



DOPRAVNÍ A ENERGETICKÝ STAVEBNÍ ÚŘAD

ODBOR STAVEB DRAH

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
pracoviště Praha

SPIS. ZN.: SZ/008457/25/Lj
Č.J.: DESU/121/017850/25
VYŘIZUJE: JUDr. Roman Bulíř
TEL.: +420 602 149 916
E-MAIL: roman.bulir@desu.gov.cz
DATUM: 30. července 2025

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA ROZHODNUTÍ

POVOLENÍ STAVBY

Dopravní a energetický stavební úřad, jako stavební úřad (dále jen „stavební úřad“) příslušný podle § 30 odst. 1 písm. d) a § 33 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), v řízení o povolení záměru přezkoumal podle § 182 až 192 stavebního zákona žádost ze dne 5. prosince 2024 a současně podle § 247 a 248 stavebního zákona přezkoumal žádost o povolení odstranění stavby ze dne 5. prosince 2024, které podal stavebník, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ:70994234, kterého zastupuje METROPROJEKT Praha a.s., IČ: 45271895, Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 (dále jen „stavebník“), a po posouzení záměru podle § 193 stavebního zákona:

I.

Podle § 195 a v souladu s § 197 a 211 stavebního zákona a v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“)

p o v o l u j e

stavbu:

“Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla (v režimu BIM)”

v rozsahu:

Technologická část

Železniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení

PS 15-01-11 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, SZZ

Železniční sdělovací zařízení

Místní kabelizace

PS 15-02-13 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, místní kabelizace

Rozhlasové zařízení

PS 15-02-25 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozhlasové zařízení

PS 15-02-26 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, evakuační rozhlasové zařízení

Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 15-02-33 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, telefonní zapojovač

Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 15-02-41 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, kamerový systém

PS 15-02-42 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, EZS

PS 15-02-43 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, EPS

PS 15-02-44 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, bezpečnostní kamerový systém

PS 15-02-45 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, PZTS a EKV - část LP

PS 15-02-45.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, PZTS a EKV - část LP - napájení

PS 15-02-46 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, VSS/CCTV - část LP

Dálkový kabel, dálkový optický kabel, závěsný optický kabel

PS 15-02-52 ŽST Praha-Letiště V.H., DOK a TK

PS 15-02-55 ŽST Praha-Letiště V. H., úpravy a ochrana kabelizace ČD-T

Informační systém pro cestující

PS 15-02-65 ŽST Praha Letiště Václava Havla, informační zařízení

PS 15-02-66 ŽST Praha Letiště Václava Havla, strukturovaná kabeláž a FIDS - část LP

PS 15-02-66.1 ŽST Praha Letiště Václava Havla, strukturovaná kabeláž a FIDS - část LP - napájení

Jiná sdělovací zařízení

PS 15-02-73 ŽST Praha Letiště Václava Havla, sdělovací zařízení

PS 15-02-74 Praha-Letiště Václava Havla, přenosový systém

PS 15-02-75 Praha-Letiště Václava Havla, DDTS ŽDC

Rádiové systémy

PS 91-02-91 Praha-Ruzyně - Praha-Letiště Václava Havla, GSM-R

PS 15-02-92 ŽST Praha Letiště Václava Havla, radiový systém pro IZS

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 15-03-10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, DŘT

Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS 15-03-51 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 15-03-51.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, STS 22/0,4kV

PS 15-03-51.2 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, R 0,4kV Rodop

PS 15-03-51.3 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, R 0,4kV Západ 1

PS 15-03-51.4 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, R 0,4kV Západ 2

Ostatní technologická zařízení

Osobní výtahy, schodišťové výtahy

PS 15-04-11 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, osobní výtahy

D.1.4.2 Eskalátory

PS 15-04-21 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, eskalátory

Ostatní nezařazené technologická zařízení

PS 14-04-51 Automatická tlaková stanice u portálu tunelu km 4,920

PS 15-04-51 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, větrání

PS 15-04-52 Automatická tlaková stanice pro vestibul ABC

PS 15-04-53 Automatická tlaková stanice pro vestibul západ

Stavební část

Inženýrské objekty

Kolejový svršek a spodek

SO 14-10-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční svršek

SO 14-11-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční spodek

SO 15-10-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - železniční svršek

SO 90-14-03 Výstroj a značení trati

Nástupiště

SO 15-12-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – nástupiště

Mosty, propustky, zdi

Silniční mosty, propustky

SO 15-22-01 Provizorní lávka pro pěší v km 16,721

SO 15-22-02 Provizorní most v km 16,917

Zárubní a obkladní zdi

SO 14-24-03 Zárubní zeď v km 16,100-16,155 (L)

SO 14-24-04 Zárubní zeď v km 16,105-16,211 (L)

SO 14-24-05 Zárubní zeď v km 16,100-16,211 (P)

Ostatní inženýrské objekty

Silnoproudé sítě

SO 14-30-19 Ochrana VN+NN+ovl v km 16,050 - LP

SO 14-30-20 Provizorní přeložka kabelů VN+opt v km 16,300 - LP

SO 14-30-21 Definitivní přeložka kabelů VN+opt v km 16,300 - LP

SO 14-30-22 Definitivní přeložka kabelů VN+NN v km 16,200 - LP

SO 15-30-10 Přeložky kabelů VN v prostoru ŽST Praha LVH - LP

SO 15-30-20 Přeložky kabelů NN v prostoru ŽST Praha LVH – LP

Slaboproudé sítě

SO 14-30-06 Přeložka LP km 16,267

SO 14-30-07 Přeložka MV km 16,290

SO 14-30-08 Přeložka LP km 16,560 - 16,600

SO 15-30-01 Přeložka Cetin km 16,711 - 16,772

SO 15-30-02 Přeložka MV km 16,711 - 16,745 (ŘLP, CDT)

SO 15-30-03 Přeložka LP km 16,615-16,695

SO 15-30-04 Přeložka LP km 16,710-16,773 (CIZÍ SPRÁVCE)

SO 15-30-05 Přeložka LP km 16,710-16,874

SO 15-30-06 Přeložka LP km 16,919-16,976

SO 15-30-07 Přeložka kabelovodu LP km 16,919-16,976

Veřejné osvětlení

SO 14-30-30 Provizorní přeložka VO v km 16,350 - LP

SO 14-30-31 Definitivní přeložka VO v km 16,350 - LP

SO 14-30-32 Provizorní přeložka VO v km 16,400 - LP

SO 14-30-33 Definitivní přeložka VO v km 16,400 - LP

SO 15-30-30 Přeložky VO v prostoru ŽST Praha LVH – LP

Provizorní lávky pro kabely

SO 90-30-01 Provizorní lávky pro kabely

Potrubní vedení

Potrubní vedení kanalizace, ČOV

SO 14-31-23 Přeložka dešťové kanalizace DN300, km 16,350

SO 14-31-24 Provizorní přeložka dešťové kanalizace DN400, km 16,390

SO 14-31-25 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN200, km 16,530

SO 14-31-26 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN300, km 16,605

SO 14-31-27 Odvodnění příjezdové komunikace k portálu tunelu

SO 15-31-01 Kanalizační přípojka stanice, km 16,790

SO 15-31-02 Kanalizační přípojka vestibul, km 17,00

SO 15-31-03 Kanalizační dešťová přípojka stanice, km 16,791

SO 15-31-04 Kanalizační dešťová přípojka vestibul, km 17,01

SO 15-31-21 Přeložka dešť. kanalizace DN500, km 16,510-17,000

SO 15-31-22 Úprava dešť. kanalizace DN300, km 16,980

SO 15-31-23 Odvodnění zpevněných ploch a komunikací

Potrubní vedení vodovody

SO 14-32-01 Vodovodní přípojka tunelu, km 16,200

SO 14-32-24 Provizorní přeložka vodovodu DN200, km 16,400

SO 14-32-25 Provizorní přeložka vodovodu DN100, km 16,527

SO 14-32-26 Přeložka vodovodu DN200, u portálu tunelu

SO 15-32-01 Vodovodní přípojka stanice, km 16,790

SO 15-32-22 Přeložka závlah. Vodovodu, Žst. V. Havla

SO 15-32-23 Přeložka vodovodu DN80, km 16,940

SO 15-32-24 Přeložka vodovodu DN150, km 16,734

Potrubní vedení plynovod

SO 14-33-22 Přeložky STL a VTL plynovodů, km 16.20

SO 14-33-23 Přeložky VTL plynovodů PPD, km 16.20

Potrubní vedení horkovod

SO 15-34-22 Přeložka horkovodu

Železniční tunely

SO 14-40-01 Tunel km 16,211 – 16,729 (Aviatická)

Pozemní komunikace, parkovací stání a ostatní zpevněné plochy

Pozemní komunikace

SO 14-50-02 Příjezdová komunikace k portálu tunelu

SO 14-50-02.1 Kabelovod pod nástupní plochou u portálu tunelu

SO 14-50-04 Obnova ul. Aviatická

SO 14-50-05 Obnova ul. K Letišti

SO 14-50-06 Obnova MUK Aviatická - K Letišti

SO 15-50-01 Úprava komunikací u Parkingu A

SO 15-50-02 Úprava komunikací u Parkingu C

SO 15-50-03 Úprava komunikace Schengenská

Parkovací a cyklo-parkovací stání pro veřejnost

SO 15-51-01 Obnova parkoviště Airport Business Centre

SO 15-51-02 Parkoviště u hotelu Marriott

SO 15-51-03 Úprava parkoviště před T2

Ostatní zpevněné plochy a prostranství

SO 15-52-01 Pěší zóna Aviatická

Dopravní opatření

SO 14-59-02 Praha Dlouhá Míle - Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště

SO 15-59-02 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště

Kabelovody, kolektory

SO 15-60-01 Vytváření kolektoru v km 16,713

Pozemní stavební objekty

Pozemní objekty budov

Pozemní objekty výpravních budov a budov zastávek

SO 14-71-01 Únikový objekt v km 16,450

SO 15-71-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice

SO 15-71-01.10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Stavební část

SO 15-71-01.20 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Konstrukční část

SO 15-71-01.30 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Jáma

SO 15-71-01.40 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Izolace

SO 15-71-01.50 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Zásypy

SO 15-71-01.60 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - ZTI

SO 15-71-01.61 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Suchovod

SO 15-71-01.62 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Vytápění a chlazení

SO 15-71-01.63 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - MaR

SO 15-71-01.90 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Úpravy pro montáž eskalátorů

SO 15-71-01.91 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Kabelové konstrukce

SO 15-71-03 Únikový objekt v km 16,947

SO 15-71-03.10 Únikový objekt v km 16,947 - Stavební část

SO 15-71-03.20 Únikový objekt v km 16,947 - Konstrukční část

SO 15-71-03.40 Únikový objekt v km 16,947 - Izolace

SO 15-71-03.50 Únikový objekt v km 16,947 - Zásypy

SO 15-71-04 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt

SO 15-71-04.10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt - Stavební část

SO 15-71-04.20 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt - Konstrukční část

SO 15-71-04.40 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt - Izolace

SO 15-71-04.50 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt - Zásypy

Pozemní objekty skladových a ostatních budov

SO 14-73-01 Požární nádrž u portálu tunelu v km 4,290

SO 15-73-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - úprava objektů letiště

SO 15-73-02 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - sanace nadzemních objektů

SO 15-73-02.10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - sanace nadzemních objektů - stavební část

SO 15-73-02.20 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - sanace nadzemních objektů - konstrukční řešení

SO 15-73-02.30 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - sanace nadzemních objektů - PBŘ

SO 15-73-02.40 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - sanace nadzemních objektů - TZB

SO 15-73-02.50 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - sanace nadzemních objektů - DZ

Orientační systém

SO 15-77-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - orientační systém

Drobná architektura a oplocení

SO 15-79-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, drobná architektura

Trakční a energetická zařízení**Trakční vedení**

SO 15-81-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, TV

Rozvody, vn, nn, osvětlení, DOÚO

SO 14-86-02 Osvětlení tunelu (Aviatická)

SO 15-86-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvody NN a osvětlení

SO 15-86-01.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, osvětlení

SO 15-86-01.2 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvody NN

SO 15-86-01.3 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, elektroinstalace

SO 15-86-03 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, DOÚO

SO 15-86-21 Zast. Dlouhá Míle (mimo) - ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvod 22kV

SO 15-86-22 NTS Na Padesátníku (mimo) - ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvod 22kV

Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 15-87-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, ukolejnění

Ostatní stavební objekty

SO 90-92-01 Kácení zeleně

SO 90-95-01 Sadové úpravy - Krajinářská architektura

SO 90-97-01 Zabezpečení veřejných zájmů

(dále jen "stavba").

Umístění stavby:

Stavba je navržena na pozemcích parc.č.: 2561/1, 2564/1, 2564/12, 2567/43, 2567/48, 2567/53, 2567/63, 2567/84, 2579/1, 2579/11, 2579/41, 2580/8, 2580/17, 2580/52, 2580/109, 2580/110, 2581/1, 2584/2 v katastrálním území Ruzyně, obec Praha.

Správní řízení je rovněž vedeno v působnosti zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“).

Popis stavby (vč. druhu a účelu povolované stavby):

Jedná se o nově navrženou železniční stanici pro zajištění obsluhy prostoru letiště osobní dopravou. Stanice je podzemní, je navržena jako koncová, v budoucnu se předpokládá doplnění zaokružování směrem na Jeneček. Stanice je tvořena dvojicí hlavních kolejí s ostrovním nástupištěm délky 225 m. Jedná se o hloubenou podzemní stanici, přístup na nástupiště je z dvou vestibulů umístěných na konci nástupiště. Stanice je umístěna pod ulicí Aviatická, mezi objekty Parkingu A, Airport Bussiness Centre a hotel Courtyard by Marriott. Výstupy směřují na západě k objektu Terminál 2, východní výstup je orientován k Terminálu 1, zároveň bude využíván zaměstnanci letiště. Uprostřed ústí objekt požárního úniku. Na povrchu nad stanicí je navržena pěší zóna s maximalizovanými vegetačními plochami. Řešení parteru je dočasné a v cílovém stavu bude nahrazeno návrhem parteru od sdružení Aeropolis. Železniční stanice se skládá z jednoho nadzemního podlaží a tří podzemních podlaží.

Projektované kapacity:

- Traťová rychlost v hlavních kolejích trati do Kladna je 80 (120) km/h
- Traťová třída zatížení D4 (22,5t/nápravu, 8t/bm)
- Prostorová průchodnost UIC – GC
- Dopravní kód pro osobní dopravu – P5, pro nákladní doprava F3

V oblasti železničního svršku a spodku

- Jedná se o nově navrženou železniční stanici pro zajištění obsluhy prostoru letiště osobní dopravou. Stanice bude umístěna v podzemí a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí.
- V rozsahu tunelového komplexu je navržena pevná jízdní dráha (PJD)

V oblasti nástupišť

- Ve stanici bude realizováno 1 ostrovní nástupiště stavební délky 225m. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad úrovní temene kolejnice.
- Mimoúrovňový přístup na nástupiště ve stanici bude zajištěn pomocí 2 vestibulů. Bezbariérový přístup bude zajištěn kombinací schodišť, výtahů a eskalátorů.

V oblasti mostních staveb

- Budou realizovány zárubní zdi v rozsahu km 4,822 - 4,932

V oblasti pozemních komunikací

- Bude nahrazen stavbou dotčený parter.

V oblasti pozemních staveb

- Pro technologické účely, stejně tak i pro odbavovací zázemí budou využity místnosti za konci nástupišť.

- Stanice bude vybavena orientačním systémem a drobnou architekturou.

V oblasti zabezpečovacího zařízení

- Stanice bude připravena na budoucí napojení na návazné úseky tratí.

V oblasti sdělovací techniky

- Stanice bude připravena na budoucí napojení na návazné úseky tratí.

V oblasti silnoproudých technologií

- Zřízení systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty

- Zřízení nové trafostanice ve stanici Praha-Letiště Václava Havla

- Příprava na budoucí napojení na Magistrální rozvod 22kV

V oblasti trakčního vedení a energetiky

- Nové osvětlení ve stanicích a zastávkách

- Nové pohony výhybek

- Trakční vedení v soustavě 25kV střídavě s přípravou na budoucí napojení

Rozsah dopravy:

V rámci výhledové dopravy bude provozována linka Os Praha Mas. n. – Praha-Letiště Václava Havla při intervalu 10/10 minut, celkem 206 vlaků. Zastavuje ve všech stanicích a zastávkách. S nákladní dopravou se neuvažuje.

Stručný popis PS a SO**Technologická část****Železniční zabezpečovací zařízení****Staniční zabezpečovací zařízení****PS 15-01-11 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, SZZ**

ŽST Praha Letiště Václava Havla je nově zřizovaná stanice. Ve stanici bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. V současném řešení se stanice navrhuje jako koncová, jelikož investor počítá i s variantou zaokružování směrem na Kladno, je v rámci návrhu zabezpečovacího zařízení uvažováno s rezervami potřebnými pro případné zaokružování. Zaokružování počítá se zřízením odbočky Průhony a zaústěním trati do ŽST Hostivice a ŽST Jeneč. V ŽST Praha Letiště Václava Havla budou z kusých kolejí 101, 102 koleje průjezdné, budou doplněny výhybky 5, 6, 7 a vzniknou dopravní koleje 101zc, 102zc, 50. Na odbočce Průhony budou dvě kolejové spojky. Na odb. Průhony budou umístěny pouze prováděcí počítače, které budou propojeny s technologickým počítačem SZZ ŽST Praha Letiště Václava Havla. Navazující mezistaniční úsek Praha-Ruzyně - Praha Letiště Václava Havla bude v rámci související stavby „Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo)“ zabezpečen integrovaným traťovým zabezpečovacím zařízením. ITZZ bude 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s rozdělením na traťové oddíly pomocí STOP značky ETCS a lokalizačních značek ETCS, dle požadavku dopravní technologie. Stanice bude dálkově řízena z CDP Praha. Stanice je součástí traťového úseku Praha-Bubny (m) - Praha-Dejvice - Kladno - Kladno-Ostrovec včetně Praha-Ruzyně - Praha Letiště Václava Havla s PPV v ŽST Kladno. Ve stanici bude zřízeno místo pro Náhradní zadávací pracoviště pro místní ovládání, které bude umístěné ve stavědlové ústředně. V rámci dálkového ovládání bude na CDP Praha doplněn SW dispečera ŽDC, na cvičném sálu CDP a dále bude doplněn SW na PVV Kladno.

Železniční sdělovací zařízení**Místní kabelizace****PS 15-02-13 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, místní kabelizace**

Ve sdělovací místnosti v úrovni vestibulu (m. č. 42.2) v části ABC budou v rámci tohoto PS položeny místní metalické kabely, HFFR trubky a místní optické kabely do následujících objektů:

- Sdělovací místnost v úrovni nástupišť v části „ZÁPAD“, m. č. 42.1 – metalický kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,6, HFFR trubka modrá s 1 žlutým pruhem, v ní bude instalován místní optický kabel 48 vl. SM,
- Eskalátory (2 ks) ve vestibulu – 2x metalický kabel TCEPKPFLEZE 3XN0,6,
- Eskalátory (2 ks) v úrovni terénu – 2x metalický kabel TCEPKPFLEZE 3XN0,6,

- Energocentrum v úrovni nástupiště v části „ABC“, místnost DŘT - HFFR trubka modrá s 1 červeným pruhem, v ní bude instalován místní optický kabel 12 vl. SM,
- Sdělovací místnost v technologickém objektu u portálu tunelu - HFFR trubka modrá s 1 černým pruhem, v ní bude instalován místní optický kabel 24 vl. SM,
- Sdělovací místnost Letiště VH Praha v úrovni vestibulu v části „ABC“, m. č. 42.4 – místní optický kabel 24 vl. SM v trubce HFXP32,
- Sdělovací místnost cizích operátorů v úrovni vestibulu v části „ABC“ – místní optický kabel 12 vl. SM v trubce HFXP32.

Ze sdělovací místnosti cizích operátorů v úrovni vestibulu v části „ABC“ do sdělovací místnosti cizích operátorů v úrovni vestibulu v části „ZÁPAD“ bude položena HFFR trubka oranžová s 1 černým pruhem. Metalické kabely budou ukončeny na zářezových rozpojovacích svorkovnicích, svorkovnice budou osazeny bleskojistkami pro celé profily kabelů. Optické kabely budou ukončeny vždy celým profilem na nových ODF na konektorech E2000/APC. Ze sdělovací místnosti (m. č. 42.1) v části ZÁPAD budou v rámci tohoto PS položeny místní metalické kabely, HFFR trubky a místní optické kabely do následujících objektů:

- Eskalátory ve vestibulu „ZÁPAD“ – 3x metalický kabel TCEPKPFLEZE 3XN0,6,
- Eskalátory v úrovni terénu – 3x metalický kabel TCEPKPFLEZE 3XN0,6,
- Rozvodna NN v úrovni vestibulu „ZÁPAD“ - HFFR trubka modrá se 2 červenými pruhy, v ní bude instalován místní optický kabel 12 vl. SM,
- Sdělovací místnost Letiště VH Praha v úrovni nástupiště v části „ZÁPAD“, m. č. 42.5 – místní optický kabel 24 vl. SM v trubce HFXP32,
- Sdělovací místnost v technologickém objektu u portálu tunelu - HFFR trubka modrá se 2 černými pruhy, v ní bude instalován místní optický kabel 24 vl. SM,

Bude provedeno propojení HFFR trubkou mezi sdělovací místnosti cizích operátorů v úrovni vestibulu v části „ZÁPAD“ a sdělovací místnosti cizích operátorů v úrovni vestibulu v části „ABC“. Metalické kabely budou ukončeny na zářezových rozpojovacích svorkovnicích, svorkovnice budou osazeny bleskojistkami pro celé profily kabelů. Optické kabely budou ukončeny vždy celým profilem na nových ODF na konektorech E2000/APC. Ze sdělovací místnosti technologického objektu u portálu tunelu budou v rámci tohoto PS položeny HDPE a HFFR trubky a místní optické kabely do následujících objektů:

- Rozvaděč čerpadla – HDPE trubka modrá se 2 žlutými pruhy, v ní bude instalován místní optický kabel 6 vl. SM,
- Sdělovací místnost v úrovni vestibulu v části „ABC“, m. č. 42.2 – HFFR trubka modrá se 2 černými pruhy, v ní bude instalován místní optický kabel 24 vl. SM – viz bod 3.2.1 výše.

Optické kabely budou ukončeny vždy celým profilem na nových ODF na konektorech E2000/APOD.

Rozhlasové zařízení

PS 15-02-25 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozhlasové zařízení

V železniční stanici Praha Letiště Václava Havla bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. V rámci souvisejícího „PS 15-02-26 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, evakuační rozhlasové zařízení“, kde bude řešena instalace rozhlasové ústředny a reproduktorů včetně rozvodů, které splňují parametry evakuačního rozhlasu. Uvedená rozhlasová ústředna bude využita i pro informování cestujících aktuálních příjezdech vlaků. Rozhlasová ústředna bude splňovat všechny požadavky na drážní rozhlas pro informování cestujících. Bude se jednat o IP rozhlasové zařízení umožňující zpětnou kontrolu provedeného hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům. Reproductory pro ozvučení budou umístěny dle akustického výpočtu v rámci souvisejícího „PS 15-02-26 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, evakuační rozhlasové zařízení“. Rozhlasová ústředna bude ovládána automaticky pomocí informačního zařízení dálkově z CDP Praha (řeší navazující stavba). Současně bude umožňovat řízení i místně ze serveru informačního systému ŽST Praha Letiště Václava Havla a umožní i živá hlášení z telefonního zapojovače (TZ) umístěného v ŽST. Pro živá hlášení bude využit IP telefon s rozšířenou klávesnicí umístěný v místnosti Velína a zjednodušeného IP terminálu v místnosti náhradního zadávacího pracoviště, které jsou dodávkou souvisejícího PS 15-02-33. Informace o poruchách budou z rozhlasové ústředny přenášeny do systému DDTS ŽDC prostřednictvím dotazu SNMP protokolem do MIB databáze řídicího systému rozhlasové ústředny. Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění). Přidělení IP adres, portů a členění technologií do sítě TDS a LTDS musí být předáno správci technologie. Nastavení

hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek. Mluvené informace (srozumitelnost) musí mít dle TSI PRM 1300/2014 minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (metoda STI-PA) 0,45. To je v souladu se specifikací, EN 60268- 16:2011. Před předáním stavby musí být provedeno autorizované měření akustického hluku na hranici ochranného pásma, zda nedochází k jeho překračování dle zákona č. 258/2000 Sb., které bude taktéž řešeno v rámci souvisejícího „PS 15-02-26 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, evakuační rozhlasové zařízení“.

PS 15-02-26 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, evakuační rozhlasové zařízení

V železniční stanici Praha Letiště Václava Havla bude vybudováno nové evakuační rozhlasové zařízení. V rámci tohoto PS bude řešena instalace rozhlasové ústředny a reproduktorů včetně rozvodů, které splňují parametry evakuačního rozhlasu. Uvedená rozhlasová ústředna bude využita i pro informování cestujících aktuálních příjezdů vlaků. Rozhlasová ústředna v požárním rozvaděči bude umístěna ve sdělovací místnosti m.č.40.2 ve vestibulu ABC. Rozhlasová ústředna bude splňovat normu ČSN EN 50849, EN54-16 a všechny požadavky na drážní rozhlas pro informování cestujících. Bude se jednat o IP rozhlasové zařízení umožňující zpětnou kontrolu provedení hlášení včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům. Rozhlasové zařízení bude propojeno s EPS a CCTV. Nová rozhlasová ústředna bude dále ovládána automaticky pomocí informačního zařízení místně ze ŽST Praha Letiště Václava Havla a současně musí umožnit živá hlášení z telefonního zapojovače (TZ) umístěného v ŽST. Pro živá hlášení bude využit IP telefon s rozšířenou klávesnicí a jeho SW pro telefonní řízení spojení a hlášení bude z ovládacího pracoviště TZ. Informace o poruchách budou z rozhlasové ústředny přenášeny do systému DDTS ŽDC prostřednictvím dotazu SNMP protokolem do MIB databáze řídicího systému rozhlasové ústředny (konverze SNMP na EN 60870-5-104). Veškeré přenosy a sběr dat budou navrženy v souladu s technickou specifikací TS 2/2008-ZSE „Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty“ (v platném znění). Reprodukory pro ozvučení budou umístěny dle akustické studie. Reprodukory budou instalovány výhradně ve verzi EVAC s keramickou svorkovnicí a tepelnou pojistkou. Reproduktorové linky budou vedeny z ústředny hvězdicovým způsobem. Kabelové trasy budou provedeny se zachováním funkčnosti při požáru. Každá větev (zóna) bude připojena dvěma linkami, které budou od ústředny vedeny nezávislými trasami dle prostorových možností. Zóny budou řešeny zvlášť pro nástupiště, oba vestibuly a jejich návazné přístřešky na terénu, chráněnou únikovou Cestu a služební prostory. Dále budou ozvučeny začátky tunelů pro potřeby komunikace s cestujícími příp. narušiteli, kteří proniknou do tunelu (detekováno kamerovým systémem). Ovládací mikrofonní stanice ve velínu a u informátorů budou připojeny přes metalický datový kabel „V“ S-FTP cat.5, ukončený v racku rozhlasové ústředny na patch panelu. Připojení mikrofonní stanice u krizového dispečera v dispečinku LVH bude provedeno optickým kabelem instalovaného v rámci informačního systému. Přidělení IP adres, portů a členění technologií do sítě TDS a LTDS musí být předáno správci technologie. Nastavení hlasitosti nového rozhlasového zařízení se provede ve smyslu platných norem, předpisů a vyhlášek. Mluvené informace (srozumitelnost) musí mít dle TSI PRM 1300/2014 minimální úroveň indexu přenosu řeči pro místní rozhlas (metoda STI-PA) 0,45. To je v souladu se specifikací, EN 60268- 16:2011.

Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 15-02-33 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, telefonní zapojovač

V rámci tohoto PS bude vybudován kompletní nový IP telefonního zapojovač se zjednodušeným ovládacím pracovištěm, do kterého budou zaústěny nové MB okruhy. Telefonní zapojovač bude v IP provedení. Tato varianta a technologie umožní i snadnější síťovou implementaci jednotlivých traťových TZ. Technologie IP používá jednotný přenosový paketový formát pro datový i hlasový provoz, čímž se umožní přehledný komplexní dohledový a konfigurační management celé spojovací sítě, zjednodušující a zlevňující běžnou údržbu. V železniční stanici bude IP zapojovač tvořen pomocí směrovače (VoIP routeru), převodníků analogových rozhraní MB/IP (MB, AUT), zjednodušeného IP ovládacího pracoviště a IP telefonů. V ŽST Praha Letiště Václava Havla bude instalován telefonní zapojovač typu IP pro výpravčí. Do nového telefonního zapojovače bude integrováno:

- VT traťové okruhy ze všech směrů (MB);
- GSM-R (jako celek v rámci související stavby řešící traťový úsek)

Ze zjednodušeného IP terminálů bude možné ovládat:

- vlastní okruhy MB zapojeny do IP pomocí převodníků MB/IP;
- vstup do služební telefonní sítě včetně vytáčených dispečerských okruhů;
- rozhlasové zařízení.

Na náhradním zadávacím pracovišti a pracovišti velína budou instalovány přenosné GSM-R telefony, které umožní obsluhu vstup do sítě GSM-R. Provoz na zařízení telefonního zapojovače bude nahráván místně na záznamové zařízení v ŽST Praha Letiště Václava Havla. Pro zabezpečení nahrávání je směrovač připojen na přepínač, který zabezpečí funkci RSPAN (zrcadlení hovorového toku) a zajistí posílání hovoru na záznamové zařízení pro nahrávání komunikace v ŽST. Propojení TZ na řešeném úseku tratě se navrhuje pomocí datové IP sítě vybudované v přenosovém systému, který bude navržen v rámci navazující stavby řešící traťový úsek. Z důvodu dálkového ovládání ŽST nebude součástí výstavby zřízení náhradního zapojovače.

Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 15-02-41 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, kamerový systém

V ŽST Praha Letiště Václava Havla bude vybudován nový IP provozní (dopravní) kamerový systém. Kamerový systém bude v ŽST budován pro účely zajištění přehlednosti nad pohybem cestujících. Kamery budou umístěny tak, aby poskytly vizuální přehlednou informaci o situaci na nástupišťích, v části kolejiště a v prostorách pro cestující (vestibuly). Zapojení bude provedeno dle blokového schématu a prvky rozmístěny dle PD. Uložení záznamu bude na minimálně 168 hodin. Vzdálený přístup ke kamerovému systému bude umožněn pomocí TDS. Informace z provozního kamerového systému budou přenášeny do místa trvalého dohledu na CDP Praha a do DDTS. Připojení do systému DDTS musí splňovat TS 2/2008. Připojení do DDTS je nutno konzultovat s GŘ O14. Diagnostické informace z kamerového systému musí odpovídat technickým specifikacím SŽDC 2/2008-ZSE 3.vydání. Provedení kamerového systému provozního bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 18453/2018-SŽDC-O14 ze dne 23.2.2018. Provozování kamerového systému je nutno provádět v souladu se zákonem č. 101/2001 Sb. o ochraně osobních údajů.

PS 15-02-42 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, EZS

V nově budovaném objektu ŽST Praha Letiště Václava Havla bude vybudován nový systém PZTS. Bude navržen systém s individuální adresací detektorů. Systém PZTS je budován jako integrovaný systém založený na řídicích ústřednách umístěných ve sdělovací místnosti 42.1 v části západ a ve sdělovací místnosti 42.2 v části vestibulu ABC. Veškeré ovládání a parametrizování systémů PZTS bude provozními složkami SŽ realizováno přes dispečerské klienty systému DDTS. Systém PZTS disponuje dostatečnou kapacitou jednotlivých smyček, které je možné členit do dalších minimálně šestnácti samostatných podsystémů. Celý systém je modulární a v případě nutnosti snadno rozšiřitelný. Zabezpečené prostory budou vybaveny jak plášťovou, tak i prostorovou ochranou. Všechny instalované detektory budou připojeny do koncentrátorů, vestavěných přímo v ústředně nebo vhodně umístěných v prostoru instalace. Koncentrátory a ovládací klávesnice budou připojeny do ústředny PZTS pomocí datové sběrnice RS485 (maximální délka 1000 m). Ústředny PZTS budou umístěny na stěně ve sdělovacích místnostech. Napájení ústředny je zálohované z vlastního záložního zdroje. V instalaci bude použita ústředna, která je volně programovatelná, řízená mikroprocesorem. V základním provedení má 16 volně programovatelných smyček s možností rozšíření na 96 smyček pomocí modulů (8 smyček + 4 výstupy). Systém umožňuje rozdělení do šestnácti samostatných podsystémů, grup. Na dvě sběrnice RS 485 je možné připojit až 16 LCD ovládacích klávesnic. Ovládání a signalizace stavů PZTS je v místě instalace znázorňováno opticky a akusticky na ovládacích LCD klávesnicích, které budou umístěny v zádveřích vstupů do střežených prostor, dle výkresové dokumentace, ve výšce 1500 mm od podlahy. Duální detektory PIR/MW s antimaskingem, budou instalovány na stěnu, převážně do výšky cca 2300 až 2500 mm nad podlahou. U infrapasivních čidel je nutné brát ohled na jejich princip a je třeba dbát na to, aby v pracovním prostoru čidla během střežící doby nebyly zapínány zdroje rušivých signálů (teplomety, akumulární kamna, ventilátory a podobné sálavé zdroje tepla). Při činnosti čidla musí být také zavřena všechna okna a dveře, aby se zabránilo vzniku průvanu. Vybrané dveře budou opatřeny elektromotorickým, elektromechanickým zámkem a dveřním otvíračem, zámek bude součástí dodávky dveří vč. kabelu a ústředny, ve které je kabel zakončen. Rozmístění zámku je patrné z jednotlivých příloh tohoto provozního souboru. Dveřní zámky jsou předmětem dodávky dveří, a to včetně kabeláže a ústředny. Kabeláž je vždy ukončena nad zárubní dveří. Do dveřního křídla i zárubně budou osazeny chráničky pro kabeláž pro jednotlivé typy zámků vč. propojení mezi křídlem a zárubní. Kování musí být kompatibilní s použitým zámkem dle doporučení výrobce. Ústředna dodávaná k zámku bude umístěna vždy na straně dveřních pantů ze strany chráněného prostoru nad dveřní zárubní. Dveře zajišťující plášťovou ochranu budou s odolností proti vloupání odpovídající bezpečnostní třídě RC 2 podle ČSN EN 1627. Elektromotorické zámky, elektromechanické zámky a dveřní otvírače ovládané systémem kontroly vstupu, kování s otevíráním klikou jen z chráněného prostoru, při poruše možnost

ovládání mechanicky, uzamykací systém s odolností proti vloupání v bezpečnostní třídě RC3 dle ČSN EN 1627.

PS 15-02-43 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, EPS

V nově budovaném objektu ŽST Praha Letiště Václava Havla, bude vybudován nový systém EPS z důvodu včasné detekce požáru dle zpracovaného PBR. Bude navržen systém s individuální adresací hlásičů. Systémem EPS jsou chráněny všechny prostory s požárním zatížením. Budou použity 2 ústředny EPS, které jsou umístěny ve sdělovacích místnostech v části vestibulu ABC m.č. 42.2 a v části západ m.č. 42.1. Ústředny budou propojeny pomocí metalického kabelu se zachováním funkční integrity při požáru do kruhu společně s tablem obsluhy umístěného v místnosti velínu. Ústředny EPS jsou umístěny v samostatném požárním úseku, ve sdělovacích místnostech. Dle požadavku PBR jsou ústředny umístěny do protipožárních skříní. Celý systém EPS je integrován do DDTS pomocí TDS pro dálkový dohled a kontrolu zařízení. Přenos informací do DDTS se musí řídit předpisem TS 2/2008

PS 15-02-44 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, bezpečnostní kamerový systém

V ŽST Praha Letiště Václava Havla bude vybudován nový IP bezpečnostní kamerový systém (dále jen VSS) zpracovaný na základě bezpečnostního projektu projekčního, který byl pro tuto stavbu vypracován. Bezpečnostní kamerový systém bude v ŽST budován pro účely zajištění bezpečnosti cestujících. Kamery budou umístěny tak, aby poskytly vizuální přehlednou informaci o situaci na nástupišťích, v části kolejiště a v prostorách pro cestující (vestibuly), služebních prostorech, únikových cestách a vstupů či výstupů z nich. Kamery jsou umístěny také v objektu tunelu a únikovém objektu z tunelu.

PS 15-02-45 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, PZTS a EKV - část LP

Rozvodny slaboproudu Letiště Praha budou zabezpečeny systémem PZTS a EKV, které budou pomocí datové sítě a optickým propojením připojeny do systémů Letiště Praha v objektu Terminál 2. Systém PZTS – Všechna zařízení systému elektrické zabezpečovací signalizace instalovaná v rozvodnách budou schválena, budou mít atesty a budou splňovat požadavky dle ČSN EN 50 131-1 ed. 2 + změna Z1 + změna A1, + změna Z2 + změna A2 + změna A3 pro stupeň zabezpečení 2 - pro objekty se středními a vyššími riziky. Obě rozvodny slaboproudu LP budou vybavené systémem PZTS v souladu s platnými standardy Letiště Praha. Systém bude připojen na stávající ústřednu PZTS Dominus 3 v kabelovně objektu Terminál 2. V každé datové místnosti bude osazen koncentrátor CTR-STD, který bude umístěn do skříně systémového napájecího zdroje PWR-05 a optické převodníky. Ve skříně bude umístěn také záložní akumulátor. Pro ovládání systému bude u vstupu umístěn dotykový ovládací panel KPD-ECO.

PS 15-02-45.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, PZTS a EKV - část LP – napájení

Objekt PS 15-02-45.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, PZTS a EKV - část LP- napájení řeší silnoproudé napájení zařízení PZTS a EKV v majetku LP a.s. umístěné v prostoru stanice.

PS 15-02-46 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, VSS/CCTV - část LP Všechny kamery drážního systému tj. IP bezpečnostní kamerový systém zpracovaný na základě bezpečnostního projektu objektu a IP kamerový systém budou v majetku SŽ. Výstupy vybraných IP bezpečnostních kamer budou dostupné pro systémy LVH i pro přenos obrazu v rámci systémů SŽ. Kamery IP kamerového systému zůstanou pouze pro SŽ. Pokud bude požadavek ze strany LVH na podobný úhel pohledu kamery, zřídí se duplicitní kamera s vlastním připojením do sdělovací místnosti. V současnosti Letiště využívá pro kamerový systém systém Genetic Security centre v. 5.10. Stejný systém bude využit i pro IP kamerové systémy ve stanici. V případě, že bude ve stanici použit stejný systém pro SŽ, tj. systém Genetic Security centre v. 5.10 a budou osazeny kamery, které jsou tímto systémem podporovány, bude pro přenos obrazu z vybraných kamer využita služba Security Center Federation a bude možné sdílet výstupy z definovaných kamer mezi systémy. Bude se jednat pouze o obrazové výstupy, které budou distribuovány na příslušná pracoviště v rámci systému VSS/CCTV LP. Do kamerového systému SŽ nebudou mít pracovníci složek Letiště přístup.

PS 15-02-52 ŽST Praha-Letiště V.H., DOK a TK

Směr ŽST Praha – Ruzyně (zast. Praha – Dlouhá Míle) - V tomto směru budou položeny jako hlavní kabelová trasa traťový metalický kabel profilu TCEPKPFLEZE 10XN0,8, v souběhu s ním 3 HFFR trubky, všechny s 1 bílým pruhem, barvy fialové (pro DOK), modré (pro TOK) a černé (rezervní). Dále bude realizována záložní trasa, do které bude uložen vyhledávací kabel TCEPKPFLEZE 3XN0,8, v souběhu s ním 3 HFFR trubky, všechny se 2 bílými pruhy, barvy fialové (pro DOK), modré (pro TOK) a černé (rezervní). Metalický kabel v hlavní trase bude položen do km 4,803, v záložní trase do km 4,841 (konec stavebních prací v rámci této stavby). HFFR trubky v hlavní trase budou položeny do km 4,927 (šachta kabelovodu), kde budou napojeny na HDPE trubky stejných barev s 1 bílým pruhem, tyto budou

položeny do km 4,803, kde budou ukončeny společně s traťovým kabelem. HFFR trubky v záložní trase budou položeny do km 4,930 (šachta kabelovodu), kde budou napojeny na HDPE trubky stejných barev se 2 bílými pruhy, tyto budou položeny do km 4,841, kde budou ukončeny společně s traťovým kabelem. V rámci související stavby „Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště Václava Havla (mimo)“ naváží traťové kabely a HDPE trubky v koncových bodech pokládky na kabely a HDPE trubky pokládáné v rámci této stavby. Barvy a počty HFFR trubek v obou trasách byly koordinovány s projektovanou související stavbou „Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště Václava Havla (mimo)“, ve které budou realizovány 2 geograficky oddělené kabelové trasy, jedna do 5m od osy koleje (z důvodu možnosti budoucího nasazení systému detekce lomu koleje pomocí vláken optického kabelu).

Směr odbočka Jeneček (výhledová trať) - V tomto směru budou položeny traťový metalický kabel profilu TCEPKPFLEZE 10XN0,8, v souběhu s ním 3 HFFR trubky, všechny s 1 bílým pruhem, barvy fialové (pro DOK), modré (pro TOK) a černé (rezervní). Metalické kabely a HDPE trubky v pro v obou trasách budou položeny do km 5,730 (konec stavebních prací v rámci této stavby).

PS 15-02-55 ŽST Praha-Letiště V. H., úpravy a ochrana kabelizace ČD-T

Optický kabel s vyhledávacím metalickým kabelem společnosti ČD Telematika je v oblasti stavby uložen v kabelovém kolektoru. Kolektor bude dotčen stavebními pracemi v rámci především SO 14- 40-01 Tunel km 16,211 – 16,729 (Aviatická). Ochrana kabelů v kolektoru a samotného kolektoru je řešena v SO 15-60-01 „Vývěšení kolektoru v km 16,713“ (příčně nad stavební jámou) a dále proběhne jeho zajištění v podélném směru v rámci SO 14-40-01 „Tunel km 16,211 – 16,729 (Aviatická)“.

V rámci tohoto PS bude na kabelech provedeno kontrolní měření před započítím ochrany a po jejím dokončení. Naměřené výsledky budou porovnány, zda nedošlo ke zhoršení parametrů, výsledky budou předány vlastníkovu kabelů. Při zhoršení parametrů budou přijata příslušná opatření k obnovení stavu před ochranou.

Informační systém pro cestující

PS 15-02-65 ŽST Praha Letiště Václava Havla, informační zařízení

V rámci tohoto PS bude v nové železniční stanici Praha Letiště Václava Havla navržen nový informační vizuální systém. Informační systém je moderní informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojkách s aktuální situací v železniční stanici a přilehlých zastávkách ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojků (řešeno souvisejícím PS 15-02-25) a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a monitorů. Řídící aplikace informačního systému (server informačního systému) se navrhuje umístit do sdělovací místnosti v ŽST Praha Letiště Václava Havla. Z důvodu atypického řešení konstrukce pro nástupištní tabule budou na nástupišti instalovány jednostranné nástupištní tabule, které budou instalovány do připravené atypické konstrukce sloupku zády k sobě, tak aby vždy tvořily "oboustrannou" nástupištní tabuli. Architektonické řešení ŽST Praha Letiště Václava Havla - U každého sloupku s nástupištními tabulemi budou přidruženy ručičkové hodiny v korporátním stylu (řešeno v souvisejícím PS 15-02-73). Nosná konstrukce sloupku bude speciálně navržena v rámci stavební části, tak aby splnil architektonické požadavky na minimalizaci sloupků a uchycení několika zařízení na jednom sloupku. Na každé straně ostrovního nástupiště budou instalovány informační panely pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (EP). Ve vestibulu ABC budou instalovány nové příjezdové a odjezdové monitory. Ve vestibulu Západ bude instalován pouze monitor odjezdový. Monitory budou (6-ti řádkové) o velikosti 75“ a budou integrovány do konstrukce opláštění vestibulu. Připojení tabulí, informačních panelů a monitorů bude po ethernetovém rozhraní. Na nástupišti bude využito optických kabelů a switchů instalovaných pro kamerový systém, které budou vhodně umístěny v kabelovém kanálu pod nástupištěm. Ve vestibulu Západ bude pro připojení prvků informačního systému využit switch LTDS instalovaný v rozvodně NN západ. Ve vestibulu ABC bude pro připojení prvků informačního systému využit switch TDS ve sdělovací místnosti ABC (m. č. 42.2). Vybrané informační tabule budou doplněny hlasovým modulem pro nevidomé.

PS 15-02-66 ŽST Praha Letiště Václava Havla, strukturovaná kabeláž a FIDS - část LP

V prostoru stanice budou vybudovány pro potřeby LP nové rozvodny slaboproudu v souladu s platnými standardy Letiště Praha a vybaveny podle standardů Letiště Praha.

PS 15-02-66.1 ŽST Praha Letiště Václava Havla, strukturovaná kabeláž a FIDS - část LP – napájení

Projekt PS 15-02-66.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, strukturovaná kabeláž a FIDS - část LP napájení řeší silnoproudé napájení zařízení strukturované kabeláže a FIDS v majetku LP a.s. umístěné v prostoru stanice a před ní.

Jiná sdělovací zařízení**PS 15-02-73 ŽST Praha Letiště Václava Havla, sdělovací zařízení**

V rámci tohoto výše uvedeného provozního souboru je v železniční stanici Praha Letiště Václava Havla navržena nová strukturovaná kabeláž. Budou zřízeny rozvody strukturované kabeláže v prostorách a místnostech nově budované stanice, které budou rozděleny do samostatných celků dle jejich polohy a náležitosti. Strukturovaná kabeláž bude zakončena ve sdělovacích místnostech na obou koncích stanice. Sdělovací místnost (m. č. 42.2 ABC), sdělovací místnost (m. č. 42.1 západ). V místnosti rozvodny NN m.č. 41.6.7 bude instalován nový Rack Sděl 600x600, 47U, který je dodán v rámci místní kabelizace. V rámci PS místní kabelizace bude veden propojovací optický kabel 12 vl. mezi sdělovací místností západ a rozvodnou NN. Další propoj je pak zřízen mezi sdělovací místností ABC(m.č.42.2) a rozvodnou NN v energocentru. Z těchto výchozích bodů bude kabeláž rozvedena dle požadavků nově instalovaných zařízení, rozvoden, klimatizací, rozvaděčů MaR a ostatních zařízení v koordinaci s ostatními PS a SO. Schéma strukturované kabeláže je navrženo dle požadavků souvisejících PS a SO a dle zásad nově zřizovaných objektů a jejich sítí. Zakončení kabeláže bude vždy ve skříni rack v 24.p patch panelu a v datových zásuvkách nebo přímo konektorem RJ 45, či jinou svorkovnicí dle potřeby připojovaného zařízení

PS 15-02-74 Praha-Letiště Václava Havla, přenosový systém

V rámci tohoto PS bude v nové železniční stanici Praha Letiště Václava Havla navržen nový přenosový systém (LTDS a TDS), nebude možné zapojit do TDS Správy železnic, ale bude funkční pouze místně pro potřeby ŽST Praha Letiště Václava Havla. Napojení bude řešeno v rámci související stavby „Modernizace trati Praha Smíchov (mimo) - Hostivice“ a v navazujících stavbách „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“ a „Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště Václava Havla (mimo)“, kde bude vybudován přenosový systém až do ŽST Hostivice. V rámci této stavby se navrhuje doplnění CE routeru, který bude následně začleněn do přenosového systému IP/MPLS. Vybudovaný přenosový systém zajistí připojení následujících zařízení:

- Zařízení PTZS a EPS, hlasové a vizuální informační zařízení, rozhlasové zařízení
- integrované telekomunikační zařízení systému IP
- Kamerové systémy
- Dálková diagnostika technologických systémů DDTS ŽDC
- Dispečerská řídicí technika (DŘT).

Konfigurace stávající přenosové sítě Správy Železnic bude řešena v rámci navazujících staveb. Bude provedena konfigurace přenosu dat na Elektrodispečink ED Praha pro potřeby DŘT a dále na CDP Praha pro potřeby DDTS ŽDC, řízení dopravy, kamerových a hlasových systémů s vazbou na KAC a JZP. Jednotlivé LAN TDS budou spolu navzájem propojeny pomocí kořenové VRF VPN.

PS 15-02-75 Praha-Letiště Václava Havla, DDTS ŽDC

Navržené řešení respektuje směrnici TS 2/2008 - ZSE třetí vydání a zapadá tak do již navrhovaného systému DDTS ŽDC. Připojení jednotlivých technologických systémů bude řešeno přes rozhraní Ethernet. Protokoly dle technické specifikace. Pro samostatné prvky nebo lokální systémy bez komunikačního rozhraní, které nejsou schopny komunikovat přímo do LTDS/TDS, budou instalovány jednoduchá PLC a převodníky komunikačních linek do rozvaděčů RDD, které zpřístupní data z těchto systémů přes sděl. zař. Do systému DDTS ŽDC. Odečty spotřeb vody a el. energie budou systémem DDTS ŽDC přenášeny do centrálního skladu odboru energetiky a služeb OŘ Praha. V rámci tohoto PS bude zajištěno:

- realizace rozvaděčů dálkové diagnostiky
- realizace InK do racku sděl. zař.
- realizace komunikací a služeb InK v rozsahu připojovaných TLS
- doplnění InS, TeS a klientů systému DDTS ŽDC
- dodávka nových klientských pracovišť DDTS ŽDC
- zprovoznění systému

Rádiové systémy**PS 91-02-91 Praha-Ruzyně - Praha-Letiště Václava Havla, GSM-R**

V rámci tohoto PS bude dle výsledku rádiového plánování vybudována nová BTS na portále tunelu Aviatická. Jedná se o jednu z několika BTS, které budou v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla budovány, tak aby bylo splněno pokrytí dle standardu EIRENE. V rámci této stavby je řešena pouze BTS na portále tunelu Aviatická. Ostatní jsou řešeny v rámci související stavby „Novostavba trati

Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště Václava Havla (mimo)“. Samotná technologie nově budované BTS u tunelu Aviatická se uvažuje umístit do technologického objektu v portálu tunelu, spolu s technologií pro rádiové systémy IZS. V technologickém objektu bude instalován digitální modul GSM-R a RRH bloky, na který budou připojeny antény. Na objektu portálu tunelu bude postaven železobetonový stožár výšky 10 m, tak aby bylo možné umístit antény do požadované výšky 15 m nad úrovní TK. Na tento stožár bude instalována anténa pokrývající trať ve směru na ŽST Ruzyně a v opačném směru bude do tunelu instalován vyzařovací kabel, který zajistí pokrytí tunelu. V samotné podzemní stanici není možné pokračovat s vyzařovacím kabelem. Pokrytí bude zajištěno směrovou anténou mířící do prostor nástupiště, která bude umístěna na ostění tunelu před začátkem stanice. Vzhledem k požadavku na pokrytí technologických prostor podzemní ŽST rádiovým signálem GSM-R pro potřeby údržby bude nutné do sdělovací místnosti ABC instalovat další BTS a do sdělovací místnosti Západ vzdálené RRH. Tyto RRH budou v koordinaci s rádiovým systémem pro IZS připojeny na vyzařovací kabely/ antény rozvedené po objektu ŽST, tak aby bylo zajištěno dostatečné pokrytí objektu. Bude použita technologie, která je kompatibilní se stávajícími centrálními systémy sítě, tzn. s řídicí jednotkou BSC, spojovací a dohledovou jednotkou NSS pro síť GSM-R. Kompatibilita technologie musí zaručit bezproblémový provoz sítě, včetně dohledu.

PS 15-02-92 ŽST Praha Letiště Václava Havla, rádiový systém pro IZS

Pro zabezpečení komunikace prvosledové jednotky HZS Letiště Praha se předpokládá zabezpečení signálu hromadné rádiové sítě TETRA v pásmu 400 MHz. Tato síť je provozována v celém areálu letiště a bude využita ke koordinaci činnosti s dalšími složkami zásahu včetně možnosti prostupu do rádiové sítě IZS. Tato komunikační rádiová síť bude využita i při běžné revizní a kontrolní činnosti. Pro možnost zásahu HZS ČR, včetně HZS SŽ a možnost komunikace s operačním střediskem HZS ČR a pro součinnost v rámci analogové rádiové sítě bude zajištěno pokrytí tunelového komplexu digitálním rádiovým systémem pro IZS ve standardu TETRAPOL v pásmu 400MHz a analogovým rádiovým systémem v pásmu 160 MHz. Pokrytí rádiovými systémy komplexu nové ŽST a přilehlého tunelu je sledováno v maximálním rozsahu, tj. včetně kabelových prostor, nástupních ploch u portálu tunelu a únikového objektu v tunelu. Je navrhováno instalovat zařízení pro posílení rádiového signálu (ZPPRS) a to ve formě využití rozšíření stávajících rádiových systémů. Jedná se o systém TETRA (pro Letiště Praha), PEGAS ve standardu TETRAPOL (pro IZS) a analogových systémů (pro HZS hl. m. Praha) na frekvenčním pásmu 160 MHz. V technologickém objektu na portále tunelu budou instalovány pro jednotlivé rádiové systémy BDA (repeater) jednotky, které plní funkci opakovače. Za pomoci nově instalovaných antén (pro systémy TETRAPOL, TETRA, A160) na stožáru GSM-R bude zajištěn příjem/vysílání v oblasti pokrytí signálem stávajících BTS (pro systémy TETRAPOL, TETRA, A160). Antény budou směřovány do vybraných azimutů, tak aby byl zajištěn co nejlepší příjem/vysílání. Zajištěné rádiové spojení bude dále distribuováno za pomoc BDA jednotek a převaděčů do řídicí části „MASTER UNIT“ systému ZPPRS. V „MASTER UNIT“ jednotce se na optický signál převedou všechny požadované služby (včetně Analog 160MHz) a následně budou rozvedeny z technologického objektu u portálu tunelu do „REMOTE UNIT“ jednotek ve sdělovací místnosti ABC a sdělovací místnosti Západ. Každá „REMOTE UNIT“ jednotka bude umístěna v jiném požárním úseku.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 15-03-10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, DŘT

V rámci koncepce silnoproudé technologie budou odběry stanice připojeny z hlavního energocentra - trafostanice 22/0,4kV, která bude situována v podzemí na úrovni nástupiště. Dispoziční uspořádání technologických místností energocentra je navrženo v rozsahu 2x rozvodna 22kV, 2x trafokomora 22/0,4kV, 1x místnosti kompenzační tlumivky, 2x rozvodna NN (sekce A, sekce B) a 1x rozvodna NN požární. Dále budou zřízeny tři podružné rozvodny - v terminálu „ABC“, pod terminálem „Západ“ a v úrovni terminálu „Západ“.

Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

PS 15-03-51 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, TS 22/0,4 kV, technologie

PS 15-03-51.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, STS 22/0,4kV

Rozvodná napěťová soustava:

3, AC 50Hz, 22kV/IT(r)	- rozvodna soustava PRE
3, AC 50Hz, 22kV/IT(r)	- rozvodna soustava LDSž
3/PEN, AC 50Hz, 400/230V/TN-C	- rozvody NN
3/N/PE, AC 50Hz, 400/230V/TN-C-S	- rozvody NN

- 3/N/E, AC 50Hz, 400/230V/TT - osvětlení
- 2 DC110V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody
- 2 DC24V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody

Ochrana při poruše:

3, AC 50Hz, 22kV/IT(r) ochrana při poruše dle ČSN EN 61 936-1:

- Ochrana uzemněním v síti s nepřímo uzemněným uzlem, automatickým odpojením od zdroje

Odporově uzemněná síť 22kV

3/PEN (3/N/PE), AC 50Hz, 400/230V/TN-C (S) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Automatickým odpojením od zdroje v síti s uzemněným nulovým bodem, ochranným uzemněním a pospojováním

2 DC110V/IT (24V/IT) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Hlídač izolačního stavu, automatickým odpojením od zdroje při přetížení a zkratu

PS 15-03-51.2 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, R 0,4kV Rodop

Rozvodná napěťová soustava:

- 3/PEN, AC 50Hz, 400/230V/TN-C - rozvody NN
- 3/N/PE, AC 50Hz, 400/230V/TN-C-S - rozvody NN
- 3/N/E, AC 50Hz, 400/230V/TT - osvětlení
- 2 DC110V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody
- 2 DC24V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody

Ochrana při poruše:

3/PEN (3/N/PE), AC 50Hz, 400/230V/TN-C (S) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Automatickým odpojením od zdroje v síti s uzemněným nulovým bodem, ochranným uzemněním a pospojováním

2 DC110V/IT (24V/IT) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Hlídač izolačního stavu, automatickým odpojením od zdroje při přetížení a zkratu

PS 15-03-51.3 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, R 0,4kV Západ 1

Rozvodná napěťová soustava:

- 3/PEN, AC 50Hz, 400/230V/TN-C - rozvody NN
- 3/N/PE, AC 50Hz, 400/230V/TN-C-S - rozvody NN
- 3/N/E, AC 50Hz, 400/230V/TT - osvětlení
- 2 DC110V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody
- 2 DC24V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody

Ochrana při poruše:

3/PEN (3/N/PE), AC 50Hz, 400/230V/TN-C (S) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Automatickým odpojením od zdroje v síti s uzemněným nulovým bodem, ochranným uzemněním a pospojováním

2 DC110V/IT (24V/IT) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Hlídač izolačního stavu, automatickým odpojením od zdroje při přetížení a zkratu

PS 15-03-51.4 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, R 0,4kV Západ 2

Rozvodná napěťová soustava:

- 3/PEN, AC 50Hz, 400/230V/TN-C - rozvody NN
- 3/N/PE, AC 50Hz, 400/230V/TN-C-S - rozvody NN
- 3/N/E, AC 50Hz, 400/230V/TT - osvětlení
- 2 DC110V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody
- 2 DC24V/IT (FELV) - ovládací a signalizační obvody

Ochrana při poruše:

3/PEN (3/N/PE), AC 50Hz, 400/230V/TN-C (S) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Automatickým odpojením od zdroje v síti s uzemněným nulovým bodem, ochranným uzemněním a pospojováním

2 DC110V/IT (24V/IT) ochrana při poruše dle ČSN EN 33 2000-4-41 ed.3

- Hlídač izolačního stavu, automatickým odpojením od zdroje při přetížení a zkratu

Ostatní technologická zařízení

Osobní výtahy, schodišťové výtahy

PS 15-04-11 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, osobní výtahy

Výtahy jsou primárně určeny pro veřejnost a zajišťují potřebnou bezbariérovost objektu (pouze jeden výtah má stanici v neveřejném prostoru a omezení přístupu pro nepovolané osoby bude řešeno čtečkou karet v kabině). Navržená sestava zařízení zajistí obecně obsluhu objektu z hlediska vertikální dopravy

osob i nákladu, resp. i servisu, úklidu, apod. Na systém výtahů navazuje systém eskalátorů, který zajistí potřebnou přepravní kapacitu z hlediska přepravy osob. Výtahy primárně slouží pro osoby s omezenou schopností pohybu, kočárky, apod.

D.1.4.2 Eskalátory

PS 15-04-21 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, eskalátory

Výtahy jsou primárně určeny pro veřejnost a zajišťují potřebnou bezbariérovost objektu (pouze jeden výtah má stanici v neveřejném prostoru a omezení přístupu pro nepovolané osoby bude řešeno čtečkou karet v kabině). Navržená sestava zařízení zajistí obecně obsluhu objektu z hlediska vertikální dopravy osob i nákladu, resp. i servisu, úklidu, apod. Na systém výtahů navazuje systém eskalátorů, který zajistí potřebnou přepravní kapacitu z hlediska přepravy osob. Výtahy primárně slouží pro osoby s omezenou schopností pohybu, kočárky, apod.

Ostatní nezařazené technologická zařízení

PS 14-04-51 Automatická tlaková stanice u portálu tunelu km 4,920

Pro potřeby tunelu Aviatická musí být u portálu tunelu vybudována nová požární nádrž o objemu 72 m³ s manipulační komorou. V manipulační komoře bude umístěná automatická tlaková stanice, která bude zajišťovat napájení suchovodu v tunelu Aviatická. Dále bude zajištěno napájení vodou nádrže a suchovodu. Potrubí manipulační komory je navrženo z korozivzdorné oceli. Vstupy do nádrže, které budou procházet stěnou budou zhotoveny z plastového potrubí PE-HD. Na potrubí bude navařen těsnící límec pro zabetonování a potrubí v nádrži bude svařeno s plastovou výstelkou. Pro potřeby tunelu Aviatická musí být zajištěno množství požární vody:

- na všech hydrantech v tunelu – $Q = 20$ l/s po dobu 1 hodiny s výstupní tlakem vody požárního potrubí 0,45 MPa dle čl. 6.3.11.3.2 ČSN 73 7508, nebo
- napojení u výstupu únikového objektu ve stanici pro hasební zásah v parkingu B – $Q = 14$ l/s s výstupní tlakem vody požárního potrubí 0,2 MPa dle čl. 6.3.11.3.2 ČSN 73 7508.

Přívod vody do nádrže bude zajištěn přípojkou na vodovod pitné vody (viz SO 14-32-01). Z důvodu zajištění trvalého přívodu vody není možné pro požární vody využívat vodu dešťovou. Přívodní potrubí bude vedené přes odpadní jímku. Na přítoku do vodojemu bude osazen:

- ruční šoupátko,
- měření průtoku (vodoměr) s dálkovým odečtem,
- regulační ventil pro nastavení požadovaného průtoku (3 l/s),
- armatura s plovákem, která bude řízena podle hladiny v nádrži.

V manipulační komoře bude osazena čerpací stanice, která bude sestávat ze dvou čerpadel, armatur, potrubí a rozvaděče pro napájení a řízení. Každé čerpadlo je navrženo na výkon 20 l/s, tlak na výtlaku 110 m. Společné sání čerpadel bude napojené na odběrné potrubí z nádrže. Na společném odběru bude osazená ruční šoupátko a na sání každého čerpadla bude ruční klapka. Výtlak každého čerpadla bude osazen místním měřením tlaku, zpětnou klapkou a ruční klapkou. Na společném výtlaku bude v nejvyšším místě osazen automatický zavzdušňovací/odvzdušňovací ventil. Dále bude na výtlaku měřen tlak, podle kterého bude řízen provoz ATS. Na výtlak bude napojená tlaková nádoba o objemu 500 l s vakem.

PS 15-04-51 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, větrání

Předmětem řešení tohoto projektu je větrání a chlazení energobloku v prostorech ŽST Praha Letiště Václava Havla.

PS 15-04-52 Automatická tlaková stanice pro vestibul ABC

Strojovna čerpadel bude umístěná vedle požární nádrže. Ve strojovně budou osazena dvě vertikální čerpadla, každé na výkon 7,0 l/s, tlak na výtlaku 38 m. Na společném sání a sání jednotlivých čerpadel budou instalovány ruční klapky. Výtlak každého čerpadla bude osazen měřením tlaku, zpětnou klapkou a ruční klapkou. Na výtlak bude napojená tlaková nádoba o objemu 25 l s vakem. Na společné výtlakové potrubí budou napojená rozváděcí potrubí k jednotlivým proskleným plochám, celkem budou napojeny tři rozváděcí potrubí. Ve vestibulu ABC budou zkrápěny celkem tři samostatné výlohy, požární úsek P0.03, P0.04 a P0.05. Z tohoto důvodu bude na odbočce potrubí k prosklené ploše osazen kohout s elektropohonem. Automatická tlaková stanice bude vybavená vlastním rozvaděčem pro napájení a řízení čerpadel a uzávěrů s elektropohonem. Spuštění ATS a otevření příslušného kohoutu bude prováděno na základě signalizace z EPS daného požárního úseku. Vypnutí ATS a zavření kohoutu bude prováděno ručně. Čerpadla budou vybavená otáčkovou regulací. V automatickém provozu bude ATS řízena na dvě

tlaková pásma, budou dva automatické režimy provozu:

- klidový režim, nastavený řídicí tlak 0,15 MPa na výtlaku. Jedná se o režim, který zajišťuje provozuschopnost ATS, jednou za den je potřeba na krátký čas spustit čerpadla. Na výtlaku bude udržován požadovaný tlak. Kulové kohouty k výlohám jsou uzavřené. Jednou za den se na cca 10 min. otevře kulový kohout s elektropohonem na obtoku šoupátka testovacího potrubí. Otevřením kohoutu začne natékat voda do nádrže, dojde k poklesu tlaku pod řídicí tlak a následně se zapne čerpadlo. V klidovém režimu bude tedy docházet k protočení čerpadla. ATS bude nastavená tlak, aby se čerpadla pravidelně střídala,
- provozní režim, nastavený řídicí tlak 0,38 MPa na výtlaku. V provozním režimu bude voda dodávána ke zkrápěcím hlavicím. Po obdržení signálu z EPS dojde k přepnutí na ovládací tlak 0,38 MPa a začne se otvírat kohout na výtlaku ke zkrápěné výloze. Zároveň s přepnutím na vyšší tlak se automaticky spustí čerpadlo. Ze společného výtlaku bude vedené testovací potrubí čerpadel, na kterém bude osazeno měření průtoku.

PS 15-04-53 Automatická tlaková stanice pro vestibul západ

Z dispozičních důvodů je navrženo čerpadla automatické tlakové stanice osadit do požární nádrže. Jsou navržena dvě ponorná čerpadla, každé na výkon 7,0 l/s, tlak na výtlaku 38 m. Výtlak každého čerpadla bude osazen měřením tlaku, zpětnou klapkou a ruční klapkou. Na výtlak bude napojená tlaková nádoba o objemu 25 l s vakem. Na společné výtláčné potrubí budou napojena rozváděcí potrubí k jednotlivým proskleným plochám, celkem budou napojeny tři rozváděcí potrubí. Ve vestibulu západ budou zkrápěny celkem tři samostatné výlohy. Z tohoto důvodu bude na odbočce potrubí k prosklené ploše osazen kohout s elektropohonem. Automatická tlaková stanice bude vybavená vlastním rozvaděčem pro napájení a řízení čerpadel a uzávěrů s elektropohonem. Spuštění ATS a otevření příslušného kohoutu bude prováděno na základě signalizace z EPS daného požárního úseku. Vypnutí ATS a zavření kohoutu bude prováděno ručně. Čerpadla budou vybavena otáčkovou regulací. V automatickém provozu bude ATS řízena na dvě tlaková pásma, budou dva automatické režimy provozu:

- klidový režim, nastavený řídicí tlak 0,15 MPa na výtlaku. Jedná se o režim, který zajišťuje provozuschopnost ATS, jednou za den je potřeba na krátký čas spustit čerpadla. Na výtlaku bude udržován požadovaný tlak. Kulové kohouty k výlohám jsou uzavřené. Jednou za den se na cca 10 min. otevře kulový kohout s elektropohonem na obtoku šoupátka testovacího potrubí. Otevřením kohoutu začne natékat voda do nádrže, dojde k poklesu tlaku pod řídicí tlak a následně se zapne čerpadlo. V klidovém režimu bude tedy docházet k protočení čerpadla. ATS bude nastavená tlak, aby se čerpadla pravidelně střídala,
- provozní režim, nastavený řídicí tlak 0,38 MPa na výtlaku. V provozním režimu bude voda dodávána ke zkrápěcím hlavicím. Po obdržení signálu z EPS dojde k přepnutí na ovládací tlak 0,38 MPa a začne se otvírat kohout na výtlaku ke zkrápěné výloze. Zároveň s přepnutím na vyšší tlak se automaticky spustí čerpadlo.

Ze společného výtlaku bude vedené testovací potrubí čerpadel, na kterém bude osazeno měření průtoku. Potrubí k hlavicím bude vedené prostorem, ve kterém se může vyskytovat požár. Aby nedošlo k poškození potrubí, tak potrubí bude vybavené protipožární izolací s odolností E120. Prostupy stěnou budou požárně utěsněny. Rozváděcí potrubí bude vedené ke zkrápěcímu zařízení. Vzhledem k umístění ve vestibulu, kde hrozí minusové teploty je celý systém navržen v suchém provedení.

Stavební část

Inženýrské objekty

Kolejový svršek a spodek

SO 14-10-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční svršek

SO 14-11-02 Trať. úsek Praha-Dl. Míle - Praha-Letiště Václava Havla - železniční spodek

SO 15-10-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - železniční svršek

Stavba je vymezena začátkem úprav před ŽST Praha Letiště Václava Havla v km 4,841 a koncem úprav za ŽST Praha Letiště Václava Havla v km 5,729,800. Délka úseku novostavby je 888 m. ŽST Praha Letiště Václava Havla je zcela nová koncová stanice zajišťující obsluhu prostoru letiště osobní dopravou. Stanice bude umístěna v podzemí a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí s ostrovním nástupištěm délky 225 m. Železniční svršek v hlavních kolejích bude tvaru 60E2 z dlouhých kolejnicových pasů svařených do bezстыkové koleje na příčných betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u” nebo na PJD s upevnění 300. Tloušťka šterkového lože pod pražcem bude 0,35 m pod ložnou plochou pražce u betonové desky a 0,40m u asfaltů. Šterk musí být z přírodního drceného hrubého hutného kameniva frakce 32-63 mm. Před tunely je zřízena přejezdová úprava z betonových

panelů zavěšenými na ocelových nosnících umožňující vjezd vozů integrovaného záchranného systému do tunelu. Prostor mezi závěrnými zídkami (mezi kolejemi) je pak vyplněn štěrkodrtí. Z důvodu směrového a výškového vedení nové dvoukolejné trati, bylo na poradě dohodnuto, že návrhové parametry v kolejích budou uvažovány pro celou stavbu železničního spodku jako pro novostavbu. Dle předpisu SŽ S4 jsou pro novostavby tratí celostátních pro rychlost $V \leq 120$ km/h požadovány minimální hodnoty modulu přetvárnosti na zemní pláni 40MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 80MPa. Tyto návrhové parametry platí pro hlavní koleje.

SO 90-14-03 Výstroj a značení trati

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Výstroj trati je administrativně rozdělena na samostatné části pro každý z úseků stavby. Dále v textu bude o výstroji trati hovořeno jako o celku. Stavební objekt zahrnuje úplnou výměnu prvků vystrojení trati v rozsahu stavby Schéma vystrojení trati Novostavba ŽST Praha-Letiště VH. Stavebně se jedná o výstavbu nového úseku trati. Návrh výstroje trati je proveden pro obousměrný provoz Na začátku úseku stavby, ve směru od ŽST Praha-Ruzyně, je navrženo navázání na předpokládanou traťovou rychlost souhlasně pro všechny rychlostní profily (V100, V130, V150) 110 km/h, od km 5,038 je rychlost snížena na $V=80$ km/h až do km 5,446. V úseku km 5,446 – km 5,552 je rychlost $V=60$ km/h. V navazujícím úseku je navržena od km 5,552 rychlost $V100=90$ km/h, $V130=95$ km/h, $V150=100$ km/h. Vozidla s přechodností 3 nebudou v úseku provozovány. Staničníky budou provedeny pro obousměrný provoz. Veškeré staničníky budou tabulové upevněny na konzolách a osazeny v ostění tunelu nebo zárubní zdi.

Nástupišť

SO 15-12-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – nástupiště

Nástupiště je ostrovní, široké 11,64 m, dlouhé 225 m s nástupní hranou 550 mm nad TK. Tento objekt obsahuje pouze vlastní plochu nástupiště stanice. Stavebně obsahuje vrstvy a zařízení v podlahových vrstvách nad nosnou železobetonovou deskou nástupiště, která je nedílnou součástí konstrukce hloubené stanice

Mosty, propustky, zdi

Silniční mosty, propustky

SO 15-22-01 Provizorní lávka pro pěší v km 16,721

Lávka pro pěší je navržena nad stavební jámou ŽST Praha-LVH pro převedení pěších v blízkosti objektu Parkingu C. Pro překonání stavební jámy bylo zvoleno použití mostního typového provizoria. Most bude splňovat požadavky příslušných norem, především ČSN 73 6201 a ČSN EN 1991-2 a ČSN 73 6222. Nosnou konstrukci o rozpětí 21,0 m se doporučuje vytvořit z ocelových příhradových nosníků. Statické působení je předpokládáno jako prostý nosník. NK bude uložena na betonový práh v hlavě pilot zajišťujících stavební jámu na pravé straně k terminálu T1 a na levé straně pak na betonový klín za záporovou pažící stěnou. Uložení bude realizováno na systémová ložiska. Uložení mostního objektu je kolmé.

SO 15-22-02 Provizorní most v km 16,917

Tento SO řeší provizorní silniční most zajišťující dopravní propojení ulice Aviatická převádějící silniční dopravu přes stavební jámu ŽST Praha-LVH. Pro překonání stavební jámy bylo zvoleno použití mostního typového provizoria. Most bude splňovat požadavky příslušných norem, především ČSN 73 6201 a ČSN EN 1991-2 a ČSN 73 6222. Silniční komunikace je vedena v konstantní šířce 7,00 m a provoz pěších min. 1,5 m. Nosnou konstrukci o rozpětí 36,0 m se doporučuje vytvořit z ocelových příhradových nosníků. Statické působení je předpokládáno jako prostý nosník. NK bude uložena na betonový práh v hlavě pilot zajišťujících stavební jámu. Uložení bude realizováno na systémová ložiska. Uložení mostu je kolmé.

Zárubní a obkladní zdi

SO 14-24-03 Zárubní zeď v km 16,100-16,155 (L)

Zdi jsou navrženy jako železobetonové úhlové, plošně založené. Terén za zdí bude v koruně doplněn o odláždění lomovým kamenem ve tvaru odvodňovacího žlabu. Voda z rubu bude odvedena skrze dřík zdi do prefa žlabu, který je součástí žel. spodku. Založení je navrženo jako plošné, v úrovni hornin R3 (R4). Na koruně zdi je navržena standardní římsa, na kterou je osazeno železniční třímadlové ocelové zábradlí. Výška zábradlí je navržena 1,10 m. Koruna zdi kopíruje sklon příjezdové komunikace k portálu tunelu. Líc betonových ploch úhlových zdí bude bez další úpravy, bude se jednat o pohledový hladký beton.

SO 14-24-04 Zárubní zeď v km 16,105-16,211 (L)

Zdi jsou navrženy jako železobetonové úhlové, plošně založené. Terén za zdí bude v koruně doplněn o odláždění lomovým kamenem v šířce 1,0 m ohraničené chodníkovým obrubníkem. Voda z rubu bude odvedena skrze dřík zdi do odvodňovacího žlabu na líci zdi. Žlab je součástí SO 14-50-02 Příjezdová komunikace k portálu tunelu. Založení je navrženo jako plošné, v šesti výškových úrovních v závislosti na sklonu/stoupání příjezdové komunikace k portálu tunelu. V první úrovni je zeď založena v úrovni zemin geotechnického typu Q6 (jílovité zeminy), ve druhé v úrovni zemin též geotechnického typu Q6, ve třetí úrovni je zeď založena prostředím hornin geotechnického typu K3 (zcela až silně zvětralé slínovce), čtvrtá a všechny další úrovně zdi jsou již založena v úrovni hornin geotechnického typu K4 (mírně zvětralé až zdravé slínovce). Na koruně zdi je navržena standardní římsa šířky, na kterou bude osazen plot v rámci oplocení portálu tunelu. V rámci plotu bude osazeno ocelové madlo. Koruna zdi respektuje okolní terén, přičemž je navržena jako vodorovná a místy lehce vystupuje nad terén. Za římsou bude provedeno odláždění do betonu. Líc betonových ploch úhlových zdí bude bez další úpravy, bude se jednat o pohledový hladký beton.

SO 14-24-05 Zárubní zeď v km 16,100-16,211 (P)

Zeď je navržena jako železobetonová úhlová, plošně založená. Terén za zdí bude v koruně doplněn o odláždění lomovým kamenem v šířce 1,0 m ohraničené chodníkovým obrubníkem. Voda z rubu bude odvedena skrze dřík zdi do prefa žlabu, který je součástí žel. spodku. Založení je navrženo jako plošné, v úrovni hornin R3 (R4). Na koruně zdi je navržena standardní římsa, na kterou bude osazeno oplocení portálu tunelu (samostatný SO 14-40-01). Koruna zdi kopíruje sklon terénu za zdí a tím je dána i její výška. Ve zdi jsou navrženy dva výklenky s vytaženým základem pro trakční sloupy. Líc betonových ploch úhlových zdí bude bez další úpravy, bude se jednat o pohledový hladký beton.

Ostatní inženýrské objekty**Silnoproudé sítě****SO 14-30-19 Ochrana VN+NN+ovl v km 16,050 – LP**

V km 16,050 kříží navrhovanou komunikaci kabelová trasa v majetku Letiště Praha a.s. Jedná se o tři VN kabely označené VN011, VN228 a VN245, jeden NN kabel NN9902 a dva ovládací kabely označené HO049 a HO050. Kabely budou pod novou komunikací uloženy do dělených chrániček a obetonovány. Délka ochrany cca 10m. Stejně kabelové trasy kříží nová komunikace v km 16,100. Obdobně jako v km 16,050 budou kabely pod novou komunikací uloženy do dělených chrániček a obetonovány. Délka ochrany cca 30m.

SO 14-30-20 Provizorní přeložka kabelů VN+opt v km 16,300 – LP

V km 16,300 kříží navrhovanou stavbu kabelová trasa v majetku Letiště Praha a.s. Jedná se o pět VN kabelů označených VN032, VN041, VN201, VN211, VN212, jeden NN kabel NN 9933, tři ovládací kabely označené HO128, TO084 a TO165 a optická trubka KO 056. Kabely budou před a za křížením s navrhovanou stavbou přerušeny a budou na něj naspojovány nové kabely obdobného typu, které budou po dobu stavby uloženy na provizorní lávku. Obdobně bude řešena přeložka optické trubky. Před provedením přeložky bude optický kabel vyfouknut, nová trubka bude naspojována pomocí spojek MATRIX na původní trubku. Po provedení přeložky bude do nové trubky zafouknut nový optický kabel. Kabel bude ukončen na stávajících optických rozvaděčích v TS 36 i v TS 40.

SO 14-30-21 Definitivní přeložka kabelů VN+opt v km 16,300 – LP

Po provedení nové stavby budou VN kabely VN032, VN041, VN201, VN211, VN212, NN kabel NN 9933, ovládací kabely HO128, TO084 a TO165 a optická trubka KO 056 v majetku Letiště Praha a.s. provizorně vedené přes navrhovanou stavbu na lávce přeloženy pod nové těleso kolejového svršku. Pod novou stavbou budou kabely uloženy v kabelovém podchodu. Obdobně bude řešena přeložka optické trubky. Před provedením přeložky bude optický kabel vyfouknut, nová trubka bude naspojována pomocí spojek MATRIX na původní trubku. Po provedení přeložky bude do nové trubky zpět zafouknut vyfouknutý optický kabel. Kabel bude ukončen na stávajících optických rozvaděčích v TS 36 i v TS 40. Po provedení definitivních přeložek budou provizorní přeložky zrušen.

SO 14-30-22 Definitivní přeložka kabelů VN+NN v km 16,200 – LP

Po provedení nové stavby budou VN kabely VN032, VN041, VN201, VN211, VN212, NN kabel NN 9933, ovládací kabely HO128, TO084 a TO165 a optická trubka KO 056 v majetku Letiště Praha a.s. provizorně vedené přes navrhovanou stavbu na lávce přeloženy pod nové těleso kolejového svršku. Pod novou stavbou budou kabely uloženy v kabelovém podchodu. Obdobně bude řešena přeložka optické trubky. Před provedením přeložky bude optický kabel vyfouknut, nová trubka bude naspojována pomocí

spojek MATRIX na původní trubku. Po provedení přeložky bude do nové trubky zpět zafouknut vyfouknutý optický kabel. Kabel bude ukončen na stávajících optických rozvaděčích v TS 36 i v TS 40. Po provedení definitivních přeložek budou provizorní přeložky zrušen.

SO 15-30-10 Přeložky kabelů VN v prostoru ŽST Praha LVH – LP

V prostoru navrhované ŽST Letiště Václava Havla se nachází dva kabely 22kV v majetku Letiště Praha a.s. Jedná se o kabely označené VN006 a VN206. Kabel VN006 bude před a za stavební jámou navrhované stavby přerušen a budou na něj naspojovány nové kabely typu 3x AXEKVCEY 120, který bude uložen mimo hranice stavební jámy. Ke spojkování budou využity hybridní spojky. Kabel VN 206 je mimo provoz a nebude překládán. Délka trasy cca 300m. Kabely uložené ve stávajícím kolektoru, který příčně přechází přes stavební jámu navrhované stavby, nebudou stavbou dotčeny, neboť kolektor bude po dobu stavby vyvěšen a zachován v provozu. Vyvěšení kolektoru je řešeno samostatným stavebním objektem.

SO 15-30-20 Přeložky kabelů NN v prostoru ŽST Praha LVH – LP

V prostoru navrhované ŽST Letiště Václava Havla se nachází dva kabely 0,4kV v majetku Letiště Praha a.s. Jedná se o kabely označené NN3612 a NN3613. Oba kabely budou před a za stavební jámou navrhované stavby přerušeny a budou na něj naspojovány nové kabely obdobného typu, které budou uloženy mimo hranice stavební jámy. Délka trasy cca 350m. V prostoru navrhované ŽST Letiště Václava Havla u objektu řidičů vedle objektu Parkingu C se nachází kabely 0,4kV v majetku Letiště Praha a.s. Jedná se o kabely označené NN3608 a NN3610. Kabely budou před a za stavební jámou navrhované stavby přerušeny a budou na ně naspojovány nové kabely obdobného typu, které přejdou stavební jámu po provizorní konstrukci. Po zakrytí stavební jámy budou kabely nově přeloženy do finální trasy. Délka provizorní trasy cca 230m. Délka finální trasy cca 180m.

Slaboproudé sítě

SO 14-30-06 Přeložka LP km 16,267

SO 14-30-07 Přeložka MV km 16,290

V souvislosti s výstavbou Novostavby ŽST Praha – Letiště Václava Havla bude nutné provést přeložku stávající HDPE trubky z optického mikrokabelu 24 vl. 9/125 μ m a mikrotrubiček. Kolizní trasa bude přeložen nejprve provizorně – na kabelovou lávku v km 16,190, která bude vybudována jako přípravný objekt v předstihu. Definitivní přeložka bude vedena výkopem nad tělesem tunelu. Přeložka kabelu bude provedena za podmínek stanovených správcem kabelu v době realizace firmou vlastníci příslušná prověření. Vzhledem k velkému množství sdělovacích sítí v prostoru stavby je nutno, aby přeložky všech sdělovacích kabelů byly realizovány koordinovaně a společně. Před zahájením výkopových prací musí investor zajistit vytýčení všech inženýrských sítí jejich správci. Vytýčení musí být předáno zápisem do stavebního deníku a po dobu stavebních prací udržováno a zajištěn dozor správce těchto sítí. Dodavatel stavby musí respektovat pokyny správců, směřující k ochraně jejich sítí a zařízení tak, aby nedošlo k jejich poškození. V prostoru provádění výkopových prací se nachází velké množství stávajících inženýrských sítí. Vzhledem k tomu bude nutno provádět všechny výkopy v ochranném pásmu výhradně ručně a s maximální opatrností. Po pokládce kabelů budou výkopy zakryty plastovými krycími deskami výstražnou fólií oranžové barvy. Při pokládce vedení je nutno při souběhu a křížení s dalšími inženýrskými sítěmi dodržet dle ČSN 73 6005 Prostorová úprava vedení technického vybavení. Před zásypem rýhy je nutno provést geodetické zaměření kabelů.

SO 14-30-08 Přeložka LP km 16,560 - 16,600

V souvislosti s výstavbou Novostavby ŽST Praha – Letiště Václava Havla bude nutné provést přeložku, stávající trasa trubek HDPE s optickými kabely KO 118 a KO 119 a trasa metalického kabelu TT 212 koliduje se stavební jámou tunelu. Kolize bude řešena přeložením do nové trasy. Trubky HDPE budou napojeny na hranici stavby ve spojkách PLASSON. Optické kabely budou zrušeny – odpojeny v rozvaděčích a vyfouknuty v celé délce. Metalický kabel bude napojen ve spojkách na hranici stavby provedením vložky. HDPE trubky budou za přítomnosti správce identifikovány a přerušeny. Oba optické kabely budou na obou koncích odpojeny a vyfouknuty z trubky. V nové trase budou položeny nové HDPE trubky, které budou ve spojkách PLASSON naspojovány na stáv. trubky. Metalický kabel bude napojen na hranici stavby v nových kabelových spojkách XAGA 500 nebo rovnocenné. Kabel a HDPE trubky budou za přítomnosti správce identifikovány a přerušeny. V nové trase budou položeny nové a naspojovány na stávající. Vzhledem k velkému množství sdělovacích sítí v prostoru stavby je nutno, aby přeložky všech sdělovacích kabelů byly realizovány koordinovaně a společně. Přeložky musí být prováděny podle požadavků správce kabelů. Současně bude před pokládkou optického kabelu provedena kontrola průchodnosti a zkouška tlakutěsnosti HDPE trubky. Před zahájením výkopových prací musí

investor zajistit vytýčení všech inženýrských sítí jejich správci. Vytýčení musí být předáno zápisem do stavebního deníku a po dobu stavebních prací udržováno a zajištěn dozor správce těchto sítí. Dodavatel stavby musí respektovat pokyny správců, směřující k ochraně jejich sítí a zařízení tak, aby nedošlo k jejich poškození. V prostoru provádění výkopových prací se nachází velké množství stávajících inženýrských sítí. Vzhledem k tomu bude nutno provádět všechny výkopy v ochranném pásmu výhradně ručně a s maximální opatrností. Po pokládce kabelů budou výkopy zakryty plastovými krycími deskami výstražnou fólií oranžové barvy. Při pokládce vedení je nutno při souběhu a křížení s dalšími inženýrskými sítěmi dodržet dle ČSN 73 6005 Prostorová úprava vedení technického vybavení. Před zásypem rýhy je nutno provést geodetické zaměření kabelů.

SO 15-30-01 Přeložka Cetin km 16,711 - 16,772

Stávající kolizní trasa trubky HDPE se zafouknutým optickým kabelem KO061 koliduje se stavební jámou stanice. Kolizní trasa bude přeložena. Přeložka bude řešena přeložením do nové trasy, vyhovující navrženému řešení ŽST Praha Letiště Václava Havla. Trubka HDPE bude napojena v šachtě kolektoru a na hranici stavby, optické kabely budou zafouknuty nově v celé délce mezi rozvaděči. Projekt přeložky není součástí předkládané PD. Tento projekt zpracovává na základě smlouvy se SŽ smluvní partner CETINu.

SO 15-30-02 Přeložka MV km 16,711 - 16,745 (ŘLP, CDT)

V souvislosti s výstavbou Novostavby ŽST Praha – Letiště Václava Havla bude nutné provést opatření k zachování trasy HDPE trubky a optických kabelů a optických mikrokabelů KO057+245a+357, která je vedena v blízkosti pažení jámy SO 14-25-01 Tunel km 16,211 -16,729. Vzhledem k velkému množství sdělovacích sítí v prostoru stavby je nutno, aby přeložky všech sdělovacích kabelů byly realizovány koordinovaně a společně. Při realizaci musí být použity materiály schválené pro použití v síti daného správce. Na překládaném kabelu bude provedeno měření před přeložkou a po přeložce. Přeložka bude provedena za provozu (po párech). Před zahájením výkopových prací musí investor zajistit vytýčení všech inženýrských sítí jejich správci. Vytýčení musí být předáno zápisem do stavebního deníku a po dobu stavebních prací udržováno a zajištěn dozor správců těchto sítí. Dodavatel stavby musí respektovat pokyny správců, směřující k ochraně jejich sítí a zařízení tak, aby nedošlo k jejich poškození. V prostoru provádění výkopových prací se nachází velké množství stávajících inženýrských sítí. Po pokládce kabelů budou výkopy zakryty plastovými krycími deskami a výstražnou fólií oranžové barvy. Při pokládce vedení je nutno při souběhu a křížení s dalšími inženýrskými sítěmi dodržet dle ČSN 73 6005 Prostorová úprava vedení technického vybavení. Před zásypem rýhy je nutno provést geodetické zaměření kabelů situační a výškové a řez umístění kabelů v chráničkách a předat na OJ CAH/RPI/GAK.

SO 15-30-03 Přeložka LP km 16,615-16,695

V souvislosti s výstavbou Novostavby ŽST Praha – Letiště Václava Havla bude nutné provést opatření k zachování trasy metalického kabelu TT222, která je vedena v blízkosti pažení jámy SO 14- 25-01 Tunel km 16,211 -16,729. Kabel, který je veden v teplovodech km 16,615-16,695 a je v záboru stavby nebude stavbou dotčený. Stávající trasa metalického kabelu TT 212, která koliduje se stavební jámou stanice bude zrušena. Kabel není funkční a nebude překládání (v místě kolize bude zrušen). Vzhledem k velkému množství sdělovacích sítí v prostoru stavby je nutno, aby přeložky všech sdělovacích kabelů byly realizovány koordinovaně a společně. Zhotovitel musí vlastnit oprávnění pro provádění prací na síti příslušného správce. Při realizaci musí být použity materiály schválené pro použití v síti daného správce. Na kabelu bude provedeno měření před a po přeložce. Před zahájením výkopových prací musí investor zajistit vytýčení všech inženýrských sítí jejich správci. Vytýčení musí být předáno zápisem do stavebního deníku a po dobu stavebních prací udržováno a zajištěn dozor správců těchto sítí. Dodavatel stavby musí respektovat pokyny správců, směřující k ochraně jejich sítí a zařízení tak, aby nedošlo k jejich poškození. V prostoru provádění výkopových prací se nachází velké množství stávajících inženýrských sítí. Po pokládce kabelů budou výkopy zakryty plastovými krycími deskami a výstražnou fólií oranžové barvy. Při pokládce vedení je nutno při souběhu a křížení s dalšími inženýrskými sítěmi

SO 15-30-04 Přeložka LP km 16,710-16,773 (CIZÍ SPRÁVCE)

Stávající parkovací systém parkoviště hotelu Marriott a jejich trasy met. kabelů koliduje se stavební jámou stanice. Prvky parkovacího systému závary, platební terminál, kamery budou demontovány. V definitivním stavu bude přeložena kabelová trasa do nové trasy a osazením prvků parkovacího systému vyhovujícího navrženému řešení ŽST Praha Letiště Václava Havla.

SO 15-30-05 Přeložka LP km 16,710-16,874

Stávající kolizní trasa trubek HDPE s optickými kabely (mikrokabely) KO 062, KO 064+KO 064a, trasa HDPE trubek KO 065, KO 066, KO 067, KO 068 a trasa metalických kabelů TT 223, 224, 225, 226, MR 076 koliduje se stavební jámou stanice. Kolizní trasa bude přeložena mimo prostor stavební jámy, vyhovující navrženému řešení ŽST Praha Letiště Václava Havla. Trubky HDPE budou napojeny na hranici stavby a v prostoru u šachty kolektoru, optické kabely budou zafouknuty nově v celém úseku mezi rozvaděči. Do rozvaděče v Terminálu T1 a v objektu RODOP budou osazeny nové 19“ optické vany pro ukončení singlemode kabelu. Kabely multimode budou ukončeny ve stáv. optických vanách. Vzhledem k velkému množství sdělovacích sítí v prostoru stavby je nutno, aby přeložky všech sdělovacích kabelů byly realizovány koordinovaně a společně. Při realizaci musí být použity materiály schválené pro použití v síti daného správce. Přeložky musí být prováděny podle požadavků správce kabelů. Na překládaných kabelech bude provedeno měření před a po přeložce. Před zahájením výkopových prací musí investor zajistit vytyčení všech inženýrských sítí jejich správci. Vytyčení musí být předáno zápisem do stavebního deníku a po dobu stavebních prací udržováno a zajištěn dozor správců těchto sítí. Dodavatel stavby musí respektovat pokyny správců, směřující k ochraně jejich sítí a zařízení tak, aby nedošlo k jejich poškození. V prostoru provádění výkopových prací se nachází velké množství stávajících inženýrských sítí. Vzhledem k tomu bude nutno provádět všechny výkopy v ochranném pásmu výhradně ručně a s maximální opatrností.

SO 15-30-06 Přeložka LP km 16,919-16,976

V souvislosti s výstavbou Novostavby ŽST Praha – Letiště 227, HP 091 koliduje se stavební jámou stanice. Trasa je vedena v kabelovodu. Kolizní trasa bude předložena nejprve provizorně – na kabelovou lávku v km 16,894, která bude vybudována jako přípravný objekt v předstihu. Vzhledem v rozsahu stavební jámy před objektem Parking A budou trasy z rozvodny Václava Havla bude nutné provést – přeložku trubek HDPE s optickými kabely KO 175, KO 176, KO 177, KO 427, KO 497, KO 498, KO 614, KO 270, KO 271 a přeložku metalických kabelů TT MDF vedeny vnitřkem objektu v nových kabelových žlabech. Definitivní přeložka bude řešena přeložením do nové trasy, vyhovující navrženému řešení ŽST Praha Letiště Václava Havla. Pro uložení kabelu a HDPE trubek bude využit nový kabelovod.

SO 15-30-07 Přeložka kabelovodu LP km 16,919-16,976

Vlastní těleso kabelovodu je navrženo z plastových devíti otvorových multikanálů. Horní hrana tělesa multikanálu bude uložena nejméně -0,6 m pod horní hranu volného terénu a nejméně -1,0 m pod horní hranu vozovky (dle normy ČSN 736005, příloha B). V místě průchodu pod vozovkou bude kabelovod obetonován zásylovým betonem C12/15. Vstupy multikanálů do šachet budou obetonovány z důvodu nerovnoměrného sedání v okolí šachty a nemožnosti řádného zhutnění v prostoru zaústění. Multikanály budou obsypány vrstvou z jemného granulovaného materiálu, podle pokynů výrobce. Musí být instalovány na rovném, pevném a stabilním podkladu. Jakékoliv nerovnosti na dně výkopu musí být opraveny volně loženým granulovaným materiálem a následným zpevněním. Pro zajištění rovnoměrného rozložení zatížení by horní vrstva základu měla obsahovat 5-8cm nekompaktní poddajné výplně z granulovaného materiálu různé zrnitosti. Tato vrstva musí být bez kamenů a jiných pevných částic větších než 2 cm, aby se zabránilo případnému bodovému zatížení multikanálu. Ve většině případů je vhodné konečné ruční zarovnání dna výkopu pro zajištění požadované kvality podkladu. Lože tělesa kabelovodu musí být upevněno a stabilizováno takovým způsobem, aby bylo zajištěno, že nedojde k sesunutí kabelovodu vůči kabelové šachtě. Multikanály nejsou uvažovány jako vodotěsné, jsou uvažovány jako chráničky kabelů. Montáž zpravidla začíná od koncového bodu, jakým je např. kabelová šachta, a to hrdlovým koncem multikanálu ve směru pokládky. Změny směru větší než 2° na spoj, ať už u rovného úseku kabelovodu nebo ohybů, budou zajištěny použitím zkrácených ohybových dílů, přičemž každý takový díl umožňuje změnu směru o 3° na cca 300mm délky trasy. Pro kontrolu, opravu, výměnu či instalaci nových kabelů budou v trase nového kabelovodu umístěny plastové přístupové komory. Tyto komory budou vyrobeny z vysokohustotního Polyethylenu (HDPE) a budou umístěny do připraveného výkopu na vrstvu podkladního betonu C12/15 s přísadou H - krystal M. Jejich tvar se na místě upraví pro vstup tělesa kabelovodu.

Veřejné osvětlení**SO 14-30-30 Provizorní přeložka VO v km 16,350 – LP**

Předmětem stavebního objektu SO 14-30-30 Provizorní přeložka VO v km 16,350 – LP je provizorní přeložka veřejného osvětlení v místech výstavby nového traťového úseku Praha – D1. Míle – Praha – Letiště Václava Havla. Stávající veřejné osvětlení ve správě Letiště Praha a.s. bude v místech výstavby nové železniční tratě demontováno. Úpravy veřejného osvětlení budou provedeny, tak aby osvětlení

splňovalo všechny potřebné předpisy, normy a požadavky. V rámci stavebního objektu dojde k demontáži stávajících stožárů VO a k demontáži stávajících kabelů.

SO 14-30-31 Definitivní přeložka VO v km 16,350 – LP

Předmětem stavebního objektu SO 14-30-31 Definitivní přeložka VO v km 16,350 – LP je definitivní přeložka veřejného osvětlení v místech výstavby nového traťového úseku Praha – Dl. Míle – Praha – Letiště Václava Havla. Stávající veřejné osvětlení ve správě Letiště Praha a.s., které bylo v rámci SO 14-30-30 demontováno bude nahrazeno novým veřejným osvětlením. Úpravy veřejného osvětlení budou provedeny, tak aby osvětlení splňovalo všechny potřebné předpisy, normy a požadavky. V projektové dokumentaci jsou zvoleny konkrétní referenční prvky. Na základě jejich konkrétních parametrů v rámci dodávky stavby lze zvolit jiný typ koncového prvku se stejnými, popř. podobnými parametry

SO 14-30-32 Provizorní přeložka VO v km 16,400 – LP

Předmětem stavebního objektu SO 14-30-32 Provizorní přeložka VO v km 16,400 – LP je provizorní přeložka veřejného osvětlení v místech výstavby nového traťového úseku Praha – Dl. Míle – Praha – Letiště Václava Havla. Stávající veřejné osvětlení ve správě Letiště Praha a.s. bude v místech výstavby nové železniční tratě demontováno. Úpravy veřejného osvětlení budou provedeny, tak aby osvětlení splňovalo všechny potřebné předpisy, normy a požadavky.

SO 14-30-33 Definitivní přeložka VO v km 16,400 – LP

Předmětem stavebního objektu SO 14-30-33 Definitivní přeložka VO v km 16,400 – LP je definitivní přeložka veřejného osvětlení v místech výstavby nového traťového úseku Praha – Dl. Míle – Praha – Letiště Václava Havla. Stávající veřejné osvětlení ve správě Letiště Praha a.s., které bylo v rámci SO 14-30-32 demontováno bude nahrazeno novým veřejným osvětlením. Úpravy veřejného osvětlení budou provedeny, tak, aby osvětlení splňovalo všechny potřebné předpisy, normy a požadavky. V projektové dokumentaci jsou zvoleny konkrétní referenční prvky. Na základě jejich konkrétních parametrů v rámci dodávky stavby lze zvolit jiný typ koncového prvku se stejnými, popř. podobnými parametry

SO 15-30-30 Přeložky VO v prostoru ŽST Praha LVH – LP

Předmětem stavebního objektu SO 15-30-30 Přeložky VO v prostoru ŽST Praha LVH – LP jsou přeložky veřejného osvětlení včetně přisvětlení přechodů v místech výstavby nového traťového úseku Praha – Dl. Míle – Praha – Letiště Václava Havla a stavebních úprav v prostoru nové železniční stanice. Stávající veřejné osvětlení ve správě Letiště Praha a.s., bude nutno demontovat a nahradit novým veřejným osvětlením. Úpravy veřejného osvětlení budou provedeny, tak aby osvětlení splňovalo všechny potřebné předpisy, normy a požadavky. V rámci stavebního objektu dojde k demontáži stávajících stožárů VO a k demontáži stávajících kabelů. V projektové dokumentaci jsou zvoleny konkrétní referenční prvky, lze na základě jejich konkrétních parametrů v rámci dodávky stavby zvolit jiný typ koncového prvku se stejnými, popř. podobnými parametry

Provizorní lávky pro kabely

SO 90-30-01 Provizorní lávky pro kabely

Mostní konstrukce převádějící dočasné přeložky přes stavební jámu bude tvořena typovou ocelovou příhradovou konstrukcí, montovanou ze systémových dílců doplněných o atypické díly pro nesení inženýrských sítí, dle možností případně dřevěných. Založení těchto lávek bude plošné. Nosná konstrukce bude oplechována pro ochranu proti povětrnostním vlivům a při koncích opatřena uzamykatelnou brankou. Lávky musí umožnit bezpečný přístup pro kontrolu a servis převáděných IS.

Potrubní vedení

Potrubní vedení kanalizace, ČOV

SO 14-31-23 Přeložka dešťové kanalizace DN300, km 16,350

Stávající dešťová kanalizace je v kolizi se stavební jámou pro tunel žel. trati. Z tohoto důvodu je navržena přeložka dotčené koncové části stávající kanalizace. V rámci stavebních úprav dojde nejdříve ke zrušení koncového úseku stoky DN 300 včetně koncové šachty a stávající kanalizační přípojky UV. Nově bude na stoce před stavební jámou umístěna nová revizní šachta D23.0, která bude po dobu výstavby sloužit jako koncová šachta. Po dokončení stavby tunelu bude tato šachta zrušena a stoka obnovena v původním spádu až do šachty D23.1 Délka tohoto úseku je 15,4 m v profilu DN 300. Bude zachován materiál původní stoky což je dle dostupných podkladů kameninové kanalizační potrubí. Do této šachty bude napojeno i vedení přípojky UV-51 z potrubí DN 200 v délce 13,28 m.

SO 14-31-24 Provizorní přeložka dešťové kanalizace DN400, km 16,390

Stávající dešťová kanalizace (DN 300-400) je v kolizi se stavební jámou pro tunel žel. trati. Z tohoto důvodu je navrženo její přerušení v místě navržené stavební jámy. Stávající stoka bude ukončena v nové

koncové šachty D4.5 umístěné před stavební jámou. Zbývající stávající vedení kanalizace bude v místě jámy zrušeno a zbývající severní část od nové šachty D4.4 umístěné na stávajícím vedení za stavební jámou bude stoka přespádována do dešťové kanalizace DN 400. Nově navržené potrubí bude dimenze DN 300-400, ukládáno bude částečně ve stávající trase. Po dokončení stavby tunelu budou realizovány přípojky od UV-08 a UV-09, které leží nad stropem tunelu. Tyto dvě přípojky budou zaústěny do nové koncové šachty D4.5 na kanalizaci DN 400. Tunel má zde malé krytí a protažení stoky do původní trasy je z tohoto důvodu nemožné. V rámci tohoto objektu dojde k realizaci 95,26 m nové stoky a to 26,70 m v dimenzi DN 400 a 68,56 m v dimenzi DN 300. Zároveň dojde k přepojení stávajícího odvodnění mostu a nových uličních vpustí v celkové délce 69,0 m z potrubí DN 200. Zároveň dojde ke zrušení stávající kanalizace vedené v trase nově navržené stoky, a to v celkovém rozsahu 162,6 m, z toho 26,7 m v dimenzi DN 400, 56,2 m v dimenzi DN 300 a 79,7 m v dimenzi DN 150-200.

SO 14-31-25 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN200, km 16,530

V rámci tohoto objektu dojde k přeložce stávající splaškové kanalizace DN 300 v celkové délce 18,26 m. Na stávající stoce budou osazeny dvě nové kanalizační šachty S25.1 a S25.2 a mezi nimi dojde ke zrušení stávajícího úseku kanalizace DN 300 v délce 18,26 m a po dokončení tunelu k jeho obnově novým potrubím DN 300. Po dobu výstavby bude přes jámu vedeno provizorní potrubí zavěšené na ocelové konstrukci společně s provizorní přeložkou SO 14-51-21. V případě, že technologie budování tunelu neumožní výškově gravitační vedení provizorní přeložky budou splaškové vody přečerpávány. Na základě požadavku správce bude šachta Š25.2 v definitivním řešení zrušena, protože se nachází v komunikaci. To má ovšem vliv na materiál definitivní stoky. Bude zachován stávající materiál, který je dle dostupných podkladů z kamenina.

SO 14-31-26 Provizorní přeložka splaškové kanalizace DN300, km 16,605

Stávající splašková kanalizace DN 300 je v kolizi se stavební jámou pro tunel žel. trati. Z tohoto důvodu je navržena její přeložka. Objekt je složen z definitivní přeložky kanalizace a z provizorní části. Provizorní přeložka je navržena v celkové délce 164,4 m z potrubí DN 300. Trasa je navržena po obvodě stavební jámy podél stávajícího kolektoru. Je vedena z místa napojení na stávající přípojky z parkovacího domu podél stavební jámy až k napojení na novou definitivní část přeložky DN 300. Tato část objektu bude po ukončení stavebních prací v celém rozsahu zrušena. V případě, že z důvodu technologie budování konstrukcí tunelu nebude možné tuto trasu realizovat gravitačně budou splaškové vody přečerpávány. Definitivní část přeložky splaškové kanalizace je vedena v celkové délce 127,35 m v prostoru stavební jámy nad tunelem a může být realizována až po ukončení stavebních prací ve stavební jámě a provedení zásypu hloubeného tunelu. Do této nové kanalizační stoky budou přepojeny dvě přípojky DN 150-200 v celkové délce 15,8 m. Do koncové šachty bude ještě zaústěna gravitační část přípojky SO 15-31-01

SO 14-31-27 Odvodnění příjezdové komunikace k portálu tunelu

Tento objekt je navržen pro potřeby odvodnění příjezdové komunikace a zpevněné plochy u portálu tunelu. Dešťové vody jsou zachyceny pomocí horské vpusti umístěné u portálu tunelu a pomocí gravitační přípojky DN 200 v délce 13,13 m odvedeny do navržené čerpací stanice (ČS). Tato ČS je umístěna ve vozovce v úrovni terénu. Do ČS je zaústěna také přípojka z požární nádrže v profilu DN 150 v délce cca 23,14 m. Z této ČS je vedena tlaková kanalizace z potrubí PE dn 110, která přečerpává zachycené dešťové odpadní vody do ukliďovací šachty D27.1. Délka této výtlačné části odvodňovacího systému činí 133,85 m. Z navržené ukliďovací šachty D27.1 jsou dešťové vody odvedeny gravitační přípojkou DN 200 v celkové délce 32,1 m do stávající dešťové kanalizace DN 1200. Celkem je v rámci tohoto objektu navrženo 202,22 m kanalizací, z toho 45,23 m gravitační kanalizace DN 200, přípojka od požární nádrže v délce 23,14 m v profilu DN 150 a 133,85 m tlakové kanalizace PE dn 110. Součástí systému je i čerpací stanice, horská vpust' a ukliďovací kanalizační šachta.

SO 15-31-01 Kanalizační přípojka stanice, km 16,790

Předmětem tohoto projektu je kanalizační přípojka splaškové kanalizace od stanice Letiště Václava Havla v km 16,790. Součástí objektu je gravitační část včetně ukliďovací šachty. Z ukliďovací šachty jsou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 délky 6,11 m do koncové šachty S.5 nové trasy kanalizace SO 14-31-26 v profilu DN 300. Výtlačné potrubí mimo vlastní stanici je také zahrnuto do tohoto objektu a bude zaústěno do zmíněné ukliďovací šachty S1.01. Délka výtlačného potrubí je 73,15 m v profilu PE 110. Výškový průběh výtlačku je ovlivněn křížením stávajícího kolektoru. Materiál potrubí stok a přípojek Jako materiál gravitačního potrubí je navrženo plastové kanalizační potrubí hladké plnostěnné konstrukce, s integrovanými hrdly s těsnicím kroužkem, s kruhovou tuhostí dle ČSN EN ISO 9969 $\geq$ SN 10, z materiálu PP-MD, vyrobeno dle normy ČSN EN 14758-1. Výtlač je navržen z PE 100

RC SDR 11. Potrubí bude uloženo na pískové lože tl. min. 10 cm a obsypáno pískem do výšky min. 30 cm nad potrubí. Pro podsyp a obsyp se musí použít písek bez ostrohranných částic s velikostí zrn do 16 mm. Nad obsyp bude v celé délce potrubí položena výstražná PVC fólie. Na vrch potrubí bude v celé délce upevněn signalizační vodič 2,5 mm

SO 15-31-02 Kanalizační přípojka vestibul, km 17,00

Předmětem tohoto projektu je kanalizační přípojka splaškové kanalizace od stanice Letiště Václava Havla v km 17,00. Součástí objektu je gravitační část včetně ukliďovací šachty. Z ukliďovací šachty jsou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 délky 6,45 m do stávající splaškové kanalizace DN 250. Výtlačné potrubí mimo vlastní stanici je v PDPS zahrnuto do tohoto objektu a bude zaústěno cca 0,5 m nad dno ukliďovací šachty. Celková délka výtlačného potrubí je 84,06 m v profilu PE 110

SO 15-31-03 Kanalizační dešťová přípojka stanice, km 16,791

Předmětem tohoto projektu je kanalizační přípojka dešťové kanalizace od stanice Letiště Václava Havla v km 16,791. Vzhledem k vnitřní dispozici stanice a rozvodům ZTI jsou navrženy dvě samostatné přípojky. Přípojka směrem k Hotelu Marriott je pouze pro napojení odvodnění přístřešku a je v profilu DN 150 v délce 9,56 m. Bude napojena do nové přeložky SO 15-31-21. Na stoce bude vysazena odbočka. Na druhé straně je přípojka jak pro výtlač z stanice, tak pro odvodnění přístřešku. Odvodnění přístřešku je opět v profilu DN 150 v délce 13,28 m a je napojeno do ukliďovací šachty. Z ukliďovací šachty jsou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 v délce 10,0 m do přeložky dešťové kanalizace SO 15-31-21 DN 500. Výtlač je v profilu PE 110 v délce 8,4 a je zaústěn cca 0,5 m na dno ukliďovací šachty. Výtlačné potrubí mimo vlastní stanici je tedy v PDPS zahrnuto do tohoto objektu. Celková navržená délka přípojek je 10,00 m v profilu DN 200, 22,84 m v profilu DN 150 a 8,4 m výtlaču z PE 110.

SO 15-31-04 Kanalizační dešťová přípojka vestibul, km 17,01

Předmětem tohoto objektu je kanalizační přípojka dešťové kanalizace od stanice Letiště Václava Havla v km 17,01. Součástí objektu je gravitační část včetně ukliďovací šachty. Z ukliďovací šachty jsou odpadní vody gravitačně odváděny potrubím DN 200 délky 11,0 m do přeložky dešťové kanalizace SO 15-31-22 DN 300. Výtlačné potrubí mimo vlastní stanici je v PDPS zahrnuto do tohoto objektu a bude zaústěno cca 0,5 m nad dno šachty. Délka výtlačného potrubí je 19,8 m v profilu PE 110. Součástí tohoto objektu je i odvodnění přístřešku, které je navrženo samostatnou přípojkou DN 150 v délce 16,00 m.

SO 15-31-21 Přeložka dešť. kanalizace DN500, km 16,510-17,000

Stávající dešťová kanalizace DN 500 je v kolizi se stavební jámou a konstrukcí podzemní stanice Letiště Václava Havla a proto je nezbytné ji přeložit do nové bezkolizní trasy. Navržená přeložka se sestává ze dvou částí. První z nich je vedena od napojení na stávající kanalizaci DN 600 SV směrem podél rekonstruované komunikace z potrubí DN 300 v celkové délce 86,56 m. Část této první přeložky bude realizována bezvýkopovou metodou v délce 28,0 m. Druhá část přeložky je vedena JV směrem od napojení do stávající stoky DN 600 ve stejné šachtě jako první část – v šachtě D1.1. Následně pokračuje podél objektu parkovacího domu. V km 16,790 obchází přeložka kanalizace výstup ze stanice. Jsou do ní zaústěny dešťové přípojky ze stanice SO 15-31-03 z potrubí DN 200 v celkové délce 12,0 m. Dále je vedena v souběhu s konstrukcí stanice a je ukončena v místě napojení na stávající stoku DN 400. Tato druhá část je navržena v celkové délce 299,07 m z potrubí DN 400-500. Část této první přeložky bude realizována bezvýkopovou metodou v délce 93,0 m. Nedílnou součástí tohoto objektu je také prodloužení stávající kanalizace DN 300 v celkové délce 125,28 m. Tato stoka je vedena od šachty D2.0 až k šachtě D2.3. Celkově je v rámci tohoto objektu navrženo 510,92 m kanalizace, z toho 135,32 m v dimenzi DN 500, 163,75 m v dimenzi DN 400 a 211,85 m v dimenzi DN 300. Součástí objektu jsou i dvě přípojky zaústěné do druhé části přeložky u objektu stanice v celkové délce 12,0 m z potrubí DN 200.

SO 15-31-22 Úprava dešť. kanalizace DN300, km 16,980

Stávající dešťová kanalizace DN 300 je v kolizi s konstrukcí podzemní stanice. Přeložka kanalizace DN 300 je navržena jižním směrem od stanice, v komunikacích podél parkovacího domu A. Trasa pokračuje komunikací v ul. Schengenská, kde kopíruje stávající trasu dešťové kanalizace, potrubí bude uloženo ve větší hloubce. Dimenze DN 300 bude zachována v úsecích v celkové délce 208,61 m, úsek dlouhý 233,11 m k napojení na stávající dešťovou kanalizaci DN 400 bude zkapacitněn na DN 400. Stávající přípojky od UV musejí být realizovány současně s přeložkou, aby bylo zachováno odvodnění stávajících komunikací. Po realizaci nových povrchů a tím i nových UV budou UV-100 až UV-105 zrušeny. Do přeložky budou naopak dodatečně zaústěny přípojky od UV, které jsou navrženy v rámci SO 15-31-23. Z důvodu snížení aerodynamických vlivů z jízdy vlaku v železniční stanici a přilehlých vestibulů je ve stěně

stanice u vestibulu západ zřízena odvětrávací šachta, která je vyvedena na povrch a realizovaná jako tzv. anglický dvorek. Tento odvětrávací objekt je ovšem v kolizi s trasou kanalizace. Pro jeho realizaci je nutné v následném kroku zkrátit kanalizaci SO 15-31-22. Kanalizace bude ukončena šachtou v místě poslední definitivní přípojky od UV-49

SO 15-31-23 Odvodnění zpevněných ploch a komunikací

Součástí objektu jsou dešťové stoky a přípojky pro odvodnění nově navržených zpevněných ploch a komunikací dotčených stavbou. V rámci objektu jsou navrženy dvě dešťové stoky DN 300, které budou realizovány po výstavbě stanice a budou odvodňovat část komunikace v ulici Aviatické v km 16,64-16,70. Stoky o délkách 25,41 m a 28,0 m z potrubí DN 300 jsou zaústěny do přeložky dešťové stoky SO 15-31-21. Přípojky od nově navržených UV a odvodňovacích žlabů jsou zaústěny do stávajících dešťových kanalizací a do nových přeložek SO 15-31-21 a SO 15-31-22. V rámci objektu jsou navrženy 2 dešťové stoky v celkové délce 62,41 m v profilu DN 300 a přeložky přípojek UV v celkové délce 203,2 m v profilu DN 200.

Potrubní vedení vodovody

SO 14-32-01 Vodovodní přípojka tunelu, km 16,200

V rámci této PD byly dodrženy podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí, dále pak veškeré vzdálenosti dle TPG 702 04 atd. Při realizaci je nutné dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Navrhovaná přípojka nezasahuje do prvků zvláště chráněných území ani do jejich ochranných pásem. Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle § 6. V pásmu budoucí silnice se nenachází žádná ochranná pásma vodních zdrojů a přeložka se nenachází v záplavovém pásmu.

SO 14-32-24 Provizorní přeložka vodovodu DN200, km 16,400

V rámci této PD byly dodrženy podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí, dále pak veškeré vzdálenosti dle TPG 702 04 atd. Při realizaci je nutné dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Navrhovaná přeložky a přípojky nezasahují do prvků zvláště chráněných území ani do jejich ochranných pásem. Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle § 6. V pásmu budoucí silnice se nenachází žádná ochranná pásma vodních zdrojů a přeložka se nenachází v záplavovém pásmu.

SO 14-32-25 Provizorní přeložka vodovodu DN100, km 16,527

V rámci této PD byly dodrženy podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí, dále pak veškeré vzdálenosti dle TPG 702 04 atd. Při realizaci je nutné dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Navrhovaná přeložky a přípojky nezasahují do prvků zvláště chráněných území ani do jejich ochranných pásem. Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle § 6. V pásmu budoucí silnice se nenachází žádná ochranná pásma vodních zdrojů a přeložka se nenachází v záplavovém pásmu.

SO 14-32-26 Přeložka vodovodu DN200, u portálu tunelu

Stávající vodovod DN 200 je v kolizi se stavební jámou. Navržena jeho přeložka v úseku kolem jámy v potřebném rozsahu, tak aby nedošlo při realizaci zemních prací k poškození vodovodu a ohrožení stavební jámy. Přeložka je navržena do okraje komunikace. Součástí objektu bude i bourání a opětovná obnova krytu konstrukčních vrstev komunikace. Délka přeložky z potrubí PE dn 250 činí 83,6 m,

SO 15-32-01 Vodovodní přípojka stanice, km 16,790

V rámci této PD byly dodrženy podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí, dále pak veškeré vzdálenosti dle TPG 702 04 atd. Při realizaci je nutné dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Navrhovaná přípojka nezasahuje do prvků zvláště chráněných území ani do jejich ochranných pásem. Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle § 6. V pásmu budoucí silnice se nenachází žádná ochranná pásma vodních zdrojů a přeložka se nenachází v záplavovém pásmu.

SO 15-32-22 Přeložka závlah. Vodovodu, Žst. V. Havla

V rámci této PD byly dodrženy podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí, dále pak veškeré vzdálenosti dle TPG 702 04 atd. Při realizaci je nutné dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Navrhovaná přeložka nezasahuje do prvků zvláště chráněných území ani do jejich ochranných pásem. Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle § 6. V pásmu budoucí silnice se nenachází žádná ochranná pásma vodních zdrojů a přeložka se nenachází v záplavovém pásmu.

SO 15-32-23 Přeložka vodovodu DN80, km 16,940

SO 15-32-24 Přeložka vodovodu DN150, km 16,734

V rámci této PD byly dodrženy podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí, dále pak veškeré vzdálenosti dle TPG 702 04 atd. Při realizaci je nutné dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci

v dotčeném ochranném pásmu. Navrhovaná přeložka nezasahuje do prvků zvláště chráněných území ani do jejich ochranných pásem. Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle § 6. V pásmu budoucí silnice se nenachází žádná ochranná pásma vodních zdrojů a přeložka se nenachází v záplavovém pásmu.

Potrubní vedení plynovod

SO 14-33-22 Přeložky STL a VTL plynovodů, km 16.20

Jedná se o přeložku VTL plynovodu vyvolané novostavbou ŽST Praha-Letiště Václava Havla). Při volbě trasy se vycházelo ze zásad dodržení bezpečnostních vzdáleností stanovených v ČSN 73 6005 vzhledem k průběhu tras stávajících inž. Sítí. Navrhovaná přeložka nezasahuje do prvků zvláště chráněných území ani do jejich ochranných pásem. Stavba neprochází žádným registrovaným VKP dle § 6. V pásmu budoucí silnice se nenachází žádná ochranná pásma vodních zdrojů a přeložka se nenachází v záplavovém pásmu.

SO 14-33-23 Přeložky VTL plynovodů PPD, km 16.20

Tato část projektu řeší přeložku VTL plynovodu DN 100 a DN 80, kde budou vybudovány dvě chráničky. Na přeložce bude standardně řešena pasivní ochrana VTL plynovod (PE+FZM), provedení chráničky z hlediska PKO a vybudování dvou POCH.

SO 15-34-22 Přeložka horkovodu

Spoje slouží k izolaci potrubí v místech svarů médionosných trubek spojujících jednotlivé segmenty potrubí, v tomto případě budou použity dvojité těsněné smrštitelné spoje. Smršťovací PE pouzdro se po ohřevu plamenem smrští na průměr plášťové trubky. Jako základní těsnění slouží těsnící páska, která je již integrována přímo v pouzdru. Jako druhé dodatečné těsnění se podle požadavků normy EN 489 pro dvojité těsněné spoje používají těsnící smršťovací rukávy překrývající okraje pouzdra. Součástí dodávky spojů je standardně veškerý materiál potřebný k jejich montáži a to včetně komponent pro tvorbu polyuretanové pěny. Pro zaizolování jednočinných kompenzátorů budou použity dvojité těsněné spoje s prodlouženou délkou krycího smrštitelného pouzdra a větším množstvím dodané PUR pěny.

Železniční tunely

SO 14-40-01 Tunel km 16,211 – 16,729 (Aviatická)

Navrhovaný železniční tunel je dvoukolejný o délce 518 m. Je navržen v přímé a v oblouku o poloměru 340 m. Niveleta hloubeného tunelu se v tomto úseku pohybuje v hloubce 9,3 až 13,8 m pod terénem, je zde určována především nutnou hloubkou podchodu křížených komunikací, podchodem pod kolektorem v km 16,713 a výškovou polohou navazující ŽST Praha – Letiště Václava Havla. Vnitřní rozměry tunelu jsou navrženy v souladu s ČSN 73 7508 – Železniční tunely. Základní osová vzdálenost kolejí je 4000 mm, v místě kolejového křížení pak 4750 mm. Vzdálenost osy koleje od vnějších stěn je v přímé 3200 mm, ve směrovém oblouku na vnitřní straně 3350 mm. Tento požadavek je odvozen z šířky vztažné linie kinematického obrysu pro vozidla GC podle ČSN 736320 o hodnotě 1645 mm + rozšíření v oblouku z důvodů převýšení v rozhodné výšce 2200 mm nad TK, min. šířky únikové cesty (podél stojícího vozidla) 1200 mm a pojistného prostoru 300 mm. Světla výška tunelu od TK je 6,5 m. V úseku Praha – Letiště budou v souladu s požadavky TSI provozována kolejová vozidla kategorie B a to s ohledem na délku tunelového komplexu Výstaviště – Veleslavin přesahujícím 5 km.

Pozemní komunikace, parkovací stání a ostatní zpevněné plochy

Pozemní komunikace

SO 14-50-02 Příjezdová komunikace k portálu tunelu

Předmětem projektu je zřízení přístupové komunikace k portálu tunelu a nástupní plochy pro příjezd a manipulaci techniky integrovaného záchranného systému. Komunikace je vedena částečně ve zdech. Délka příjezdové komunikace je 135m. Od napojení na stávající komunikaci budou příkopy komunikace dosvahovány ke stávajícímu terénu, který je napojen na zdi podél kolejí (navazující stavba). Příkopy budou plynule napojeny na odvodnění zdi a z druhé strany na betonovou žlabovku. V souběhu se zdí bude podél komunikace osazeno jednostranné ocelové svodidlo délky 80m. Od komunikace ke zdi a kolejím dojde k dosvahování a ozelenění svahu. Na druhé straně bude podél zdi betonový žlab pro odvedení vody z komunikace a bude vyúšťovat na plochu kde je voda svedena do nové vpusti. Komunikace je z jedné strany vázána na stávající stav a z druhé strany na plochu, která je výškově vázána na nově navrhované koleje. Napojení na zdi a na železniční těleso bude provedeno dosypáním zeminy a ohumusováním.

SO 14-50-02.1 Kabelovod pod nástupní plochou u portálu tunelu

Vlastní těleso kabelovodu je navrženo z plastových šesti otvorových multikanálů. Horní hrana tělesa multikanálu bude uložena nejméně -0,6 m pod horní hranu volného terénu a nejméně -1,0 m pod horní

hranu vozovky (dle normy ČSN 736005, příloha B). V místě průchodu pod vozovkou bude kabelovod obetonován zásypovým betonem C12/15. Vstupy multikanálů do šachet budou obetonovány z důvodu nerovnoměrného sedání v okolí šachty a nemožnosti řádného ztuhnutí v prostoru zaústění. Multikanály budou obsypány vrstvou z jemného granulovaného materiálu, podle pokynů výrobce. Musí být instalovány na rovném, pevném a stabilním podkladu. Jakékoliv nerovnosti na dně výkopu musí být opraveny volně loženým granulovaným materiálem a následným zpevněním. Pro zajištění rovnoměrného rozložení zatížení by horní vrstva základu měla obsahovat 5-8cm nekompaktní poddajné výplně z granulovaného materiálu různé zrnitosti. Tato vrstva musí být bez kamenů a jiných pevných částic větších než 2 cm, aby se zabránilo případnému bodovému zatížení multikanálu. Ve většině případů je vhodné konečné ruční zarovnání dna výkopu pro zajištění požadované kvality podkladu. Lože tělesa kabelovodu musí být upevněno a stabilizováno takovým způsobem, aby bylo zajištěno, že nedojde k sesunutí kabelovodu vůči kabelové šachtě. Multikanály nejsou uvažovány jako vodotěsné, jsou uvažovány jako chráničky kabelů. Montáž zpravidla začíná od koncového bodu, jakým je např. kabelová šachta, a to hrdlovým koncem multikanálu ve směru pokládky. Změny směru větší než 2° na spoj, ať už u rovného úseku kabelovodu nebo ohybů, budou zajištěny použitím zkrácených ohybových dílů, přičemž každý takový díl umožňuje změnu směru o 3° na cca 300mm délky trasy.

SO 14-50-04 Obnova ul. Aviatická

Součástí tohoto objektu je obnovení povrchu v ulici Aviatická z důvodu výstavby dráhy. Komunikace bude obnovena ve stávajícím rozsahu v nezbytně nutné míře. Komunikace bude napojena na stávající komunikace a na novou komunikaci SO 15-50-02. Délka úpravy je cca 184m

SO 14-50-05 Obnova ul. K Letišti

Součástí tohoto objektu je obnovení povrchu v ulici K Letišti z důvodu výstavby dráhy. Komunikace bude obnovena ve stávajícím rozsahu v nezbytně nutné míře.

SO 14-50-06 Obnova MUK Aviatická - K Letišti

Součástí tohoto objektu je obnovení povrchu MUK Aviatická - K Letišti z důvodu výstavby dráhy. Komunikace bude obnovena ve stávajícím rozsahu v nezbytně nutné míře.

SO 15-50-01 Úprava komunikací u Parkingu A

Předmětem objektu je návrh úpravy komunikací a zpevněných ploch v okolí budovy Parkingu A (dále jen „PA“). V rámci úprav dojde ke změně dopravního režimu na vjezdu a výjezdu z parkovacího domu. Nově budou jižní brány sloužit jako vjezdové a severní jako výjezdové. V souvislosti s touto změnou bude zřízen sjezd z ulice Schengenská směrem k vjezdu do parkingu. Dále je navržena nová komunikace, která propojí výjezd z parkingu s ulicí Schengenskou a na kterou je napojena v místě konce estakády stykovou křižovatkou. V neposlední řadě je součástí také částečná obnova a úprava odstavných stání pro autobusy před Terminálem 2 a PA.

SO 15-50-02 Úprava komunikací u Parkingu C

Předmětem objektu je obnova a úprava komunikací a zpevněných ploch v okolí budovy Parkingu C po zřízení hloubené stanice. Celková délka stavebních úprav činí cca 170 m.

SO 15-50-03 Úprava komunikace Schengenská

Předmětem objektu je úprava a změna šířkového uspořádání komunikace v Schengenské ulici ve spojitosti se změnou dopravního režimu v ulici Aviatická. Doprava z Aviatické ulice bude nově vedena ulicí Schengenskou. Celková délka úprav komunikace činí cca 372 m.

Parkovací a cyklo-parkovací stání pro veřejnost

SO 15-51-01 Obnova parkoviště Airport Business Centre

Předmětem objektu je obnova parkoviště u budovy Airport Business Centre („ABC“) po zřízení hloubené stanice. Jedná se o obnovu parkovacích stání a průběžné komunikace. Celková délka úprav činí cca 123 m.

SO 15-51-02 Parkoviště u hotelu Marriott

Předmětem objektu je návrh nových parkovacích stání u hotelu Marriott jako náhrada za zrušená stání v místě nového výstupu ABC. Parkovací stání jsou navržena kolmá o celkovém počtu 28 stání včetně dvou vyhrazených stání pro vozidla přepravující těžce pohybově postižené. Dále je součástí objektu také návrh zpevněné plochy v okolí zmíněného výstupu ABC.

SO 15-51-03 Úprava parkoviště před T2

Předmětem objektu je úprava parkoviště před Terminálem 2 (T2) po zřízení hloubené stanice. Jedná se o redukci parkovacích stání z důvodu vzniku pěší zóny v přednádražním prostoru (součástí SO 15-52-01). Parkoviště nově tvoří celkem 29 kolmých parkovacích stání včetně dvou vyhrazených stání pro vozidla

přepравující těžce pohybově postižené. Dále je součástí objektu návrh zpevněných ploch pro pěší v okolí výstupu z vestibulu „Západ“ a vybudování dlouhých zpomalovacích prahů integrovaných s přechodem pro chodce směřujícím ke vstupu do T2. Podél nového výstupního objektu bude také vybudována komunikace pro autobusy jako příjezd k odstavným BUS stáním (součástí SO 15-50-01).

Ostatní zpevněné plochy a prostranství

SO 15-52-01 Pěší zóna Aviatická

Předmětem objektu je návrh nového uličního profilu Aviatické ulice a přednádražního prostoru v úseku mezi terminálem 2 a Parkingem C po zřízení hloubené stanice. Nově je tento úsek navržen v režimu pěší zóny s jedním příčným přejezdem v místě křížení s kolmými ulicemi Aviatická / Schengenská. Celková délka nové pěší zóny činí cca 234 m. Povrchová úprava všech zpevněných ploch je z kamenné dlažby. V rámci všech úprav budou provedeny i úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Dopravní opatření

SO 14-59-02 Praha Dlouhá Míle - Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště

Součástí tohoto objektu je zřízení provizorní komunikace z důvodu výstavby dráhy. Komunikace propojuje ul. Aviatická.

SO 15-59-02 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, provizorní komunikace a vjezdy na staveniště

Konstrukce zpevněných ploch je navržena v souladu s „Katalogem vozovek pozemních komunikací – TP 170“ schválených MD ČR č. j. 517/04-120-RS/1 za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky, zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim atd. je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami. Při provádění je potřeba dodržet kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev. Násypy budou ze zemin vhodných do násypů dle příslušné ČSN. Rozhodující pro posouzení pláň je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$. Na základě změření hodnot modulů na pláni v rámci provádění komunikací v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot musí dodavatel s investorem v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláň. Způsob úpravy pláň určí geolog v součinnosti s dodavatelem na základě příslušných laboratorních zkoušek zemin v podloží po odkrytí pláň. V případě nemožnosti provedení sanace pláň bude provedena výměna zeminy za zeminu vhodnou do podloží pro silniční komunikace. Úpravy je nutné uvažovat tak, aby byly dosaženy požadované vlastnosti v podloží komunikací a ploch v rozsahu aktivní zóny vozovky, kde se negativně projevují účinky promrzání a tím i následných poškození a deformací, tedy cca 50 cm pod niveletu pláň. Pokud nebudou vlastnosti materiálů podloží vhodné k úpravám, je nutno je v tomto rozsahu aktivní zóny odtěžit a nahradit zeminou vhodnou.

Kabelovody, kolektory

SO 15-60-01 Vytváření kolektoru v km 16,713

V km 5,435 přechází nad konstrukcí hloubených tunelů přes novou stanicí kolektor s inženýrskými sítěmi (teplovod, vodovod, slaboproud, silnoproud). Po dobu výstavby stanice je tento nutno vyvést přes stavební jámu. Mostní konstrukce, která kolektor vynese, bude uložena na mikropilotové bárky u pažicích stěn jámy. Nosná konstrukce bude tvořena ocelovou příhradovou konstrukcí o dvou hlavních nosnících s příčníky tvořícími podporu kolektoru při podkopání. Po dokončení konstrukcí tunelu bude prostor mezi stropem tunelu a konstrukcí kolektoru vyplněn betonem, ocelová konstrukce kromě podpěrných příčníků bude rozebrána a zatížení kolektoru bude přenášet konstrukce tunelu

Pozemní stavební objekty

Pozemní objekty budov

Pozemní objekty výpravních budov a budov zastávek

SO 14-71-01 Únikový objekt v km 16,450

Únikový objekt je umístěn vedle hloubeného tunelu (SO 14-40-01) v km 5,131 357 u pravé koleje. Jedná se o samostatný železobetonový třípodlažný objekt, který je propojen s tunelem v úrovni únikové cesty v tunelu podzemní chodbou. Objekt je půdorysně natočen tak, aby na terénu vyústil na chodník v ulici K letišti. Povrchový objekt bude zaříznut do svahu u silnice. Fasáda objektu bude z tmavě šedého režného zdiva. Tento objekt slouží jako záchranná cesta pro únik osob z tunelu a pro zásah požárních jednotek. Objekt je vybaven pevným železobetonovým schodištěm.

SO 15-71-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice

SO 15-71-01.10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Stavební část

SO 15-71-01.20 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Konstrukční část

SO 15-71-01.40 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice – Izolace**SO 15-71-01.50 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice – Zásypy****SO 15-71-01.90 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Úpravy pro montáž eskalátorů****SO 15-71-01.91 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Kabelové konstrukce**

Stanice je navržena jako hloubená s ostrovním nástupištěm šířky 11,64 m a délky 225 m. Výstupy jsou umístěny z obou konců – na západě k budově Terminálu 2, na východě k Terminálu 1. Výstup ze západní části nástupiště je pomocí trojice eskalátorů a dvojice výtahů, tento výstup vede k Terminálu 2. Na terén vede opět trojice eskalátorů. Výstup na terén je realizován pouze jako dočasný v minimalistickém provedení, než bude realizováno propojení s Terminálem 2. Druhý výstup z nástupiště na východě je realizován pomocí dvojice eskalátorů, pevného schodiště a výtahu (plní funkci evakuační). Na terén vede směrem k Terminálu Sever opět dvojice eskalátorů, pevné schodiště a výtah. Na nástupišti je dvojice únikových schodišť (zakomponovaných v prostoru pod eskalátory), které vedou do chráněné chodby pod nástupištěm, posléze tato chodba podejde kolej a na terén vede soustava schodišť. Hlavní technologické a služební zázemí se nalézá u východního vestibulu (ABC). V úrovni kolejí je energoblok, který je chráničkami pod kolejištěm spojený s technickými prostory pod nástupištěm a s kabelovody v kolejišti. V úrovni vestibulu se nalézají další služební prostory a strojovna Hlavního větrání. Ta slouží jak pro provozní větrání, tak i v případě požáru pro odvod tepla a kouře.

SO 15-71-01.30 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice – Jáma

Předmětem projektové dokumentace je návrh zajištění stavební jámy pro výstavbu objektu SO 15-71- 01 Hloubená stanice v rámci stavby Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla. Součástí projektu je i pilotové založení SO 90-30-01 Provizorní lávka pro kabely a SO 15-22-02 Provizorní most, které povedou přes stavební jámu V projektové dokumentaci pažení stavební jámy ve stupni PDPS není zohledněna související výstavba objektu Parkingu B, který přímo navazuje na objekt Hloubené stanice a který bude realizován s určitým časovým odstupem. Ná vaznost bude dořešena v rámci aktualizace PDPS po dokončení PDPS objektu Parkingu B, který se v současnosti nachází ve fázi DUR. V rámci provedení zajištění stavební jámy SO 15-71-01-30 Hloubené stanice je nutná koordinace s realizací SO 90-30-01 Provizorní lávka pro kabely a SO 15-22-02 Provizorní most. Před realizací provizorií přes stavební jámu musí být nejprve provedena pilotová stěna a první řada kotev. Ostatní práce (provedení mikrozápor a ostatních kotevních řad) mohou probíhat pod zprovozněným provizorním mostem a lávkou. Pažení stavební jámy je navrženo jako dočasné, prvky však zůstávají trvale zabudovány v zemi. Před realizací prací musí dodavatel ověřit polohu všech stávajících sítí v dosahu pažicích konstrukcí vč. kotev na základě podkladů z koordinační situace stavby a ověřením skutečné polohy a zohlednit jejich průběh v rozmístění a sklonu kotev v dílenské dokumentaci

SO 15-71-01.60 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice – ZTI

Projekt řeší vnitřní rozvody ZTI a požární vodovod ve ŽST Praha – Letiště Václava Havla. V železniční stanici budou vedeny vnitřní rozvody vodovodu, požárního vodovodu a kanalizace. Ve vestibulu ABC, v místnosti s vodovodním vstupem, bude osazena vodoměrná sestava pro celou stanici. Odkanalizování stanice bude zajištěno pomocí čerpacích stanic a čerpacích boxů. Výtlačná potrubí budou vyústěna do uklidňovacích šachet.

SO 15-71-01.61 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Suchovod**SO 15-71-01.62 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice - Vytápění a chlazení**

Návrh systému chlazení / vytápění je proveden na základě tepelné zátěže, která je pro specifikaci výkonových parametrů rozhodující. Navržen je systém s přímým chlazením s chladivovým rozvodem. Vnitřní jednotka je umístěná v chlazeném/ vytápěném prostoru, venkovní jednotka je umístěná ve vhodných prostorách s robustní prostorovou vazbou do venkovního prostředí (pro účely odvodu tepla / chladu je venkovním prostředím myšlen prostor kolejiště). Je navržen dvoutrubkový systém rozvodu chladiva bez možnosti souběžného chlazení / vytápění v rámci jednoho zařízení. Vybrané prostory jsou vytápěny pomocí el. sálavých panelů umístěných pod stropem (v podhledu).

SO 15-71-01.63 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - hloubená stanice – MaR

V rámci tohoto SO bude realizován autonomní řídicí systém měření a regulace (MaR) budovy, který bude zajišťovat vazby mezi zařízeními TZB a dálkový dohled nad zařízeními TZB (vzduchotechnické jednotky, klimatizační jednotky a čerpací stanice). Mimo sběru dat z uvedených zařízení bude řídicí systém MaR zajišťovat funkční blokády a vazby mezi zařízeními a možnost parametrizace a ovládání z lokálních panelů na rozvaděcích a z klienta MaR, který bude dodán do místnosti stálého dozoru v budově hloubené žst. Praha Letiště Václava Havla.

SO 15-71-03 Únikový objekt v km 16,947**SO 15-71-03.10 Únikový objekt v km 16,947 - Stavební část****SO 15-71-03.20 Únikový objekt v km 16,947 - Konstrukční část****SO 15-71-03.40 Únikový objekt v km 16,947 – Izolace****SO 15-71-03.50 Únikový objekt v km 16,947 – Zásypy**

Stavební oddíl je umístěn v km 5,660.000 až km 5,672.911. Jedná se o prostý objekt sloužící pouze k úniku cestujících z žst v případě mimořádné události. Jedná se o prostý objekt sloužící pouze k úniku cestujících z žst v případě mimořádné události, resp. se jedná o vyústění CHÚC na terén. Objekt je půdorysných rozměrů 12,5 x 9,3 m, nejnižší podlaží je 18,2 m pod terénem a výška nad terénem je 3,3 m (úroveň atiky). Náplň objektu tvoří z převážné části dvojice dvouramenných schodišť, dále VZT šachta a kabelová šachta.

SO 15-71-04 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt**SO 15-71-04.10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt - Stavební část****SO 15-71-04.20 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt - Konstrukční část****SO 15-71-04.40 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt – Izolace****SO 15-71-04.50 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - Větrací objekt – Zásypy**

Jedná se o prostý objekt sloužící pouze vedení vzduchu pro Hlavní větrání žst. Tento objekt se sestává z chodby, která dále navazuje na svislý tubus, ten je vyústěn cca 26 m nad terén. Objekt je od žst oddílován. Chodba je šířky 6 m a délky 18 m, navazující svislý tubus má půdorysné rozměry 3,6 x 6 m a celkovou výšku 31 m (z toho 26 m na terénem, úroveň atiky).

Pozemní objekty skladových a ostatních budov**SO 14-73-01 Požární nádrž u portálu tunelu v km 4,290**

Objekt požární nádrže je navržen z monolitického vodostavebního železobetonu. Západní stěna bude provedena ve sklonu cca 9° tak, aby navazovala na přilehlou opěrnou stěnu a bude uvnitř opatřena tepelnou izolací v tloušťce 5 cm, aby se zabránilo promrzání konstrukce. Požární nádrž je do stran rozšířena o „křídla“ která tvarově navazují na dilatační celky opěrných konstrukcí.

SO 15-73-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - úprava objektů letiště

Jedná se o nově navrženou železniční stanici pro zajištění obsluhy prostoru letiště osobní dopravou. Stanice bude umístěna v podzemí a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí s ostrovním nástupištěm délky 225 m. Jedná se o dvouvestibulovou hloubenou podzemní stanici s ostrovním nástupištěm. Přístup na nástupiště je z obou vestibulů. Vestibul západ Výstup z nástupiště do vestibulu je řešen trojicí eskalátorů, dvojicí výtahů a chodbou. Prostor v konci nástupiště, pod eskalátory, je využit pro technologii stanice. Jsou zde prostory pro úklid stanice, podružné rozvodny silnoproudu a slaboproudu a čerpací stanice. Vestibul ABC Tento výstup bude sloužit převážně pro napojení Terminálu 1 a ostatních budov. Výhledově zde bude napojen Skywalk. V době zprovoznění stanice bude zrealizován výstup z vestibulu na terén pomocí dvojice eskalátorů, výtahu a pevného schodiště. Výstup z nástupiště do vestibulu je řešen dvojicí eskalátorů, výtahem a pevným schodištěm. V prostoru na úrovni nástupiště vedle kolejí jsou umístěny technologické místnosti pro napájení stanice el. energií. Zavážení transformátorů a dalších rozměrných zařízení je možný z kolejí. Pro přístup obsluhy a zavážení menších zařízení slouží výtah a služební schodiště, které propojují tento prostor s vestibulem, resp. s povrchem. Další technologické prostory jsou umístěny v úrovni vestibulu nad dvojitou kolejovou spojkou. Zde se nachází stavební ústředna, sdělovací místnosti a strojovny vzduchotechniky. U odbavovací linky jsou umístěny služební místnosti pro obsluhu stanice. Únikový objekt Vedle stanice v km 16,947 je umístěn u pravé koleje únikový objekt. Jedná se o samostatný železobetonový objekt, který je propojen se stanicí podzemní chodbou. Z nástupiště stanice vedou dvě schodiště do únikových chodeb pod nástupištěm. Chráněná úniková cesta následně příčně podejde pravou kolej a vyústí do této chodby. V hloubeném objektu je navržena soustava schodišť, které ústí v nadzemní části objektu na terén, a větrací šachta. ČS PHM parking C V rámci vyvolaných stavebních úprav novostavby letiště VH je navrženo dočasné přemístění stáček šachty, která je součástí technologie čerpací stanice pohonných hmot (dále jen ČS PHM) v parkingu C (parkoviště PC COMFORT). Frekvence zásobování ČS PHM je cca 2 x měsíčně. Stáčení probíhá gravitačně, autocisterna stojí nalevo od stáček šachty a připojuje se standardně hadicemi (palivo, resp. rekuperace 1. stupně). Odvětrací pojistky a nádrže zůstávají beze změn. Po dokončení stavby bude stáček stanoviště vráceno do původní polohy. Z hlediska PBŘ vyvolá tato stavební úprava ČS PHM pouze stanovení nových odstupových vzdáleností od nové polohy stáček šachty.

SO 15-73-02 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – sanace nadzemních objektů**SO 15-73-02.10 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – sanace nadzemních objektů - stavební část**

U objektu Parkingu A, který těsně sousedí se stavební jámou stanice, je nutné ubourat z čelního líce budovy předsazený prostor schodiště (severozápadní fasáda). Stávající předsazený prostor schodiště je navržen jako CHŮC z objektu. Do prostoru schodiště je napojena každá výšková úroveň Parkingu (hlavní patro i mezipatro). Po odbourání předsazeného schodiště budou muset být vyhotovena dvě provizorní schodiště, z důvodu zachování CHŮC z objektu. První konstrukce provizorního schodiště bude přisazena k jihozápadní fasádě a bude napojena na hlavní patra Parkingu, druhé schodiště bude přisazeno k severovýchodní fasádě a bude napojeno na mezipatra Parkingu.

SO 15-73-02.20 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – sanace nadzemních objektů - konstrukční řešení

Předmětem této části projektu je statický návrh a posouzení sekundárních ocelových konstrukcí nových vyvěšených konzol stropních desek mezi osami P/4-P/5 a základových desek nových provizorních schodišť.

SO 15-73-02.30 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – sanace nadzemních objektů - PBŘ

SO 15-73-02.40 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – sanace nadzemních objektů – TZB

Předsazený prostor schodiště (severozápadní fasáda) bude zrušen (ubouráný) a bude nahrazen podestami v místě výstupu z výtahu. Po odbourání předsazeného schodiště budou muset být vyhotovena dvě provizorní schodiště.

SO 15-73-02.50 ŽST Praha-Letiště Václava Havla – sanace nadzemních objektů – DZ

Vlivem úprav komunikací po stavbě ŽST letiště Václava Havla dochází k výrazné změně v organizaci provozu u Parkingu A (Smart parking). Komunikace před parkingem A bude upravena tak, že dojde k záměně stávajícího vjezdu a výjezdu z parkovacího domu. To si vyžádá zásadní změnu v organizaci provozu parkovacího domu, kdy bude nutné otočit směr provozu v celém objektu. Parkovací dům je ve všech podlažích dispozičně řešen tak, že tato zásadní změna provozu nevyžaduje výrazné stavební zásahy. Nejnákladnější změnou bude „prohození“ vjezdových a výjezdových automatů a zábran. Dopravní značení (svislé i vodorovné) bude nutné upravit. Na jednotlivých podlažích nebude nutný zásah do vodorovného značení jednotlivých kolmých parkovacích stání. Nutná bude změna směrových šipek V9a u vjezdů na rampy do dalších podlaží. Svislé dopravní značení u ramp bude nutné přemístit („přehodit“). Jedná se o svislé značky 2x IP4b a 2x B30 (strana „vjezd“) a 2x B2 a 2x B30 (strana „výjezd“). V 1.NP (úroveň vjezdu a výjezdu) bude nutná změna směrových šipek V9a u vjezdů na rampy do dalších podlaží. Svislé dopravní značení u vjezdu/výjezdu a nájezdů na rampy v parkovacím domě bude nutné přemístit („přehodit“). Před parkovacím domem u současného vjezdu se jedná o svislé značky B16, B20a, Z4c, C4c. U současného výjezdu se jedná o svislé značky P4 a C3b.

Orientační systém

SO 15-77-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla - orientační systém

Stavební objekt SO 15-77-01 řeší nový orientační systém ve stanici. Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště bude umožněn pomocí výtahů. Orientační systém stanice bude provázán s orientačním systémem Letiště na povrchu. Označení stanice řeší TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“. Označení železniční stanice na novém nástupišti bude „bez piktogramu Železniční stanice-zastávka“ a provedeno písmem ARIAL, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je 360/140 mm. Doplňující texty ostatních tabulí budou provedeny stejným fontem. Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Text a piktogramy budou bílé na modré podkladové fólii. Provedení tabulí orientačního systému bude prosvětlené. Detailní provedení tabulí orientačního systému a jejich nosných konstrukcí je řešeno dle architektonického návrhu (část C.4.1) a je součástí dokumentace Zámečnické výroby. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem. Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením jsou umístěny u schodiště z nástupiště do vestibulu v ose schodiště, upřístupů na nástupiště, u eskalátorů v ose eskalátoru orientační majáčky. Typ navrženého majáčku je orientační hlasový – OHM. Detaily umístění viz kap. 8 Grafického manuálu jednotného a orientačního a informačního systému Správy železnic. Majáček bude umístěn na rámové konstrukci na nástupišti a ve vestibulu, ke stěně zděné budovy. Napájení majáčků bude z rozvaděče RO samostatným vývodem. Orientační hmatové štítky Na koncích madel schodišť jsou ve vestibulu a při vstupu na schodiště z vestibulu umístěny z vnitřní strany madla orientační hmatové štítky (OHŠ) se stručnou informací (číslo koleje vlevo a vpravo) v Braillově písmu. Materiál štítku – kov, plast dle tvaru madla. Detaily viz kap. 8 Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic. Materiál štítku včetně upevnění musí garantovat životnost min. 10 let (doporučen plast). Prostory stanice budou osazeny únikovým značením dle PBŘ.

Drobná architektura a oplocení**SO 15-79-01 ŽST Praha Letiště Václava Havla, drobná architektura**

Provedení mobiliáře ve stanici je koordinováno s prvky na ostatních zastávkách trati Praha – Letiště Kladno a podléhá Libretu zhotovenému pro tuto trať. Prvky jsou koncentrovány do středu nástupiště a rovnoměrně rozprostřeny po celé jeho délce. Je uplatněn princip minimalizace počtu prvků jejich integrací například do společných boxů tak, aby co nejméně překáželi při pohybu cestujících po nástupišti. Na nástupišti jsou ve dvojicích umístěny čtyři sestavy kovových pětisedáků (celkem 20 míst pro sezení). Dvě dvojice sedacích prvků jsou doplněny tabulí orientačního systému umístěnou mezi nimi. Na nástupišti jsou umístěny tři druhy integrovaných informačních boxů. Boxy mají stejné provedení, ale obsahují různé kombinace prvků informačního a protipožárního systému. Prvky A a B jsou samostatně stojící, box C je integrován v obložení sloupu pod vestibulem ABC. Ve vestibulech jsou v nikách umístěny jízdenkové automaty, na stěnách jízdenkové označovače. Obchodní jednotky ve vestibulech jsou označeny světlenými nápisy s integrovaným hasícím systémem.

Trakční a energetická zařízení**Trakční vedení****SO 15-81-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, TV**

Návrh TV vychází z železničního spodku a svršku s ohledem na plnění norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1 (34 1520) ed. 2 a ČSN EN 50119 ed. 2 (34 1531). Navrhované nové trolejové vedení je navrženo podle vzorové sestavy schválené vlastníkem infrastruktury SŽ na provozní rychlost 80 km/hod v tunelu a 60km/hod ve stanici. Obě staniční koleje budou zatrolejovány systémem pevné troleje (přívodní kolejnice PK) s trolejovým drátem Cu 100mm². Standardní systém hlavní plně kompenzované soustavy se stálým tahem v troleji a nosném laně 10kN svislým řetězovkovým vedením s přidavným lanem z navazujícího traťového úseku bude ukončen v elektrickém dělení, které je vysunuto před portál tunelu. Pro pohyblivé kotvení TR+NL je navržen systém pružinového kotvení TENSOREX. Nosná lana pro staniční úsek budou zakotvena na portálu tunelu, troleje budou přikotveny vždy dvěma kotevními díly na stropu tunelu. Dále bude trolej zachycena pomocí přívodní kolejnice a závěsů PK. Závěsy PK budou tvořeny konzolami upevněnými do stropu nebo do obvodových zdí tunelu nebo nádražní haly. Na vstupu do tunelu bude pro zachování průřezu provedeno vodivé propojení zakotvených nosných lan se systémem přívodní kolejnice. V místě kolejových spojek na konci tunelu je navrženo elektrické dělení pro zachování napájení jedné staniční koleje při výlukové činnosti na druhé SK. Nové stožáry a nosné brány Využití stožárů je uvažováno pouze v prostoru před tunelem. Stožáry typu HEB budou v přírubovém provedení. Pro kotvení jsou navrženy stožáry HEB 340, pro výměnné pole elektrického dělení stožáry HEB 260. Protilehlé stožáry budou spojeny břevny typu 23. Umístění trakčních podpěr na inženýrské objekty V místech zárubní zdi bude umístění trakčních stožárů řešeno v koordinaci se zpracovateli tohoto objektu. U zárubní zdi budou základy součástí římsy (součástí tohoto SO je pouze dodávka svorníkových košů pro trakční stožáry, budou dodány zhotoviteli v době realizace zárubní zdi). Část nových stožárů bude umístěna na zárubní zdi navazující trati do Ruzyně. Projekt je koordinován s projektanty zdi a trakčního vedení navazující stavby.

Rozvody, vn, nn, osvětlení, DOÚO**SO 14-86-02 Osvětlení tunelu (Aviatická)**

V železničním tunelu bude vybudováno umělé osvětlení sloužící pro osvětlení tunelu v celém jeho rozsahu. Společně s umělým osvětlením bude vybudováno i nouzové únikové osvětlení, které bude napájeno z centrálního bateriového systému CBS ze zálohovaného požárního rozvaděče. Nouzové osvětlení bude integrováno do madla na ostění tunelu. Svítidla provozního osvětlení budou umístěna po obou stranách tunelu a budou osazena na ostění tunelu (přisazená montáž). Kabely ke svítidlům budou vedeny v kabelovém kanálu a připravených chráničkách v ostění. V tunelu budou po obou stranách umístěny skříně pro místní ovládání osvětlení tunelu. Společně s umělým osvětlením budou po obou stranách tunelu umístěny zásuvkové skříně osazeny do niky. Umělé osvětlení a zásuvkové skříně budou napájeny z rozvaděče umístěného v hlavní rozvodně stanice.

SO 15-86-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvody NN a osvětlení**SO 15-86-01.1 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, osvětlení**

V podzemní železniční stanici bude vybudováno umělé osvětlení včetně nouzového osvětlení. Osvětlení bude napájeno z jednotlivých podružných zálohovaných rozvaděčů osvětlení. Nouzové osvětlení bude napájeno z centrálního bateriového systému CBS ze zálohovaného požárního rozvaděče. Osvětlení je navrženo svítidly LED dle charakteru jednotlivých místností. Ve veřejných prostorech jako jsou vestibuly a nástupiště vychází osvětlení z architektonického návrhu. Osvětlení nástupiště bude provedeno jako

celoplošné osvětlení složené atypických svítidel trojúhelníkového tvaru. Osvětlení ve veřejném prostoru bude ovládáno pomocí systému dálkové diagnostiky technologických systémů z určeného dispečerského pracoviště. Osvětlení v provozních místnostech a služební části bude provedeno místně v dané místnosti vypínači nebo přepínači.

SO 15-86-01.2 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvody NN

V podzemní stanici bude vybudován nový rozvod NN. V jednotlivých podružných rozvodnách budou umístěny rozvaděče NN a zálohované rozvaděče NN. V hlavní rozvodně NN bude umístěn zálohovaný požární rozvaděč, z něhož bude provedeno napájení požárně bezpečnostních zařízení PBZ jako jsou hlavní ventilátory vzduchotechniky, výtahy, nouzové osvětlení, EPS, evakuační rozhlas, čerpadla požárních nádrží, ohřev kabelu s požární vodou, klimatizace pro technologii DŘT a další požárně bezpečnostní zařízení. Ze zálohovaných rozvaděčů, umístěných v jednotlivých rozvodnách NN, bude provedeno napájení rozvaděčů osvětlení, ovládacích rozvaděčů VZT, orientačních hlasových majáčků OHM, čerpadel fekálních a nefekálních vod, sdělovací a zabezpečovací technologie, klimatizace a další technologie a zařízení. Z rozvaděčů NN, umístěných v jednotlivých rozvodnách NN, bude provedeno napájení eskalátorů, podružných rozvaděčů elektroinstalace služebních a provozních prostor a místností, klimatizace obchodních jednotek a další zařízení.

SO 15-86-01.3 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, elektroinstalace

V jednotlivých služebních a provozních prostorách a místnostech bude provedena elektroinstalace spočívající ve vybudování umělého osvětlení, vypínačů, přepínačů a zásuvek pro jednotlivý odběry. Napájení bude provedeno z místních podružných rozvaděčů. Rozvody NN nesloužící k protipožárnímu zabezpečení objektu budou provedeny bezhalogenovými kabely typu „R“.

SO 15-86-03 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, DOÚO

V hlavní rozvodně NN stanice bude umístěn ovládací pult pro odpojovače, z něhož budou ovládány odpojovače umístěné před portálem tunelu a na rozhraní tunelu a samotné stanice. Kabely pro DOÚO budou vedeny po obou stranách tunelu v kabelových kanálech

SO 15-86-21 Zast. Dlouhá Míle (mimo) - ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvod 22kV

Pro zajištění napájení el. energií bude položeno kabelové vedení 22kV z místa dělení staveb před portálem tunelu Aviatická do staniční trafostanice STS 22kV ŽST Praha-Letiště Václava Havla. Kabelový rozvod navazuje stavby úseku Praha-Letiště V.H. (mimo) – Praha-Ruzyně a Ruzyně-Veleslavin. Napájecím bodem kabelu 22kV bude nová TNS Liboc. Kabel bude uložen v souběhu z novými kolejemi ve žlabu v žel. spodku a před stanicí v novém tunelu Aviatická do kterého bude vstupovat u portálu tunelu.

SO 15-86-22 NTS Na Padesátníku (mimo) - ŽST Praha-Letiště Václava Havla, rozvod 22kV

Pro zajištění napájení el. energií bude položeno kabelové vedení 22kV z místa dělení staveb před portálem tunelu Aviatická do staniční trafostanice STS 22kV ŽST Praha-Letiště Václava Havla. Kabelový rozvod navazuje stavby úseku Praha-Letiště V.H. (mimo) – Praha-Ruzyně. Napájecím bodem kabelu 22kV bude nová NTS Na Padesátníku. Kabel bude uložen v souběhu z novými kolejemi ve žlabu ve volném terénu a před stanicí v novém tunelu Aviatická do kterého bude vstupovat přes únikový objekt.

Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 15-87-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, ukolejnění

Ukolejnění je navrženo pomocí sestavení „Vzorové dokumentace sestavy FS 9/1“, v provedení individuálních ukolejnění jako přímé pro podpěry TV nebo skupinové ukolejnění pro všechny vodivé konstrukce nacházející se v prostoru ohroženém TV (konzoly TV, lávky), dle ČSN 34 1500 ed.2 v provedení ocelový drát FeZn 10mm s izolací z PVC. Pro použitou trakční soustavu 1PE+N AC 25kV 50Hz je ochrana před nebezpečným dotykem živých částí polohou, izolací, nebo zábranou, ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí je ukolejněním s rychlým vypnutím dle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. čl. 5.2.1, 5.3.1, 5.3.2, 6.1, 6.2 (kromě požadavků na kolejové obvody), a napěťové limity střídavého napětí pro bezpečnost osob jsou v souladu s ČSN EN 50122-1 ed.2 čl. 9.2.2.1 a 9.2.2.2. Součástí zprovoznění finálního stavu ukolejnění musí být ověření dovolených dotykových napětí dle normy ČSN EN 50122-1 ed. 2. Dovolená dotyková napětí musí být ověřena pro krátkodobé i dlouhodobé podmínky. Trakční podpěry před tunelem budou ukolejňeny přímo, stožár s odpojovači dvojítě. V prostoru tunelu bude TV ukolejňeno skupinově (konzoly TV - závěsy PK) po úsecích v délce do 100m. Konzoly nesoucí odpojovače a montážní lávky budou ukolejňeny dvojítě. V prostoru nádražní haly bude TV ukolejňeno skupinově (závěsy PK) po úsecích v délce do 100m. Propojení jednotlivých konzol bude vedeno za obkládovými lamelami, samotné připojení ke konzole bude provedeno před obkladem,

aby byla možná optická kontrola stavu spoje. Propojovací vedení ukolejnění bude v celé trase vedeno v izolační bužírce. Svod ke koleji bude veden po stěně v místě spáry mezi obkladovými lamelami

Ostatní stavební objekty

SO 90-95-01 Sadové úpravy - Krajinářská architektura

V rámci realizace stavby je třeba postupovat ohleduplně ke stávajícím dřevinám. Zachovávaným stromům nesmí být změněna výška terénu v okolí po celém obvodu koruny. Před zahájením stavební činnosti bude provedena kontrola realizovaných ochranných opatření na staveništi. Navrženo je mobilní oplocení o výšce 2 m, zaneseno ve výkresech D242_SO909501_100 a 101, a je u skupin stromů sdruženo kolem ucelených ploch, aby byly ochráněny i kořeny dřevin. Pokud nebude možné chránit celý kořenový prostor, tak u jednotlivých stromů bude chráněn přímo i kmen. Navržená ochrana má dostatečně zajistit prostor v místě růstu dřevin především před poškozením vlastního kořenového prostoru a korun stávajících dřevin. Při realizaci budou respektována následující opatření:

- vegetační plochy nesmí být znečišťovány látkami poškozujícími rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, barvami, cementem nebo jinými pojivy.
- před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, dřeva a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními stavebními postupy je nutno stromy v prostoru stavby chránit 2 m vysokým plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu (za kořenovou zónu se považuje plocha půdy pod korunou stromu (okapová linie koruny) rozšířená do stran o 1,5 m.
- jestliže nelze z prostorových důvodů chránit celou kořenovou zónu, má být chráněná plocha co největší, a má zahrnovat zejména nezakrytou plochu půdy.
- není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypolštěřovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m; ochranné zařízení je třeba připevnit bez poškození stromu, nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy; korunu je nutno chránit před poškozením stroji a vozidly, popřípadě vyvázat ohrožené větve vzhůru; místa uvázání je nutno rovněž vypolštěřovat.
- dřevěné bednění okolo kmenů nesmí hranami fošen sedět přímo na kořenových náběžích, ale tyto místa musí být podloženy vypolštěřováním.
- v kořenové zóně se nemá provádět žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu
- v kořenové zóně se nesmí jezdit.
- v kořenovém prostoru se nesmí půda odkopávat. hloubení v kořenovém prostoru bude prováděno pouze ručně nebo s použitím odsávací techniky.
- při výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem ≥ 5 cm, poškozené kořeny je nutno ošetřit.
- kořeny je třeba ostře přetnout a místa řezu zahladit; konce kořenů o průměru menším než 2 cm je nutno ošetřit růstovými stimulatory, o průměru větším než 2 cm prostředky na ošetření ran; obnažené kořeny je nutno chránit před vysycháním a působením mrazu.
- zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhutněním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů; při ztrátě kořenů může být proveden potřebný přiměřený řez v koruně.
- kořenový prostor nesmí být zatěžován soustavným přecházením, pojížděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízeními staveniště a skladováním materiálů.
- stavební výkopy nesmí zůstat dlouhodobě odkryté a výkopová zemina ani jiný stavební materiál nebudou přikhrnovány ke kmenům.
- výkopy v blízkosti kořenového systému nebudou prováděny v období mrazů.
- při provádění prací pomocí stavebních strojů pod korunami stromů musí být volen způsob práce co nejšetrnější k větvím.
- větve nesmí být ulomeny ve prospěch kratších pojezdů strojů a případně musí být zvolena objížděná trasa.

Podrobněji viz Projektová dokumentace.

Vymezení území dotčeného vlivem stavby a zařízení:

Vymezení území dotčeného vlivem povolené stavby s ohledem na charakter jejich stavebních objektů, které jsou předmětem povolení záměru, je dáno pozemky, na kterých má být stavební záměr zrealizován a dále sousedními pozemky, tedy v podstatě okruhem účastníků řízení, neboť se jedná mimo stavebníka a obce o vlastníky pozemků, na kterých má být záměr uskutečněn, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě a dále o osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno

v přípustné míře. Stavební úřad proto vymezil, kromě výše uvedených nemovitostí dotčených vlivem vlastního umístění stavby a provádění stavby v případě vlastníků resp. majetkovým správcům veřejné infrastruktury, i v rozsahu okruhu sousedních nemovitostí, které by mohly být vlivem umístění nebo provádění stavby dotčeny v přípustné míře daných výčtem pozemků shodně s identifikací vedlejších účastníků řízení při jejich označení k vlastnictví pozemků v katastrálním území Ruzyně.

Stavba dráhy včetně nové železniční stanice je umístěna v km 16,100-17,008 traťového úseku Praha-Ruzyně - Praha-Letiště Václava Havla. Železniční stanice bude podzemní s dvojicí kolejí a ostrovním nástupištěm, přístup je řešen vestibuly, vestibul „Terminál 2“, případně „Západní vestibul“ bude směřovat k budově Terminál Sever 2, východní vestibul „RODOP“ k budově Terminál Sever 1. Stanice bude umístěna v prostoru ul. Aviatické, kde bude po realizaci nově upraven parter. Součástí stavby je napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, dočasné a trvalé přeložky sítě technické infrastruktury, komunikace a zpevněné plochy, dočasné komunikace pro zajištění dopravní obsluhy areálu letiště po dobu výstavby.

II.

Podle § 249 stavebního zákona

p o v o l u j e

odstranění stavby v rozsahu :

SO 15-78-01 ŽST Praha-Letiště Václava Havla, demolice“

Popis odstraňované stavby:

U objektu Parkingu A, který těsně sousedí se stavební jámou stanice, bude odbourán z čelního líce budovy předsazený prostor schodiště, včetně střešní desky, aby bylo možné provést pilotovou stěnu pažení stavební jámy. Objekt je 5ti podlažní montovaný skelet, založen na základových železobetonových pasech, schodiště prefabrikované, dozdvíky z cihel. Opláštění předsazeného schodiště je ocelová prosklená stěna. Odbouráno bude i vstupní betonové schodiště a blízká vodovodní šachta. V prostoru navazujícím na stavební jámu vestibulu v pravé části se nachází kolektorová šachta. Dno šachty je pod úrovní dna budoucí jámy, proto bude proveden výkop a šachta kompletně vybourána, čela parovodu u šachty budou na obou stranách zaslepeny dozdvíkou.

Způsob odstranění stavby

Před začátkem prací na objektu je nutné zajistit přeložení a případnou ochranu veškerých stávajících inženýrských sítí. Inženýrské sítě (vodovod na hraně výkopu, slaboproudy) v prostoru výkopu musí být před výkopem v rámci příslušných SO a PS přeloženy. Stavba bude odstraněna postupným rozebráním, bez použití trhavin. Při provádění prací na odstranění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce a dbát o ochranu osob na staveništi.

III.

Podle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) na základě závazného stanoviska Úřadu městské části Praha 6, odboru dopravy a životního prostředí, pod č.j.:MCP6 265983/2023 ze dne 28.7.2023 (jako příslušného orgánu k vydání stanoviska), vydává

povolení

ke kácení dřevin rostoucích mimo les:

na pozemcích parc.č.: 2561/1, 2564/1, 2564/12, 2567/43, 2567/48, 2567/53, 2567/63, 2567/84, 2567/86, 2567/114, 2579/11, 2579/41, 2580/17, 2580/52, 2580/109, 2580/110, 2581/1 a 2584/2 v katastrálním území Ruzyně, obec Praha

Žadateli se **uděluje souhlas** s kácením následně uvedených dřevin rostoucích mimo les a vyrůstajících v kat. území Ruzyně, v severní části areálu Letiště Václava Havla Praha v Praze 6:

- 4 ex. javoru mléče s obvody kmenů 79, 79, 75 a 79 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2580/17, označené č. 152-155, které jsou součástí stromořadí (při jižní straně ulice Aviatická – východně od jejího mimoúrovňového křížení s ulicí K Letišti);
- 5 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 57, 60, 53, 60 a 53 cm ve výčetní výšce, vyrůstajících na pozemku parc. č. 2567/53, označených č. 232-236, které jsou součástí stromořadí (při komunikaci jižně od budovy Parkingu C);

- 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 60 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/63, označený č. 265, který je součástí stromořadí (při komunikaci jižně od budovy Parkingu A);
- 2 ex. slivoně – na místě správním orgánem determinovány jako slivoně myrobalány (lat. *Prunus cerasifera*) – s obvody kmenů 122 a 96 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2584/2, označené č. 12 a 148;
- 1 ex. jabloně s obvodem kmene 110 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2584/2, označený č. 13;
- 8 ex. javoru mléče s obvody kmenů 94, 85, 82, 85, 88, 94, 88 a 104 cm ve výčetní výšce, vyrůstajících na pozemku parc. č. 2580/17, označených č. 24-30, 38
- 1 ex. lísky turecké s obvodem kmene 88 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2580/17, označený č. 31;
- 1 ex. borovice černé s obvodem kmene 107 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2580/17, označený č. 39;
- 17 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 129, 132, 122, 158, 172, 149, 174, 136, 138, 85, 88, 82, 97, 97, 97, 82 a 88 cm ve výčetní výšce, vyrůstajících na pozemku parc. č. 2567/43, označených č. 41-43, 53, 54, 56-58, 60, 64-66, 70-72, 76 a 77;
- 2 ex. javoru kleny s obvody kmenů 136 a 114 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označených č. 52 a 55;
- 1 ex. břízy bělokoré s obvodem kmene 104 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označený č. 59;
- 2 ex. lípy s obvody kmenů 85 a 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označené č. 62 a 63;
- 1 ex. dubu červeného s obvodem kmene 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/43, označený č. 68;
- 1 ex. borovice lesní s obvodem kmene 100 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/114, označený č. 97;
- 1 ex. lípy srdčité s obvodem kmene 88 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2564/1, označený č. 104;
- 1 ex. svitelu latnatého s obvodem kmene 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2564/1, označený č. 105;
- 1 ex. jerlínu japonského s obvodem kmene 97 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/53, označený č. 108;
- 2 ex. borovice lesní s obvody kmenů 82 a 85 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/53, označené č. 109 a 110;
- 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 82 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/86, označený č. 112;
- 3 ex. javoru mléče s obvody kmenů 100, 94 a 91 cm ve výčetní výšce, vyrůstajících na pozemku parc. č. 2567/63, označených č. 127, 137 a 139;
- 2 ex. topolu černého (lat. *Populus nigra*) – v inventarizaci dřevin určených ke kácení chybně determinován jako topol osika – s obvody kmenů 217 a 207 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/63, označené č. 133 a 134;
- 2 ex. dubu červeného s obvody kmenů 107 a 91 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2564/12, označené č. 140 a 141;
- 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 94 cm ve výčetní výšce, vyrůstající na pozemku parc. č. 2567/48, označený č. 145;
- 502 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě slivoň – na místě správním orgánem druhově determinována jako slivoň myrobalán – a javor klen, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2581/1 a 2579/11, označeného č. 501;
- 76 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 444 m², druhově slivoň, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/52 a 2581/1, označeného č. 502;
- 128 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě svída krvavá, meruzalka zlatá, pámelník Chenaultův a šeřík obecný, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/17 a 2580/109, označeného č. 503;
- 34 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 67 m², v druhové skladbě pámelník bílý, kalina obecná a svída krvavá, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2580/109, označeného č. 504;

- 187 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě kalina obecná, jalovec, mahónie cesmínolistá, skalník a tavolník, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2580/109, označeného č. 505;
- 1.166 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě jalovec, dříšťál Thunbergův, pámelník bílý, skalník a tis prostřední, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/17 a 2580/110, označeného č. 506, a to včetně 3 ex. smrku omoriky syn. Pančícova s obvody kmenů 47, 47 a 44 cm ve výčetní výšce, označených č. 164, 166 a 167, dále 1 ex. douglasky tisolisté s obvodem kmene 69 cm ve výčetní výšce, označeného č. 165, a 1 ex. borovice černé s obvodem kmene 25 cm ve výčetní výšce, označeného č. 168, které jsou jeho součástí;
- 34 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 153 m², v druhové skladbě škumpa ocetná syn. orobincová a pámelník bílý, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/43, označeného č. 508;
- 260 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 598 m², druhově pámelník bílý, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2580/17 a 2567/43, označeného č. 509
- 1.240 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 4.374 m², v druhové skladbě lípa, borovice, bříza bělokorá a javor, vyrůstajícího na pozemcích parc. č. 2567/43 a 2567/114, označeného č. 510;
- 125 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 326 m², v druhové skladbě pámelník bílá a ptačí zob obecný, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 511, a to včetně 1 ex. javoru mléče s obvodem kmene 50 cm ve výčetní výšce, označeného č. 209, dále 1 ex. břízy bělokoré s obvodem kmene 41 cm ve výčetní výšce, označeného č. 209, a 2 ex. dubu letního s obvody kmenů 25 a 35 cm ve výčetní výšce, označených č. 212 a 214, které jsou jeho součástí;
- 42 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, druhově pámelník Chenaultův, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 513;
- 102 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě ptačí zob obecný, pámelník bílý, pámelník Chenaultův a tis červený, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 514, a to včetně 3 ex. lísky turecké s obvody kmenů 79, 69 a 69 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 220-222;
- 325 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě pámelník Chenaultův, mahónie cesmínolistá, meruzalka zlatá, tavolník japonský a tis červený, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/1, označeného č. 515, a to včetně 1 ex. lípy srdčité s obvodem kmene 69 cm ve výčetní výšce, označeného č. 223, a 3 ex. lísky turecké s obvody kmenů 75, 16 a 63 cm ve výčetní výšce, označených č. 224-226, které jsou jeho součástí;
- 117 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 175 m², v druhové skladbě tavolník van Houtteův a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 517;
- 40 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 62 m², druhově tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 519, a to včetně 3 ex. slivoně s obvody kmenů 53, 47 a 57 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 237-239;
- 47 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě tavolník japonský, meruzalka zlatá a pustoryl, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 520;
- 40 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě ptačí zob obecný, šerík obecný, tavolník van Houtteův a vrba, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 521;
- 225 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě tavolník japonský, jalovec chvojka, pámelník bílý, svída a tavolník van Houtteův, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 522, a to včetně 3 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 50, 47 a 44 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 243-245;
- 299 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě pámelník bílý, ruj vlasatá, tavolník van Houtteův, dříšťál Thunbergův a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 523, a to včetně 3 ex. lípy srdčité s obvody kmenů 57, 57 a 60 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 246-248;
- 125 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě tavolník van Houtteův, meruzalka alpská, meruzalka zlatá a weigelia, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 525, a to včetně 3 ex. javoru mléče s obvody kmenů 47, 53 a 75 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 249-251;
- 24 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě zimostřez vždyzelený, pámelník Chenaultův a tavolník, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/53, označeného č. 565;

- 248 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 518 m², v druhové skladbě skalník, pámelník Chenaultův, ptačí zob obecný, tavolník japonský a zákula japonská, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/114, označeného č. 518, a to včetně 1 ex. habru obecného s obvodem kmene 53 cm ve výčetní výšce, označeného č. 198, dále 1 ex. douglasky tisolisté s obvodem kmene 25 cm ve výčetní výšce, označeného č. 200, dále 1 ex. smrku omoriky syn. Pančičova s obvodem kmene 25 cm ve výčetní výšce, označeného č. 203, a 1 ex. jedle ojiněné s obvodem kmene 41 cm ve výčetní výšce, označeného č. 206, které jsou jeho součástí;
- 49 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě borovice černá, svída a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/12, označeného č. 527;
- 26 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě pámelník Chenaultův, meruzalka zlatá a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2564/12, označeného č. 564
- 57 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě skalník, meruzalka alpská a pámelník Chenaultův, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/84, označeného č. 528, a to včetně 2 ex. habru obecného s obvody kmenů 57 a 47 cm ve výčetní výšce, které jsou jeho součástí a které jsou označeny č. 257 a 258;
- 146 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě skalník, mochnovec křovitý a svída, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/63, označeného č. 529;
- 35 m² zapojeného porostu, přičemž jeho celková plocha činí 232 m², v druhové skladbě svída krvavá, kalina obecná, ruř vlasatá, svída a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/63, označeného č. 530;
- 20 m², 11 m², 14 m², 26 m², 27 m², 15 m², 23 m², 22 m², 22 m², 18 m² a 19 m², což jsou jejich celkové plochy, druhově se jedná o porosty slivoní – na místě správním orgánem determinovány jako slivoně myrobalány, vyrůstající na pozemku parc. č. 2584/2, označené č. 533-540 a 542-544;
- 20 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, druhově svída krvavá, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2580/17, označeného č. 557;
- 35 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě mochnovec křovitý, skalník, svída a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2561/1, označeného č. 562;
- 39 m² zapojeného porostu, což je jeho celková plocha, v druhové skladbě jalovec a tavolník japonský, vyrůstajícího na pozemku parc. č. 2567/86, označeného č. 563.

Podmínky přípustnosti:

- a) Kácení je možné realizovat až po vzniku práva provést výše uvedený stavební záměr podle stavebního zákona, tedy až vydáním stavebního povolení příslušného stavebního úřadu. Po nabytí právní moci je toto stanovisko vykonatelné a bude možné kácení realizovat.
- b) Kácení je možné realizovat bez výjimky pouze v termínu od 01.11. do 28.02. kalendářního roku, tj. v období vegetačního klidu a mimo hnízdní období ptáků, nejpozději však do 28.02.2032.
- c) Žadatel zajistí provedení náhradní výsadby, a to:
 - na pozemku parc. č. 2564/1, kat. území Ruzyně, Praha 6, a to při ulici Aviatická v rámci veřejně přístupné části areálu Letiště Václava Havla Praha – dle ověřené mapové přílohy „K. ú. Ruzyně, Aviatická“ části projektové dokumentace SO 90-83-08 Sadové úpravy, která byla zpracována Ing. Lenkou Jánošíkovou, Ecological Consulting a. s., a to v termínu 06/2023 (dále jen „upravená část PD“); a zároveň v souladu s výřezem z této přílohy viz níže:
 - 15 ex. habru obecného s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, při ulici Aviatická v rámci veřejně přístupné části areálu Letiště Václava Havla Praha;
 - 6 ex. habru obecného kult. 'A. Beeckman' s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, při ulici Aviatická v rámci veřejně přístupné části areálu Letiště Václava Havla Praha, a to v místech dle ověřeného výkresu „Situace náhradní výsadby - Aviatická“;
 - na pozemcích parc. č. 2596/5, 2596/47, 2596/48, 2614/3, 2614/1, 2743/4, 2743/5, 2743/7, 2743/10, kat. území Ruzyně, Praha 6, a to v rámci záborů stavby – dle ověřených mapových příloh „K. ú. Ruzyně, v rámci záborů stavby Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště V. H. (mimo) na pozemcích Letiště Praha, a. s.“ upravené části PD; a zároveň v souladu s výřezem z této přílohy viz níže:
 - 50 ex. dřevin stromové formy, a to v následující druhové skladbě: javor babyka (lat. *Acer campestre*), habr obecný, hloh obecný (lat. *Crataegus laevigata*) kult. S'luaP' Scarlet', hloh obecný kult. 'Alboplana', jasan zimnář (lat. *Fraxinus ornus*), třešň ptačí kult. 'Plena', lípa srdčitá kult. 'Rancho', a to v případě javoru babyky a hlohu v podobě vícekmennů o vel. 300-350 cm, v případě ostatních s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí;

- na pozemcích parc. č. 2580/1, 2580/123, 2580/120, 2596/12, 2596/16, 2596/53, 2596/15, 2615/14, 2616/1, 2884/1, 2884/4 a 2884/3, kat. území Ruzyně, Praha 6, a to v rámci ploch železničních zářezů a náspů – dle ověřených mapových příloh „K. ú. Ruzyně, v rámci záborů stavby Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště V. H. (mimo) na pozemcích Letiště Praha, a. s.“ upravené části PD; a zároveň v souladu s výřezem z této přílohy viz níže;
- 4.324 ex. keřů, a to v následující druhové skladbě: ruj vlasatá, čilimník černající (lat. *Cytisus nigricans*), líska obecná, rakytník řešetlákový (lat. *Hyppopae rhamnoides*), pustoryl věncový (lat. *Philadelphus coronarius*) a tavolník van Houtteův;
- na pozemku parc. č. 244/34, kat. území Břevnov, Praha 6 – dle ověřené mapové přílohy „K. ú. Břevnov“ upravené části PD; a zároveň v souladu s výřezem z této přílohy viz níže;
- 3 ex. dřevin stromové formy, a to v následující druhové skladbě: javor mlč a třešň ptačí kult. 'Plena', a to s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, v souladu se zákresem níže; přičemž v dalším stupni projektové dokumentace budou podrobně popsány postupy vedoucí ke zlepšení stanovištních podmínek na daném stanovišti (zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru, úprava substrátu, řešení zajištění přístupu srážkových vod apod.);
- na pozemku parc. č. 2497/1, kat. území Břevnov, Praha 6 – dle ověřené mapové přílohy „K. ú. Břevnov“ upravené části PD; a zároveň v souladu s výřezem z této přílohy viz níže;
- 5 ex. dřevin stromové formy, a to v následující druhové skladbě: javor mlč a třešň ptačí kult. 'Plena', a to v případě borovice o vel. 200-250 cm (s balem), v případě ostatních druhů s obvody kmenů 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí, v souladu se zákresem níže;
- na pozemku parc. č. 2416/1, kat. území Holešovice, Praha 7 – dle ověřené mapové přílohy „K. ú. Holešovice“ upravené části PD; a zároveň v souladu s výřezem z této přílohy viz níže;
- 50 ex. dřevin stromové formy, a to o následujících parametrech: min. vel. 300-350 cm či obvody kmenů min. 16-18 cm ve výšce 100 cm nad zemí.

Podoba náhradní výsadby a péče o ni bude v kvalitě odpovídat následujícím českým technickým normám a standardům:

ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině - Práce s půdou,

ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině - Rostliny a jejich výsadba,

ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání,

ČSN 83 9041 Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce,

ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy,

ČSN 46 4902 Výpěstky okrasných dřevin. Společná a základní ustanovení,

Standardy péče o přírodu a krajinu SPPKA A02 001-2013 Výsadba stromů, SPPKA A02 002-2013 Řez stromů a SPPKA A02 003-2013 Výsadba a řez keřů a lián;

a v případě dřevin vysazovaných v rámci veřejného prostoru, především pak v případě výsadby v prostoru komunikace, schválenému pražskému Městskému standardu pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu.

Náhradní výsadba musí být provedena mimo ochranná pásma zařízení technické infrastruktury a v termínu nejpozději do vydání kolaudačního rozhodnutí na stavbu „Novostavba ŽST Praha – Letiště Václava Havla“, a to ve vhodném agrotechnickém termínu, tj. na podzim po opadání listů nebo brzy na jaře před vyrašením pupenů.

d) Žadatel zajistí následnou pěstební péči o vysazené dřeviny po dobu pěti let ode dne provedení výsadby, která bude po stanovenou dobu realizována přinejmenším následujícími opatřeními:

- pravidelná zálivka,
- péče o kořenovou mísu spočívající v zajištění propustného půdního povrchu s možností průniku vzduchu i vody do půdy
- odborně realizovaný a cílený výchovný a zdravotní řez,
- pravidelná kontrola a včasné ošetření eventuálních poranění,
- v případě úhynu nově vysazených dřevin během stanovené pětileté lhůty bude provedena výsadba nového výpěstku stejného druhu a velikosti.

IV. Stanovuje podmínky pro umístění a provedení stavby:

1. Stavba bude umístěna dle výkresu Koordinační situační výkres s označením C.3 – 2.001; C.3 – 2.002. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace, kterou vypracoval METROPROJEKT Praha a.s., IČ: 45271895, Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 – hlavní

- projektant Ing. Milan Bárta, ČKAIT 0010106; případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu. Stavebník je povinen před zahájením stavby zajistit vypracování dokumentace pro provádění stavby.
2. Stavebník zajistí splnění podmínek stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, odboru pozemních komunikací a drah, pod č.j.:MHMP-943691/2023/O4/Dů ze dne 4.5.2023:
- z hlediska dopravy bude stavba v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, a dalšími souvisejícími právními předpisy, normami a technickými podmínkami
 - termínově musí být akce naplánována a koordinována tak, aby její dopad na plynulost dopravního provozu na komunikační síti v dotčené oblasti byl minimalizován
 - po celou dobu realizace stavby
 - bude zajištěn bezpečný průchod pro chodce
 - bude zachován přístup k přilehlým objektům a zastávkám MHD
 - nebude omezen vjezd pohotovostním vozidlům a vozidlům svozu domovního odpadu
 - budou minimalizovány zábery komunikací pro účely stavby
 - bude umožněn přístup k ovládacím armaturám inženýrských sítí
 - budou vozovky a chodníky přiléhající ke stavbě udržovány v čistotě
 - v případě záboru místní komunikace pro účely stavby (výkopy, skládka materiálu, zařízení staveniště aj.) budou využívány pouze plochy povolené rozhodnutím příslušného silničního správního úřadu o zvláštním užívání pozemní komunikace ve smyslu § 25 zákona o pozemních komunikacích. Omezení provozu na pozemní komunikaci částečnou nebo úplnou uzavírkou musí být povoleno rozhodnutím příslušného silničního správního úřadu o omezení obecného užívání pozemní komunikace ve smyslu § 24 zákona o pozemních komunikacích
 - minimálně 60 dní před plánovaným uvedením zrekonstruovaného úseku komunikace do provozu bude příslušnému správnímu úřadu předložen návrh situace s umístěním definitivního dopravního značení, jestliže dojde ke změnám v dopravním značení oproti stávajícímu stavu
3. Stavebník zajistí splnění podmínek stanoviska Krajského ředitelství policie hl. města Prahy, odboru služby dopravní policie, pod č.j.: KRPA-330238-7/ČJ-2023-0000DŽ ze dne 23.7.2024, zejména:
- navržené komunikační řešení by mělo obsahovat zajištění bezpečného přístupu ke všem navrhovaným vstupům, s možnou výjimkou např. pro zřídka používané servisní vstupy,
 - veškeré pochozí plochy na veřejně přístupných komunikacích by měly být fyzicky odděleny od vozovek obrubou dle ČSN 736110,
 - změna místní úpravy provozu bude z důvodů možného odsunu realizace, legislativních změn, popř. změny dopravní situace v lokalitě posouzena až v termínu 30-60 dní před dokončením stavby,
 - upozorňujeme na akce projednávané v různých stupních řízení, které svým rozsahem a uspořádáním budou mít vliv na navrhované řešení v době realizace. Jedná se např. o stavební úpravy křižovatky ulic Schengenská a Jana Kašpara, přestavba objektů Parking A a Parking B, včetně komunikačních úprav zahrnující zrušení stávající stopy ulice Schengenská, a další, které je nutno zohlednit a připravovat ve společné koordinaci,
 - návrhy dopravně inženýrských opatření pro jednotlivé etapy výstavby požadujeme předkládat k odsouhlasení vždy nejpozději 30 dní před předpokládaným zahájením prostřednictvím příslušného silničního správního úřadu.
4. Stavebník zajistí splnění podmínek stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, vydaného Ministerstvem životního prostředí pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. ledna 2009 (dále jen „stanovisko EIA“), doba platnosti stanoviska EIA byla dne 9. 6. 2011 pod č. j. 43572/ENV/11 prodloužena o pět let, tedy do 26. 1. 2016. Následně byla platnost stanoviska EIA znovu prodloužena vyjádřením MŽP ze dne 31. 5. 2016 pod č. j. 24403/ENV/16 o 5 let, tedy do 26. 1. 2021. Dále byla platnost stanoviska EIA prodloužena závazným stanoviskem MŽP ze dne 17.6.2025 pod č.j.: MZP/2025/710/1974, a to do 26.1.2026, v návaznosti na závazné stanovisko k ověření změn záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, podle § 9a odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), ve vztahu ke stanovisku o posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému dle § 10

zákona dne 26.1.2009 pod č.j.: 6015/ENV/09, vydaného Ministerstvem životního prostředí pod č.j.: MZP/2025/710/1625 ze dne 29. července 2025 ve znění, vztahující se k rozsahu předmětné stavby, mimo jiné:

- v dalších stupních projektové dokumentace specifikovat všechny komunikace, které budou využívány v etapě výstavby, a předpokládané objemy přepravovaných stavebních hmot na těchto komunikacích a tento materiál předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví; dodavatel stavby bude povinen přepravní trasy projednat, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví
 - před zahájením zemních prací provést přesazení všech mladých a keřových výsadeb z koridoru navrhované trasy jižně od komerčních areálů CARGO apod.; ztrátu na dřevinných porostech kompenzovat náhradní výsadbou podél nově vytvořeného zářezu s převahou keřů v druhové a kompoziční návaznosti na ponechávané a ochráněné prostory dnešních výsadeb
 - před zahájením zemních prací po poradě s dendrologem a autorem nových sadových úprav v prostoru dopravního předpolí letiště mezi přivaděčem a areálem CARGO provést přesazení všech mladých stromů (minimálně do obvodu 30 cm) v posledním vhodném období před zahájením skrývek, dále včasné a termínově odpovídající přesazení keřů a poléhavých dřevin z koridoru navrhované trasy a ploch, dotčených stavebními pracemi, případně organizací provozního zázemí připravované stavby před zahájením skrývkových prací nebo přípravy ploch pro stavební zázemí
 - přesazení všech dřevin v prostoru kolem letiště provést výhradně prostřednictvím odborně způsobilé firmy z oboru projekce, přípravy a realizace zahradních a sadových úprav
 - ztrátu na dřevinných porostech v okolí letiště kompenzovat náhradní výsadbou podél nově vytvořeného zářezu s převahou keřů v druhové a kompoziční návaznosti na ponechávané a ochráněné prostory dnešních výsadeb, včetně všech prostorů, dotčených výstavbou mimo koridor. Náhradní výsadbu v prostoru okolí letiště a na všech plochách v tomto prostoru, dotčených stavebními či organizačními pracemi, připravit a zajistit na základě podrobného projektu sadových úprav, který bude nedílnou součástí dokumentace pro stavební povolení. Vlastní realizační projekt výsadeb pak bude nedílnou samostatnou součástí prováděcí dokumentace stavby
 - průhledné protihlukové stěny (a tubusy) odborně technicky zajistit proti střetu s ptáky, z vnější strany řešit jejich vhodné ozelenění např. nižší dřevinnou vegetací
 - při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií)
 - před zahájením výstavby bude vypracován a schválen „Plán opatření pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem plánu budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu
 - pro stavbu bude vypracován a příslušnému orgánu státní správy předložen k odsouhlasení povodňový plán stavby (zapojení do hlásné povodňové služby)
 - na plochách zařízení stavenišť v inundačním území nebudou skladovány látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy
 - veškerý odvoz hmot musí být důsledně veden ve směru „ven“ z města. Usměrnovat staveništní dopravu a dopravní omezení na hlavních komunikacích tak, aby nedocházelo k neúměrným dopravním kolapsům a jimi vyvolaným negativním dopadům na životní prostředí lokality.
 - nová vozidla pro obsluhu letiště budou vybavena sociálním zařízením bez odvádění odpadů do terénu. Při obnově ostatních vozidel budou upřednostněna ta, která budou vybavena sociálním zařízením bez odvádění odpadů do terénu
 - po zahájení provozu provést kontrolní měření hluku vybraných lokalit pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření; výběr lokalit pro ověřující měření bude konzultován s orgánem ochrany veřejného zdraví. V případě překročení hlukových limitů provést dodatečná protihluková opatření
5. Stavebník zajistí splnění podmínek závazného stanoviska Ministerstva obrany, sekce majetkové, odboru ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, pod č.j.: MO 963059/2023-1322 ze dne 13.12.2023, zejména:
- řešeným územím procházejí podzemní telekomunikační vedení vojenské správy letištním kolektorem a kabelovodem. Jejich ochranu požaduje Ministerstvo obrany řešit v rámci ochrany tohoto kolektoru a kabelovodu,
 - Ministerstvo obrany požaduje zaslat oznámení o zahájení termínu a délce trvání stavby. Kontakt: Agentura logistiky, odbor vojenské dopravy, Boleslavská 929, 25002 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.
6. Stavba bude prováděna stavebním podnikatelem, který bude vybrán ve výběrovém řízení.

7. Stavba musí splňovat parametry stanovené vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen "vyhláška") a ustanovení stavebního zákona.
8. Stavba bude provedena stavebním podnikatelem, který při její realizaci zabezpečí odborné vedení provádění stavby stavbyvedoucím. Dále je povinen zabezpečit, aby práce na stavbě, k jejichž provádění je předepsáno zvláštní oprávnění, vykonávaly jen osoby, které jsou držiteli takového oprávnění.
9. Stavebník oznámí stavebnímu úřadu termín zahájení stavby, název a sídlo stavebního podnikatele, který bude stavbu provádět. Případné změny v těchto skutečnostech oznámí stavebník neprodleně stavebnímu úřadu.
10. Před zahájením stavby bude na viditelném místě u vstupu na staveniště umístěn štítek obsahující identifikační údaje o stavbě a bude zde ponechán až do dokončení stavby, popřípadě do vydání kolaudačního rozhodnutí. Rozsáhlé stavby se mohou označit jiným vhodným způsobem s uvedením údajů ze štítku - může být nahrazen tabulí s uvedením údajů ze štítku. Štítek musí být chráněn před povětrnostními vlivy, aby údaje na něm uvedené zůstaly čitelné.
11. Před zahájením stavebních prací bude na staveništi vytýčena poloha veškerých dotčených sítí technického vybavení a s tímto vytýčením včetně podmínek pro provádění prací v ochranném pásmu dotčených zařízení musí být prokazatelně seznámeni pracovníci stavebního podnikatele, kteří budou provádět stavební práce. Vytýčení sítí bude provedeno za účasti příslušných vlastníků (správců) v souladu s jejich vyjádřením. O vytýčení bude proveden zápis do stavebního deníku nebo příslušný protokol, který bude doložen k žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí. Při provádění stavby bude zabezpečena ochrana sítí technického vybavení před poškozením, a to i třetí osobou. Stávající zařízení v provozování či správě správců sítí technické infrastruktury budou po dobu stavby trvale přístupné pro opravy, údržbu a příjezd vozidel, nad vedením bude dodržen zákaz zřizovat skládky, pojezd těžké techniky.
12. Před zahájením stavebních prací stavebník prověří platnost vyjádření vlastníků (správců) dotčených sítí veřejné dopravní nebo technické infrastruktury a v případě nutnosti zajistí jejich aktualizaci.
13. Vyskytnou-li se při provádění výkopů ve výkopech sítí veřejné dopravní nebo technické infrastruktury v projektu nezakreslené, musí být další provádění stavby přizpůsobeno skutečnému stavu za dozoru příslušných vlastníků (správců) těchto sítí veřejné dopravní nebo technické infrastruktury, aby nedošlo k jejich narušení nebo poškození.
14. Před záhozem podzemních vedení, zařízení a přeložek sítí veřejné dopravní nebo technické infrastruktury bude provedeno jejich zaměření situačními a výškovými kótami.
15. Stavbou budou dotčeny nebo dojde k přiblížení ke stávajícím sítím veřejné dopravní nebo technické infrastruktury, jak vyplývá z koordinační situace stavby v projektové dokumentaci. Při realizaci stavby musí být dodrženy podmínky jednotlivých vlastníků (správců) sítí veřejné dopravní nebo technické infrastruktury, uvedené ve vyjádřeních, stanoviscích a přiložených podmínkách nebo vyplývajících z předložených situací, které jsou součástí projektové dokumentace. Stavbou budou dotčeny nebo dojde k přiblížení k těmto sítím veřejné dopravní nebo technické infrastruktury:
 - a) Vyjádření CETIN, a.s., pod č.j.:76720/24 ze dne 9.5.2024
 - b) Vyjádření Pražská plynárenská Distribuce, a.s., pod zn.:2023/OSDS/05990 ze dne 8.11.2023
 - c) Vyjádření PREdistribuce, a.s., pod č.:300124855 ze dne 21.6.2024
 - d) Vyjádření Řízení letového provozu ČR, s.p., pod zn.: 10260/2023/RLPCR ze dne 18.1.2024
 - e) Stanovisko Ministerstva obrany, sekce majetková, odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, pod č.j.:MO 963059/2023-1322 ze dne 13.12.2023
 - f) Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., č.j. TSK/40834/23/1109/Dv
16. Stavebník je povinen jednotlivým vlastníkům (správcům) sítí oznámit nejméně 15 dní předem započítí stavebních prací.
17. Případné nezbytné činnosti je stavebník povinen vlastníkům (správcům) sítí včas oznámit a vyžádat si jejich odborný dozor. Taktéž bude vlastníkům (správcům) sítí ohlášeno ukončení prací současně s přejímkou dotčených zařízení včetně pořízení písemného zápisu, který bude sloužit pro osvědčení k užívání stavby.

18. Stavebník před zahájením stavebních prací projedná s příslušným silničním správním úřadem a s dotčenými obcemi trasy staveništní dopravy a případné objízdné trasy. Obdobně bude postupovat i v případě, že v průběhu stavby vznikne potřeba změny projednaných tras staveništní dopravy.
19. Stavebník bude nejméně 1 měsíc před dopravními omezeními a výlukami v osobní dopravě informovat dotčené obecní úřady.
20. Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce, zejména zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, a dbát o ochranu osob na staveništi. Je nutno zajistit vyškolení všech zástupců zhotovitelů, provádějících pro stavebníka práce v provozované železniční dopravní cestě dle příslušných předpisů provozovatele dopravní cesty.
21. Stavebník je povinen zajistit řádnou údržbu a sjízdnost všech jím využívaných přístupových cest na staveniště po celou dobu výstavby.
22. Práce na staveništi, při kterých by hluk překračoval hranici stanovenou příslušným hygienickým předpisem, nesmí být prováděny v době od 22.00 do 6.00 hod., případné práce v uvedenou dobu projedná stavebník předem se stavebním úřadem a Samostatným oddělením ochrany veřejného zdraví stavebního úřadu.
23. Stavebník po dobu realizace stavby bude zajišťovat koordinaci vlastní stavby s prováděnými stavbami cizích investorů v ochranném pásmu dráhy a v obvodu dráhy.
24. Případné škody způsobené při provádění stavby na cizím majetku je nutné neodkladně odstranit.
25. Stavebník zajistí minimalizaci hlučnosti vhodnými opatřeními, např. vhodným rozmístěním mechanizace a zařízení na staveništi, optimálním časovým nasazením strojů a kontrolou jejich technického stavu.
26. Používané mechanizační prostředky musí být v odpovídajícím technickém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případným úkapům či únikům technologických kapalin ze stavebních strojů. Pohonné hmoty a maziva musí být skladovány pouze na místech zabezpečených z hlediska ochrany půdy a podzemních vod.
27. Stavebník zajistí taková opatření, aby v průběhu stavebních prací nedošlo ke kontaminaci půdy či ke znečištění povrchových a podzemních vod, a to zejména ropnými látkami. Na staveništi nesmí být skladovány látky ohrožující jakost nebo zdravotní nezávadnost vod a lehce odplavitelný materiál.
28. V průběhu realizace stavby zajistí stavebník odpovídající podmínky pro řádné odvodnění staveniště. Provádění stavebních prací nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě, v opačném případě zajistí stavebník nápravná opatření na svůj náklad.
29. Stavebník zajistí taková opatření, aby v rámci realizace stavby bylo v maximální možné míře eliminováno znečištění ovzduší. Jedná se zejména o zamezení šíření sekundární prašnosti z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů do okolí, a také šíření prašnosti související s přesunem sypaných materiálů.
30. Při stavebních pracích bude stavebník dbát na obecnou ochranu rostlin a živočichů (§ 5 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Stavebník zajistí, aby při provádění stavebních prací nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů, eventuálně k ničení míst jejich biotopů. Vzrostlé dřeviny v blízkosti stavby, které nejsou určeny ke kácení, budou při stavebních pracích vhodným způsobem chráněny před poškozením.
31. Stavebník zajistí realizaci technických a organizačních opatření k minimalizaci prašnosti při provádění stavebních prací v zastavěném území. Pro příjezd na staveniště budou používány výhradně s vlastníky (správcí) komunikací předem projednané a schválené přístupové cesty.
32. Na stavbě budou provedeny kontrolní prohlídky v těchto fázích výstavby:
 - a) kontrolní prohlídka stavby po jejím dokončení nebo dokončení její části schopné samostatného užívání před uvedením stavby do zkušebního provozu,

- b) závěrečná kontrolní prohlídka stavby před vydáním kolaudačního rozhodnutí (podle § 235 odst. 4 stavebního zákona neprovádí-li stavební úřad závěrečnou kontrolní prohlídku, vydá kolaudační rozhodnutí jako první úkon stavebního úřadu v řízení do 15 dnů od podání žádosti).
33. Ukončení jednotlivých fází výstavby, po nichž bude následovat kontrolní prohlídka, oznámí stavebník stavebnímu úřadu.
34. Po dokončení stavby nebo její části schopné samostatného užívání, požádá stavebník nebo jeho zástupce o zavedení zkušebního provozu, který se stanovuje na dobu **minimálně 6 měsíců**, nejdéle na dobu 1 roku.
35. Součástí stavby jsou určená technická zařízení (UTZ) podle § 47 zákona o dráhách. Před podáním žádosti o uvedení stavby nebo její části, která obsahuje UTZ, do zkušebního provozu, stavebník požádá Drážní úřad, sekci provozně-technickou, o vydání průkazu způsobilosti určeného technického zařízení.
36. Před uvedením stavby do provozu je třeba stavebnímu úřadu doložit osvědčení o bezpečnosti vypracované nezávislým posuzovatelem podle Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. 4. 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009.
37. Po ukončení zkušebního provozu lze stavbu užívat jen na základě kolaudačního rozhodnutí vydaného stavebním úřadem. Žádost stavebníka o vydání kolaudačního rozhodnutí musí být podána v dostatečném časovém předstihu (minimálně 60 dnů) před uplynutím lhůty stanovené pro zkušební provoz.
38. K žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí předloží stavebník průkaz způsobilosti dráhy podle § 49d odst. 1 zákona o dráhách.
39. K žádosti o vydání kolaudačního rozhodnutí předloží stavebník doklady podle § 232 odst. 2 stavebního zákona a doklady o vrácení pozemků a staveb, které nejsou ve vlastnictví stavebníka a byly dočasně použity pro stavbu, jejich vlastníkům.

Účastník řízení, na něhož se vztahuje rozhodnutí správního orgánu:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7

Odůvodnění:

Dne 5. prosince 2024 podal stavebník pod záměrem "Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla (v režimu BIM)" žádost o povolení záměru. Řízení o povolení záměru bylo zahájeno dnem podání žádosti. Řízení bylo vedeno rovněž v působnosti zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů. Stavební úřad vyrozuměl dne 5. května 2025 pod č.j.: DESU/121/009749/25 o zahájení řízení účastníky řízení, dotčené orgány a hlavního projektanta. Stavební úřad rovněž zveřejnil písemnost v souladu s ustanovením § 9b odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZPVŽP“) a to na úřední desce Dopravního a energetického stavebního úřadu a příslušného obecního úřadu. Jelikož se jedná o záměr posouzený podle ZPVŽP, je předmětné stavební řízení podle ustanovení § 3 písm. g) ZPVŽP navazujícím řízením. S odkazem na ustanovení § 9b odst. 3 ZPVŽP se současně považuje toto řízení za řízení s velkým počtem účastníků. Stavební úřad současně upozornil účastníky řízení i dotčené orgány, že mohou své námitky, resp. svá stanoviska k předmětné stavbě uplatnit nejpozději ve lhůtě 15 dnů ode dne doručení oznámení, jinak k nim nebude přihlédnuto. Oznámení obsahovalo také upozornění z hlediska doručování dalších písemností řízení. Současně s vyrozuměním o zahájení řízení stavební úřad stanovil lhůtu pro seznámení s podklady dle § 36 odst. 3 správního řádu.

Podklady žádosti:

- Plná moc k zastupování stavebníka;
- Projektová dokumentace;

K řízení byly dále doloženy tyto doklady a náležitosti:

- Územní rozhodnutí vydané Magistrátem hlavního města Prahy, odborem stavebního řádu, pod č.j.: MHMP 2722719/2023 ze dne 8.2.2023

- Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, vydaného Ministerstvem životního prostředí pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. ledna 2009 (dále jen „stanovisko EIA“), doba platnosti stanoviska EIA byla dne 9. 6. 2011 pod č. j. 43572/ENV/11 prodloužena o pět let, tedy do 26. 1. 2016. Následně byla platnost stanoviska EIA znovu prodloužena vyjádřením MŽP ze dne 31. 5. 2016 pod č. j. 24403/ENV/16 o 5 let, tedy do 26. 1. 2021. Dále byla platnost stanoviska EIA prodloužena závazným stanoviskem MŽP ze dne 17.6.2025 pod č.j.: MZP/2025/710/1974, a to do 26.1.2026.
- Závazné stanovisko k ověření změn záměru ve vztahu ke stanovisku pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. ledna 2009, vydaného Ministerstvem životního prostředí pod č.j.: MZP/2025/710/1625 ze dne 29. července 2025
- Územní rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru stavebního řádu, pod č.j.: MHMP 2722719/2023 ze dne 8.2.2023
- Stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru pozemních komunikací a drah, pod č.j.: MHMP-943691/2023/O4/Dů ze dne 4.5.2023
- Stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, pod č.j.: MHMP 2414875/2023 ze dne 16.11.2023
- Závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru bezpečnosti, pod č.j.: MHMP 1164207/2023 ze dne 6.6.2023
- Sdělení Magistrátu hlavního města Prahy, odboru památkové péče, pod č.j.: MHMP 1335174/2023 ze dne 21.6.2023
- Sdělení k žádosti o jednotném enviromentálním stanovisku, Ministerstva životního prostředí pod č.j.: MZP/2024/210/2314 ze dne 16.7.2024
- Závazné stanovisko Úřadu městské části Praha 6, odboru dopravy a životního prostředí, pod č.j.: MCP6 265983/2023 ze dne 28.7.2023 (z hlediska ochrany přírody a krajiny ke kácení dřevin rostoucích mimo les)
- Závazné stanovisko Úřadu městské části Praha 6, odboru výstavby, pod č.j.:MCP6 416693/2023 ze dne 24.11.2023 (dotčený orgán na úseku vodního hospodářství)
- Vyjádření Úřadu městské části Praha 6, odboru dopravy a životního prostředí, pod č.j.:MCP6 384472/2023 ze dne 11.12.2023
- Stanovisko Krajského ředitelství policie hl. města Prahy, odboru služby dopravní policie, pod č.j.: KRPA-330238-7/ČJ-2023-0000DŽ ze dne 23.7.2024
- Souhlasné závazné stanovisko Ministerstva obrany, sekce majetkové, odboru ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, pod č.j.: MO 963059/2023-1322 ze dne 13.12.2023
- Závazné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy, pod č.j.:HSHMP 21722/2023 ze dne 24.5.2023
- Koordinované závazné stanovisko Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy, pod č.j.:HSAA-4437-8/PRES-2024 ze dne 26.7.2024
- Technické stanovisko Technické správy komunikací hl.m. Prahy, a.s., pod č.j.:TSK/40834/23/1109/Dv ze dne 6.12.2023
- Sdělení Drážního úřadu, sekce infrastruktury, pod č.j.:DUCR-60855/23/Lj ze dne 11.10.2023
- Vyjádření Obvodního báňské úřadu pro území hlavního města Prahy a kraje Středočeského, pod zn.: SBS 21598/2023/OBÚ-02/2 ze dne 15.5.2023
- Souhrnné stanovisko Svodné komise Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s., pod zn.: DP/2913/23/100630/TZ/38/1419 ze dne 2.11.2023
- Vyjádření Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID), pod č.j.: ROPID/03842/23/Val ze dne 10.11.2023
- Vyjádření o existenci sítě elektronických komunikací společnosti CETIN a.s., pod č.j.: 76720/24 ze dne 9.5.2024
- Vyjádření Pražské plynárenské Distribuce, a.s., pod zn.: 2021/OSDS/05064 ze dne 13.9.2021 a pod zn.: 2023/OSDS/05990 ze dne 8.11.2023
- Vyjádření Pražské vodovody a kanalizace, a.s., pod č.j.: ZADOST202312751 ze dne 24.10.2023
- Vyjádření PREdistribuce, a.s., pod č.:300124855 ze dne 21.6.2024
- Vyjádření Řízení letového provozu České republiky, s.p., pod zn.: 10260/2023/RLPCR ze dne 18.1.2024
- Analýza rizik zpracovaná IQServis.cz, s.r.o.

Účastníkem řízení o povolení záměru podle § 182 stavebního zákona jsou:

- a) stavebník,
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ:70994234, kterého zastupuje METROPROJEKT Praha a.s., IČ:45271895, Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
- b) obec, na jejímž území má být záměr uskutečněn:
Hlavní město Praha, městská část Praha 6
- c) vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být záměr uskutečněn, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě:
Letiště Praha, a. s., K letišti 1019/6, 161 00 Praha
ABC Ruzyně s.r.o., Hlinky 49/126, 603 00 Brno
CETIN a.s., Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9
CTP Hotel Prague, spol. s r.o., CTPark Humpolec 1571, 396 01 Humpolec
ČD - Telematika a.s., Pernerova 2819/2a, 130 00 Praha 3
ENES Cargo Prague s.r.o., K letišti 1088/59, 161 00 Praha 6
Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1
Letiště Praha, a. s., odd. KPC, K letišti 1019/6, 161 00 Praha 6
Městská část Praha 6, Čs. armády 601/23, 160 00 Praha 6
Pražská plynárenská Distribuce, a.s., U plynárny 500/44, 140 00 Praha 4
PREdistribuce, a.s., Svornosti 3199/19a, 150 00 Praha 5
Řízení letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.), Navigační 787, 252 61 Jeneč
SITEL, spol. s r.o., Baarova 957/15, 140 00 Praha 4
Správa Letiště Praha, s.p., K letišti 1019/6, 161 00 Praha 6
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7
- d) osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno: pozemky parc.č.: 2553/1; 2567/57; 2570/17; 2580/57; 2581/2; 2596/19; 2553/8; 2567/86; 2567/89; 2571; 2580/58; 2584/4; 2596/20; 2553/12; 2567/100; 2572/1; 2580/63; 2584/10; 2596/50; 2553/17; 2567/102; 2572/2; 2580/64; 2584/12; 2596/59; 2561/2; 2567/103; 2572/3; 2580/65; 2584/19; 2613/17; 2563; 2567/105; 2573; 2580/68; 2584/31; 2622/22; 2564/2; 2567/106; 2574/4; 2580/69; 2584/32; 2917/20; 2564/22; 2567/107; 2574/5; 2580/70; 2584/33; 2917/30; 2564/11; 2567/110; 2574/6; 2580/71; 2584/35; 2564/24; 2567/111; 2579/16; 2580/73; 2584/38; 2564/25; 2567/116; 2579/26; 2580/80; 2584/39; 2564/26; 2567/118; 2579/28; 2580/95; 2585; 2564/30; 2567/135; 2579/30; 2580/96; 2590/1; 2564/32; 2567/136; 2579/31; 2580/101; 2593/1; 2564/33; 2568/4; 2579/38; 2580/111; 2595; 2564/34; 2568/22; 2579/39; 2580/120; 2596/1; 2565/3; 2569/7; 2580/3; 2580/121; 2596/2; 2567/1; 2569/42; 2580/12; 2580/123; 2596/15; 2567/4; 2570/4; 2580/14; 2580/124; 2596/17; 2567/45; 2570/15 v k.ú. Ruzyně
- e) osoby, o kterých tak stanoví jiný zákon
Vzhledem k charakteru stavby se nevyskytují.

K řízení byla předložena kladná stanoviska a rozhodnutí dotčených orgánů, vyjádření účastníků řízení a správců sítí technické a dopravní infrastruktury. Podmínky týkající se realizace stavby vyplývající z těchto závazných stanovisek a dalších opatření pro povolovanou stavbu stavební úřad zkoordinoval a zahrnul do podmínek tohoto rozhodnutí. V projednání byla ověřena platnost předložených stanovisek, rozhodnutí dotčených orgánů a vyjádření k sítím veřejné technické a dopravní infrastruktury.

Vypořádání s návrhy a námitkami účastníků:

- Účastníci neuplatnili návrhy a námitky.

Vyhodnocení připomínek veřejnosti:

- Připomínky nebyly vzneseny

Vypořádání s vyjádřeními účastníků k podkladům rozhodnutí:

- Účastníci nevyužili práva vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí.

Posouzení stavebního úřadu:

K řízení o povolení záměru byla předložena kladná stanoviska a rozhodnutí dotčených orgánů, vyjádření účastníků řízení a správců sítí technické a dopravní infrastruktury. Podmínky týkající se realizace stavby vyplývající ze závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními právními předpisy a dalších opatření pro povolovanou stavbu stavební úřad zkoordinoval, zajistil jejich vzájemný soulad

a zahrnul je do podmínek tohoto rozhodnutí. V případě nepřijetí těchto podmínek se s důvody jejich neakceptování stavební úřad vypořádal v odůvodnění tohoto rozhodnutí. Požadavky týkající se majetkoprávních záležitostí, případně následných smluvních vztahů dvou stran, nejsou v podmínkách výrokové části tohoto rozhodnutí uvedeny, neboť z hlediska umístění a provádění projednávané stavby nejsou relevantní a stavebnímu úřadu o nich nepřísluší rozhodovat. Stavební úřad dále logicky nezohlednil požadavky, odkazující na konkrétní osoby, jejich adresy, telefonní čísla, odkazy na webové stránky, apod., neboť se jedná o údaje, které se mohou v čase měnit. Stavebník by tak objektivně neměl možnost zajistit plnění takto konkrétně formulovaných požadavků během platnosti vydaného rozhodnutí. Stavebník je s textem těchto písemností seznámen a tyto odkazy může v průběhu provádění stavby dle potřeby využít a kontakty si aktualizovat. V projednání byla ověřena platnost předložených stanovisek, rozhodnutí dotčených orgánů a vyjádření k sítím veřejné technické a dopravní infrastruktury. Stavební úřad stanovil i další podmínky, kterými zabezpečil ochranu veřejných zájmů přezkoumal podanou žádost a připojené doklady z hlediska § 193 stavebního zákona a došel k závěru, že projektová dokumentace je zpracována v souladu s územním rozhodnutím, je úplná, přehledná a v odpovídající míře jsou řešeny obecné požadavky na výstavbu. Předložené podklady vyhovují požadavkům uplatněných dotčenými orgány. Předmětný stavební záměr je z hlediska posouzení chráněných veřejných zájmů dotčených orgánů přípustný. Projektová dokumentace splňuje obecné požadavky na výstavbu. V posuzovaném případě je předmětná stavba veřejně prospěšnou stavbou dopravní infrastruktury, pro kterou je účel vyvlastnění stanoven v ustanovení § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Souhlasy vlastníků pozemků a staveb proto nebyly vyžadovány.

Stavební úřad, v souladu s § 193 odst. 1 stavebního zákona, v řízení o povolení záměru posoudil, zda je záměr stavebníka v souladu s:

a) územně plánovací dokumentací, územními opatřeními a vymezením zastavěného území:

Stavba je v souladu s územním plánem statutárního města

b) cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických a urbanistických hodnot v území, nemá-li obec vydán územní plán:

Stavba je v souladu s územním plánem statutárního města

c) požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů:

Záměr jako stavba dopravní infrastruktury splňuje relevantní požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby uvedené v nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hl. m. Praze (pražské stavební předpisy), ve znění pozdějších předpisů, mj. splňuje požadavky ustanovení:

- § 11 odst. 3, neboť stavba zajišťuje dostupnost a obsluhu území a prostupnost veřejných prostranství,
- § 16 odst. 6, neboť vedení a parametry dopravní a technické infrastruktury jsou v souladu s podmínkami uspořádání a využití území, jehož jsou součástí,
- § 18 odst. 2, neboť rozvodná energetická vedení a vedení elektronických komunikací včetně jejich trvalých přeložek jsou v zastavitelném území umístěna jako podzemní,
- § 20 odst. 1, neboť umístěná stavba dráhy odpovídá charakteru území vymezenému pro celostátní dráhu
- § 30 odst. 1 a 2, neboť umístěné oplocení prostorovými parametry a charakterem vhodně navazuje na oplocení v místě obvyklé, je průhledné a nepřesahuje výšku 2 m,
- § 38, neboť stavba dráhy a jejích součástí má řešeno hospodaření se srážkovými vodami částečně vsakováním v terénu, v místech a plochách, kde technické parametry dopravní stavby a vsakovací podmínky neumožňují vsakování, budou srážkové vody odváděny do stávající srážkové kanalizace letiště a do odvodňovacího systému navazujícího úseku trati Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště V. H. (mimo).

Navržená stavba splňuje požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů. Z důvodů rozsahu stavby a na to navazující doby přípravy projektu, je projektová dokumentace v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů a podle přílohy č. 4 vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Stavba je navržena tak, aby splňovala požadavky stavebního zákona včetně příslušných technických norem a předpisů, které se vztahují na tento záměr. Posuzovaná projektová dokumentace stavby, která byla zpracována osobou/osobami s příslušnou autorizací, splňuje obecné technické podmínky a požadavky na stavbu dráhy celostátní, regionální, vlečky a pro stavby na těchto drahách vyplývající z příslušných ustanovení části třetí vyhlášky č. 177/1995 Sb. s odkazem na související české technické normy,

vztahující se k rozsahu technologických a stavebních objektů povolované stavby dráhy, jako jsou zejména podmínky a požadavky na prostorové uspořádání, traťové třídy zatížení a geometrické uspořádání kolejí a uspořádání tělesa železničního spodku, staveb železničního spodku, zařízení železničního spodku, podmínky stavby přejezdu, technické parametry železničního svršku, způsobu označování tratě, vybavenosti železničních stanic a železničních zastávek, uspořádání elektrických zařízení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení

Z předložené projektové dokumentace vyplývá, že technologické a stavební objekty dráhy v rámci posuzovaného stavebního záměru jsou navrženy v souladu s platnými normami a technickými předpisy, zejména technickými normami železnic a vnitřních předpisů provozovatele dráhy. Stavební úřad zkoumal, zda se na výše uvedenou stavbu povolovanou v tomto řízení, vztahují požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění. Součástí navrhovaných prací je také nový orientační, informační a rozhlasový systém a nové osvětlení. Bezbariérovost míst určených ke vstupu na dráhu (nástupiště, podchod, výpravní budova, přístupové chodníky) je řešena v souladu s Nařízením 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, ve znění prováděcích Nařízením Komise (EU). Podrobnosti řešení jsou uvedeny u příslušných stavebních objektů.

V projektové dokumentaci jsou řešeny požadavky na stavby dle ust. stavebního zákona, kdy pro stavbu mohou být použity jen takové výrobky a konstrukce, jejichž vlastnosti z hlediska způsobilosti stavby pro navržený účel zaručují, že stavba při správném provedení a běžné údržbě po dobu předpokládané existence bude splňovat požadavky na mechanickou pevnost a stabilitu, požární bezpečnost, hygienu, ochranu zdraví a životního prostředí, ochranu proti hluku. V dokumentaci je řešena též organizace výstavby, zařízení staveniště, skládky materiálu a přístup a příjezd na staveniště. Projektová dokumentace pro povolení stavby s technickým řešením dotčení stávajících sítí technického vybavení navrhovanou stavbou byla, jak vyplývá z vyjádření vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury, které jsou součástí projektové dokumentace (viz Dokladová část – Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury), před podáním žádosti o povolení stavby, resp. doplněná v průběhu řízení z důvodu dokladování jejich platnosti nebo aktualizace, předložená k odsouhlasení jednotlivým vlastníkům, správcům či provozovatelům sítí technické a dopravní infrastruktury, jejichž zařízení nebo stavby budou předmětnou stavbou dotčena při splnění jejich podmínek a respektování ochranných pásem. Požadavky úplnosti a přehlednosti projektové dokumentace stavby dráhy pro vydání stavebního povolení při jejím posouzení byly podle názoru stavebního úřadu splněny, projektová dokumentace obsahuje všechny potřebné náležitosti stanovené pro její obsahové náležitosti, je zpracovaná přehledně v jednotlivých složkách pro každou dílčí stavební část a s řádným soupisem obsažených dokumentů. Stavební úřad tak ověřil, že všechny části předložené dokumentace jsou úplné, přehledné, kontrolovatelné a zpracované příslušnou oprávněnou osobou a jsou v odpovídající míře řešeny obecné požadavky na výstavbu.

d) požadavky jiných právních předpisů chránících dotčené veřejné zájmy:

Stavební úřad dále vyhodnotil záměr i s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů a musí konstatovat, že ze všech doložených platných závazných stanovisek a posouzení vyplývá, že dopady povolované stavby v území při hodnocení a poměření ve vzájemných souvislostech vyhovují zákonným požadavkům, které jsou dotčenými orgány chráněny podle zvláštních právních předpisů. Předložená vyjádření, stanoviska, rozhodnutí a jiná opatření dotčených orgánů uplatněná v řízení byla souhlasná a vzájemně si neodporovala. Uskutečněním stavby nebo jejím užíváním tak nejsou ohroženy zájmy chráněné zákonem o drahách, prováděcími vyhláškami k tomuto zákonu, stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provádění a dalšími zvláštními předpisy zejména na úseku ochrany životního prostředí. Požadavky dotčených orgánů, které nebyly zapracovány do předložené projektové dokumentace, a které se vztahovaly na povolovanou stavbu předmětným povolením, stanovil stavební úřad v podmínkách pro provedení stavby. K žádosti byla doložená výše uvedená závazná stanoviska a stanoviska dotčených orgánů. Stavební úřad zkoordinoval podmínky předložených závazných stanovisek a vyjádření dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí.

V rámci ochrany dřevin je navrženo mobilní oplocení o výšce 2 m, a je u skupin stromů sdruženo kolem ucelených ploch, aby byly ochráněny i kořeny dřevin. Pokud nebude možné chránit celý kořenový prostor, tak u jednotlivých stromů bude chráněn přímo i kmen. Tato ochrana dostatečně zajistí prostor v místě růstu dřevin především před poškozením vlastního kořenového prostoru a korun stávajících dřevin.

Z projektové dokumentace vyplynulo, že v rozsahu příslušného objektu budou respektována následující opatření:

- Vegetační plochy nesmí být znečišťovány látkami poškozujícími rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, barvami, cementem nebo jinými pojivy.
- Před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, dřeva a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními stavebními postupy je nutno stromy v prostoru stavby chránit 2 m vysokým plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu (za kořenovou zónu se považuje plocha půdy pod korunou stromu (okapová linie koruny) rozšířená do stran o 1,5 m.
- Jestliže nelze z prostorových důvodů chránit celou kořenovou zónu, má být chráněná plocha co největší, a má zahrnovat zejména nezakrytou plochu půdy.
- Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypolštěňovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m; ochranné zařízení je třeba připevnit bez poškození stromu, nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy; korunu je nutno chránit před poškozením stroji a vozidly, popřípadě vyvázat ohrožené větve vzhůru; místa uvázání je nutno rovněž vypolštěňovat.
- Dřevěné bednění okolo kmenů nesmí hranami fošen sedět přímo na kořenových náběžích, ale tyto místa musí být podloženy vypolštěňováním.
- V kořenové zóně se nemá provádět žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu
- V kořenové zóně se nesmí jezdit.
- V kořenovém prostoru se nesmí půda odkopávat. hloubení v kořenovém prostoru bude prováděno pouze ručně nebo s použitím odsávací techniky.
- Při výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem ≥ 5 cm, poškozené kořeny je nutno ošetřit.
- Kořeny je třeba ostře přetnout a místa řezu zahladit; konce kořenů o průměru menším než 2 cm je nutno ošetřit růstovými stimulanty, o průměru větším než 2 cm prostředky na ošetření ran; obnažené kořeny je nutno chránit před vysycháním a působením mrazu.
- Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhuštěním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů; při ztrátě kořenů může být proveden potřebný přiměřený řez v koruně.
- Kořenový prostor nesmí být zatěžován soustavným přecházením, pojížděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízeními staveniště a skladováním materiálů.
- Stavební výkopy nesmí zůstat dlouhodobě odkryté a výkopová zemina ani jiný stavební materiál nebudou přikhrnovány ke kmenům.
- Výkopy v blízkosti kořenového systému nebudou prováděny v období mrazů.
- Při provádění prací pomocí stavebních strojů pod korunami stromů musí být volen způsob práce co nejšetrnější k větvím.
- Větve nesmí být ulomeny ve prospěch kratších pojezdů strojů a případně musí být zvolena objízdná trasa.

Ve vztahu k porovnání veřejného zájmu na realizaci dané stavby s veřejným zájmem na zachování dřevin se stavební úřad ztotožnil s názorem příslušného správního orgánu, že propojení centra metropole, popřípadě i dalších oblastí republiky železniční dopravou, a největšího českého mezinárodního letiště nelze chápat jinak než jako přínos pro obyvatele hlavního města samého a společnost obecně. Podporu veřejné (hromadné) kolejové dopravy, coby alternativy k nežádoucí individuální automobilové dopravě je vnímána jako pozitivní v mnoha ohledech, především pak ve vztahu k ochraně ovzduší, neboť právě na jeho kvalitě se v nezanedbatelné míře negativně projevuje.

Z hlediska posouzení na úseku památkové péče vyplynulo, že záměr je navržen mimo památkově chráněná území dle zákona 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 20/1987 Sb.“), avšak je zamýšlen na území s archeologickými nálezy. Oznamovací povinnost ve smyslu § 22 zákona č. 20/1987 Sb. byla splněna, což dokládá potvrzení o splnění oznamovací povinnosti vydané Archeologickým ústavem AV ČR.

Z posouzení Obvodního báňského úřadu je zřejmé, že stavba je navržená mimo hranice současných dobývacích prostorů evidovaných tímto orgánem a současně je navržená mimo hranice chráněných ložiskových území

Z posouzení Hygienické stanice hlavního města Prahy vyplývá, že realizací stavby dráhy za podmínky provedení navržených protihlukových opatření nebude ohroženo zdraví osob zvýšeným hlukem. Součástí předloženého projektu byla hluková studie, která se zabývá akustickou situací železniční tratě v souvislosti s provedením záměru. Vzhledem k lokalitě záměru se v blízkosti tratě nenachází chráněné venkovní

prostory staveb ani žádné chráněné venkovní prostory. Nejbližší obytný objekt se nachází cca 1 km daleko. Silniční dopravu hluková studie posuzuje buď na základě přírůstku ekvivalentních hladin akustického tlaku při znalosti intenzity dopravy) nebo v případě, kdy nejsou intenzity dopravy známy, hlučnost nákladní dopravy stanovuje ve vzdálenosti odpovídající nejbližší obytné zástavbě. V akustickém posouzení procesu výstavby byly posouzen jednotlivé pracovní postupy, které byly dopočteny na dobu jejich trvání, jednotlivé zdroje hluku byly do výpočtového modelu zadávány jako liniové zdroje dle jejich charakteru. Hluková studie předpokládá, že při realizaci stavby nebude docházet k překračování limitů hluku ze stavební činnosti, které jsou stanoveny předpisy. Navržený záměr tak byl posouzen v souladu se zájmy chráněnými orgánem veřejného zdraví.

Ze stanoviska Policie České republiky k řízení, jako dotčeného orgánu příslušného k uplatnění stanoviska k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci ve vztahu k povolovanému záměru vyplývá, že po posouzení předložené dokumentace souhlasí s vydáním povolení záměru, přičemž podmínky byly zahrnuty do podmínek tohoto rozhodnutí.

Ze stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, odboru bezpečnosti vyplynulo, že v rámci povolovaného záměru nedojde ke střetu se stavbami civilní ochrany podle § 7 odst. 2 písm. i zákona č. 239/2000Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů. Stavba rovněž není navržena v zóně havarijního plánování dle zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a není tak třeba tak plánovat opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku.

Stavební úřad se zabýval i otázkou, zda bude při provádění výstavby zajištěna ochrana veřejných zájmů.

Ze žádosti stavební úřad zjistil, že stavba bude provedena dodavatelským způsobem, který v sobě zahrnuje naplnění výše uvedených zájmů. Předložená projektová dokumentace současně neuvádí stavební činnost v noční době. Přezkoumáním žádosti o vydání povolení s příloženými podklady v rozsahu povolované stavby stavební úřad zjistil, že užíváním předmětné stavby, při splnění předpokladů posuzované dokumentace stavby, nebude převýšena pohoda bydlení nad míru přiměřenou poměrům dané lokality. Toto bude ověřeno ve zkušebním provozu, o který stavebník po dokončení stavby, resp. její části schopné samostatného užívání, požádá.

Z přezkoumání dle výše uvedeného vyplývá, že projektová dokumentace v odpovídající míře řeší obecné požadavky na výstavbu, kterými jsou obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a dále obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb stanovené bezbariérovou vyhláškou. Z výše uvedeného je též zřejmé, že podklady předložené plně vyhovují požadavkům jednotlivých dotčených orgánů. Účinky budoucího užívání stavby pak má stavební úřad výše uvedeným za prokázané a ověřené, jelikož na základě předložené projektové dokumentace a kladných závazných stanovisek dotčených orgánů byly stanoveny všechny myslitelné negativní účinky, přičemž u každého z nich byly dále stanoveny limitní hodnoty, opatření k jejich regulaci či omezování negativních dopadů a také opatření k jejich zjišťování a monitoringu, které budou prováděny ve zkušebním provozu před kolaudací stavby příslušnými dotčenými orgány, chránícími veřejné zájmy na úsecích jim svěřených zákonem. Požadavek na provedení zkušebního provozu stavby dráhy současně vyplývá z ust. § 7 zákona o dráhách podle kterého platí, že u staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví Dopravní a energetický stavební úřad v rozhodnutí o povolení záměru též zavedení zkušebního provozu.

e) požadavky na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu:

Záměr je stavbou dopravní infrastruktury a splňuje požadavky příslušných právních a technických předpisů. Pro umístěnou stavbu dráhy je řešeno doplňující napojení na stávající technickou infrastrukturu, jsou řešeny přeložky sítí, které jsou v kolizi se stavebním a technologickým řešením stavby, ochrana stávajících sítí, do jejichž ochranných nebo bezpečnostních pásem bude stavba zasahovat, a požadavky na koordinaci s dalšími záměry v území, a to v souladu s požadavky a podmínkami vlastníků a správců této infrastruktury. Jejich vyjádření jsou součástí dokladové části předložené dokumentace. Veškerá vyjádření ke stavbě a existenci sítí jsou přílohou dokladové části projektové dokumentace.

f) ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení:

Stavební úřad řádně stanovil okruh účastníků řízení pro povolení záměru dle § 182 stavebního zákona a zajistil, aby všichni účastníci řízení měli rovná práva a mohli tato práva ve vedeném řízení účinně hájit.

Z předložených podkladů a stanovisek dotčených orgánů a dalších posouzení pak stavební úřad dospěl k závěru, že uskutečněním stavby nebudou ohroženy veřejné zájmy ani nepřiměřeně omezena či ohrožena práva a právem chráněné zájmy účastníků řízení. Jednotlivá závazná stanoviska a stanoviska dotčených

orgánů vyžadovaná zvláštními právními předpisy a vyjádření účastníků řízení doložená k vedenému řízení, která souvisí s prováděním stavby, byla zvážena, byl zajištěn vzájemný soulad, a požadavky, týkající se provádění projednávané stavby nebo jejího následného užívání, byly zapracovány do podmínek ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Podmínkám uvedených v předložených vyjádřeních v případě účastníků řízení v podobě vlastníků sítí technické infrastruktury, byla ochrana jejich zájmů primárně ošetřena všeobecnými podmínkami ve výrokové části rozhodnutí.

Duplicitní požadavky uvedené v závazných stanoviscích dotčených orgánů byly vypuštěny, jelikož jsou uvedeny v podmínkách rozhodnutí samostatně, popř. jsou součástí jiných vyjádření, stanovisek a závazných stanovisek a jejich plnění je tak zajištěno. Stavební úřad dále nepřebíral ty požadavky, které jsou přímo ukládány zákony, ev. jinými právními normami (například požadavky týkající se problematiky zákona o památkové péči, zákona o odpadech, zákona o pozemních komunikacích, zákona o vodách a dalších byly zohledněny pouze v rámci upozornění). Rovněž požadavky, jejichž splnění bylo stavebnímu úřadu prokazatelně doloženo nebo jsou zapracovány do projektové dokumentace, nejsou do rozhodnutí převzaty.

Požadavky, které se týkaly majetkoprávních záležitostí, případně následných smluvních vztahů dvou stran, nejsou v podmínkách výrokové části tohoto rozhodnutí uvedeny, neboť z hlediska provádění projednávané stavby nejsou relevantní a stavebnímu úřadu o nich nepřísluší rozhodovat. Tyto požadavky musí být řešeny samostatně uzavřením smluv či dohod mezi stavebníkem a těmito správci či vlastníky dotčených staveb či pozemků. Možné požadavky na řešení náhrad případných škod vzniklých stavbou jsou obecně řešeny příslušnými ustanoveními občanského zákoníku. Stavební úřad dále logicky nezohlednil požadavky, odkazující na konkrétní osoby, jejich adresy, telefonní čísla, odkazy na některé webové stránky apod., neboť se jedná o údaje, které se mohou v čase měnit. Stavebník by tak objektivně neměl možnost zajistit plnění takto konkrétně formulovaných požadavků během platnosti vydaného rozhodnutí. Stavebník je s textem těchto písemností seznámen a tyto odkazy může v průběhu provádění stavby dle potřeby využít a kontakty si aktualizovat.

Stavební úřad stanovil i další podmínky, kterými zabezpečil ochranu veřejných zájmů především z hledisek ochrany života a zdraví osob, ochrany životního prostředí, z hledisek minimalizace negativních vlivů stavební činnosti na okolí, z hledisek bezpečnosti práce a technických zařízení. Podmínky rovněž v nezbytné míře stanoví požadavky na provádění stavby z hlediska organizace výstavby ve vztahu k ochraně přírody a krajiny. Stanovenými podmínkami rozhodnutí zajistil stavební úřad ochranu veřejných a soukromých zájmů účastníků řízení s důrazem na řádný průběh provádění stavby s ohledem na ochranu životního prostředí, ochranu sítí technického vybavení, bezpečnost práce při provádění stavebních prací, přístup k nemovitostem apod. V odůvodnění stavební úřad sdělil důvody výroku rozhodnutí, uvedl podklady a právní ustanovení pro jeho vydání, úvahy, kterými se řídil při jejich hodnocení. Záměr jako stavba dopravní infrastruktury splňuje relevantní požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby uvedené v nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hl. m. Praze (pražské stavební předpisy), ve znění pozdějších předpisů.

Stavební úřad má za to, že zjistil stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti, a to v rozsahu své pravomoci a působnosti, která mu byla svěřena. Taktéž má za to, jak již výše uvedl, že v průběhu řízení naplňoval povinnost poučovací a uvědomovací jako jednu ze základních zásad správního práva. Účastníci řízení byli předem informováni o postupu v řízení i o právech, které mohou uplatňovat, a povinnostech, jež s danými kroky souvisejí. Vzhledem k tomu, že v průběhu stavebního řízení stavební úřad neshledal důvody, které by bránily povolení a provedení stavby, rozhodl způsobem uvedeným ve výroku rozhodnutí za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

Upozornění pro stavebníka:

- Stavba nesmí být zahájena, dokud povolení záměru nenabude právní moci.
- Povolení záměru platí 2 roky ode dne nabytí právní moci. Povolení stavby pozbývá platnosti, jestliže stavba nebyla zahájena do 2 let ode dne, kdy nabylo právní moci.
- Vzhledem k tomu, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu a je možné odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě nebo právo odpovídající věcnému břemeni k pozemku nebo ke stavbě, dle § 5 odst. 2 zákona o drahách, stavba může být zahájena v okamžiku, kdy

stavebník k stavbou dotčeným pozemkům, k nimž nemá věcné právo (zejména vlastnické právo, právo stavby, věcná břemena – služebnosti), získá soukromoprávní titul formou smlouvy s vlastníkem pozemku podle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v e znění pozdějších předpisů, nebo po nabytí právní moci rozhodnutí o vyvlastnění stavbou dotčeného pozemku, dle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.

Poučení účastníků:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k Ministerstvu dopravy podáním u Dopravního a energetického stavebního úřadu, odvolacím orgánem je Ministerstvo dopravy. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je podle § 82 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) nepřipustné. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání musí mít náležitosti uvedené v § 37 odst. 2 správního řádu a musí obsahovat údaje o tom, proti kterému rozhodnutí směřuje, v jakém rozsahu ho napadá a v čem je spatřován rozpor s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Není-li v odvolání uvedeno, v jakém rozsahu odvolatel rozhodnutí napadá, platí, že se domáhá zrušení celého rozhodnutí. Odvolání se podává s potřebným počtem vyhotovení tak, aby jeden stejnopis zůstal stavebnímu úřadu, a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je stavební úřad na náklady účastníka. K novým skutečnostem a k návrhům na provedení nových důkazů, uvedeným v odvolání nebo v průběhu odvolacího řízení, se přihlídně jen tehdy, jde-li o takové skutečnosti nebo důkazy, které účastník nemohl uplatnit dříve.

Stavební úřad po dni nabytí právní moci stavebního povolení zašle stavebníkovi oznámení o ověření projektové dokumentace spolu se štítkem obsahujícím identifikační údaje o povolené stavbě.

Ing. Jitka Kotásková

ředitelka odboru staveb drah

Dopravní a energetický stavební úřad

Poplatek:

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů se nevyměřuje, neboť se jedná o veřejně prospěšnou stavbu realizovanou státem.

Rozdělovník:

Toto rozhodnutí se doručuje v souladu s ustanovením § 188 odst. 4 stavebního zákona následovně:

Jednotlivě:

Žadatel:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, zastoupená na základě plné moci právnickou osobou: METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7

Obce, na jejichž území se stavba uskutečňuje:

- Hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1, Městská část Praha 6, Čs. armády 601/23, 160 00 Praha 6

dotčené správní úřady:

- Drážní úřad, Bělehradská 222/128, 120 00 Praha 2
- Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy, Sokolská 1595/62, 120 00 Praha 2
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, Rytířská 404/12, 110 00 Praha 1
- Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, Kongresová 1666/2, 140 00 Praha 4
- Magistrát hlavního města Prahy, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha 1
 - odbor bezpečnosti
 - odbor ochrany prostředí
 - odbor pozemních komunikací a drah

- Ministerstvo obrany, Odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, Tychonova 221/1, 160 00 Praha 6
- Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 00 Praha 10
- Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, Kozi 748/4, 11000 Praha 1
- Státní pozemkový úřad, Krajský pozemkový úřad pro Středočeský kraj a hl.m. Prahu, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3
- Úřad městské části Praha 6, Čs. armády 601/23, 160 00 Praha 6
 - odbor dopravy a životního prostředí
 - odbor výstavby
- Úřad pro civilní letectví, Oddělení letišť, K letišti 1149/23, 161 00 Praha 6

na vědomí:

- Dopravní a energetický stavební úřad, Samostatné oddělení ochrany veřejného zdraví, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1
- Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Ostatní účastníci:

Veřejnou vyhláškou

Ostatním účastníkům se doručuje veřejnou vyhláškou, zveřejněnou po dobu 15 dnů na úředních deskách následujících úřadů:

- Dopravní a energetický stavební úřad – zde, zveřejnění na www.desu.gov.cz (elektronická úřední deska) podle § 25 odst. 2 správního řádu
- Úřad městské části Praha 6, Československé armády 601/23, 160 00 Praha 6

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno nejméně po dobu 15 dnů na úřední desce. Poslední den vyvěšení se považuje za den jeho doručení. Rozhodující pro běh lhůty je vyvěšení na úřední desce Dopravního a energetického stavebního úřadu.

Toto oznámení se doručuje k vyvěšení takto:

- Dopravní a energetický stavební úřad, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1 – zde, zveřejnění na www.desu.gov.cz (elektronická úřední deska) podle § 25 odst. 2 správního řádu
- Městský úřad Praha 6, Československé armády 601/23, 160 00 Praha 6

Po uplynutí zákonné lhůty bude vráceno zpět na Dopravní a energetický stavební úřad, odbor staveb drah, s vyznačením doby vyvěšení a sejmutí. Poslední den vyvěšení se považuje za den jeho doručení. Rozhodující pro právní účinky doručení je vyvěšení na úřední desce správního úřadu, který písemnost doručuje.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení.