

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci Společnosti



Vedoucí sdružení:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111

e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. JAN BONEV

Garant profese:

ING. JITKA TOBOLOVÁ

Středisko:

SILNIC A DÁLNIC

Vedoucí střediska:

ING. HANA STAŇKOVÁ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. MIROSLAV RADECHOVSKÝ

Vypracoval:

ING. MIROSLAV RADECHOVSKÝ

Kontroloval:

ING. TOMÁŠ ADAM

Název akce:

**MODERNIZACE A DOSTAVBA
ŽST PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ**

Číslo smlouvy:

17 379 201

Projektový stupeň:

DUR (PD)

Část:

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Datum:

03/2019

Číslo části:

D.2.1.1

KOLEJOVÝ SVRŠEK A SPODEK

Název přílohy:

**SO 01-11-02.1 ŽST PRAHA
MASARYKOVO NÁDRAŽÍ, KÁCENÍ**

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

8

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	2
Údaje o stavbě	2
Údaje o žadateli	2
Údaje o zpracovateli dokumentace	3
2. POPIS STAVBY	3
3. D.2.1.1 ŽST PRAHA MASARYKOVO N, KÁCENÍ	5
4. KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ	5
5. NORMATIVY VZTAHUJÍCÍ SE KE KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ	6
5.1. ZÁKON Č. 458/2000 SB. (ENERGETICKÝ ZÁKON)	6
5.2. ČSN 34 1530 DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ - ELEKTRICKÁ TRAKČNÍ VEDENÍ ŽELEZNIČNÍCH DRAH CELOSTÁTNÍCH, REGIONÁLNÍCH A VLEČEK	6
6. NÁHRADNÍ VÝSADBY	6
7. ZÁVĚR	6
8. PODKLADY	7

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží
Místo stavby:	Železniční trať Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží – Praha-Holešovice Stromovka; součást celostátní dráhy
Traťové úseky:	Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží (TUDU 150142) ŽST Praha Masarykovo nádraží (TUDU 150143) Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny (TUDU 80102) ŽST Praha-Bubny (TUDU 80103)
ŽST Praha-Bubny (TUDU 80103)	
Začátek stavby:	km 408,423 s přesahem stavebních profesí do km 408,370 (sanace zdí, úpravy žel. svršku) a technologických profesí do km 407,050 (úpravy návěstidel, kabelové trasy)
Konec stavby:	km 410,612 s přesahem stavebních profesí do km 410,659 (návěsní krakorec, úpravy žel. svršku) a technologických profesí do km 411,500 (úpravy návěstidel, kabelové trasy, kamerový systém)Obce: Hlavní město Praha
Katastrální území:	Nové Město, Žižkov, Karlín
Předmět dokumentace:	Stavba dráhy a stavba na dráze, změna dokončené stavby
Charakter stavby:	Modernizace a dostavba železniční trati
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy (DUR) dle vyhlášky č. 499/2006 Sb. v aktuálním znění
Význam tratě v rámci sítě:	Výchozí stanice pro příměstskou železniční dopravu ve směrech Český Brod – Kolín – Pardubice, Lysá nad Labem – Milovice / Nymburk – Kolín – Kutná Hora, Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem, Kladno – Rakovník
Vztah na evropskou síť:	Modernizace uzlu Praha a železniční spojení na letiště jsou mezi určenými projekty hlavního Východního a východostředomořského koridoru TEN-T.
Předepsané parametry:	Traťová třída zatížení: D4 Maximální traťová rychlost: 110 km/h Trakční napájecí soustava: 3 kV DC
Číslo ISPROFIN:	327 321 4901
Číslo stavby:	521 372 0006
S-číslo:	S631500649
Předpokládaný termín výstavby:	07/2022–08/2026

ÚDAJE O ŽADATELI

Žadatel (stavebník):	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
----------------------	---

zastoupená:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby: Ing. Dana Kubátová

Číslo smlouvy zadavatele: E618-S-6463/2017/Svj

ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Zpracovatel dokumentace: Společnost „SP + SEU_ŽST Praha Masarykovo nádraží_PD“

zastoupená správcem:

SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3,
IČ: 25793349, DIČ CZ 25793349

Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Bonev, autorizace ČKAIT ID00, č. 0012582

Zpracovatel dokumentace: Ing. Miroslav Radechovský

2. POPIS STAVBY

Předmětem projektové dokumentace stavby je řešení úseku ŽST Praha Masarykovo nádraží (od stávajícího km 408,300 žel. trati Česká Třebová – Praha Mas. n do stávajícího km 410,618 trati Praha Mas. n. – Děčín hl. n.).

Stavba „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“ má charakter liniové železniční stavby.

Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. 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, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Stavební činnost zahrnuje zejména:

- rekonstrukci železničního spodku a svršku
- rekonstrukci opěrných a zárubních zdí a novostavbu lávky pro cestující
- výstavbu nových nástupišť, přístřešků a přístupů na nástupiště
- výstavbu nového trakčního vedení
- pokládku energetických, sdělovacích, zabezpečovacích a optických kabelů podél tratě
- výstavbu zabezpečovacího zařízení včetně osazení návěstidel
- výstavbu sdělovacího zařízení pro cestující – rozhlas, informační systém
- přeložky a úpravu dotčených inženýrských sítí a zařízení
- stavební úpravy stávající technologické budovy pro umístění železniční technologie
- stavební úpravy ve stávající výpravní budově

Náplní stavby je rekonstrukce kolejiště ŽST Praha Masarykovo nádraží v obvodech Hrabovka a Dvorana, kde dojde k rozšíření kolejiště ze sedmi na devět kolejí s nástupištními hranami. Dále dojde k rekonstrukci a dostavbě kolejí pro odstavné kapacity v okolí depa a na Hrabovce. Kolejiště bude napojeno směrem na Libeň a na Negrelliho viadukt, kde naváže na již dokončené související stavby. V dotčených úsecích bude rekonstruován železniční svršek i spodek. Na koncích kolejí ve Dvoraně budou osazena dynamická zarážedla, která zvýší

bezpečnost provozu. Převážná část středního zhlaví rekonstruovaného po roce 2000 bude ponechána.

Novému stavu kolejiště budou přizpůsobena nástupiště, u všech devíti kolejí umožní provoz až cca 215m vlaků a budou mít nástupní hranu ve výšce 550 mm nad temenem kolejnic. Pochozí plochy budou upraveny i v prostoru demolovaných skladišť, aby vzniknul nový kapacitní průchod od nástupišť ke křižovatce ulic Havlíčkova a Na Florenci. V lokalitě Hrabovka bude zřízena mezi kolejemi zpevněná plocha pro čištění a plnění souprav vodou.

Zcela nový přístup na nástupiště zajistí lávka pro pěší (platforma zastřešení), která v ose ulice Opletalova překlene celé kolejiště. Kromě přístupu na jednotlivá nástupiště umožní platforma i městské pěší propojení na Florenc. Dojde tak k odstranění bariérového bloku v prostupnosti územím a k přirozenému propojení dnes vzájemně izolovaných čtvrtí – Josefova, Nového Města, Karlína a Dolního Žižkova. Překonání bariéry Masarykova nádraží v propojení ulic Opletalova a Na Florenci v úrovni nad kolejištěm dává předpoklad pro vytvoření nového městského prostoru sloužícího nejen propojení zmíněných ulic a čtvrtí, ale i splnění požadavků přístupů na nástupiště ve směru od Florence (autobus, metro, tramvaj) a od hlavního nádraží (vlak, tramvaj). Koncept také vytváří podmínky pro aktivní zapojení záměru Železničního muzea NTM a Armádního muzea Žižkov do okolní městské struktury. Koncepce architektonického řešení platformy zastřešení je založena na půdorysné kompozici trojúhelníků s rameny určenými směry pěších tras. V dominantním propojení ulic Na Florenci a Opletalovy s šířkovým parametrem ulice jsou logicky umístěny vertikální komunikace na nástupiště. Význam tohoto propojení akcentuje tvarově jednoduché zastřešení zcela transparentního prostoru („pasáže“), které dává příchozím z Opletalovy a z Florence srozumitelný signál o pokračování hlavní pěší trasy. Další navazující trasy mají v šířkovém uspořádání charakter chodníků. Takto založený koncept vymezuje pobytové části náměstí protkané cestní sítí drobnějšího měřítka, ve které budou realizovány sadové úpravy a prvky městského mobiliáře. Navrhovaná „zelená střecha“ na platformě dává možnost propojení železničního prostoru s městským.

V místech historických budov Masarykova nádraží se platforma půdorysně odklání a částečně otevírá prostor kolejiště. Zastřešení nástupišť v tomto prostoru je navrženo pomocí samostatných „vlastovek“ nad jednotlivými nástupišti. Přístřešky budou umístěny níže než pochozí platforma a výškově se odkazují na současný stav a dnešní návaznosti na historické objekty nádraží.

Součástí stavby budou menší stavební úpravy v hale C2 (podchycení konstrukce) a demolice sousedních skladů (budovy A1 a A2), dále pak rekonstrukce oplocení. Pozemní komunikace budou upraveny v místech napojení platformy zastřešení na okolní plochy a též uvnitř kolejiště na Hrabovce, kde napojí zpevněnou údržbovou plochu. V rozsahu upraveného kolejiště bude rekonstruováno trakční vedení. Vybudována bude nová trafostanice 22/0,4 kV a související rozvody vn a nn pro osvětlení a elektrický ohřev výhybek.

Provoz v železniční stanici bude zabezpečen elektronickým stavědlem umístěným ve stávající budově a bude dálkově ovládán z centrálního dispečinku. Po dokončení stavby se předpokládá provoz s využitím jednotného evropského vlakového zabezpečovače. Nově bude řešeno sdělovací zařízení, které zahrne mimo jiné kamerový systém a audiovizuální informační systém pro cestující. Součástí stavby budou úpravy a ochrana stávajících

inženýrských sítí, které kříží stanici zejména v prostoru nově navržené platformy zastřešení (zejména kanalizace, vodovod, kabelový kolektor). Nové řešení kolejiště si též vyžádá zřízení dalších kabelovodů, kanalizací a vodovodů.

Celá stavba je koordinována s připravovanými sousedními investičními počiny jiných investorů, zejména developerskou výstavbou Prague CBD a Muzeem železnice a elektrotechniky NTM.

3. D.2.1.1 ŽST PRAHA MASARYKOVO N, KÁCENÍ

Tento stavební objekt „D.2.1.1 ŽST PRAHA MASARYKOVO N, KÁCENÍ“ byl zpracován jako součást přípravné dokumentace „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“

Stavební objekt kácení stavby „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“ se podrobně zabývá „dřevinami rostoucími mimo les“, které jsou definované § 3 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a uvádí soupis mimolesní zeleně, kterou bude nutné před zahájením stavby odstranit. Účelem této dokumentace je vyčíslit objemy kácené zeleně.

4. KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ

Cílem předkládané dokumentace bylo určit dřeviny, které bude třeba v rámci stavby „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“ vykácet, a to ze stavebních důvodů (dřeviny v rozsahu záboru stavby).

Rozsah kácení byl stanoven na základě místního šetření. Kácena bude pouze mimolesní zeleň v rozsahu záboru stavby.

Před zahájením stavby bude požádáno o povolení ke kácení mimolesní zeleně na příslušné obecní úřady. Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny vyhláškou č. 189/2013 Sb. §4 Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Podle §8 odstavce 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, není třeba povolení ke kácení dřevin se stanovenou velikostí, popřípadě jinou charakteristikou. Výše zmiňovaná prováděcí vyhláška k tomuto zákonu v §3 uvádí: Povolení ke kácení dřevin, za předpokladu, že tyto nejsou součástí významného krajinného prvku nebo stromořadí, se nevyžaduje:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m²,
- c) pro dřeviny pěstované na pozemcích vedených v katastru nemovitostí ve způsobu využití jako plantáž dřevin³),
- d) pro ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území evidovaných v katastru nemovitostí jako druh pozemku zahrada, zastavěná plocha a nádvoří nebo ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň.

Mimolesní zeleň na plochách ZS bude selektivně kácena pouze v nezbytně nutné míře, konkrétní způsob využití ploch ZS je v kompetenci dodavatele stavby. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061

5. NORMATIVY VZTAHUJÍCÍ SE KE KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ

5.1. ZÁKON Č. 458/2000 SB. (ENERGETICKÝ ZÁKON)

Zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon) uvádí v §46 ochranná pásma pod odstavcem (3) k v ČR používaným drážním zařízením následující: Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně pro vodiče bez izolace 7 m.

- *Lze aplikovat na veškerou kácenou mimolesní zeleň mapovanou v tomto průzkumu*

5.2. ČSN 34 1530 DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ - ELEKTRICKÁ TRAKČNÍ VEDENÍ ŽELEZNIČNÍCH DRAH CELOSTÁTNÍCH, REGIONÁLNÍCH A VLEČEK

Vzdálenost porostu od trakčního vedení trakčních soustav nad AC 1kV a DC 1,5 kV: Přiblížení stromů, větví, kmenů a keřů k živým i neživým částem trakčního vedení na vzdálenost minimálně 2,5 m. Tato vzdálenost musí být dodržena za všech okolností a povětrnostních podmínek. Vlastník dráhy spolu s projektantem trakčního vedení stanoví v projektu ochranné pásmo s ohledem na pádovou vzdálenost porostů. Způsob a rozsah úpravy porostů v ochranném pásmu musí být v souladu s platnou legislativou.

6. NÁHRADNÍ VÝSADBY

Náhradní výsadba může být stanovena na základě požadavku vycházejícího z odboru životního prostředí. Pokud bude stanovena kompenzace od OŽP za kácenou zeleň, pak bude vykazována v samostatné dokumentaci stavebního objektu.

Případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu o povolení ke kácení zeleně (§ 9 zák. č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny).

V zájmovém území stavby není možné z prostorových ani z bezpečnostních důvodů navrhovat jakékoliv vegetační úpravy. Potencionální náhradní výsadby tak musí být navrženy na jiných pozemcích.

7. ZÁVĚR

Z důvodů stavby „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“ bude nutné provést kácení mimolesní zeleně v rozsahu popsáném v příloze č.1 Soupis veškeré kácené mimolesní zeleně. Množství kácené zeleně je rozděleno pro účely stavby do výkazu výměr a pro účely povolení ke kácení dle vyhlášky 189/2013Sb viz dále:

1.1 Pro potřeby stavby do výkazu výměr:

Před zahájením stavby bude nutné odstranit: **284 kusů stromů**, přičemž za strom je považována každá dřevina o průměru přesahující 10 cm měřená u kořene stromu, (po skácení na pařezu). Dále bude smýceno **1517 m² keřů**, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu). (viz příloha č.1)

Tab.č.2 množství dřevin navržené ke kácení pro potřeby stavby do výkazu výměr

odstranění keřů (za keře jsou brány dřeviny o průměru menším než 10 cm=obvod cca 30 cm)	m ²	1517
kácení stromů s odstraněním pařezů do průměru kmene 0,5 [m] (průměr 10 cm - průměr 50cm)	ks	278
kácení stromů s odstraněním pařezů do průměru kmene 0,9 [m] (průměr 50 cm – průměr 90 cm)	ks	6
kácení stromů s odstraněním pařezů přes průměr kmene 0,9 [m] (průměr větší než 90 cm)	ks	0

1.2 Pro povolení ke kácení dle vyhlášky 189/2013Sb:

Dle vyhlášky 189/2013Sb. Bude nutné požádat o povolení ke kácení pro **76 kusů stromů**¹ které mají obvod větší nebo roven 80cm a dále bude nezbytné požádat o povolení ke kácení pro **655 m² zapojených porostů**² o jednotlivých souvislých plochách, které jsou rovny nebo větší než 40 m²

8. PODKLADY

Biogeografické členění České republiky, Martin Culek a kolektiv, Enigma, Praha 1996

Pozn. k přílohám:

Dřeviny s průměrem měřeným na pařezu větším než 10 cm byly vždy zaznamenány jako „stromy“. Vícekmeny byly adekvátně přepočítány na jednotlivé solitery. Vzhledem k charakteru vegetace u nichž dochází ke změnám objemové veličiny (průměr, obvod) v čase, je stanovena platnost tohoto dendrologického hodnocení na dva roky.

¹ O povolení ke kácení dřevin se žádá:

- a) pro dřeviny o obvodu kmene větším nebo rovnu 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí,
- b) pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha kácených zapojených porostů dřevin je větší nebo rovna 40 m²,

² zapojeným porostem dřevin je soubor dřevin, v němž se nadzemní části dřevin jednoho patra vzájemně dotýkají, prorůstají nebo překrývají, s výjimkou dřevin tvořících stromořadí, pokud obvod kmene jednotlivých dřevin měřený ve výšce 130 cm nad zemí nepřesahuje 80 cm; jestliže některá z dřevin v souboru přesahuje uvedené rozměry, posuzuje se vždy jako jednotlivá dřevina