny legislativní požadavky na výstavbu.

9 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Základní členění dokumentace pro stavební povolení stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ je navrženo podle přílohy č. 5 vyhlášky č. 146/2008 Sb.

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

9.1 Základní členění projektové dokumentace

A	Průvodní zpráva
B	Souhrnná část
C	Situace stavby
D	Technologická část
E	Stavební část
F	Zásady organizace výstavby
G	Náklady stavby
H	Doklady
I	Geodetická dokumentace
J	Dokumentace pro registr subsystémů
K	Dokumentace pro posuzování shody

9.2 Členění základních částí projektové dokumentace

V členění základních částí projektové dokumentace byly vynechány neobsazené části.

Detailněji je dokumentace členěna následovně:

Označení části	Část dokumentace
A	Průvodní zpráva
B	Souhrnná část
B.1	Souhrnná technická zpráva
B.2	Provozní a dopravní technologie
B.3	Vliv stavby na životní prostředí
B.4	Odolnost a zabezpečení stavby (vliv bludných proudů)
B.5	Energetické výpočty
B.6	Protikorozní ochrana
B.7	Grafy dynamického průběhu rychlostí
B.8	Dopravní opatření
B.9	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
B.10	Úspora energie a tepla
B.11	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
B.12	Ochrana obyvatelstva
B.13	Bezbariérové užívání
B.14	Doplňkový stavebně technický a IG průzkum

B.15	Restaurátorský průzkum
C Situace stavby	
C.1	Přehledná situace stavby
C.2	Koordinační situace stavby
C.3	Výkresy architektonického řešení stavby
C.4	Mapové podklady v oblasti životního prostředí
C.5	Snímek katastrální mapy
D Technologická část	
D.1	Železniční zabezpečovací zařízení
D.2	Železniční sdělovací zařízení
D.3	Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.4	Ostatní technologická zařízení
E Stavební část	
E.1 Inženýrské objekty	
E.1.1	Železniční svršek a spodek
E.1.2	Nástupiště
E.1.3	Železniční přejezdy
E.1.4	Mosty, propustky a zdi
E.1.5	Ostatní inženýrské objekty
E.1.6	Potrubní vedení (voda, plyn a kanalizace)
E.1.7	Železniční tunely
E.1.8	Pozemní komunikace
E.1.9	Kabelovody, kolektory
E.1.10	Protihlukové objekty
E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení poz. stav.ob	
E.2.1	Pozemní objekty budov
E.2.2	Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích
E.2.3	Individuální protihluková opatření
E.2.4	Orientační systém
E.2.5	Demolice (vyklizování kleneb bude včleněno do části E.1.5, bourání hostince (stavba 2))
E.3 Trakční a energetická zařízení	
E.3.1	Trakční vedení
E.3.2	Napájecí stanice - stavební část
E.3.3	Spínací stanice - stavební část
E.3.4	Ohřev výměn (elektrický - EOv, plynový - POv)
E.3.5	Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)
E.3.6	Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí
E.3.8	Vnější uzemnění

F	Zásady organizace výstavby
G	Náklady a ekonomické hodnocení
H	Doklady
H.1	Záznamy z výrobních porad
H.2	Projednání se správcem inženýrských sítí
H.3	Vyjádření dotčených orgánů a organizací
H.4	Vyjádření vlastníků nemovitostí
I	Geodetická dokumentace
I.1	Technická zpráva
I.2	Majetkoprávní část
I.3	Návrh vytyčovací sítě
I.4	Koordinační vytyčovací výkres
I.5	Obvod stavby
I.6	Geodetické a mapové podklady
I.7	Fotogrammetrie konstrukce mostu

10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

SEZNAM PROVOZNÍCH SOUBORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY		
Číslo PS, SO	SUBSYSTÉM	Název PS, SO

Subsystém řízení a zabezpečení		
D. Technologická část (PS)		
D.1 Železniční zabezpečovací zařízení		
D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení		
PS 11-01.1	Subsystém řízení a zabezpečení	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 1
PS 11-01.2	Subsystém řízení a zabezpečení	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 2
PS 11-01.3	Subsystém řízení a zabezpečení	ŽST Masarykovo n., úpravy SZZ - část 3 provizorní stavy
D.2 Železniční sdělovací zařízení		
D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů		
PS 21-01.1	Subsystém řízení a zabezpečení	Úprava sdělovací kabelizace SŽDC - část 1
PS 21-01.2	Subsystém řízení a zabezpečení	Úprava sdělovací kabelizace SŽDC - část 2
D.2.2 Rozhlasové zařízení		
PS 22-01.1	Subsystém řízení a zabezpečení	Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha-Bubny - zřízení
PS 22-01.2	Subsystém řízení a zabezpečení	Provizorní rozhlasové zařízení ŽSt Praha-Bubny - odstranění
D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ)		
PS 23-01.1	Subsystém řízení a zabezpečení	Úprava sdělovacího zařízení - část 1
PS 23-01.2	Subsystém řízení a zabezpečení	Úprava sdělovacího zařízení - část 2

Subsystém energie		
E.3 Trakční a energetická zařízení		
E.3.1 Trakční vedení		
SO 31-01.1	Subsystém energie	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 1
SO 31-01.2	Subsystém energie	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 2
SO 31-01.3	Subsystém energie	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, úpravy TV - část 3 provizorní stavy
E.3.4 Ohřev výměn		
SO 34-01.1	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava EOv - část 1
SO 34-01.2	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava EOv - část 2
SO 34-01.3	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava EOv - část 3 provizorní stavy
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů		
SO 36-01.1	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 1
SO 36-01.2	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 2
SO 36-01.3	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava DOÚO - část 3 provizorní stavy
SO 36-02.1	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 1
SO 36-02.2	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 2
SO 36-02.3	Subsystém energie	Masarykovo n., úprava rozvodu nn a osvětlení - část 3 provizorní stavy
SO 36-03	Subsystém energie	Bubny, úprava rozvodu nn a osvětlení
E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí		
SO 37-01.1	Subsystém energie	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, ukolejnění vodivých konstrukcí - část 1
SO 37-01.2	Subsystém energie	Masarykovo n.-(Hrabovka)-Bubny, ukolejnění vodivých konstrukcí - část 2

Subsystém infrastruktura		
E. Stavební část (SO)		
E.1 Inženýrské objekty		
E.1.1 Železniční svršek a spodek		
SO 11-01.1	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 1
SO 11-01.2	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 2
SO 11-01.3	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční svršek - část 3 provizorní stavy
SO 11-02.1	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 1
SO 11-02.2	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 2
SO 11-02.3	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, železniční spodek - část 3 provizorní stavy
SO 11-03.1	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, vstrojení trati - část 1
SO 11-03.2	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, vstrojení trati - část 2
SO 11-03.3	Subsystém infrastruktura	Masarykovo n. - (Hrabovka) - Bubny, vstrojení trati - část 3 provizorní stavy
E.1.4 Mosty, návěstní krakorce		
SO 14-01	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 0,311 (N 101)
SO 14-02	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 0,370 (N 102)
SO 14-03	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 0,426 (N 103)
SO 14-04	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 0,495 (N 104)
SO 14-05	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 410,568 (N 1)
SO 14-06	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 410,700 (N 2)
SO 14-07	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 410,800 (N 3)
SO 14-08	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 410,884 (N 4)
SO 14-09	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 410,963 (N 5)
SO 14-10	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 411,010 (N 6)
SO 14-11	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 411,136 (N 7)
SO 14-12	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 411,273 (N 8)
SO 14-13	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 411,419 (N 9)
SO 14-14	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 411,594 (N 10)
SO 14-15	Subsystém infrastruktura	Železniční most v ev. km 411,688 (N 11)
SO 14-17	Subsystém infrastruktura	Návěstní lávka v km 410,805

11 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

11.1 Navazující stavby

Dle zadávacích podmínek má být stavba koordinována s navazujícími stavbami:

11.1.1 MODERNIZACE A DOSTAVBA ŽST PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

Stavba řeší modernizace a dostavbu ŽST Praha Masarykovo nádraží, zpracovatel SUDOP PRAHA a.s., HIP Ing. Michal Mečl.

Práce na PD byly zahájeny v dubnu 2013, byla provedena maximální koordinace se stavbou z hlediska kolejového řešení, zabezpečovacího zařízení, trakce, apod.

11.1.2 MODERNIZACE ŽST PRAHA-BUBNY

Stavba řeší modernizace a dostavbu ŽST Praha-Bubny, zpracovatel METROPROJEKT a.s.

Práce na PD byly v době zpracování zahájeny, projekt se drží koordinace provedené v roce 2013.

Vzhledem k rozdílům ve stupni rozpracovanosti je nutné, aby se koordinovala zejména stavba navazující.

V návazném bodě na mostě N11 (SO 14-15) byl zvolen postup projednaný v na TR.

11.2 Omezení okolními stavbami

Stavba se na pozemcích dotčených vlastníků bude řídit smluvními vztahy uzavřenými mezi investorem a vlastníkem pozemků. Ustanovení v těchto smlouvách jsou nadřazená ustanovení v projektové dokumentaci. Zároveň jsou smlouvy o smlouvách budoucích podkladem pro uzavření smluv s vlastníky ze strany zhotovitele, kdy může dojít ke změně během projednání projektu stanovených okrajových podmínek.

11.2.1 PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ NA BUBENSKÉM NÁBŘEŽÍ

Do opěry O1 objektu SO 14-15 Železniční most v ev.km 411,688 (N 11) jsou zabudovány U profily z obou stran, které slouží pro osazení mobilní protipovodňové stěny. Odbor krizového řízení MHMP vydal pro stavbu souhlasné stanovisko za těchto podmínek, které je třeba splnit v dokumentaci pro stavební povolení:

- lešení v těchto místech musí být mobilní (pojízdné)
- časy pro odstranění lešení při povodni určí MČP7 (pí Ryantová)
- protipovodňový plán odsouhlasený MČP7
- krycí plechy drážek v opěře zamalovat do výkresu mostu

Projektantem PPO je brněnská firma PŮRYR ENVIRONMENT A.S. (ing. Jiří Štěpánek).

11.2.2 ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA K 71, HUDEBNÍ DIVADLO KARLÍN

V prodloužení uliční čáry vedle Hudebního divadla Karlín je v současné době realizována budova. Investorem je firma K 71. Budova končí ve vzdálenosti 6,0 m od viaduktu.

Vzdálenost 6,0m od mostu je dostatečná na postavení lešení podél viaduktu. Pro personál Hudebního divadla Karlín musí být umožněn přístup do divadla podél viaduktu. Pokud by se během stavby ukázalo, že průchod není možný, lze přístup personálu do zadního traktu divadla zajistit přímo některým z oblouků proti zadnímu traktu.

Délku výstavby v místě ANF včetně podskružení oblouku č. 16 a tím znemožnění průjezdu obloukem č. 16 je nutné předpokládat po celou dobu výstavby (26 měsíců).

Odhad není možné provést přesněji s ohledem na nutnost ověřit stav kleneb po odstranění

roznášecí železobetonové desky. Dle něj bude během stavby rozhodnuto způsobu sanace každé z kleneb. V případě havarijního stavu budou klenby nahrazeny materiálovými replikami dle požadavků orgánů památkové péče.

Jako kompromisní řešení pro zúčastněné strany bylo odsouhlaseno na jednání 15/10/2014 následující:

- Průjezd skruží není možné po celou dobu stavby garantovat.
- Uspořádání skruže v klenbě č. 16 umožní průchod otvorem šířky 2 a výšky 2,5m.
- Otvorem bude možné pronášet jednotlivé dílce kulis a dalšího vybavení HDK.
- Přístup k tomuto průchodu bude probíhat přes výhradní a sdílený zábor stavby dohodnutý se společností ČSAD PRAHA holding a.s. na jejích pozemcích.
- O termínu přístupu se vždy dohodne HDK se zhotovitelem, ideálně bude zásobování HDK probíhat mimo pracovní dobu stavby.

11.2.3 STAVBA NA ČI V OKOLÍ POZEMKŮ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ FLORENC (ČSAD PRAHA HOLDING A.S.)

Stavba musí být koordinována s realizovanými nebo připravovanými stavebními úpravami v areálu společnosti ČSAD Praha holding a.s.

Požadavky z přípravné dokumentace:

Přeprava materiálu po pozemcích ANF nebude prováděna v dopravní špičce.

Bude zachován provoz veřejných WC ANF mezi odjezdovými stáními č.3 a 4 po celou dobu rekonstrukce.

Vzhledem k omezení provozu ANF vyvolaného stavbou budou v rámci stavby zřízena provizorní nástupiště včetně zastřešení. Tato jsou součástí SO 25-02 a souvisejících stavebních objektů.

Demontáž a opětovná montáž konstrukcí zastřešení bude probíhat mimo dopravní špičku.

Systém osvětlení ploch dolního nádraží bude navržen ze závěsů ukotvených na konstrukci mostních objektů, zůstane zachován dnešní stav, vedení nebude vymisťováno na stožáry. Detailně viz SO 36-06.

Po dobu rekonstrukce bude stavbou zajištěna plná funkčnost sítí ANF mimo doby nezbytné k jejich přepojení. Detailně viz SO řady 15.

Projektové řešení stavby zajistí zamezení vstupu nežádoucích osob na autobusové nádraží (zaslepení otvorů kleneb, organizace výstavby, apod.) během i po dokončení stavby. Situace po dokončení stavby je detailně řešena v SO 21-01 a SO 15-10.2.

Uspořádání skruží SO 14-06 umožní průchod pěších mezi horním a dolním nádražím. Průchod bude min. výšky 2,5m a šířky 2m při zajištění osvětlení a bezpečnosti.

Skruž v obloucích 10, 11, 12 umožní průjezd autobusů (dvoupatrových autobusů výšky cca 4m), případně bude upraveno výškové vedení komunikace.

Stavba se na pozemcích ČSAD Praha holding a.s. bude řídit smluvními vztahy uzavřenými mezi investorem a vlastníkem pozemků. Ustanovení v těchto smlouvách jsou nadřazená ustanovení v projektové dokumentaci.

Obdobný postup platí i v případě dalších vlastníků pozemků.

11.2.4 STAVBA NA ČI V OKOLÍ POZEMKŮ MSN DEVELOPMENT (MASARYKOVO NÁDRAŽÍ)

Výjezd do ulice na Florenci je nutné v případě časového souběhu koordinovat s projekty MSN Development, případně najít náhradní řešení vyhovující oběma stranám (např. výjezd vozidel v ose Severojižní magistrály a napojení severněji. Časový souběh akcí může nastat v roce 2017.

11.2.5 STAVBA NA ČI V OKOLÍ POZEMKŮ BETA DEVELOPMENT (NÁDRAŽÍ PRAHA-BUBNY)

Vjezd z ulice Za viaduktem je nutné v případě časového souběhu koordinovat s projekty Beta Development, ideálně využít výjezdní trasu do ulice Partyzánská/Železničářů trasu jako obousměrnou a nalézt tak řešení vyhovující oběma stranám. Časový souběh akcí může nastat v roce 2017.

12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A UKONČENÍ STAVBY

12.1 Lhůta výstavby

Výstavba bude probíhat v letech 2017-2019, aby byla ukončena před technologicky nevhodným obdobím pro provádění izolací a nátěrů.

Lhůta výstavby – stavba: 33 měsíců

12.2 Předpokládaná realizace stavby

Termín zahájení stavby: IV/2017

Termín uvedení do provozu: XII/2019

Konkrétní termín zahájení je závislý na získání stavebního povolení a bude konkretizován objednatelům v průběhu schvalování a vypsání soutěže.

12.3 Komentář k časovému plánu výstavby

Postup výstavby je nutné zkoordinovat s požadavky správců inženýrských sítí; ty mohou být vysloveny, pokud po obnažení inženýrských sítí bude zjištěn jejich nevyhovující stav a bude nutné sjednat nápravu.

13 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

Tato sekce navrhuje plán kontrolních prohlídek pro jednotlivé speciální stavební úřady. Plán kontrolních prohlídek je navržen shodný pro obě část DSP.

13.1 Plán kontrolních prohlídek Drážního úřadu

Projektant navrhuje následující plán kontrolních prohlídek Drážního úřadu:

- kontrolní prohlídka po zahájení výluky
- kontrolní prohlídka sezvaná zhotovitelem v případě zastižení jiného stavu konstrukce než je uvažováno v projektu
- kontrolní prohlídka před zahájením zkušebního provozu
- kontrolní prohlídka před kolaudací stavby

13.2 Plán kontrolních prohlídek Vodoprávního úřadu

Projektant navrhuje následující plán kontrolních prohlídek Vodoprávního úřadu:

- kontrolní prohlídka před zahájením prací
- kontrolní prohlídka po dokončení jímek a vyčerpání vody
- kontrolní prohlídka po odstranění jímek

13.3 Plán kontrolních prohlídek Silničního správního úřadu

Projektant navrhuje následující plán kontrolních prohlídek Silničního správního úřadu:

- kontrolní prohlídka před zahájením prací
- kontrolní prohlídka upravené pláně vozovky
- kontrolní prohlídka po dokončení prací

Je nutné postupovat dle "Usnesení Rady Hl.m. Prahy č.95", kapitolu 9 - Kontrola kvality.

13.4 Plán kontrolních prohlídek Obecného stavebního úřadu

Projektant navrhuje následující plán kontrolních prohlídek Obecného stavebního úřadu:

- kontrolní prohlídka před zahájením prací
- kontrolní prohlídka po dokončení prací na dočasném SO 25-02, před jeho uvedením do provozu
- kontrolní prohlídka po částečné demontáži stávajícího přístřešku
- kontrolní prohlídka po o proběhlé rekonstrukci viaduktu a obnovení původních přístřešků (SO 21-01) včetně všech inženýrských sítí vedoucích v konstrukci přístřešku (SO 15-05, 15-07.2, 15-09, 36-06) a úpravě povrchů v místě obnoveného nástupiště (SO18-01.2)
- kontrolní prohlídka po kompletním odstranění dočasného přístřešku, uvedení místa do původního stavu, před uvedením do provozu přístřešku obnoveného

14 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Projektová dokumentace je ve stupni dokumentace pro stavební povolení (projekt stavby). V případě změny podkladů, či vzniku nových skutečností, si projektant vyhrazuje právo posouzení dopadu těchto změn na řešení a eventuálně doplnění nebo úpravu projektu.

Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo. Výkres, příloha či jeho část, může být kopírován nebo jiným způsobem rozšiřován pouze po předchozím souhlasu SUDOP PRAHA a.s.

Vypracoval: doc. Ing. Marek Foglar, Ph.D.

Datum: VII. 2014

Pozn.: Stav dokumentace po zpracování připomínek z projednání 11/2014