

# **„Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“**

## **ZÁMĚR PROJEKTU**

07/2020

Zpracovatel: SUDOP PRAHA, a.s.  
Ing. Michal Mečl

# **OBSAH:**

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1)  | Identifikační údaje projektu .....   | 1  |
| 2)  | Návaznost na schválené koncepce a programy .....   | 2  |
| 3)  | Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu .....                                | 3  |
| 4)  | Požadavky na technické řešení .....  | 4  |
| 5)  | Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů .....                                  | 6  |
| 6)  | Územně technické podmínky .....  | 9  |
| 7)  | Majetkoprávní vztahy .....   | 10 |
| 8)  | Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů .....                                   | 11 |
| 9)  | Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů<br>dle druhu majetku .....          | 12 |
| 10) | Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení<br>výsledků a dopadu projektu ..... | 13 |
| 11) | Rozpis nákladů .....   | 14 |
| 12) | Výčet příloh .....   | 15 |

Název investora      Správa železnic, s.o.  
adresa včetně PSČ      Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
IČ:      70 99 42 34  
DIČ:      CZ70994234

## ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov

### 1) Identifikační údaje projektu

číslo projektu<sup>1</sup>:      5113520025  
název projektu:      Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov  
místo realizace (kraj):      Praha

| Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:     |                              | Smíšená CÚ 2016-2025               |
|--|------------------------------|------------------------------------|
| položka  | tis. Kč (bez DPH)            | tis. Kč (vč. DPH)                  |
| Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i> | <b>236 923 tis. Kč (CIN)</b> | <b>286 677 tis. Kč (CIN s DPH)</b> |
| Ostatní veřejné zdroje<br>( <i>uvést zdroj</i> )                   |                              |                                    |
| Soukromé zdroje  |                              |                                    |
| <b>Celkem</b>  | <b>236 923 tis. Kč (CIN)</b> | <b>286 677 tis. Kč (CIN s DPH)</b> |

| Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:   |                   | Smíšená CÚ 2016-2025 |
|--|-------------------|----------------------|
| položka  | tis. Kč (bez DPH) | tis. Kč (vč. DPH)    |
| Veřejné rozpočty – <i>doprava - (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i> |                   |                      |
| Ostatní veřejné zdroje<br>( <i>uvést zdroj</i> )                   |                   |                      |
| Soukromé zdroje  |                   |                      |
| <b>Celkem</b>  |                   |                      |

<sup>1</sup>uvěde se číslo, pokud již bylo přiděleno

## **2) Návaznost na schválené koncepce a programy**

Předmětem předkládaného záměru projektu je stavba s názvem „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“, která však nemá bezprostřední návaznost na žádné schválené koncepce a programy. Ve spojení s realizací související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ lze pak uvažovat s níže uvedenými rozhodujícími schválenými koncepcemi a programy:

### ***Dopravní sektorové strategie, 2. fáze***

Jedná se základní strategický dokument MD, v jehož seznamu staveb, je stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov“ a tedy i dílčí stavba „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ přímo obsažena.

### ***Sít' TEN-T***

Trat' Praha hl. n. – Praha-Smíchov je podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 zahrnuta do hlavní sítě osobní dopravy a globální sítě nákladní dopravy transevropské dopravní sítě. Cílový stav s minimálními parametry definovanými tímto Nařízením tak musí být dosažen nejdéle do 31. 12. 2030.

### ***Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice***

Strategický dokument města Prahy, zpracovaný IPR Praha + ROPID v 08/2018 a schválený Radou HMP v Usnesení č. 2384 ze 4. 9. 2018. Rekonstrukcí ŽST Praha-Smíchov se naplní požadavky týkající se této stanice, stanovené ve Strategii.

### ***Související a navazující stavby***

V prostoru stavby a jejího okolí jsou připravovány další investice a stavby Správy Železnic, s.o., ČD, a.s. a cizích investorů v ochranném pásmu dráhy na stavbou dotčeném území, které mají bezprostřední souvislost nebo navazují na stavbu „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“ a jsou v různém stadiu připravenosti. Dále jsou to pak stavby souběžné, které nemají na tuto stavbu bezprostřední návaznost.

Z hlediska souvisejících, navazujících a souběžných staveb, které je nutné se stavbou „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“ koordinovat, se jedná o stavby železniční, dopravní a ostatní. V dotčeném území se jedná zejména o následující stavby:

#### **Železniční stavby:**

- Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov (stavba Správy Železnic v přípravě, předpokládaný termín realizace 07/2021 – 07/2025)
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov (stavba Správy Železnic v přípravě, předpokládaný termín realizace 06/2023 – 07/2025) – stavba bude do CK MD předložena samostatným Záměrem projektu

#### **Dopravní stavby:**

- Terminál Smíchovské nádraží (investor Hlavní město Praha, v přípravě, předpokládaný termín realizace 2025 – ????)

#### **Ostatní stavby:**

- Smíchov City (investor Sekyra Group, a.s.. v přípravě, předpokládaný termín realizace 2022 – 2037)
- Studie dopravních uzlů Smíchov (objednatel: IPR PRAHA p.o.)

a tyto stavební záměry:

- Nové spojení II varianta Karlovo náměstí (Základní, ZS) (výhledový záměr Správy Železnic na výstavbu nové železniční trati vedené tunelem pod centrem města pro další zvýšení kapacity městské železnice, zahrnutý do ZÚR hl. m. Prahy. Předpokládá se zapojení trati Nového spojení na severním zhlaví ŽST Praha-Smíchov do 3. a 5. SK, bez zásadního dopadu na celkové řešení této stanice – viz samostatné schéma)

**3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu**

Lávka pro pěší přes smíchovské nádraží (nazývaná též Smíchovská lávka nebo Radlická lávka) se nachází v km 0,255 žel. trati součástí dráhy celostátní č. 521B (TÚDÚ 0202) Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. a v km 0,595 žel. trati součástí dráhy celostátní č. 528A (TÚDÚ 0711) Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice, spojující jižní část Smíchova, ul. Nádražní s částí Radlic, ul. Křížová a Radlická.

Překonává následující koleje ŽST Praha-Smíchov:

- obvod osobního nádraží kol. č. 9B, 1, 2, 8D, 12B, 12C, 14B, 16A, 18
- obvod společného nádraží kol. č. 7S, 5S, 1S, 2S, 4S, 6S
- obvod seřadiště – kolejiště je již sneseno

Délka lávky je 175 m a kormě samotného propojení Smíchova a radlic umožňuje přístup pomocí schodiště přístup k nástupištím na společném nádraží.

Správcem lávky je Technická správa komunikací hl. m. Prahy.

Lávka byla zrealizována v letech 1929–1930, dle jiných zdrojů byla dokončena v roce 1929 nebo postavena roku 1900. Konstrukci vyrobila Pražská mostárna – Českomoravská Kolben Daněk.

V roce 1953 bylo, v rámci kompletní přestavby ŽST Praha Smíchov, obvod osobní nádraží, smíchovské schodiště posunuto o 10 m směrem k ul. Nádražní a bylo vloženo 7. pole lávky, čímž došlo k jejímu prodloužení.

K rekonstrukci lávky (výměna monolitické mostovky za prefabrikovanou) došlo v období od 10. dubna 1974 do října 1974, kdy ve špičkách pracovních dnů toto přerušené pěší spojení nahrazovala autobusová linka X-600.

Okolo roku 1990 byla zesílena konstrukce smíchovského schodiště a byly vyměněny dubové fošnové podlahy a stupně.

Lávka byla znovu rekonstruována od dubna do listopadu 2002 (zcela uzavřena byla po dobu letních prázdnin při výstavbě komunikace Městského okruhu Zlíchov – Radlická, ul. Dobříšská navazující na tunel Mrázovka. Na radlické straně přitom byla lávka o 45,5 m zkrácena a dosavadní schodiště bylo nahrazeno úrovnovým navázáním na chodník. Cílem rekonstrukce bylo prodloužit životnost lávky o dalších 20 – 30 let s tím, že zatížitelnost lávky byla zvýšena na 0,40 t/m<sup>2</sup>.

V roce 2007 bylo doplněno schodiště z lávky pro přístup k nástupištím ŽST Praha-Smíchov, obvod společného nádraží.

V místě lávky je přerušen hřeben střech stávajících objektů ŽST Praha-Smíchov, obvod společného nádraží.

Jedná se o ocelovou nýtovanou konstrukci o 2 a 3 spojitých polích s dolní mostovkou, jedním polem s horní mostovkou a přilehlými schodišti. Dva příhradové hlavní nosníky mají rozpětí

(od pole 2) 14,796 + 21,120 m, 42,840 + 42,840 + 32,130 m, plnostěnný nosník má rozpětí 10 m. Příčníky příhradové jsou v každém příčníku po cca 3,5 m + mezilehlé plnostěnné dodatečně vložené. Mostovka je železobetonová monolitická do trapézových plechů a kryt z přímopochozí izolace. Ložiska jsou z lité oceli stávající. Vodorovné ztužení v úrovni dolních pasů hlavních nosníků není. Příčné ztužení horními portály jsou po 4 – 5 příhradách. Konstrukce je kolmá. Na smíchovské straně navazuje ocelová konstrukce schodiště s dřevěnými stupni. Svítidla veřejného osvětlení jsou na příčných portálech nad chodníkem.

Délka lávky v letech 1953 – 2002 byla 210,3 m, po jejím zkrácení v roce 2002 má lávka délku 174,5 m, z čehož samotné přemostění má délku 164,8 m. Šířka lávky je cca 3 metry (šířka chodníku 2,88 m).

Cílem stavby „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“ je vybudování bezbariérové lávky pro pěší spojující prostor výhledového záměru revitalizace území společného nádraží polyfunkční a bytovou zástavbu s náměstím, pěší zónou a plochami parků apod., konkrétně jejího jižním koncem, výhledovým autobusovým terminálem Dobříšská, situovaným nejen do prostoru stávající plochy společného nádraží, ale i nad samotným kolejištěm ŽST Praha-Smíchov, os. n., a vestibulem metra linky B v prostoru přednádraží ul. Nádražní. Současné propojení Radlic se Smíchovem je nadále zachováno.

Součástí nové lávky je i propojení na jednotlivá nástupiště pomocí kombinace pevných schodišť/eskalátorů a výtahů, a to v souladu s výhledovou podobou kolejiště související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“. Lávka tak bude sloužit i pro přístup cestujících na jednotlivá nástupiště.

Lávka je tak zároveň náhradou současné lávky, jejíž část v prostoru severního zhlaví žel. stanice je demontována v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“. Oproti stávajícímu stavu dochází k posunu cca o 150 m jižně tak, že je nově situovány na severním konci rekonstruovaných nástupišť ŽST Praha-Smíchov.

Jižní hrana lávky navazuje bezprostřední na Terminál Smíchovské nádraží.

#### **4) Požadavky na technické řešení**

Navržené technické řešení odpovídá strategickým záměrům Správy Železnic a města Prahy. Vyhovuje ale též legislativě, zejména zákonu č. 266/1994 Sb. o drahách včetně prováděcích vyhlášek a navázaných technických norem, zákonu č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu a dalším právním předpisům.

Základními legislativními požadavky navrženého technického řešení je zajištění parametrů interoperability a dalších dokumentů EU, zejména:

- Nařízení komise (EU) č. 1299/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii
- Nařízení komise (EU) č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

a platnými normami, zejména:

- vyhláška MD 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování

Hlavní náplní této stavby je vybudování bezbariérové lávky pro pěší spojující prostor výhledového záměru revitalizace území společného nádraží polyfunkční a bytovou zástavbu s náměstím, pěší zónou a plochami parků apod. – Smíchov City, konkrétně jejího jižním koncem, výhledovým autobusovým terminálem Dobříšská, situovaným nejen do prostoru stávající plochy společného nádraží, ale i nad samotným kolejištěm ŽST Praha-Smíchov, os. n., a vestibulem metra linky B v prostoru přednádraží ul. Nádražní. Lávka je zároveň náhradou současné lávky v km 0,255 a současné propojení Radlic se Smíchovem je nadále zachováno. Oproti stávajícímu stavu dochází k posunu cca o 150 m jižně tak, že lávka je nově situována na severním konci rekonstruovaných nástupišť ŽST Praha-Smíchov.

Součástí nové lávky je i propojení na jednotlivá nástupiště pomocí kombinace pevných schodišť/eskalátorů a výtahů, a to v souladu s výhledovou podobou kolejiště související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“. Lávka tak nově bude zároveň sloužit i pro přístup cestujících na jednotlivá nástupiště.

Jelikož se předmětný záměr nachází v místě silných zdrojů bludných proudů, bude nutno provést celou řadu konkrétních ochranných opatření proti jejich účinkům. Zejména při výstavbě vlastních základů lávky, v místech uložení železobetonové konstrukce lávky, v technickém provedení jejího zábradlí, nebo v souvislosti s nutnými ochrannými opatřeními blízkých inženýrských sítí. Dále bude nutné provést ochranná opatření proti účinkům bludných proudů minimálně ve stupni č. 4 podle platného předpisu MD ČR TP 124. Pokud si závěry z odborného vyhodnocení provedeného korozního průzkumu nevyžádají realizaci stupně č. 5.

**Výstavba nové lávky je podmíněna realizací související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ a je nutno zajistit důslednou koordinaci obou těchto staveb.**

Rekonstrukce stávající výpravní budovy železniční stanice Praha-Smíchov je řešena samostatným projektem „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov“, oba záměry jsou navzájem zkoordinovány.

### **Požadavky na inteligentní dopravní systémy**

V rámci evropské strategie pro vývoj „Evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS“ (European Rail Traffic Management System) jsou na železnici v ČR rozvíjeny jednotlivé systémy pro zajištění interoperability na všech tratích zařazených do evropského železničního systému, a to zejména ve vztahu k tratím zařazeným do sítě TEN-T. Technickou náplní interoperability v oblasti ITS ve shodě s evropskou legislativou, kterou představují především technické specifikace pro interoperabilitu subsystémů řízení a zabezpečení, je zejména zavedení evropských systémů řídicí a zabezpečovací techniky, tj. vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS (European Train Control System) úrovně 2 a digitální mobilní rádiové sítě zajišťující hlasové a datové služby ERTMS/GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways).

Mezi ITS v rámci sítě SŽ patří zejména tyto typy systémů:

- ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy
- AVV – Systém automatického vedení vlaku
- DIS – Dispečerský systém řízení železničního provozu
- GTN – Graficko-technologická nadstavba

- ASVC – Automatické stavění vlakových cest
- Informační systémy pro cestující

Systémy ERTMS, AVV jsou implementovány v současné době samostatnými investičními akcemi. Ostatní systémy, tj. ASVC, DIS zatím nejsou v prostředí SŽ implementovány.

Dalším klíčovým aspektem efektivního zavádění rozsáhlých propojitelných systémů ITS v dopravě vyžaduje dostatečně dimenzovanou a v jakémkoliv okamžiku dostupnou přenosovou síť.

V rámci této stavby dochází k implementaci ITS v podobě realizace informačního zařízení pro cestující (ISC). ISC bude ovládán z CDP Praha z pracoviště operátorky pro příslušnou dálkově řízenou oblast. Konkrétně se jedná o následující požadavky na jednotlivé systémy:

- informační systémy pro cestující budou navrženy v jednotném řešení podle Směrnice SŽDC 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách, včetně výstupů pro nevidomé.

## **5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů**

### ***Železniční sdělovací zařízení***

Tato skupina provozních souborů podporuje provoz na železnici zejména v dálkovém a automatickém ovládání jednotlivých zařízení, která jsou pro bezpečný a plynulý železniční provoz naprosto nezbytná. Umožňuje komunikaci s dispečerským pracovištěm na dálku, zpětnou vazbu těchto zařízení do dispečerského pracoviště, provádí kontrolu a ochranu jednotlivých železničních zařízení. V rámci této skupiny je řešena i komunikace jednotlivých pracovníků zabezpečující železniční provoz a je řešena kabelizace pro přenos dat.

- tabule informačního systému budou navrženy v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED segmenty) s roztečí bodů 2,9 mm
- nástupní prostory výtahů, kabiny výtahů a eskalátory budou monitorovány kamerovým systémem
- součástí záměru je doplnění dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS)

Na lávce se předpokládá umístění odjezdových panelů informačního zařízení v souladu se směrnici SŽDC č. 118, a to vždy u každého přístupu z lávky na jednotlivá nástupiště žel. stanice. Další informační panel bude umístěn u schodiště a eskalátoru v ul. Nádražní.

Tato část se skládá z níže uvedených profesních skupin:

- elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)
- kamerový systém
- informační systém pro cestující
- jiná sdělovací zařízení

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

V provozních souborech dispečerské řídicí techniky (DŘT) je navrženo doplnění nové podřízené stanice dispečerské řídicí techniky v nově upravených prostorách výpravní budovy pro snímání informací ze systémů osvětlení, eskalátorů a výtahů, které budou implementovány do systému Dálkové diagnostiky technologických systémů ŽDC (DDTS) podle směrnice SŽDC TS2/2008-ZSE.



V provozních souborech silnoproudé technologie je navržena samostatná rozvodna 22 kV a to PRE Di pro napájení odběrů osvětlení samotné lávky a napájení eskalátorů a výtahů na straně přístupu do ul. Nádražní. Tato rozvodna bude umístěna v novém jednopodlažním objektu (náhradou zas távající část objektu severního křídla VB, která bude v tomto místě zdemolována pro možnost výstavby nové lávky), který bude situován pod schodištěm do ul. Nádražní. Pro napojení odběrů eskalátorů a výtahů, vedených na jednotlivá nástupiště železniční stanice bude sloužit trafostanice 22/0,4kV, umístěná v přízemí nového objektu severního křídla VB a vybudovaná v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“.

Pro napájení výtahů a eskalátorů z lávky na nástupiště, včetně osvětlení schodišť jsou navrženy rozvodny nn.

Tato část se skládá z níže uvedených profesních skupin:

- dispečerská řídicí technika (DŘT)
- technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

### ***Ostatní technologická zařízení***

Bezbariérový přístup z lávky na jednotlivá nástupiště ŽST Praha-Smíchov a pro přístup do ul. Nádražní je navržen pomocí eskalátorů a osobních výtahů. Tyto prvky jsou navrženy pro použití ve venkovním prostředí.

Tato část se skládá z níže uvedených profesních skupin:

- osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

### ***Inženýrské objekty***

#### ***Mosty, propustky a zdi***

Základní požadavky kladené na profesi mostních objektů dle Všeobecných a zvláštních technických podmínek se týkají především způsobu posouzení a návrhu prostorového uspořádání stávajících a nových objektů.

Samotná demolice stávající ocelové nýtované konstrukce je součástí jak stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ – část přes kolejiště severního zhlaví žel. stanice, resp. mezi schodištěm v obvodu společného nádraží a schodištěm v ul. Nádražní, tak projektu Smíchov City, ve kterém bude zdemolována její zbývající část – od ul. Křížová ke schodišti v obvodu společného nádraží. Z toho následně vyplývá, že součástí záměru výstavby nové lávky není její demolice.

Výstavba nové lávky, v nové pousnuté poloze, bude probíhat současně s realizací stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ po jednotlivých etapách, dle stavebních postupů navrženého POV této stavby, kdy zejména založení bude nutné zrealizovat před zahájením prací na ostatních stavebních objektech v rámci rekonstrukce žel. stanice.

Konstrukce nové lávky je navržena jako železobetonové monolitické konstrukce dl. 103,28 m (včetně schodiště v ul. Nádražní) a proměnné šířky od 6,5 m na začátku schodiště, 20 m před a 13 m za schodištěm na první ostrovní nástupiště, až 33 m v místě napojení na jižní konec projektu Smíchov City South.

Přístup na nástupiště:

- č. 1 – výtah (sloužící současně pro přístup do uliční úrovně), pevné schodiště (z druhé mezipodesty schodiště z ul. Nádražní)
- č. 2 – výtah (směr Praha hl. n.), pevné schodiště + 1 x eskalátor (směr Beroun)
- č. 3 – výtah (směr Praha hl. n.), pevné schodiště + 1 x eskalátor (směr Beroun)

- č. 4 – výtah (směr Praha hl. n.), pevné schodiště + 1 x eskalátor (směr Beroun)

Přístup na všechna nástupiště bude bezbariérový. Šířka těchto pevných schodišť je navržena jednotně 1,9 m. Šířka schodiště z ul. Nádražní je proměnná 6,5 – 11,5 m.

Výškově je úroveň pochozí plochy v niveletě 206,28 a to v koordinaci jak s projektem Smíchov City, tak navazujícím projektem platformy – Terminálu Smíchovské nádraží., tzn., že přechody mezi těmito záměry jsou navrženy bez jakýchkoliv výškových přechodů, které by bylo nutné řešit schodišti, rampami nebo skloněnými plochami. Výška spodní hran konstrukce lávky (podjezdná výška) je min. 7,8 m od TK, výška pochozí plochy lávky od TK vychází min. 8,8 m.

Výška lávky musí splňovat ČSN 736201 Projektování mostních objektů pro elektrizovanou trať.

Tato část se skládá z níže uvedených profesních skupin:

- mosty, propustky a zdi

*Ostatní inženýrské objekty, potrubní vedení, pozemní komunikace, kabelovody, kolektory*

Součástí řešení jsou objekty, zajišťující vyvolané úpravy stávajících inženýrských sítí ve vlastnictví nebo správě cizích subjektů (osvětlení městské části hl. m. Prahy, trolejového vedení tramvajové trati, vedení nn, vn kabelů, vodovodů, kanalizací, STL plynovodů, atd.), vlastních sítí (přeložka/výstavba vodovodních přípojek) a napojení na cizí sítě (přípojky nn, vn, kanalizací a vodovodů).

Do pozemních komunikací patří zejména úpravy zpevněných ploch a chodníků v místě vyústění schodiště v ul. Nádražní a zároveň nově vzniklých po demolici stávajících objektů – zastřešení vstupu a výstupu z metra a částí haly výpravní budovy.

Tato část se skládá z níže uvedených profesních skupin:

- ostatní inženýrské objekty (sdělovací a energetické inženýrské sítě)
- potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)
- pozemní komunikace

### ***Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů***

Pro umístění nové lávky bude nutné provést demolici objektu před bývalou čelní fasádou vstupní haly, resp. stávajícího přístřešku – jednopodlažní kovové konstrukce, obložené různými materiály; nesoucí střechu vstupu a výstupu z metra. Dále je potřeba provést demolici přízemní části haly výpravní budovy, a to po dilatační spáru, umístěnou cca před stávajícími pokladnami z jižní strany, a části severního křídla, po vstupy do stávajícího sociálního zařízení, tedy mezi stávajícími osami č. 57 – 63. Po provedení demolice budou provedeny stavební úpravy části haly tak, aby došlo k jejímu uzavření.

Nový jednopodlažní objekt situovaný pod nově vybudovanou lávkou a zároveň propojující severní křídlo s centrální částí VB bude součástí stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“.

Před vstupem na schodiště a eskalátory z lávky na jednotlivá nástupiště budou umístěny prvky orientačního systému.

Tato část se skládá z níže uvedených profesních skupin:

- pozemní objekty budov
- orientační systém
- demolice

### **Trakční a energetická zařízení**

Lávka bude vybavena osvětlením v rámci všech pochozích ploch a dále v potřebném rozsahu servisním napájecím rozvodem 400/230 V. Přístupové trasy na lávku budou vybaveny eskalátory a výtahy. Osvětlení ploch na lávce bude z hlediska technického provedení koordinováno s řešením osvětlení navazujícího objektu platformy terminálu osobní dopravy.

Napájení objektu bude provedeno ze dvou napájecích zdrojů 400/230 V. Přístupové eskalátory a výtahy vedené na jednotlivá nástupiště železniční stanice Praha-Smíchov, včetně jejich osvětlení budou napájeny z drážní trafostanice 22/0,4kV a rozvodny NN, která bude umístěna v přízemí nového objektu severního křídla VB, v majetku Správy železnic. Toto zařízení, vč. nového objektu severního křídla VB bude vybudováno v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“. Přístupové eskalátory a výtahy z ulice Nádražní včetně jejich osvětlení, osvětlení ploch na lávce a servisní rozvody 400/230V na lávce budou napájeny z distribučního zdroje / trafostanice 22/0,4kV v majetku PREdi a.s.

V dalším stupni přípravy bude nutné z architektonického hlediska vyřešit umístění a řešení osvětlení (stožárky, závěsy, konzole) a to z důvodu, že střecha navazující platformy není zcela využitelná – je příliš vysoko nad schodišti, a to pouze nad malou částí plochy. Dalším aspektem je skutečnost, že realizace platformy, vč. zastřešení se předpokládá v časovém odstupu po realizaci samotné lávky.

Ochrana před úrazem elektrickým proudem ve smyslu ČSN 33 2000-4-41 ed.2 u stávajících i nově zřizovaných vodivých konstrukcí je řešena ukolejněním vodivých konstrukcí v prostoru ohroženém trakčním vedením. Ukolejnění bude zřízeno podle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje také úpravy ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupů výstavby.

Návrh nového venkovního osvětlení železničních prostor a přístupových komunikací pro cestující bude navržen dle požadavků normy ČSN EN 12 464-2 a předpisu SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.

Výška troleje v žel. stanici v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ je navržena na 5,5 m nad TK (v závěsech), a to jako nové nebo upravené trolejové vedení je navrženo podle vzorové sestavy "J" a schválených doplňků (proudová soustava stejnosměrná 3kV). Vzhledem k výšce pochozí plochy lávky 8,8 m nad TK, výškou zábradlí 1,1 m a výše uvedenou výškou sestavy je dodržena minimální vzdušná izolační vzdálenost od živé části trakčního vedení a zábrany proti dotyku není potřeba navrhovat.

Tato část se skládá z níže uvedených profesních skupin:

- rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
- ukolejnění kovových konstrukcí
- vnější uzemnění

### **6) Územně technické podmínky**

Projekt leží na území hlavního města Prahy, v městské části Praha 5 - Smíchov. Územně stavba spadá do kompetence ÚMČ Prahy 5. Projekt nijak nemění dosavadní využití a zastavěnost území.

Pro stavbu lze uvažovat s platnou Závaznou částí územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, která byla vyhlášena vyhláškou hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, schválenou usnesením rady

Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 1156 ze dne 26.10.1999, s účinností od 1.1.2000. Dále platí Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR), které byly vydány usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009, s účinností od 6.1.2010, které byly aktualizovány usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 41/1 ze dne 11. 9. 2014 formou opatření obecné povahy č. 43/2014, s účinností od 1.10.2014. V současné době platí Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy v podobě tzv. „právního stavu po aktualizaci č. 1“.

Výše uvedený územní plán a zásady územního rozvoje jsou platné a navržená stavba „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“ je s nimi v souladu.

#### Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Návrh lávky tvarově odpovídá architektonickému pojetí lokality Smíchov City, resp. architektonickému návrhu, zpracovanému v rámci aktualizované studie Dopravních uzlů Smíchov 2019, řešící související projekt Terminálu Smíchovského nádraží.

#### Dotčená ochranná pásma a chráněná území

Před stavební činností a v některých případech i v průběhu prací bude nutno přeložit stávající vedení. S výměnou kabelů se počítá pouze v nejnútnejším rozsahu. Na potřebnou dobu budou sítě odpojeny. Bude-li možné provést provizorní přeložení či krátkodobé vyřazení sítě z provozu, bude provedeno její ochránění a přizpůsoben postup prací v blízkosti sítí.

#### Napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

Lávka je na obou koncích napojena na uliční síť, na začátku na výhledovou plochu pěší zóny Smíchov City South a na konci na chodník v ul. Nádražní. Z jižní strany je přímo propojena s výhledovým terminálem Smíchovské nádraží a zároveň i s nástupištěm ŽST Praha-Smíchov.

### **7) Majetkoprávní vztahy**

Projekt se nachází na území resp. pozemcích, určených dle územního plánu dotčeného velkého územního celku (hl. m. Prahy), jak pro umístění dráhy, tak umístění ploch a zařízení pro veřejnou dopravu včetně záchytných parkovišť P+R. V daném území je i v současnosti situována železniční trať a předprostor pro vstup do metra linky B.

Stavba bude realizována, resp. je umístěna na pozemcích dráhy, které jsou převážně ve vlastnictví ČR s právem hospodaření SŽ, s.o. a ČD, a.s. K realizaci stavby není nutný výkup pozemků bez ohledu druhu pozemků. Při následném předání stavby stávajícímu vlastníkovu/správci současné lávky budou pozemky pod základy lávky buď odděleny geometrickým plánem o odprodány nebo bude na tyto místa zřízena služebnost (věčné břemeno). Pro realizaci stavby se předpokládá dočasně využít některé z přilehlých pozemků pro plochy ZS (zařízení staveniště) a přístupy ke staveništi.

V současné době však nejsou přesné rozsahy dotčených pozemků trvalým nebo dočasným zábohem, s ohledem na stupeň zpracovanosti projektové dokumentace stavby, známy.

Při posuzování a stanovení záborů mimodrážních pozemků bude v průběhu zpracování provedena aktualizace údajů z katastru nemovitostí.

Úplnost a přesnost vlastnictví pozemků, zpracovaná projektantem ve spolupráci s Českým úřadem zeměměřickým a katastrálním, je vzhledem k restitučním, privatizačním a obchodním případům údaj nestálý, a je třeba počítat s tím, že může dojít v průběhu přípravy i v průběhu realizace stavby ke změnám.

Rozhodující stavební činnost bude probíhat na pozemcích dráhy, které leží v katastrálním území:

▪ Smíchov

kód katastrální území: 729051

## **8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů**

Realizaci projektu nedojde k zásahu do žádného zvláště chráněného území. V blízkosti stavby se nenachází žádná velkoplošná, ani maloplošná chráněná území. Nejblíže se nachází maloplošná chráněná území přírodní památka Ctirad (cca 1200 m jihozápadním směrem od předmětné záměru), přírodní památka Prokopské údolí (cca 1500 m jihozápadním směrem od předmětné záměru), přírodní památka Podolský profil (více než 1400 m jižně východním směrem), přírodní památka Pod Žvahovem (více než 1850 m jižně od předmětné záměru) a přírodní památka Branické skály (cca 2000 m jihovýchodním směrem od předmětné záměru). Lokality NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti) se v blízkosti stavby nevyskytují. Nejblíže se nachází EVL Prokopské údolí (kód CZ0110050) ve vzdálenosti cca 1500 m jihozápadním směrem od hranice zájmového území stavby a EVL Praha – Petřín ve vzdálenosti cca 1,5 km severním směrem od hranice zájmového území stavby.

Stavba je navržena v prostoru stávajícího kolejiště ŽST Praha-Smíchov, nacházející se mimo oblast prvků ÚSES.

V zájmovém území stavby se nenachází žádný VKP registrovaný dle §6 zákona č. 114/1992 Sb.. Nejblíže VKP registrovaným ve smyslu výše uvedeného zákona, nacházejícím se v katastrálním území Smíchov, jsou společenstva křídových pramenů Pod Císařkou. Toto VKP však stavbou dotčeno nebude.

Ve fázi předprojektové přípravy dokumentace stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ byl proveden biologický průzkum, z botanického hlediska nehrozí při realizaci projektu žádný závažný střet (mimolesní zeleň je řešena zvlášť v dendrologickém průzkumu). V zájmové oblasti nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy rostlin. Z hlediska ochrany flory není nutno žádat o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů rostlin. Ze zoologického hlediska nevyplynou žádné zásadní námitky proti realizaci předpokládaného záměru a vlivy na faunu a ekosystémy budou nevýznamné.

Kácení mimolesní zeleně vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nebude prováděno.

Stavba nepřichází do přímého kontaktu s vodními toky.

Znečištění vzduchu - během výstavbové fáze implementace projektu lze předpokládat, že prakticky jediným zdrojem znečištění ovzduší v nejbližším okolí bude vlastní stavební doprava. Navrhuje se, aby stavební hmoty a materiály byly přednostně převáženy po železnici a pouze ve výjimečných případech byly použity alternativní druhy dopravy, z nichž nejvýznamnější bude doprava silniční.

Předpokládaný záměr nezpůsobí nepříznivé změny stavu kulturních památek nebo jejich prostředí ve smyslu §9 odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Stavba se nachází v ochranném pásmu pražské památkové rezervace (OP PPR). V zájmovém území stavby se nenachází žádná nemovitá kulturní památka. Realizaci nebudou dotčeny žádné známé archeologické lokality. Pokud by přesto k jejich odkrytí došlo, je povinností investora tento nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.

Dne 6.6.2020 byla provedena obhlídka stavby za účasti zadavatele na zjištění kvality a kvantity odpadů, s následujícími závěry:



- demolice stávající lávky není součástí zpracování dokumentace Záměru projektu, dále nejsou součástí jakékoliv práce v prostoru stávajícího kolejiště, ani nástupišť. Toto je součástí související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“
- doporučujeme před realizací místa založení stavby provést vzorkování a následný rozbor vzorků v rozsahu analýz 10.1. a 10.2.
- místa demolice v místě nákladních výtahů je bez viditelné kontaminace
- demolice části haly (přístup z metra) je třeba ověřovat na přítomnost azbestu

#### **9) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku**

Stavba předpokládá standardní zabezpečení budoucího provozu.

Stávající lávka v km 0,255 přes kolejiště ŽST Praha-Smíchov, osobní a společné nádraží je ve vlastnictví Hlavního města Prahy a správcem Technická správa komunikací hl. m. Prahy. Po realizaci lávky v nové poloze budou vlastnické poměry upraveny následujícím způsobem:

Hlavní město Praha, TSK:

- konstrukce lávky, vč. povrchů
- schodiště, eskalátor a výtah v napojení na uliční prostor před vstupem do vestibulu metra linky B v ul. Nádražní
- veřejné osvětlení lávky, vč. rozvodů nn a napájení

Správa železnic, s.o.:

- schodiště, eskalátory a výtahy na jednotlivá nástupiště (mimo nástupiště u výpravní budovy)
- osvětlení přístupů, vč. rozvodů nn a napájení

Správu majetku budou vykonávat následující složky Správy Železnic, Oblastní ředitelství Praha:

- Správa tratí Praha západ
- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
- Správa energetiky a elektrotechniky
- Správa budov a bytového hospodářství
- Správa nádražních budov

Majetkem jiných osob budou pouze ty provozní soubory a stavební objekty, které zajistí i jejich následnou údržbu. Jedná o případné přeložky stávajících inženýrských sítí a úpravy stávajících komunikací. Náklady na tyto PS/SO nese stavebník.

Města (městské části), obce:

- přístupové cesty, upravené místní komunikace v souvislosti s rekonstrukcí železničních přejezdů a mostů.

Hlavní město Praha, TSK:

- úpravy silnic 2. a 3. tříd.

Správci inženýrských sítí:

- přeložky stávajících inženýrských sítí.

---

**10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivnosti projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadu projektu**

Hodnocený Záměr projektu „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“

**11) Rozpis nákladů**

|    | V tis. CZK                              | Celkové náklady projektu |
|----|---|--------------------------|
| 1  | Poplatky za plány / stavební projekt    |                          |
| 2  | Nákup pozemků                           |                          |
| 3  | Výstavba                                |                          |
| 4  | Technologie                             |                          |
| 5  | Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup> |                          |
| 6  | Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>        |                          |
| 7  | Technická pomoc                         |                          |
| 8  | Propagace                               |                          |
| 9  | Dozor v průběhu výstavby                |                          |
| 10 | <b>Mezisoučet</b>                       |                          |
| 11 | (DPH <sup>(3)</sup> )                   |                          |
| 12 | <b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>             |                          |

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient 3,7 % p. a. v letech realizace 2022 - 2025

- |    |   |
|----|---|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10% celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.            |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.                             |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná  |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná |



## **12) Výčet příloh**

příloha A: Formuláře VZOR 80 - 83

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

*Ekonomické hodnocení*

*Rozbor IN dle Sborníku pro oceňování železničních staveb*

*CBA tabulky pro finanční a ekonomickou analýzu*

příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3

*nedokládá se*

příloha D: Orientační výkres se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby

*Přehledná situace stavby v měřítku 1 : 5 000*

*Situace prostoru lávky v měřítku 1 : 500*

příloha E: Doložení současného stavu a výsledků průzkumů

příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem

příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“<sup>11</sup> (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)

*nedokládá se*

příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T)

*nedokládá se*

příloha I: Hodnotící list investora k Audit bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací

*nedokládá se*

příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Ostatní přílohy - např. výsledky zpracovaných studií

*nedokládá se*

---

# **Příloha A**

**Formuláře VZOR 80 - 83**

## **Příloha B**

**Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo  
analýzy výsledků a dopadů projektu**

*Pouze v digitální podobě*

***Rozbor IN dle Sborníku pro oceňování železničních staveb***

---

# **Příloha C**

## **Oponentní posudek podle čl. 4.3**

---

## **Příloha D**

**Orientační výkres se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby**

***Přehledná situace stavby v měřítku 1 : 5 000***

***Situace prostoru lávky v měřítku 1 : 500***

# Příloha E

## Doložení současného stavu a výsledků průzkumů

## **Příloha F**

**Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem**

Zhotovitel dokumentace Záměru projektu prohlašuje, že navrhované řešení, sloužící jako podklad k předkládanému záměru projektu, je z hlediska technického a ekonomického, při respektování všech v současnosti platných právních předpisů a technických norem a všech požadavků objednatele, nejefektivnější.

Ing. Michal Mečl

Hlavní inženýr projektu

SUDOP PRAHA a.s.

středisko 201 - železničních tratí a uzlů

Olšanská 1a

130 80 Praha 3



---

## **Příloha J**

**Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce  
dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje  
zakázanou veřejnou podporu**

---

## **Prohlášení investora k Záměru projektu akce „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“**

Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ prohlašuje, že poskytnutí finančních prostředků na investiční akci „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“ nepředstavuje dle platné směrnice Ministerstva dopravy V-2/2012 zakázanou veřejnou podporu.