

## Příloha P01 – Zadání

# „Železniční mosty pod Vyšehradem“

**na architektonicko-konstrukční  
řešení železničních mostů pod  
Vyšehradem**

*Pojmy uvedené v tomto dokumentu s velkým počátečním písmenem mají stejný význam, jak je tento uveden v definicích Zadávací dokumentace.*

## **OBSAH ZADÁNÍ**

<b>1.</b>	<b>PŘEDMĚT SOUTĚŽNÍHO DIALOGU .....</b>	<b>3</b>
1.1.	VYMEZENÍ PŘEDMĚTU SOUTĚŽNÍHO DIALOGU .....	3
1.2.	STĚŽEJNÍ VÝCHOZÍ SKUTEČNOSTI A ÚČEL SD .....	3
1.3.	VYMEZENÍ DALŠÍCH POŽADAVKŮ NA ŘEŠENÍ .....	4
<b>2.</b>	<b>ZADÁNÍ .....</b>	<b>4</b>
2.1.	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ.....	4
2.2.	POŽADAVKY Z HLEDISKA PAMÁTKOVÉ OCHRANY.....	4
2.3.	POŽADAVKY NA URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ.....	5
2.4.	POŽADAVKY NA ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ .....	6
2.5.	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....	6
2.6.	POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	7
2.7.	POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY .....	8
2.8.	POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ KOMUNIKACÍ .....	8
2.9.	POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ VODNÍ DOPRAVY .....	8
2.10.	POŽADAVKY NA ETAPIZACI VÝSTAVBY.....	8
<b>3.</b>	<b>LOKALITA.....</b>	<b>9</b>
3.1.	CHARAKTERISTIKA LOKALITY .....	9
<b>4.</b>	<b>ZÁMĚRY .....</b>	<b>9</b>
4.1.	ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE .....	9
4.2.	ZÁMĚRY V ÚZEMÍ .....	9
<b>5.</b>	<b>SHRNUTÍ.....</b>	<b>10</b>

## 1. PŘEDMĚT SOUTĚŽNÍHO DIALOGU

### 1.1. Vymezení předmětu Soutěžního dialogu

Předmětem Soutěžního dialogu je získat návrh řešení železničního soumostí přes řeku Vltavu v Praze na rozhraní katastrálních území Vyšehrad a Nové Město a pokračující na levý břeh Vltavy v katastrálním území Smíchov a obou jeho předpolí včetně všech souvisejících úprav v území v souvislosti s nově požadovaným přemostěním Vltavy v tomto místě s třemi kolejemi a vyřešením veškerých vazeb v území při zřízení nové železniční zastávky (s předpokládaným názvem Praha-Výtoň) na pravém břehu Vltavy a zachováním pěších a cyklistických tras přes Vltavu využívajících toto nové přemostění. Řešené železniční soumostí zahrnuje tyto stávající železniční mosty: most v ev. km 3,390 Vyšehrad garáže I, most v ev. km 3,415 Vyšehradská, most v ev. km 3,470 Vyšehrad garáže II, most v ev. km 3,545 Výtoň, most v ev. km 3,706 Pod Vyšehradem („**Železniční mosty pod Vyšehradem**“).

### 1.2. Stěžejní výchozí skutečnosti a účel SD

Zadavatel uvádí, že při přípravě SD a stanovení Zadání vycházel z následujících stěžejních skutečností:

- 1) ocelová konstrukce přemostění (most v ev. km 3,706 Pod Vyšehradem), která je v nevyhovujícím stavu, je na hranici životnosti, což dokládají posouzení stávající konstrukce (viz **P04** ZD);
- 2) cílem Zadavatele je zachovat funkci přemostění, jíž je převedení železniční dopravní cesty přes řeku Vltavu, přičemž, aby Zadavatel mohl zajistit, že dané železniční soumostí bude poskytovat bezpečný železniční provoz, je nezbytné, aby účastníkem navržené řešení splnilo všechny závazné podmínky dle odst. 2.3.2 ZD, a to včetně základních parametrů všech železničních mostů uvedených v bodě 2.5.2 Zadání.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti, které bral Zadavatel při formulaci Zadání v potaz, se Zadavateli jevílo jako jediné možné řešení provést výměnu stávajících nevyhovujících mostních konstrukcí.

#### **Výměnu stávajících ocelových konstrukcí Zadavatel a Ministerstvo dopravy České republiky nadále upřednostňuje.**

Zadavatel ovšem nevylučuje, aby účastník představil v rámci SD jakékoliv jiné řešení, které bude bez výhrad naplňovat závazné podmínky dle odst. 2.3.2 ZD a řešit výchozí skutečnosti uvedené v bodě 1.2. odst. 1) a 2) Zadání.

Účelem SD je předložené návrhy řešení posoudit a zhodnotit a nalézt to řešení, které předmět SD v rozsahu tohoto Zadání, a zejména výchozí skutečnosti uvedené v bodě 1.2. odst. 1) a 2) Zadání naplňuje a řeší nejvhodnějším způsobem, a to s ohledem na hodnotící kritéria uvedená v odst. 5.8, resp. 5.11 ZD.

Účastníci by měli zároveň vzít v potaz, že Železniční mosty pod Vyšehradem jsou předmětem památkové ochrany jako Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. - Praha Smíchov (rejst. č. ÚSKP 101315). K tomuto Zadavatel odkazuje na dopis Ministerstva kultury České republiky, vydaný pod číslem jednacím 74750/2019 OPP, ze dne 13.11.2019, v němž je kromě jiného uvedeno, že z hlediska veřejného zájmu lze vyměnit příhradovou konstrukci mostu přes Vltavu (jeho příhradové konstrukce) za volnou tvarovou kopii, která by vyhověla moderním parametrům, aniž by bylo nutné rušit prohlášení soumostí za kulturní památku. Dále pak odkazuje na vyjádření Národního památkového ústavu České

republiky, který k možným řešením v rámci SD z pohledu památkové péče připravil vyjádření, oba dokumenty tvoří přílohu **P03** ZD.

### **1.3. Vymezení dalších požadavků na řešení**

Kromě řešení železničního soumostí včetně nové železniční zastávky je požadovanou součástí návrhu řešení pěší a cyklistické trasy přes řeku Vltavu z oblasti Výtoně do oblasti Smíchova až po ulici Hořejší nábřeží s možným pokračováním po opuštěném železničním náspu do prostoru rozvojové lokality mezi Smíchovským nádražím a Na Knížecí. Zároveň je nezbytné navrhnout nové uspořádání prostoru Výtoně v souvislosti s trojkolejným přemostěním, a tedy rozšířením plochy pro těleso dráhy. Při návrhu řešení je nutno respektovat zejména požadavky z hlediska památkové ochrany a také z hlediska městské hromadné dopravy na zajištění dostatečné podjezdové výšky pro tramvajovou trasu na Rašínově nábřeží.

## **2. ZADÁNÍ**

### **2.1. Řešené území**

- 2.1.1. Řešené území obsahuje stávající železniční přemostění Vltavy včetně navazujících úseku železniční trati v rozsahu od km 3,300 do km 3,900. Rozšíření plochy železničního přemostění Vltavy je stanoveno v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy severně (po proudu řeky) od stávajícího přemostění.
- 2.1.2. Hranice řešeného území mimo železniční trať jsou vymezeny na levém břehu Vltavy hranou ulice Hořejší nábřeží a severní a jižní hranicí pozemku parc. č. 5030/28, k. ú. Smíchov s nezbytným rozšířením severním směrem. Rozsah tohoto rozšíření musí odpovídat nejvýše hranici funkční plochy dle územního plánu a musí být stanoven v návrhu řešení tak, aby byl zásah do pozemků mimo pozemky dráhy minimalizován.
- 2.1.3. Hranice řešeného území mimo železniční trať na pravém břehu Vltavy je vymezena jižní hranou pozemku ulice Vnislavova až po křižovatku s ulicí Neklanova (včetně plochy této křižovatky). Směrem k břehu Vltavy je hranice řešeného území stanovena prodloužením linie této hranice. Dále je hranice stanovena hranicí zástavby u ulice Svobodova až po křižovatku s ulicí Na Děkanec (včetně plochy této křižovatky). V místě, kde není zástavba u severní hrany ulice Svobodovy je hranice stanovena ve vzdálenosti 5 metrů od hranice pozemku této ulice směrem k Podskalské celnici s tím, že tato hranice je v jedné linii a pokračuje až k břehu Vltavy. Řešené území zahrnuje také pozemek parc. č. 284/9, k. ú. Vyšehrad.
- 2.1.4. V případě přesahu navrženého řešení mimo vymezené hranice řešeného území z důvodu vazeb na okolní dopravní infrastrukturu je možné hranice řešeného území v návrhu přesáhnout.
- 2.1.5. Hranice řešeného území jsou znázorněny v příloze **P02** ZD.

### **2.2. Požadavky z hlediska památkové ochrany**

- 2.2.1. Mosty Pod Vyšehradem jsou předmětem památkové ochrany jako Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. - Praha Smíchov (rejst. č. ÚSKP 101315). Na základě velmi špatného technického stavu ocelové konstrukce přemostění bylo Správou železnic požádáno o sejmутí památkové ochrany. Toto řízení bylo ukončeno potvrzením památkové ochrany s tím, že lze stanovit z hlediska památkové péče podrobnější podmínky, které zajistí splnění veřejného zájmu na

zajištění železniční dopravy. Rozhodnutí o nesejmutí památkové ochrany je přílohou **P03** ZD.

- 2.2.2. Při návrhu řešení nevyhovujícího stavu ocelové konstrukce přemostění, která je na hranici životnosti a není schopna do budoucna vyhovět ani stávajícím požadavkům na rozsah železniční dopravy, je doporučeno zohlednit vyjádření Národního památkového ústavu (NPÚ), jako odborné organizace památkové péče. Vyjádření NPÚ je v příloze **P03** ZD. Posouzení stávající konstrukce je v příloze **P04** ZD. **Z hlediska zásahů do ostatních památkově chráněných prvků soumostí návrh řešení vyhodnotí nezbytnost zásahu a navrhne jeho přiměřený rozsah.**
- 2.2.3. Řešené území je předmětem plošné památkové ochrany jako:
- součást památky světového dědictví UNESCO Praha – Historické centrum (rejst. č. ÚSKP 1),
  - součást městské památkové rezervace Praha (rejst. č. ÚSKP 1028),
  - součást památkové zóny Smíchov (rejst. č. ÚSKP 2210),
  - součást plochy ochranného pásma národní kulturní památky Vyšehrad (rejst. č. ÚSKP 3477).
- 2.2.4. Zadavatel zároveň upozorňuje účastníky, že pokud účastník v rámci Upraveného konceptu / Návrhu bude uvažovat s výměnou stávající mostní konstrukce, pak do nákladů povinně zahrne i náklady na demontáž této mostní konstrukce. Demontovaná mostní konstrukce bude následně přemístěna na jiné vhodné místo. Náklady na přemístění mostní konstrukce účastník ve své ceně uvažovat nebude. Účastník může v rámci Upraveného konceptu / Návrhu doporučit dle jeho názoru vhodné reprezentativní místo v rámci ČR pro umístění demontované mostní konstrukce. Konečné rozhodnutí o budoucím umístění demontované mostní konstrukce bude nicméně stanoveno výsledkem po SD zadané vyhledávací studie a rozhodnuto Zadavatelem. Viz také upozornění v odstavci 5.11.2 u dílčího kritéria hodnocení „Ekonomické kritérium“.

### **2.3. Požadavky na urbanistické řešení**

- 2.3.1. Vazby řešeného území na okolní území lze považovat za stabilizované. V rámci okolního území se může projevit zřízení nové železniční zastávky v prostoru Výtoně, nicméně Výtoň je již v současné době vnímána jako dopravní uzel, nová zastávka tedy pouze posílí tuto funkci lokality. Ambicí návrhu řešení by ale mělo být tuto funkci přiměřeně kultivovat.
- 2.3.2. Návrh mostů musí respektovat stávající strukturu zástavby s tím, že není možné tuto strukturu měnit. Musí být respektovány všechny regulativy dle platného územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy s tím, že případné zpřesnění vymezení funkčních ploch související s technickým řešením soumostí je možné pouze v nezbytném (minimálním) rozsahu.
- 2.3.3. V rámci Výtoně bude navrženo nové uspořádání území tak, aby všechny stávající funkce území byly zachovány a byly nově doplněny plochy pro cyklistickou dopravu v návaznosti na návrh trasy přes Vltavu s využitím navrhovaného přemostění. Zároveň bude navržena poloha nové železniční zastávky s pracovním názvem Praha-Výtoň s tím, že budou vyřešeny veškeré potřebné vazby na okolní území včetně přestupních vazeb na městskou hromadnou dopravu.
- 2.3.4. Návrh mostů bude respektovat významné dálkové pohledové osy v území tak, aby řešení přemostění dotvářelo urbanistickou charakteristiku území s plošnou památkovou ochranou a navazovalo na památkově chráněné prvky Souboru železničních mostů na trati Praha hl. n. - Praha Smíchov (rejst. č. ÚSKP 101315), které návrh doporučí k zachování.

2.3.5. Navržené řešení musí respektovat požadavky na bezbariérovou přístupnost staveb definovaných vyhl. č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Návrh nové železniční zastávky musí respektovat požadavky Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

2.3.6. Na zvážení účastníků je zapojení strážního domku (parc. č. 288, k. ú. Vyšehrad) do návrhu řešení (pozn. tento strážní domek je součástí kulturní památky rejst. č. ÚSKP 50534/1-2274 železniční stanice Vyšehrad).

## **2.4. Požadavky na architektonické řešení**

2.4.1. Řešení bude respektovat požadavky na přehlednost z hlediska cestujících ve všech druzích veřejné hromadné dopravy osob.

2.4.2. Řešení bude řešit podobu nové železniční zastávky s nezbytným vybavením požadovaným vyhl. č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění (viz § 21, odst. (2) až (4)). Jakékoliv zastřešení nebo přestřešení zastávky a přístupových komunikací nebude navrženo vícepodlažní z důvodu požadavků památkové péče.

2.4.3. Řešení železničních mostů přes Vltavu bude respektovat charakter území a dálkové pohledové osy.

2.4.4. Významným prvkem navrženého řešení musí být i zohlednění stávajícího charakteru nábřeží Vltavy (zejména pravého břehu) a vliv železničního přemostění s třemi kolejemi na kvalitu tohoto prostoru.

## **2.5. Požadavky na technické řešení**

2.5.1. Zadavatel stanovuje, že pro tříkolejné přemostění řeky Vltavy je možno uvažovat s následujícími variantami uspořádání:

- varianta 2+1 (dvě koleje na jednom mostě a jedna kolej na druhém mostě),
- varianta 3+0 (tři koleje na jednom mostě).

Zadavatel dále stanovuje, že v rámci jednoho návrhu řešení musí být uvažováno vždy pouze s jednou z výše uvedených variant. Při volbě varianty musí být respektovány všechny ostatní Zadavatelem stanovené podmínky, včetně požadavku na zachování spodní stavby stávajícího přemostění Vltavy.

2.5.2. Zadavatel stanovuje jako základní parametry všech železničních mostů následující:

- návrh a posouzení ocelových konstrukcí bude proveden dle souboru norem ČSN a ČSN EN 199x, z hlediska mostů je trať zařazena do 2. třídy tratí (ČSN EN 1991-2/Z4),
- v případně ponechávaných mostů a jejich částí Zadavatel požaduje  $Zuic \geq 1,0$  (dle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů v aktuální verzi, nebo, po jeho vydání, dle předpisu SŽ S5/1 Diagnostika, zatížitelnost a přechodnost železničních mostních objektů, bez využití úlev dle kapitoly F a G) z důvodu mimořádných přeprav,
- veškeré detaily ocelové konstrukce musí umožnit řádné provedení protikorozní ochrany s životností VV (více jak 25 let) a její obnovování, musí umožnit plynulý odtok vody a zabránit shromažďování nečistot – budou dodržena doporučení a požadavky norem ČSN EN 15520 a ČSN EN ISO 12944-3,

- zbytková životnost případně ponechávaných konstrukcí min. 90 let,
- VMP bude stanoven dle ČSN 73 6201 (VMP 2,5 u všech mostů),
- minimální osová vzdálenost kolejí na mostě 4,0 m.

- 2.5.3. Ze stávajícího přemostění Vltavy musí být zachovány stávající pilíře. Není vyloučeno jejich citlivé doplnění nebo navýšení. Stávající pilíře v toku Vltavy musí být součástí železničního mostu i v novém stavu.
- 2.5.4. Součástí navrženého řešení je i návrh postupu výstavby, se zakreslením a popsáním jednotlivých stavebně dopravních fází včetně délky trvání všech omezení dopravy v řešeném území.
- 2.5.5. Navržené řešení nesmí ovlivnit stávající podzemní trasu potoka Botiče, který jižně od mostů ústí do řeky Vltavy.

## **2.6. Požadavky na řešení železniční dopravy**

- 2.6.1. Železniční trať bude řešena s třemi traťovými kolejemi, v rozsahu řešeného území bez kolejového propojení. Na okrajích řešeného území bude navrhované řešení navazovat na návrh podle dokumentací navazujících staveb („Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)“ a „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“) - údaje z rozpracované dokumentace těchto staveb jsou v příloze **P05** ZD.
- 2.6.2. Navržené řešení musí umožnit minimální traťovou rychlost 70 km/hod. Předpokládaná frekvence vlaků je výhledově cca 450 párů vlaků osobní dopravy denně s tím, že vlaky nákladní dopravy jsou v marginálním počtu. Na nové zastávce v prostoru Výtoně je předpokládán denní obrat 3500 cestujících.
- 2.6.3. V prostoru Výtoně bude umístěna železniční zastávka, která bude mít nástupní hrany u všech kolejí. Z důvodu potřeb řízení provozu bude jedno nástupiště prioritně řešeno jako ostrovní. Minimální délka hrany nástupiště bude umožňovat provoz vlaků délky 220 metrů. Šířka nástupiště je stanovena normovými hodnotami (viz ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na dráhách celostátních a regionálních).
- 2.6.4. Přístup na železniční nástupiště může být řešen také dvojicí eskalátorů kromě dostatečně kapacitního pevného schodiště a bezbariérové/bezschodové cesty řešené formou výtahu nebo šikmého chodníku v parametrech stanovených vyhl. č. 398/2009 Sb. Pro bezbariérový přístup je stanovena podmínka, že by neměl být zajištěn pouze jedním výtahem z důvodu jeho možné poruchy. Přístupové cesty na nástupiště z veřejné komunikace řešené formou eskalátorů nebo schodiště je vhodné zastřešit. Požadavky na rozměry a další parametry výtahů a eskalátorů jsou podrobně popsány v předpisu SŽ S10.
- 2.6.5. Mostní konstrukce bude umožňovat převedení kabelů po obou stranách konstrukce (předpokládá se kabelový žlab o počtu 9 komor). Umístění kabelů bude navrženo tak, aby byla zajištěna jejich ochrana proti poškození, a bude vyhovovat platným předpisům.
- 2.6.6. Zadavatel při vědomí obtížných podmínek v území nestanovuje požadavek na průběžné šterkové lože, pevnou jízdní dráhu nebo přímé upevnění kolejí na mostě. V návrhu řešení lze, s ohledem na vytížení trati a její důležitost, využít pouze v ČR schválené a provozně ověřené systémy upevnění kolejnic.
- 2.6.7. Navržené řešení konstrukce mostů musí umožnit splnění požadavků na hlukovou zátěž v území v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., před nepříznivými vlivy hluku a vibrací. Zadavatel nestanovuje požadavky na způsob řešení ochrany proti hluku a umožňuje všechna technická řešení. Musí být zachován předpokládaný rozsah železniční dopravy a návrhová traťová rychlost.
- 2.6.8. V rámci navrženého řešení bude navržena bezстыková kolej. Zadavatel preferuje

řešení bez kolejových dilatačních zařízení. V případě jeho nezbytnosti bude navrženo v souladu s platnými předpisy.

- 2.6.9. Trakční vedení bude navrženo na stávající stejnosměrnou trakční soustavu 3 kV a musí umožnit výhledovou konverzi na střídavou trakci 25 kV 50 Hz. **Izolační vzdálenosti musí být navrženy pro střídavou trakční soustavu.**

## **2.7. Požadavky na řešení tramvajové dopravy**

- 2.7.1. Tramvajová trať ve Svobodově ulici bude upravena podle nového uspořádání prostoru Výtoně v souvislosti s doplněním třetí koleje na železničním přemostění Vltavy.
- 2.7.2. Minimální podjezdná výška (uvažují se oddělené jízdní pruhy pro tramvaj a silniční dopravu) pod železničním mostem je stanovena na 4,5 metru v pruhu pro tramvaj (viz blíže ČSN 28 0318 a ČSN 33 3516). Pro dosažení této podjezdné výšky není možno tramvajovou trať zahloubit (z důvodu kolize s podzemním tokem potoka Botič).
- 2.7.3. Předpokladem je zachování stávajícího uspořádání tramvajových zastávek, možná je jejich polohová úprava v souvislosti s navrženým řešením.

## **2.8. Požadavky na řešení komunikací**

- 2.8.1. Předpokladem tohoto Zadání je návrh změny organizace silniční dopravy v rozsahu ulic Svobodova a Vnislavova tak, aby bylo umožněno zachování tramvajové tratě v ulici Svobodova a zároveň bylo umožněno řešení přemostění Vltavy s třemi kolejemi.
- 2.8.2. Součástí řešení bude nový návrh uspořádání silniční dopravy v rámci řešeného území na pravém břehu Vltavy.
- 2.8.3. Zadavatel požaduje vzhledem k potřebám železniční dopravy vytvoření 3-5 parkovacích stání K+R v blízkosti vstupu na železniční zastávku. Jiné požadavky na dopravu v klidu ve vztahu k železniční dopravě nejsou stanoveny.
- 2.8.4. V rámci navrženého řešení je požadováno dodržení podjezdných výšek dle platných norem – na Rašínově nábřeží 4,20 metru (a normová rezerva 0,15m) v pruhu pro silniční dopravu, na Hořejším nábřeží také a na spojkách ulic Vnislavova-Svobodova podle zvoleného dopravního řešení tak, aby vždy alespoň v jedné trase směr Vyšehrad a směr ulice Na Slupi z Rašínova nábřeží bylo umožněno dosáhnout podjezdné výšky 4,20 metru včetně rezervy 0,15 metru.
- 2.8.5. **Zadavatel upozorňuje na nezbytnost aplikace standardních materiálů povrchů komunikací v území s ohledem na požadavky památkové ochrany.**
- 2.8.6. Cyklistické trasy využívající most by měly být navrženy bez nutnosti překonávání výškových rozdílů jiným způsobem než jízdou na kole.
- 2.8.7. **Navržené řešení musí respektovat požadavek na zachování stávajícího schodiště z náplavky.**

## **2.9. Požadavky na řešení vodní dopravy**

- 2.9.1. Navržené řešení mostní konstrukce musí vyhovovat legislativním požadavkům z hlediska vodní dopravy a nesmí zhoršovat stávající stav.

## **2.10. Požadavky na etapizaci výstavby**

- 2.10.1. **Navržené řešení musí být možno vybudovat v rámci jedné stavby tak, aby byly maximálně omezeny výluky veřejné dopravy.**
- 2.10.2. Zadavatel požaduje řešení koncipovat tak, aby bylo umožněno zachovat železniční



dopravu alespoň po jedné koleji s co nejkratšími výlukami (tzn. s plnými výlukami železničního provozu pouze pro přepojení mezi etapami výstavby).

2.10.3. Zadavatel nepreferuje zřízení provizorního železničního přemostění Vltavy.

### **3. LOKALITA**

#### **3.1. Charakteristika lokality**

- 3.1.1. Lokalita řešeného území leží na historické hranici Nového Města a Vyšehradu. V roce 1871 zde byl vystavěn most na železniční spojnici tehdejšího nádraží císaře Františka Josefa (dnes Praha hlavní nádraží) a Smíchovského nádraží. Tato trať byla později zdvojkolejněna a v roce 1900-1901 byl také původní jednokolejný most nahrazen stávající konstrukcí. Později byla trať elektrizována a v této souvislosti byla mostní konstrukce upravena.
- 3.1.2. Lokalita zahrnující řešené území je z hlediska vazeb na okolní území stabilizovaná. Nepředpokládají se změny vazeb na okolní území s výjimkou posílení významu lokality jako dopravního uzlu s novou železniční zastávkou.
- 3.1.3. Lokalita je předmětem plošné památkové ochrany jako součást památky UNESCO, jako součást městské památkové rezervace a jako součást ochranného pásma národní kulturní památky Vyšehrad.
- 3.1.4. Na levém břehu Vltavy se jedná spíše o území přestavby, které je nezbytné chápat také s ohledem na připravovanou celkovou přestavbu Smíchova v prostoru Na Knížecí – Smíchovské nádraží.

### **4. ZÁMĚRY**

#### **4.1. Územně plánovací dokumentace**

V platném územním plánu sídelního útvaru hl. Prahy je vymezena plocha pro železniční přemostění Vltavy v místě Železničních mostů pod Vyšehradem jednak v ploše stávajícího přemostění s rozšířením pro třetí kolej po proudu řeky Vltavy, tedy severně od stávajícího přemostění. Informace k územnímu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy včetně výkresů územního plánu jsou k dispozici na internetové adrese: <http://www.iprpraha.cz/platnyplan>.

#### **4.2. Záměry v území**

V rámci vymezeného řešeného území nejsou Zadavateli známe jiné záměry než vlastní stavby navazující na Železniční mosty pod Vyšehradem. V těsné blízkosti řešeného území je na levém břehu Vltavy areál CIPA Store (potravinový svět), který je předmětem záměru přestavby, a je tedy nezbytné tuto plochu respektovat bez možnosti zásahu. Záměrem hl. m. města Prahy je vytvořit s využitím železničního přemostění Vltavy novou cyklotrasu spojující oba břehy Vltavy s možností mimoúrovňového křížení ulic Hořejší nábřeží Svornosti a Nádražní s využitím stávajícího opuštěného železničního náspu mezi ulicemi Svornosti a Nádražní včetně opuštěného železničního mostu přes ulici Nádražní (severní most „km 3,155 Hřebík“, blíže ulici U Železničního mostu).

## **5. SHRNU TÍ**

Jedná se o Soutěžní dialog, jehož výsledek zásadním způsobem ovlivňuje památku světového dědictví UNESCO Praha – Historické centrum (resjt. č. ÚSKP 1).

Zároveň se jedná o Soutěžní dialog, jejímž předmětem řešení je kulturní památka Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. - Praha Smíchov (rejst. č. ÚSKP 101315), která leží v ploše městské památkové rezervace Praha (rejst. č. ÚSKP 1028) a zároveň leží v ploše ochranného pásma národní kulturní památky Vyšehrad (rejst. č. ÚSKP 3477).

Je nutno vyřešit podobu a vazby železničního přemostění řeky Vltavy s třemi kolejemi v místě stávajícího dvoukolejného přemostění, které je součástí chráněného souboru kulturní památky.

Návrh řešení musí navázat sousední projektované železniční stavby na trase Praha hlavní nádraží – Praha Smíchov.