

**NÁVRH VYJÁDRĚNÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY K OZNÁMENÍ**

V Praze dne 29. 3. 2022

(Č. j. MZP/2022/710/970)

Vážený pane Mgr,

zasíláme Vám vyjádření hlavního města Prahy, jako územně samosprávného celku k oznámení záměru „MZP513\_Novostavba trati Praha - Smíchov - Beroun“, který podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákonů č. 93/2004 Sb., č. 163/2006 Sb., č. 186/2006 Sb., č. 216/2007 Sb., č. 124/2008 Sb., č. 223/2009 Sb., č. 227/2009 Sb., č. 436/2009 Sb., č. 38/2012 Sb., č. 85/2012 Sb., č. 167/2012, č. 350/2012 Sb., č. 39/2015 Sb., č. 268/2015 Sb., č. 256/2016 Sb., č. 298/2016 Sb., č. 326/2017 Sb. a č. 225/2017 Sb. (účinný od 1. 1. 2018).

**Identifikační údaje:**

Název záměru: „Novostavba trati Praha - Smíchov – Beroun“  
 Kód záměru: MZP513  
 Zpracovatel oznámení: ████████████████████████████████████████  
 Oznamovatel: Správa železnic, státní organizace, Stavební zpráva západ.  
 Datum vypracování: 02/2022

**Charakteristika a kapacita záměru:**

Předmětem oznámení EIA je záměr výstavby nového železničního spojení mezi žst. Praha Smíchov a žst. Beroun v délce 30,705 km. Nová trať bude řešena jako konvenční, pro rychlost do 200 km/hod. Cílem je dokončit modernizaci III: tranzitního železničního koridoru. Rozhodující část (téměř 25 km) nové trati bude vedena v tunelech. V tunelové části bude trať realizována jako dva jednokolejné tunely propojené cca každých 450 m spojovacími chodbami. Navržená trasa se v maximální míře vyhýbá území s možným výskytem krasových jevů. Stavba zahrnuje též zkapacitnění stávající tratě v úseku Praha Smíchov – Hlubočepy.

Technické řešení záměru vychází ze schválené Studie proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň, doplnění 2017 (nová trasa Praha – Beroun/Hořovice) – varianta trasy C – 1. Trať řeší kapacitní problémy uceleného úseku Praha-Smíchov – Beroun a zároveň generuje výrazné přínosy z hlediska zkrácení cestovní doby sledovaných relací. Nová trať ve variantě C bude mít pozitivní přínosy též pro rozvoj nákladní dopravy.

Pro možnost provozovat na nové trati Praha - Beroun i nákladní dopravu, je ve stavbě Praha navržena odbočka Slivenec z tunelu směr Praha Krč. Odbočení je navrženo jako mimoúrovňové, nedojde ke křížení protisměrných vlakových cest. Za Branickým mostem bude zřízena nová odbočka Chuchle, kde bude z nové tratě odbočovat stávající trať do Prahy Radotína. Za odbočkou se trať vnoří do tunelu a v odbočce Slivenec se napojí na hlavní trať nového železničního spojení z Prahy Smíchova do Berouna. Na novém úseku železniční tratě Praha Smíchov - Beroun se do výhledu předpokládá 164 vlaků/den.

**Umístění:**

Kraj: Hlavní město Praha, Středočeský kraj  
 Okres: Praha Hlavní město Praha, Praha západ, Beroun  
 Městská část: Praha 5  
 Katastrální území: Hlubočepy, Holyně, Malá Chuchle, Slivenec, Smíchov, Řeporyje, Beroun, Loděnice u Berouna, Mezouň, Svatý Jan pod Skalou, Vráž u Berouna, Vysoký Újezd, Dobříč u Prahy, Nučice u Rudné, Ořech, Tachlovice, Zbuzany

**Zařazení záměru:**

Bod č. 44, kategorie I, příloha č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. – Celostátní železniční dráhy.

Vztah k platnému ÚP hl. m. Prahy:

Podle *Územního plánu hlavního města Prahy*, schváleného usnesením Zastupitelstva Hlavního města Prahy č. 10/05 dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti 1. 1. 2000, ve znění pozdějších změn a úprav je záměr situován do ploch s rozdílným způsobem využití: S1 - nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu.

Využití pozemků musí být v souladu s platnou obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části *Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy*, resp. s opatřením obecné povahy č. 55/2018, kterým se vydává změna Z2832/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, s účinností od 12. 10. 2018.

**Závěr:**

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha, jako územně samosprávný celek, s předloženým záměrem, který podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, **souhlasí s níže uvedenými výhradami a nepožaduje další posouzení záměru** dle příslušného zákona:

**Doprava**

- Realizací nového železničního spojení Praha – Beroun dojde ke zkrácení tratě z Prahy do Berouna o více než 10 km, což bude znamenat výrazné zkrácení jízdních dob mezi Prahou a Berounem, zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy v relaci Praha – Plzeň - Nürnberg/Mnichov, odlehčení silně zatíženého úseku stávající tratě Praha-Beroun od vlaků vyšší kategorie. Stavba řeší v daném úseku segregaci příměstské a dálkové osobní dopravy, čímž dojde ke zrychlení a zkvalitnění regionální dopravy nejen v úseku Praha – Beroun, ale celé jihozápadní části Středočeského kraje ve vazbě na Prahu.
- Pro odvoz rubaniny ze stavby jsou navrženy ZS Tachlovice a ZS Slivenec. Na pražském území v ZS Slivenec, kde bude v km 7,3 stavby dočasná šachta Slivenec, se předpokládá celkem odvoz 6,2 mil. tun, denní odvoz je uvažován v rozsahu 3 500 až 10 500 m<sup>3</sup>/den. Toto množství odvozu rubaniny se předpokládá s využitím dopravně značně zatížené ulice K Barrandovu v úseku u Slivence směrem na Pražský okruh. Je proto třeba vyhodnotit vliv staveništní dopravy předmětné stavby na dotčené křižovatky v ul. K Barrandovu, za situace, kdy nebude v provozu plánovaná Radlická radiála.
- Dále požadujeme prověřit odvoz rubaniny směrem od severního portálu k. ú. Hlubočepy možnost železniční dopravy, popřípadě odvoz lodní dopravou po toku Vltavy.
- Žádáme, aby pro výsledné řešení a rovněž tak po dobu výstavby bylo zajištěno kvalitní a funkční propojení pro cyklistickou dopravu, s ohledem na významné cyklotrasy, jež územím prochází.

**Hluk a ochrana ovzduší****Ochrana před hlukem**

- Pro potřeby oznámení byla zpracována akustická studie. Zdrojem hluku během výstavby záměru bude po omezenou dobu staveništní technika a dopravní obsluha. Byly provedeny výpočty hluku od předpokládané nejhluchnější strojní mechanizace nasazené na jednotlivých zařízeních stavenišť. Hlukové zatížení pro výstavbu bylo posouzeno pouze pro denní dobu od 7:00 do 21:00, podrobně bude hluk ze stavební činnosti řešen v navazujícím stupni projektové dokumentace, kde budou dále řešeny staveništní komunikace a trasy nákladních vozidel, činnosti související s ražbou tunelů a případné činnosti v noční době. Dále bude nutné pro fázi provozu prověřit hlukové zatížení od předpokládaných stacionárních zdrojů.
- Pro dobu výstavby byla navržena technická a organizační opatření k omezení hluku. Pro ochranu obyvatel před negativními účinky hluku způsobovanými předmětným záměrem byla v oznámení navržena v oblasti Hlubočep a Malé Chuchle protihluková opatření. Po jejich realizaci bude zajištěno splnění hygienických limitů pro hluk z dopravy na drahách. Po zprovoznění doporučujeme ověřit výpočty v reálném provozu a v případě nutnosti dobudovat protihlukovou ochranu tak, aby byly splněny požadavky platné legislativy z hlediska ochrany před nadlimitním hlukem.

## Ochrana ovzduší

- Pro potřeby oznámení nebyla zpracována rozptylová studie. Doporučujeme zvážit, zda vzhledem k rozsahu stavby nedoplnit v další fázi posuzování záměru z hlediska jeho vlivu na životní prostředí i rozptylovou studii pro období výstavby, kdy manipulace s vytěženým materiálem a jeho transport budou znamenat významnou zátěž pro ovzduší v okolí stavby a dopravních tras.
- Zdrojem znečištění ovzduší během výstavby záměru bude po omezenou dobu staveništní technika a dopravní obsluha, v souvislosti s resuspenzí z povrchu komunikací a nezpevněných ploch lze očekávat, že zásadním problémem bude produkce pevných znečišťujících látek označovaných jako PM10, PM2,5. Vzhledem k rozsahu stavby a značnému přesunu hmot, zejména zemního materiálu, lze předpokládat, že intenzita těžké nákladní dopravy v okolí staveniště bude vyšší. Její stanovení bude záviset na konkrétním objemu převáženého materiálu a harmonogramu stavby. V průběhu výstavby bude nutné dodržovat opatření pro minimalizaci emisí prašných částic a ostatních znečišťujících látek.
- Trať bude elektrifikována, po zprovoznění nebude zdrojem znečištění ovzduší. Z hlediska ochrany ovzduší se záměrem souhlasíme a nemáme k předloženému oznámení připomínky. Předmětný záměr považujeme za pozitivní přínos pro vytvoření environmentálně i klimaticky šetrného způsobu hromadné dopravy.
- Z hlediska ochrany obyvatel před negativními účinky hluku a znečištění ovzduší doporučujeme vzhledem k charakteru záměru pokračování procesu posuzování záměru z hlediska jeho vlivu na životní prostředí v navazujících stupních dokumentace.

## Zeleň, ochrana přírody a krajiny

- Před zahájením stavby bude odstraněno 251 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 22 815 m<sup>2</sup> keřů, kde za keře jsou považovány dřeviny s průměrem nižším než 10 cm měřeny u kořene stromu, (po skácení na pařezu).
- V dalších stupních PD je nutné doložit kompletní dendrologický průzkum tj. inventarizace dřevin včetně zakreslení do mapového podkladu/situace, seznam dřevin navržených ke kácení včetně zakreslení do mapového podkladu/situace, návrh a výčet péstebních opatření u zachovaných dřevin při stavební činnosti.
- Dále je nutné doložit komplexní řešení HDV (hospodaření s dešťovou vodou) a MZI (modrozelenou infrastrukturou) spolu s vegetací a konkrétní popis náhradních výsadeb.
- Z pohledu problematiky zeleně na území hl. m. Prahy považujeme předložený záměr za akceptovatelný a doporučujeme jeho další posuzování, taky aby byly splněny požadavky výše uváděné.

## Technická infrastruktura

- Upozorňujeme na rozpor v legislativě, v předkládané dokumentaci je na straně 204 uvedeno neplatné (staré) znění a výklad §5, odst.3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, resp. zákona č.183/2006 Sb. o územní plánování a stavebním řádu a jeho prováděcí vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území (§20 odst.5).
- Žádáme aktualizovat platné znění:
  - c) hospodaření se srážkovými vodami jejich:
    - akumulací s následným využitím, vsakováním nebo výparem, pokud to hydrogeologické poměry, velikost pozemku a jeho výhledové využití umožňují a pokud nejsou vsakováním ohroženy okolní stavby nebo pozemky.
    - odváděním do vod povrchových prostřednictvím dešťové kanalizace, pokud jejich akumulace s následným využitím, vsakováním nebo výparem není možná, nebo regulovaným odváděním do jednotné kanalizace, není-li možné odvádění do vod povrchových.

**Geologie**

Bez připomínek

S pozdravem

Ing. Petr Hlubuček  
náměstek primátora hl. m. Prahy

Vážená paní  
Ing. J. Cibulková  
vedoucí odd. posuzování vlivů na životní prostředí  
Jungmannova 35/29  
110 00 Praha 1

## **Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

Změnou datového formátu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.  
Vstupující dokument nebyl podepsán.

**Typ vstupního dokumentu:** .PDF

**Otisk souboru:** BD7D228D60570D9297A28E1DED4DA66D122BD0F5B2EA5E7E086AEDFF0828262F

**Použitý algoritmus:** SHA256\_SBB 2.16.840.1.101.3.4.2.1

**Subjekt, který změnu formátu dokumentu provedl:**

Hlavní město PRAHA, Mariánské nám. 2, 11000 PRAHA 1

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:**

27.4.2022

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

██████████



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Ing. Petr Hlubuček

náměstek primátora pro oblast životního prostředí, infrastruktury,  
technické vybavenosti a bezpečnosti



MHMPXPIGXROI

Praha **21. dubna 2022**

Váš dopis zn.: **MZP/2022/710/970**

Č. j.: **MHMP 700009/2022**

Počet listů/příloh: **3/0**

Vážený pane řediteli,

zasíláme Vám vyjádření hlavního města Prahy jako územního samosprávného celku k oznámení záměru „**MZP513\_Novostavba trati Praha - Smíchov - Beroun**“, který podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákonů č. 93/2004 Sb., č. 163/2006 Sb., č. 186/2006 Sb., č. 216/2007 Sb., č. 124/2008 Sb., č. 223/2009 Sb., č. 227/2009 Sb., č. 436/2009 Sb., č. 38/2012 Sb., č. 85/2012 Sb., č. 167/2012, č. 350/2012 Sb., č. 39/2015 Sb., č. 268/2015 Sb., č. 256/2016 Sb., č. 298/2016 Sb., č. 326/2017 Sb. a č. 225/2017 Sb. (účinný od 1. 1. 2018).

#### **Identifikační údaje:**

Název záměru: „Novostavba trati Praha - Smíchov – Beroun“  
Kód záměru: MZP513  
Zpracovatel oznámení: XXXXXXXXXX  
Oznamovatel: Správa železnic, státní organizace, Stavební zpráva západ.  
Datum vypracování: 02/2022

#### **Charakteristika a kapacita záměru:**

Předmětem oznámení EIA je záměr výstavby nového železničního spojení mezi žst. Praha Smíchov a žst. Beroun v délce 30,705 km. Nová trať bude řešena jako konvenční, pro rychlost do 200 km/hod. Cílem je dokončit modernizaci III: tranzitního železničního koridoru. Rozhodující část (téměř 25 km) nové trati bude vedena v tunelech. V tunelové části bude trať realizována jako dva jednokolejné tunely propojené cca každých 450 m spojovacími chodbami. Navržená trasa se v maximální míře vyhýbá území s možným výskytem krasových jevů. Stavba zahrnuje též zkapacitnění stávající tratě v úseku Praha Smíchov – Hlubočepy.

Technické řešení záměru vychází ze schválené Studie proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň, doplnění 2017 (nová trasa Praha – Beroun/Hořovice) – varianta trasy C – 1. Trať řeší kapacitní problémy uceleného úseku Praha-Smíchov – Beroun a zároveň generuje výrazné přínosy z hlediska zkrácení cestovní doby sledovaných relací. Nová trať ve variantě C bude mít pozitivní přínosy též pro rozvoj nákladní dopravy.

Pro možnost provozovat na nové trati Praha-Beroun i nákladní dopravu, je ve stavbě Praha navržena odbočka Slivenec z tunelu směr Praha Krč. Odbočení je navrženo jako mimoúrovňové, nedojde ke křížení protisměrných vlakových cest. Za Branickým mostem bude zřízena nová odbočka Chuchle, kde bude z nové tratě odbočovat stávající trať do Prahy Radotína. Za odbočkou se trať vnoří do tunelu a v odbočce Slivenec se napojí na hlavní trať nového železničního spojení z Prahy Smíchova do Berouna.

Na novém úseku železniční tratě Praha Smíchov-Beroun se ve výhledu předpokládá 164 vlaků/den.

### Umístění:

Kraj: Hlavní město Praha, Středočeský kraj  
Okres: Praha Hlavní město Praha, Praha západ, Beroun  
Městská část: Praha 5  
Katastrální území: Hlubočepy, Holyně, Malá Chuchle, Slivenec, Smíchov, Řeporyje, Beroun, Loděnice u Berouna, Mezouň, Svatý Jan pod Skalou, Vráž u Berouna, Vysoký Újezd, Dobříč u Prahy, Nučice u Rudné, Ořech, Tachlovice, Zbuzany

### Zařazení záměru:

Bod č. 44, kategorie I, příloha č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. – Celostátní železniční dráhy.

### Vztah k platnému ÚP hl. m. Prahy:

Podle *Územního plánu hlavního města Prahy*, schváleného usnesením Zastupitelstva Hlavního města Prahy č. 10/05 dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti 1. 1. 2000, ve znění pozdějších změn a úprav je záměr situován do ploch s rozdílným způsobem využití: S1 - nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu.

Využití pozemků musí být v souladu s platnou obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb., o závazné části *Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy*, resp. s opatřením obecné povahy č. 55/2018, kterým se vydává změna Z2832/00 *Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy*, s účinností od 12. 10. 2018.

### Závěr:

**Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha jako územní samosprávný celek požaduje, aby se dokumentace EIA věnovala kromě jiného následujícím problémům:**

1) Pro **odvoz rubaniny ze stavby** jsou navrženy ZS Tachlovice a ZS Slivenec. Na pražském území v ZS Slivenec, kde bude v km 7,3 stavby dočasná šachta Slivenec, se předpokládá celkem odvoz 6,2 mil. tun, denní odvoz je uvažován v rozsahu 3 500 až 10 500 m<sup>3</sup>/den. Toto množství odvozu rubaniny se předpokládá s využitím dopravně značně zatížené ulice K Barrandovu v úseku u Slivence směrem na Pražský okruh. Je proto třeba vyhodnotit vliv staveništní dopravy předmětné stavby na dotčené křižovatky v ul. K Barrandovu, za situace, kdy nebude v provozu plánovaná Radlická radiála.

Dále požadujeme prověřit možnost odvozu rubaniny směrem od severního portálu železniční dopravou, popřípadě odvoz lodní dopravou po toku Vltavy.

V rámci stavby je žádoucí pro přívoz a zejména odvoz materiálů v co největší možné míře **využít lodní dopravu, případně železniční dopravu**. Požadujeme proto v dokumentaci tyto možnosti detailně prověřit.

2) Žádáme, aby pro výsledné řešení a rovněž tak po dobu výstavby bylo zajištěno kvalitní a funkční propojení pro **cyklistickou dopravu**, s ohledem na významné cyklotrasy, jež územím prochází.

3) Pokud jde o **ochranu před hlukem**, v dokumentaci je třeba řešit i staveništní komunikace a trasy pohybu nákladních vozidel, činnosti související s ražbou tunelů a případné činnosti v noční době. Dále je nutné pro fázi provozu prověřit hlukové zatížení od předpokládaných stacionárních zdrojů. Z oznámení není zřejmé, zda byla prověřena možnost doplnit (nebo dokonce částečně nahradit) navržené vysoké protihlukové stěny nízkými protihlukovými clonami. V dokumentaci je třeba také vyhodnotit vliv vibrací.

4) Do podmínek případného souhlasného stanoviska doporučujeme zpracovat podmínku pro zprovoznění (v rámci zkušebního provozu) ověřit výpočty v reálném provozu a v případě nutnosti **dobudovat protihlukovou ochranu tak, aby byly splněny požadavky platné legislativy z hlediska ochrany před nadlimitním hlukem**.

- 5) Zpracovat **rozptylovou studii** včetně období výstavby, kdy manipulace s vytěženým materiálem a jeho transport budou znamenat významnou zátěž pro ovzduší v okolí stavby a dopravních tras. Podle výsledků studie ověřit případně změnit nebo doplnit navržená opatření pro minimalizaci emisí prашných částic a ostatních znečišťujících látek (viz kap. D.I.2)
- 6) Doložit kompletní **dendrologický průzkum** tj. inventarizaci dřevin včetně zakreslení do mapového podkladu/situace, seznam dřevin navržených ke kácení včetně zakreslení do mapového podkladu/situace, návrh a výčet pěstebních opatření u zachovaných dřevin při stavební činnosti.
- 7) Doložit **komplexní řešení HDV** (hospodaření s dešťovou vodou) a **MZI** (modrozelené infrastruktury) spolu s vegetací a konkrétní popis náhradních výsadeb. Toto řešení by mělo zahrnout maximalizaci akumulace srážkových vod s následným využitím, vsakováním nebo výparem, pokud to hydrogeologické poměry, velikost pozemku a jeho výhledové využití umožňují a pokud nejsou vsakováním ohroženy okolní stavby nebo pozemky. Pouze zbytkový objem srážkových vod po uvedené maximalizaci je přípustné odvádět dešťovou kanalizací do povrchových vod a jen naprosto výjimečně regulovaným odvodem do jednotné kanalizace.
- 8) Doplnit **posouzení vlivu záměru na klima**: kvalifikovaný odhad emisí skleníkových plynů odděleně pro etapy výstavby a provozu. V prvním případě to kromě jiného zahrne výrobu stavebních hmot a provoz stavebních mechanismů (i veškerou dopravu včetně odvozu rubaniny), ve druhém zejména srovnání se stávajícím stavem. Bilanci doplní pohlcování CO<sup>2</sup> zelení v současném stavu, po nutném kácení a po provedených sadových a krajinářských úpravách (včetně výhledu po 5 a 10 letech od výsadby dřevin).
- 9) Doplnit alespoň přibližnou kvantifikaci vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.
- 10) Upozorňujeme na rozpor v legislativě, kdy v předkládaném oznámení je na straně 204 uvedeno neplatné (staré) znění a výklad §5, odst.3 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, resp. zákona č.183/2006 Sb. o územní plánování a stavebním řádu a jeho prováděcí vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území (§20 odst.5).

S pozdravem

Ing. Petr Hlubuček

náměstek primátora pro oblast životního prostředí, infrastruktury, technické vybavenosti a bezpečnosti  
podepsáno elektronicky

Vážený pan

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

ID datové schránky: 9gsaax4



VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 21/007846/211

VYŘIZUJE:

TEL.:

E-MAIL:

IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 7.12.2021

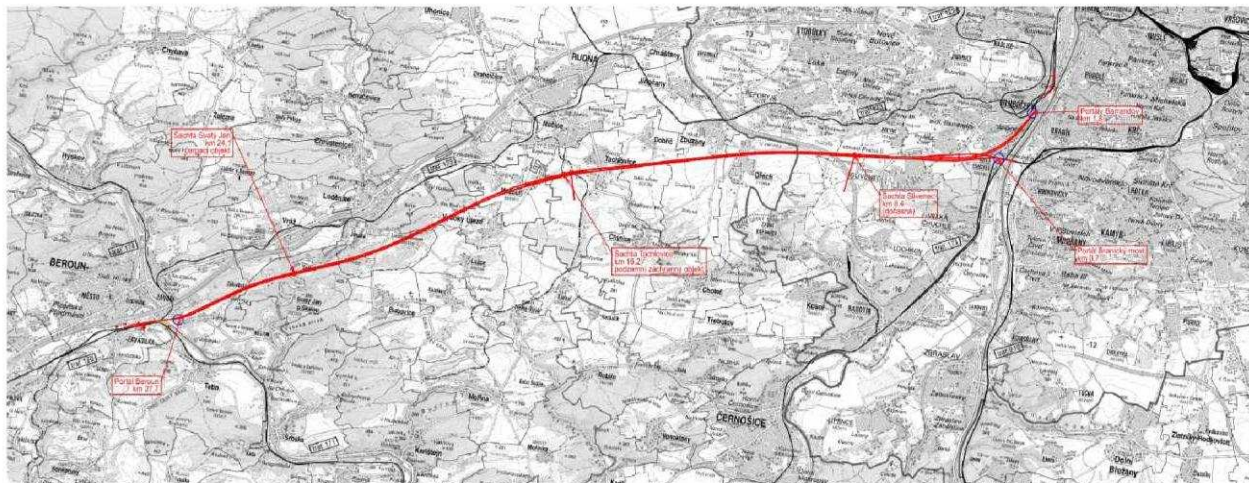
Hlavní město Praha  
Magistrát hlavního města Prahy  
Odbor ochrany prostředí  
Jungmannova 29/35  
110 00 Praha 1

## Věc: Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun

Společnost SUDOP PRAHA a.s. v současné době zpracovává oznámení záměru SŽ, s.o. „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“ dle přílohy č.3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, pro záměr).

Novostavba trati je prioritní dopravní stavbou Správy železnic a jedním z nejrozsáhlejších připravovaných dopravních projektů v ČR. Jejím cílem je vybudovat zcela nový dvoukolejný úsek 3. tranzitního koridoru, který přímo propojí stanice Praha-Smíchov a Beroun a odlehčí tak stávající trati podél Berounky pro příměstské spoje a zrychlí a zatraktivní osobní i nákladní vlakovou dopravu ze směru Beroun, Plzeň, Norimberk/Mnichov.

Předmětem je tedy výstavba nové železniční trati mezi ŽST Praha-Smíchov a ŽST Beroun dvěma jednokolejnými tunely o délce cca 25 km až 100 m pod povrchem. Součástí stavby je napojení a podzemní mimoúrovňové vykřížení trati směrem na ŽST Praha Krč.



Stavba je situována mezi oblast ŽST Praha Smíchov / Branický most / ŽST Beroun a její podstatná část bude vedena v tunelech. Hlavní povrchové úpravy a permanentní objekty na povrchu budou v oblastech portálů (Hlubočepy, Chuchle, Beroun) a šachet (Šachta a podzemní záchranná objektu Tachlovice a Čerpací objekt Svatý Ján).

Projekt se momentálně nachází v projektové přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí („DUR“), která bude dokončena v roce 2023. V letech 2024 až 2026 plánujeme zhotovit dokumentaci pro stavební



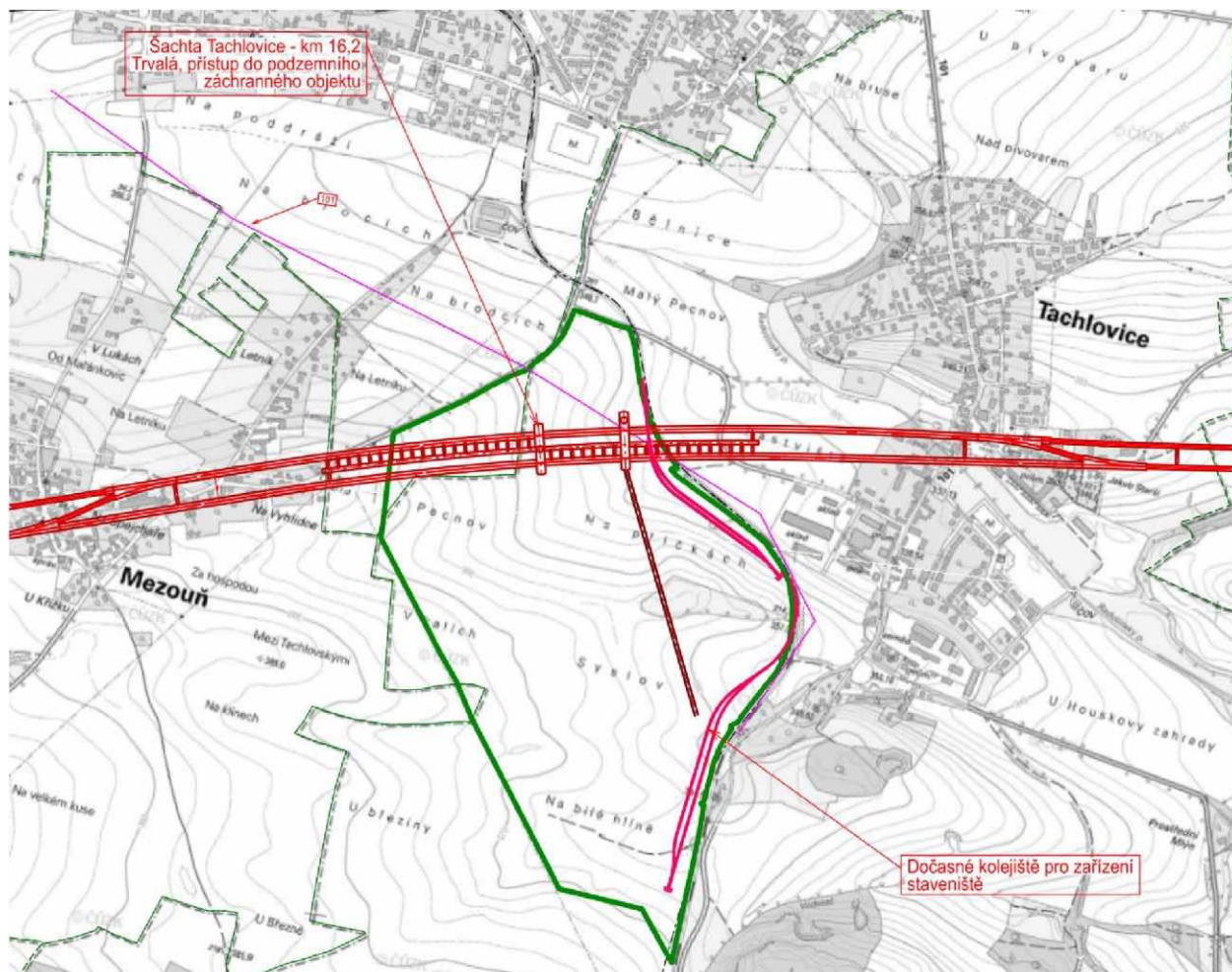
povolení („DSP“) s realizací projektu v letech 2027–2036. Pokud by byly smluvní podmínky typu design & build, potom start realizace očekáváme přibližně v roce 2025.

Základní parametry nové trati:

- dráha celostátní, zařazená do TEN-T, konvenční
- trať dvoukolejná, elektrizovaná 25 kV AC
- rychlost max 200 km/hod,
- traťová třída zatížení D4
- kategorie P3 a F1 dle TSI INF 2015 (daný úsek)
- vjezd do tunelů bude povolený jen pro kolejová vozidla dle TSI SRT kategorie B, tato podmínka bude zapsána do prohlášení o dráze.

Z hlediska tunelových staveb je uvažováno se dvěma jednokolejnými tubusy přibližné délky 24,7 km v základní trase a cca 1,3 km v úseku Branický most - odbočka Tunel. Tubusy tunelů jsou spojené tunelovými propojkami. Přístup do tunelů je od portálů (Barrandov, Branický most / Beroun).

V oblasti Tachlovice bude navržen podzemní záchranný objekt o délce cca 900 m



Pro ražby tunelů bude využito plnoprofilových razičích strojů (TBM). Rozplety budou raženy konvenčním způsobem dle zásad Nové rakouské tunelovací metody (NRTM)..

Významné mostní objekty stavby jsou především:

- Oblast portálů a přemostění trati na rudnou v oblasti Hlubočep
- Oblast portálu Velká Chuchle – napojení na branický most
- Oblast portálu Beroun a přemostění řeky Berounky

Všechny stávající objekty budou rekonstruovány tak, aby v novém stavu splňovali prvky interoperability, to znamená zejména účinnost zatížení, odpovídající nejméně třídě zatížení D4 UIC při rychlosti do 200 km/h a průchodnost objektu pro obrys UIC GC.

V oblasti silnoproudé elektrotechniky a silnoproudých zařízení bude řešena výstavba trakčního vedení 25 kV AC a navázání na oblast pražského železničního uzlu na 3kV DC. Dále se bude jednat o novou měřírnu VN pro výstavbu tunelu a napájení trati v oblasti Tachlovic.

Technické řešení železničního zabezpečovacího zařízení bude obsahovat výstavbu železničních zabezpečovacích zařízení na nově budovaných či upravovaných úsecích včetně zřizovaných odboček (SZZ, TZZ) a traťové části ETCS L2 pro výhradní provoz vlaků pod dohledem tohoto systému. Zařízení bude řešena kompletní a komplexní rekonstrukce zařízení zabezpečovací techniky, včetně napojení na návazné úseky tratí. Traťové zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie, elektronický trojznakový automatický blok.

V oblasti sdělovací techniky bude navržen dálkový optický kabel a metalický traťový kabel. Optický kabel bude navržen dle závazných pokynů pokynů a přenosový systém IP-MPLS. Metalický kabel bude navržen v provedení podle ČSN. Kabelizace bude navržena v provedení - nehořlavá, samozhášivá a bezhalogenová. Bude navržena dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS). Součástí stavby bude konfigurace a doplnění integračního serveru a jeho klientských pracovišť. Jako traťový rádiový systém bude navržen digitální rádiový systém GSM-R příp. nový digitální rádiový systém FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) jako náhrada systému GSM-R. Součástí dokumentace bude návrh pokrytí tunelu rádiovým signálem složek IZS a příprava pro pokrytí tunelu signálem mobilních operátorů (prostorová rezerva, prostupy).

V oblasti pozemních staveb dojde k výstavbě technologických objektů v oblasti Tachlovic a čerpacího objektu Svatý Jan, včetně dále oplocení těchto oblastí. Na všech portálech budou vybudovány technologické objekty.

V oblasti inženýrských sítí dojde k přeložkám kabelových vedení.


Silniční napojení budou zahrnovat příjezdové komunikace a nástupní plochy v portálových úsecích, dále přeložky komunikací a výstavbu dočasných staveništních komunikací.

Jako dočasná stavenišť jsou uvažovány prostory:

Tachlovic, Slivenec a železniční stanice Beroun. V oblasti tachlovic je předpokládáno vybudování dočasných kolejíšť pro návoz a odvoz materiálu (železniční přeprava) v oblasti Slivence je předpokládáno zařízení staveniště pro převoz po pozemních komunikacích. V železniční stanici Beroun je předpokládána výroba tybinků a její náseldný rozvoz na staveniště po železnici /silnici. Celkové přesuny hmot pro stavbu se uvažují zhruba 20 mil.tun.

Žádáme Vás o vyjádření k uvedenému záměru z hlediska možného zásahu do lokalit NATURA 2000.

S pozdravem

  
vedoucí střediska  
životního prostředí

**Příloha: Celková situace M 1:10 000**



## Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Změnou datového formátu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

**Typ vstupního dokumentu:** .DOC

**Otisk souboru:** 27EEFF84DBFEA55CE65C92B0D34F27C14716DD07EA761C7E7308A47E423BD305

**Použitý algoritmus:** SHA256\_SBB 2.16.840.1.101.3.4.2.1

**Subjekt, který změnu formátu dokumentu provedl:**

Hlavní město PRAHA, Mariánské nám. 2, 11000 PRAHA 1

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:**

28.2.2022

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

██████████