

# VRT Praha Běchovice – Poříčany Předběžný IGP

SUDOP PRAHA a.s.

RNDr. Petr Vitásek, Mgr. Filip Olejář

GeoTec-GS, a.s.

Mgr Jan Bažant

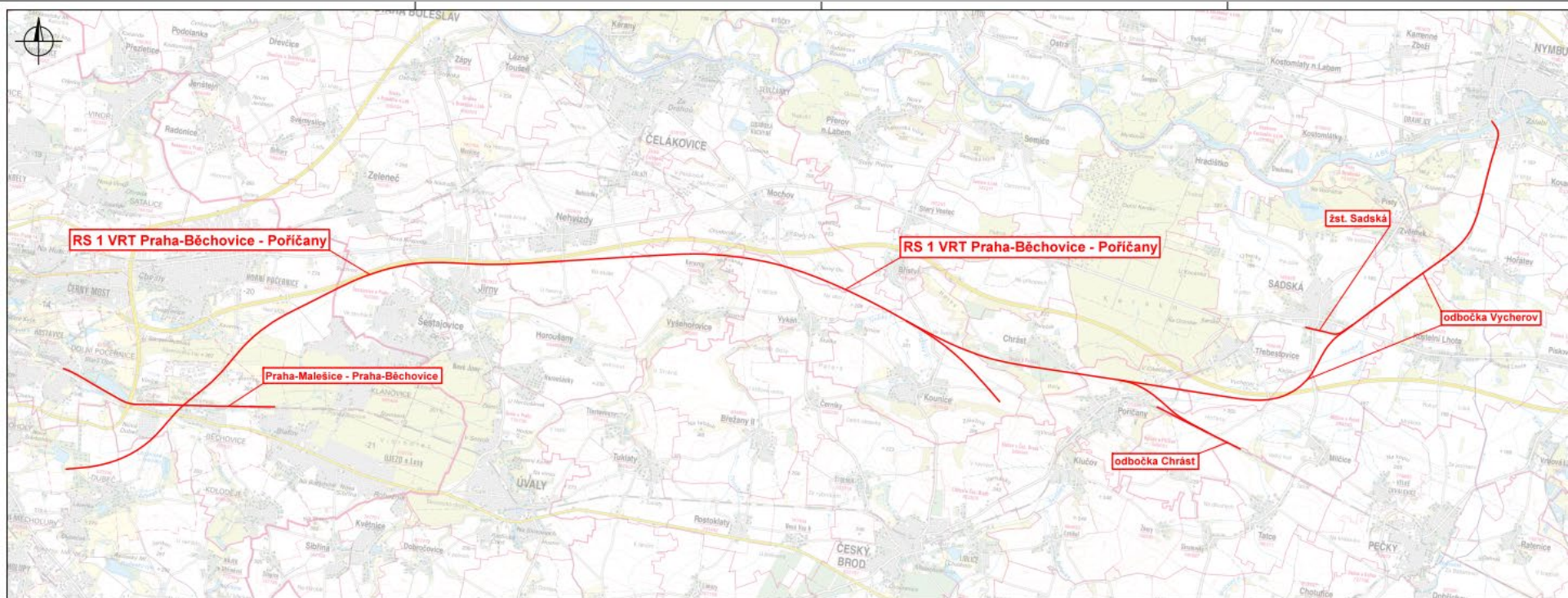
# Obsah

- 1. Úvod
- 2. Představení projektu VRT
- 3. Geologie trasy VRT
- 4. Kritická místa
  - - křížení tunelů Běchovice – Dubeč
  - - lom Keraclay
- 5. Závěr



Mapa pokrytí VRT v České republice (zdroj Správa železnic)

# Přehledná situace



V úseku Praha Běchovice – Kounice jde o souběh dvou VRT – pro směr Brno (RS<sub>1</sub>) a pro směr Hradec Králové (RS<sub>5</sub>), jde tedy o čtyřkolejnou VRT. U Kounic se obě tratě rozdělí na dvě dvojkolejné VRT do Brna a Hradce Králové.

# Charakteristika stavby

- Průzkumné práce byly součástí zpracování dokumentace pro územní řízení (DÚR). Práce realizovalo sdružení SUDOP PRAHA a.s., EGIS RAIL, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. a MOTT MAC DONALD LIMITED org. složka..
- Na začátku stavby VRT navazuje na dnešní stanici Praha-Běchovice, která je přestavována a rozšiřována o prostor pro čtvrtou kolej směrem do Libně. VRT v Běchovicích navazuje i na plánovanou trasu VRT z Prahy Zahradního města, a to tunelem Nová Dubeč pod údolím Běchovic, vodotečemi Říčanského, Běchovického potoka a Rokytky a dále pod celým kolejiště železniční stanice Běchovice. Vlastní stavba „RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany“ začíná torzem tunelu (pouze jeho stavební část) mezi ulicemi Českobrodská a V Potočinách.

- Na začátku VRT prochází stísněným prostorem mezi dnešní stanicí a Xaverovem, kdy je koridor pro infrastrukturu omezen hranicemi evropsky významné lokality (EVL) Blatov a Xaverovský háj. Dalším stísněným prostorem je oblast Jiren, kdy je VRT trasována mezi zámeckým parkem, zástavbou a přilehlou dálnicí D11 včetně EXITu 8. Terminál Praha východ je navržen na polích rekultivovaných po minulé těžbě žárovzdorných jílu ložiska Vyšehořovice – Kamenná panna. Následně trať mostní estakádou kříží údolí Výmoly u Kozovaz. Severně od Kounic se trať rozděluje na dvě větve – brněnskou směřující ke Klučovu (není předmětem stavby „RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany“) a hradeckou pokračující kolem Chrástu a míjející ze severu Poříčany. Z vrchu Pískový vrch trať mostní estakádou překonává prostor silnice II/330 lemovanou areálem betonárky a pole se stávající železniční tratí Nymburk – Poříčany. Jižně od osady Vyčerov vysokorychlostní trať v rozsahu stavby „RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany“ končí, navazovat bude další stavbou směr Hradec Králové.

- Konec VRT je propojen s konvenční železniční sítí, a to propojkou po mostní estakádě mezi Pískových vrchem a Poříčany (stávající trať Česká Třebová – Praha) a dále propojením do ŽST Sadská, kde dojde k navázání na stávající trať Nymburk – Poříčany. Tato trať bude v úseku Nymburk město, obvod Zálabí – Sadská zmodernizována a zdvojkolejněna, včetně přeložky tratě u obce Hořátev.

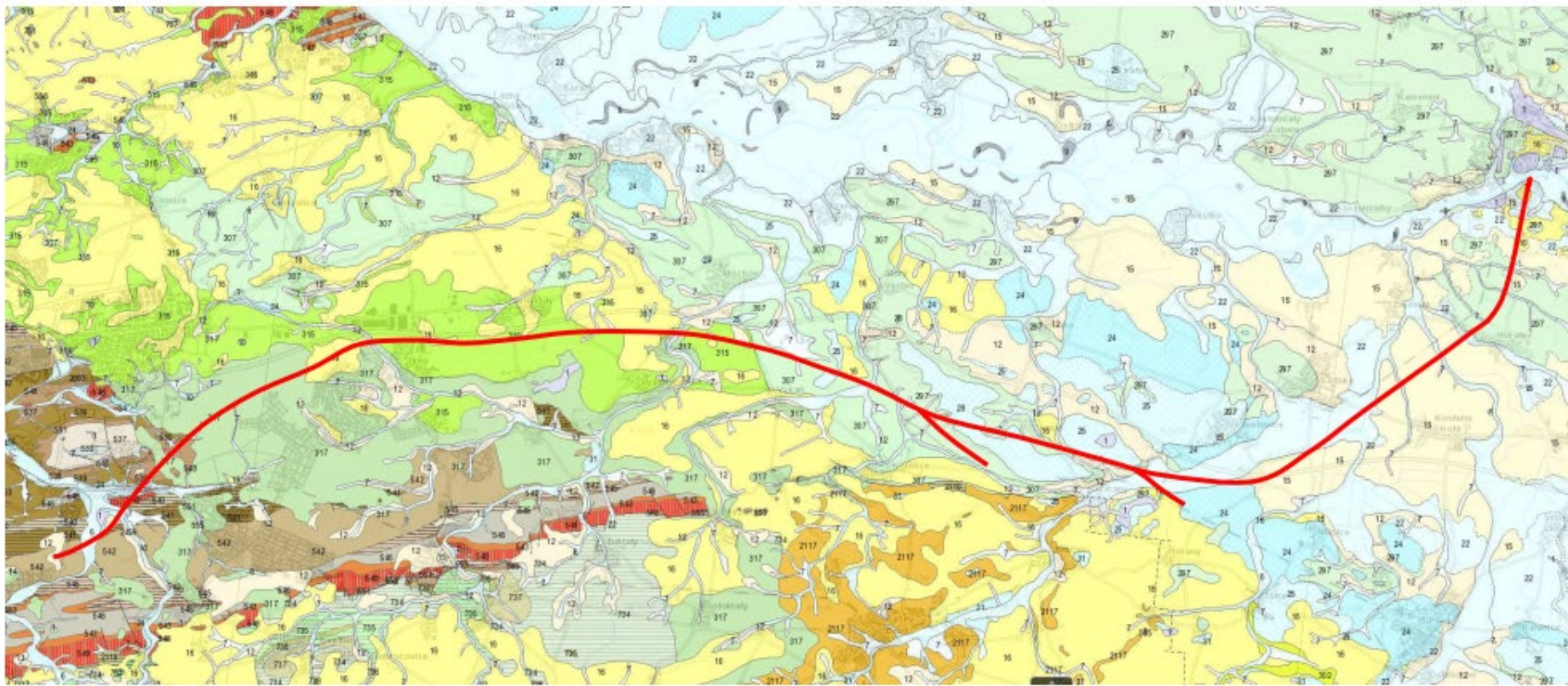
# Rekapitulace úseků:

- V úseku Praha-Běchovice – výhledová odbočka Odb Vycherov se jedná o novostavbu vysokorychlostní tratě (VRT).
- V úseku Odb Chrást – Odb Milčice a v úseku výhledová odbočka Odb Vycherov – Sadská jde o novostavbu konvenční železniční tratě.
- V železniční stanici (ŽST) Praha-Běchovice jde o úpravu a rekonstrukci stávající železniční stanice.
- V úseku Sadská – Nymburk město jde o rekonstrukci a zdvojkolejnění stávající konvenční železniční tratě.



# Geologie zájmového území

Obrázek č. 1: Výřez z geologické mapy 1: 50 000, listy 12-24 Praha, 13-13 Brandýs nad Labem a 13-14 Nymburk (ČGS)

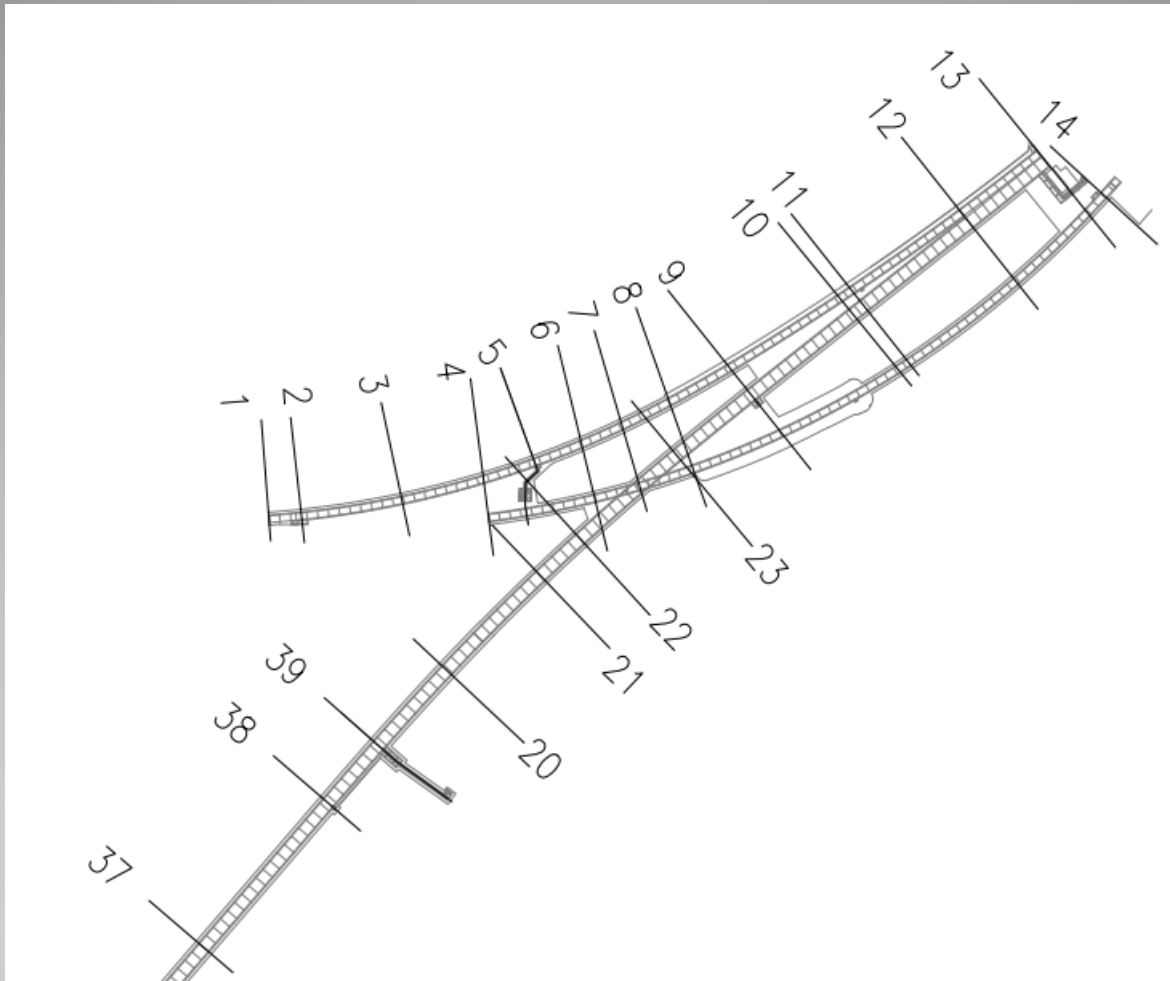


- V počátečním úseku zájmového území – městské části Praha-Běchovice, Dolní Počernice a Horní Počernice se vyskytují proterozoické Barrandienské horniny – jílovité a prachovité břidlice se zbytky pískovcových a drobových vrstev. Jedná se o horniny náležící do kosovského, královského, bohdaleckého, záhořanského a vinického souvrství. Zcela ojediněle mohou být zastiženy i šárecké a dobrotivské vrstvy ordovických hornin.

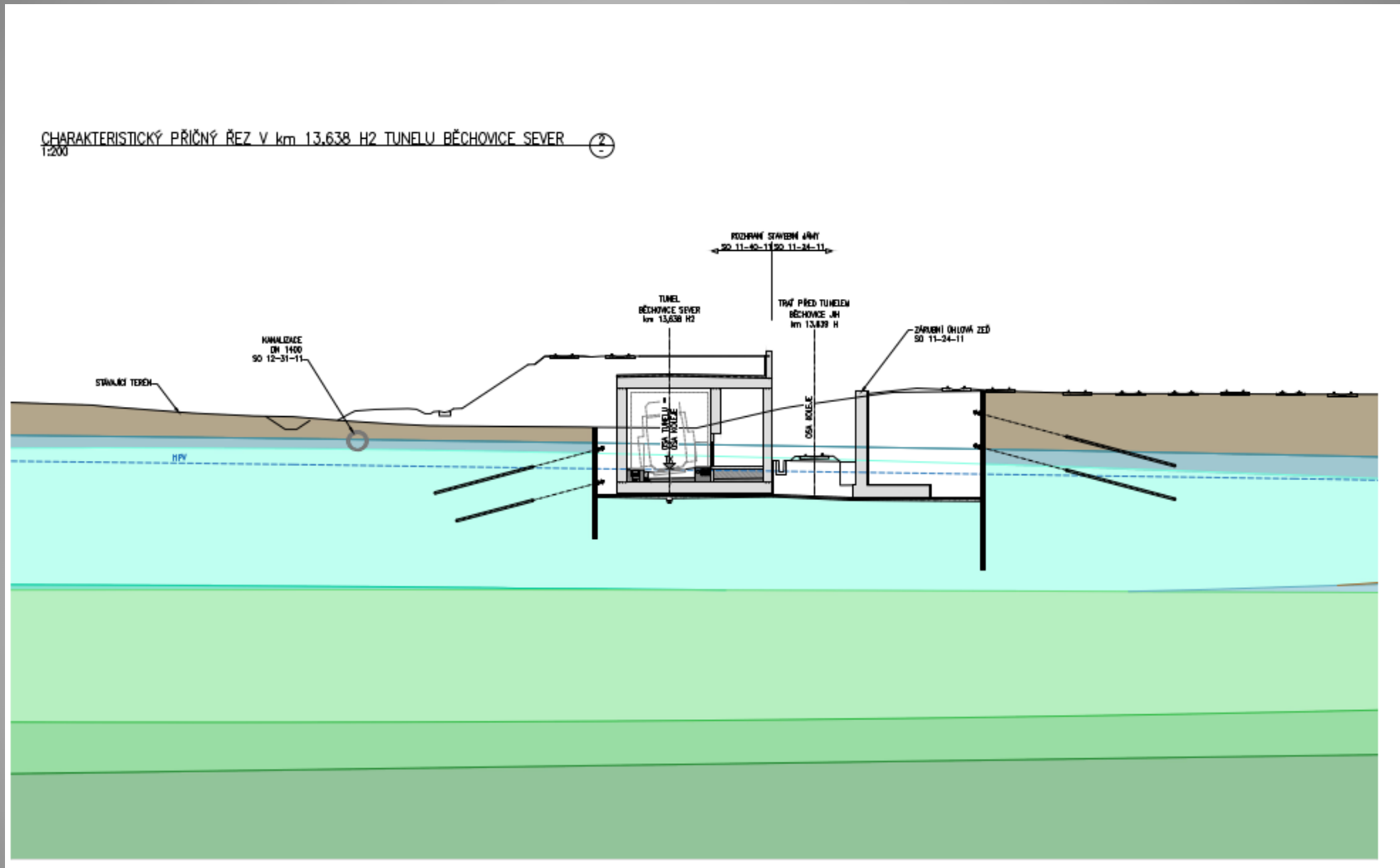
- Křídové horniny jsou v zájmovém území charakterizovány výskytem pískovců a vápnatých jílovců – slínovců jako dominantních hornin s lokálními výskyty slepenců a jílovců (na rozhraní s horninami Barrandienu). Tektonické postižení křídových hornin je velmi malé a většinou výrazně lokálně omezené.
- V první polovině trasy jsou křídové horniny zastoupeny převážně jemnozrnnými křemennými pískovci s lokálním výskytem slepenců a jílovců.
- Ve druhé části trasy jsou pak křídové horniny zastoupeny téměř výlučně vápnatými jílovcí – slínovci.

# Rozsah průzkumu:

- Železniční trať – novostavba – 2 – 4 kolejná trať, celkem > 120 km
- Železniční mosty, propustky, zdi, lávky, krakorce – 30 ks
- Silniční mosty a propustky – 41 ks
- Technologická základna
- Přeložky sítí
- Tunely – Běchovice sever a jih, Nová Dubeč, Kounice, Pískový vrch, Kavanství, Truby - 7 ks
- Pozemní komunikace – 80 ks
- PHS – 27 ks
- Pozemní stavební objekty – 42 ks

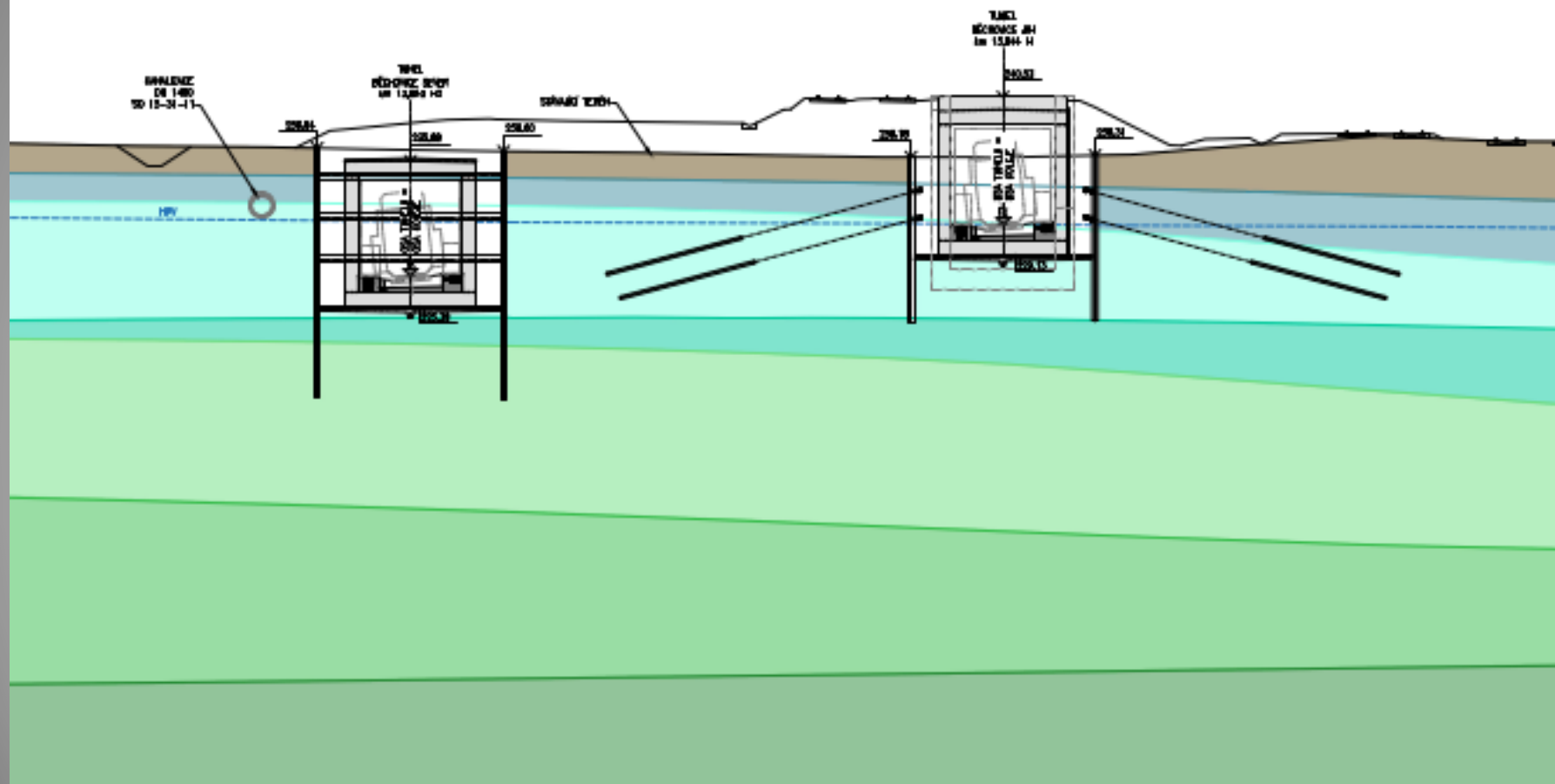


# Tunel Běchovice sever, jih a tunel Nová Dubeč



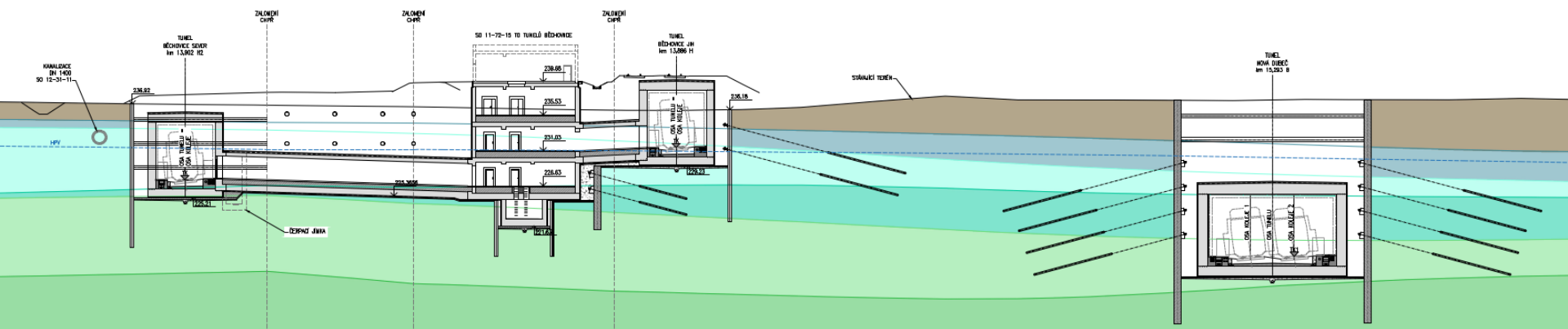


CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ V km 13,843 H2 TUNELU BĚCHOVICE SEVER ④  
1:200

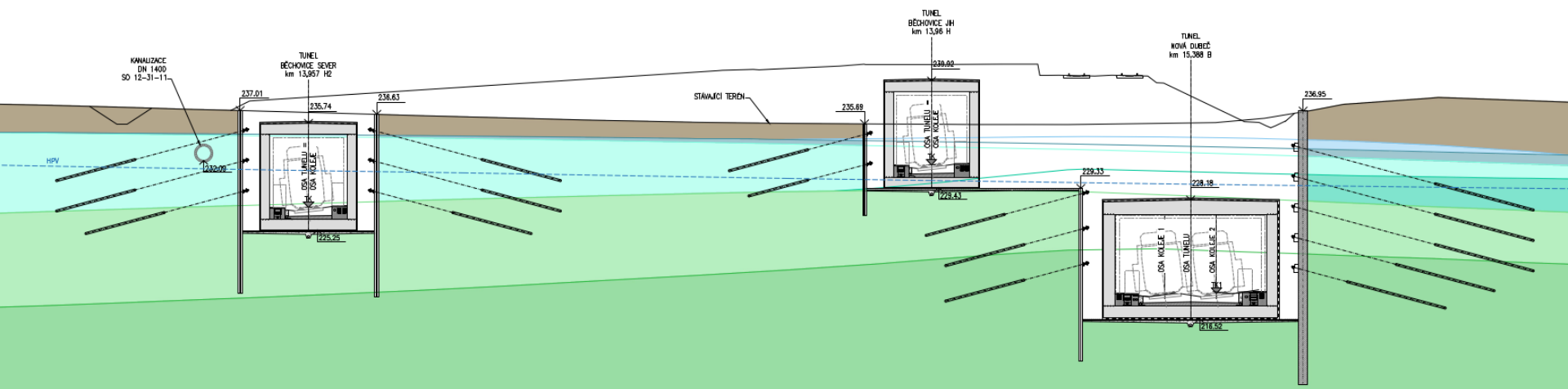





CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ REZ V km 13,902 H2 TUNELU BĚCHOVICE SEVER 5  
1:200

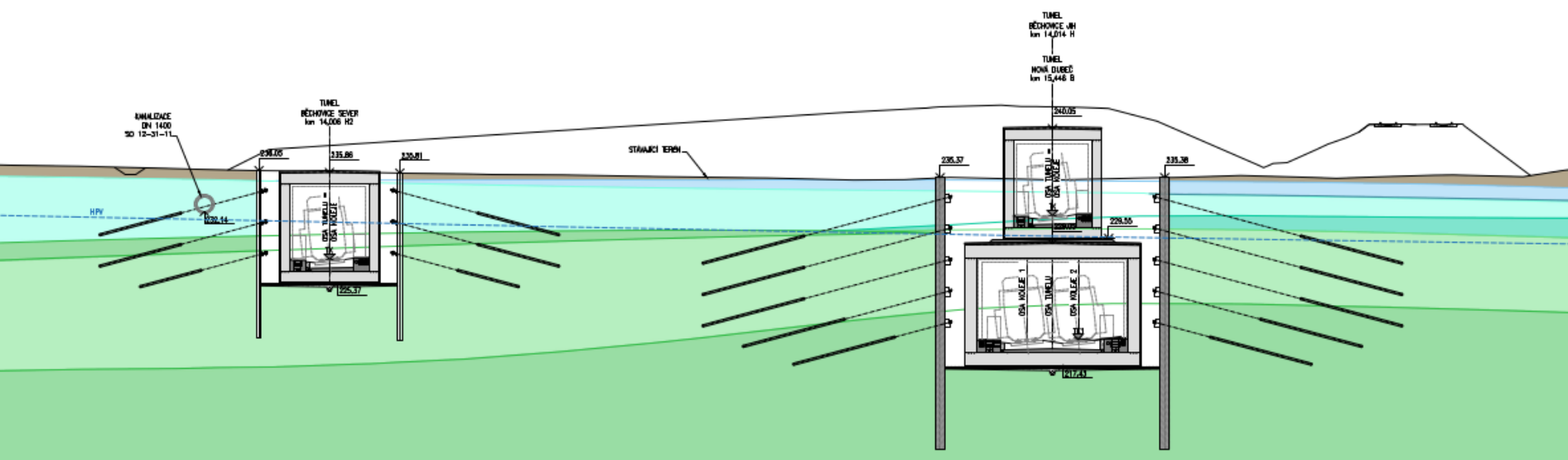



CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ V km 13,957 H2 TUNELU BĚCHOVICE SEVER 6  
 1:200

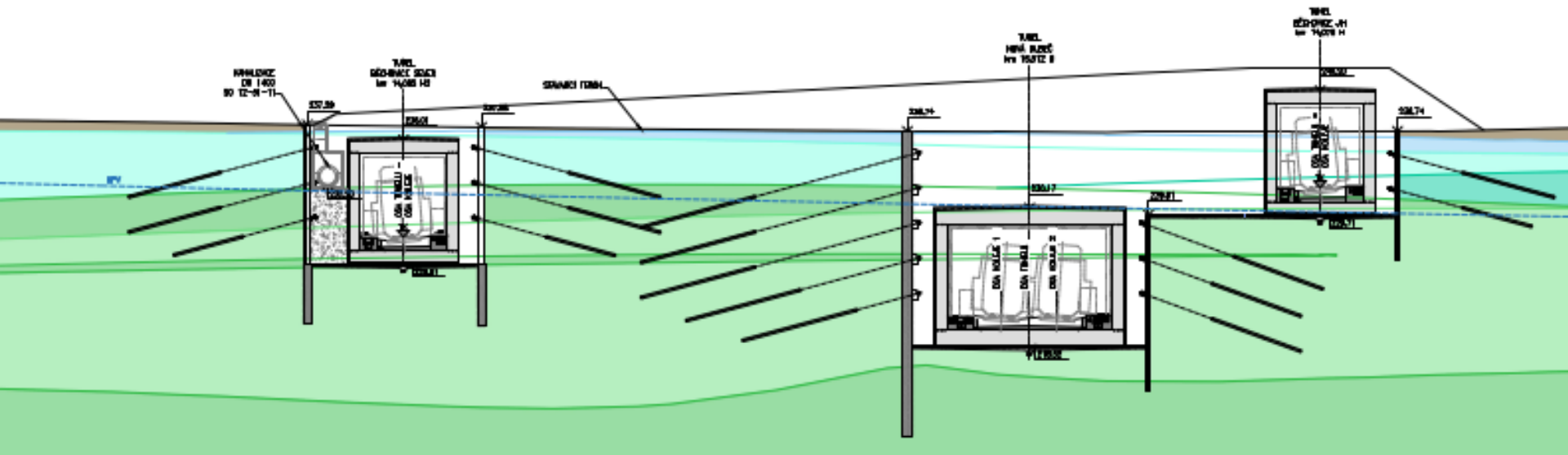


CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ V km 14,006 H2 TUNELU BĚCHOVICE SEVER 

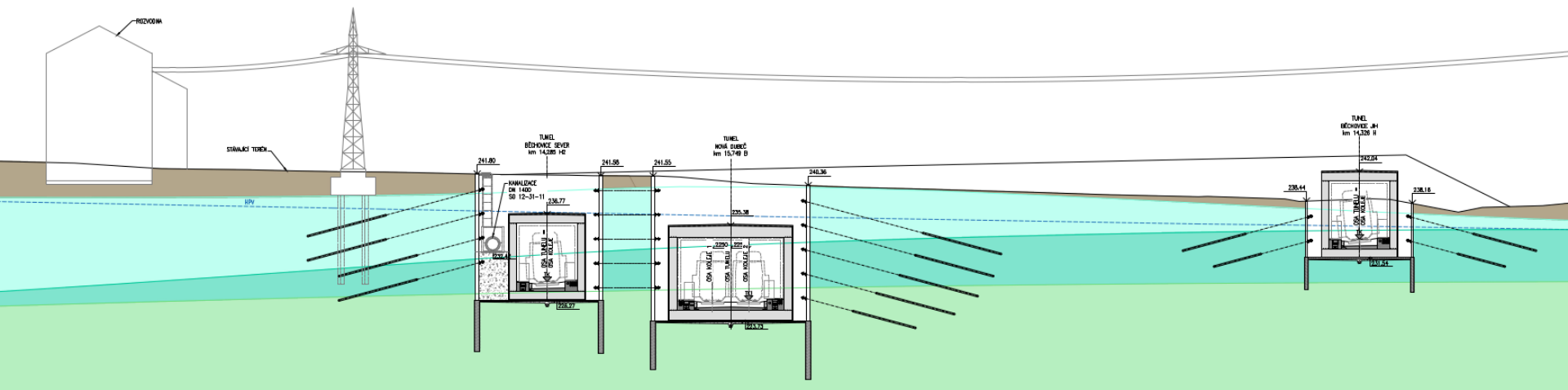
1:200




CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ V km 14,085 H2 TUNELU BĚCHOVICE SEVER 

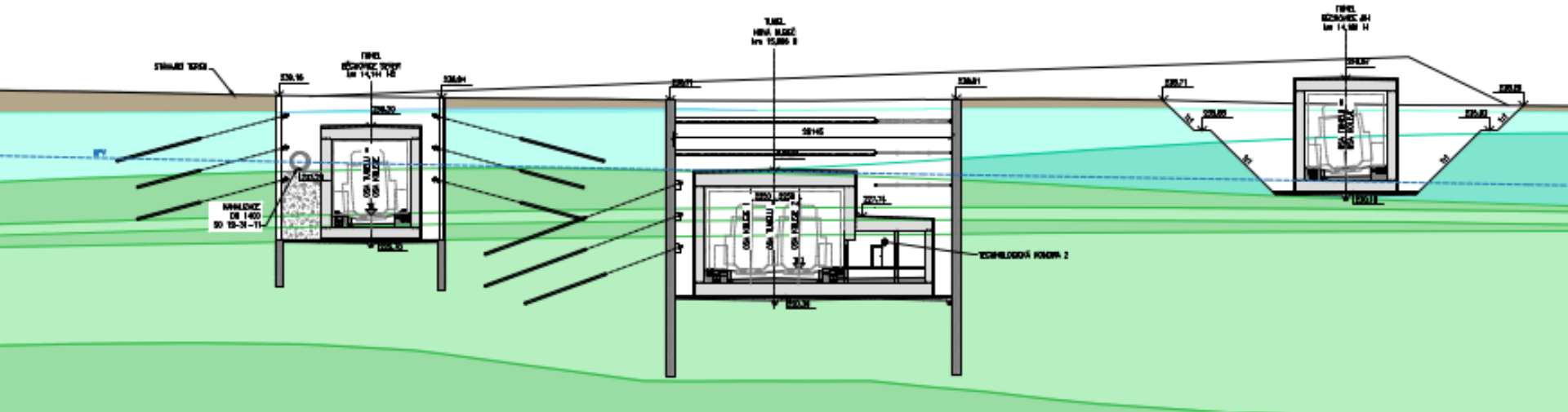


CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ V km 14,285 H2 TUNELU BĚCHOVICE SEVER 1:200



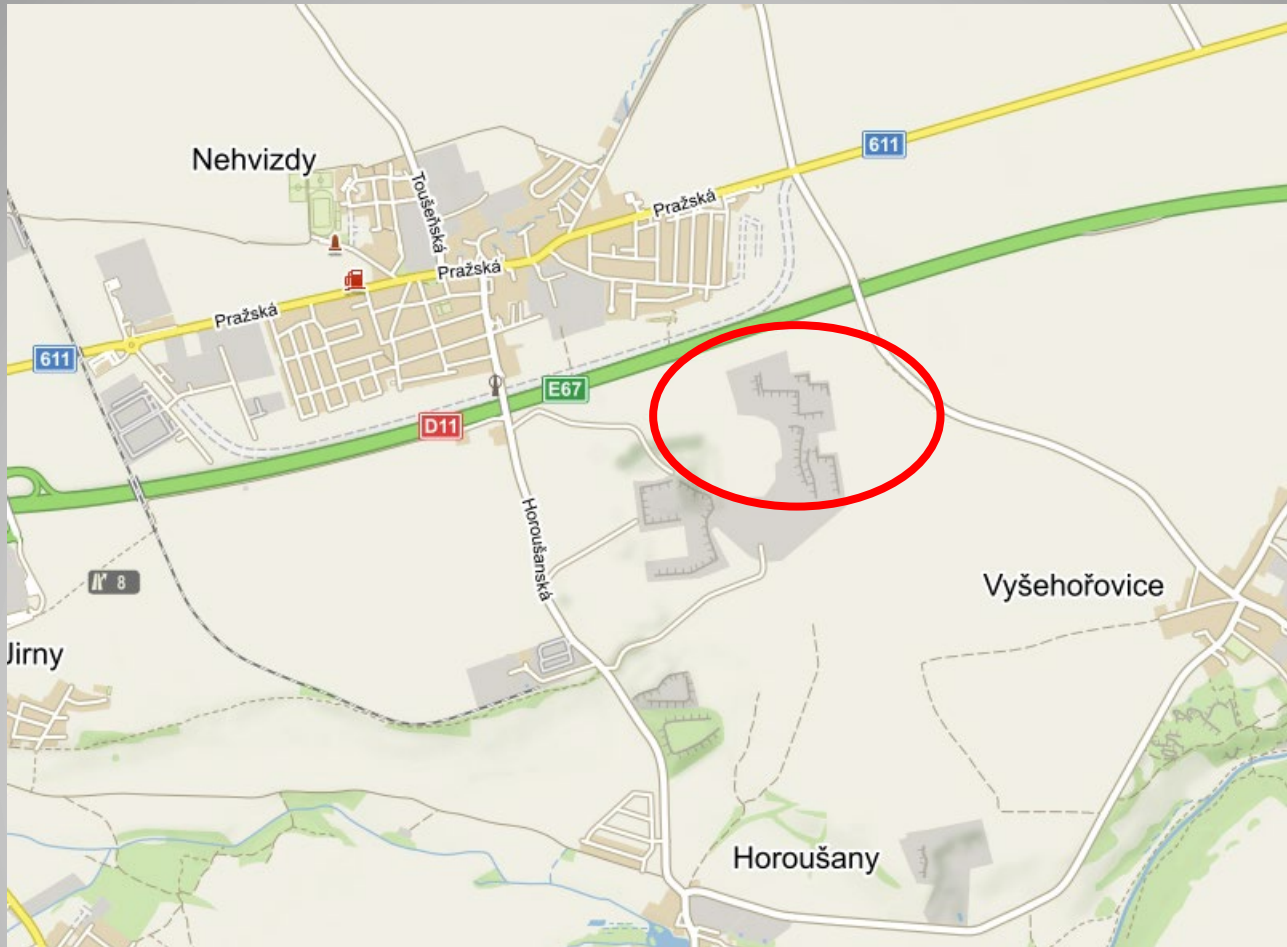
CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ V km 14,141 H2 TUNELU BĚCHOVICE SEVER 

1:200

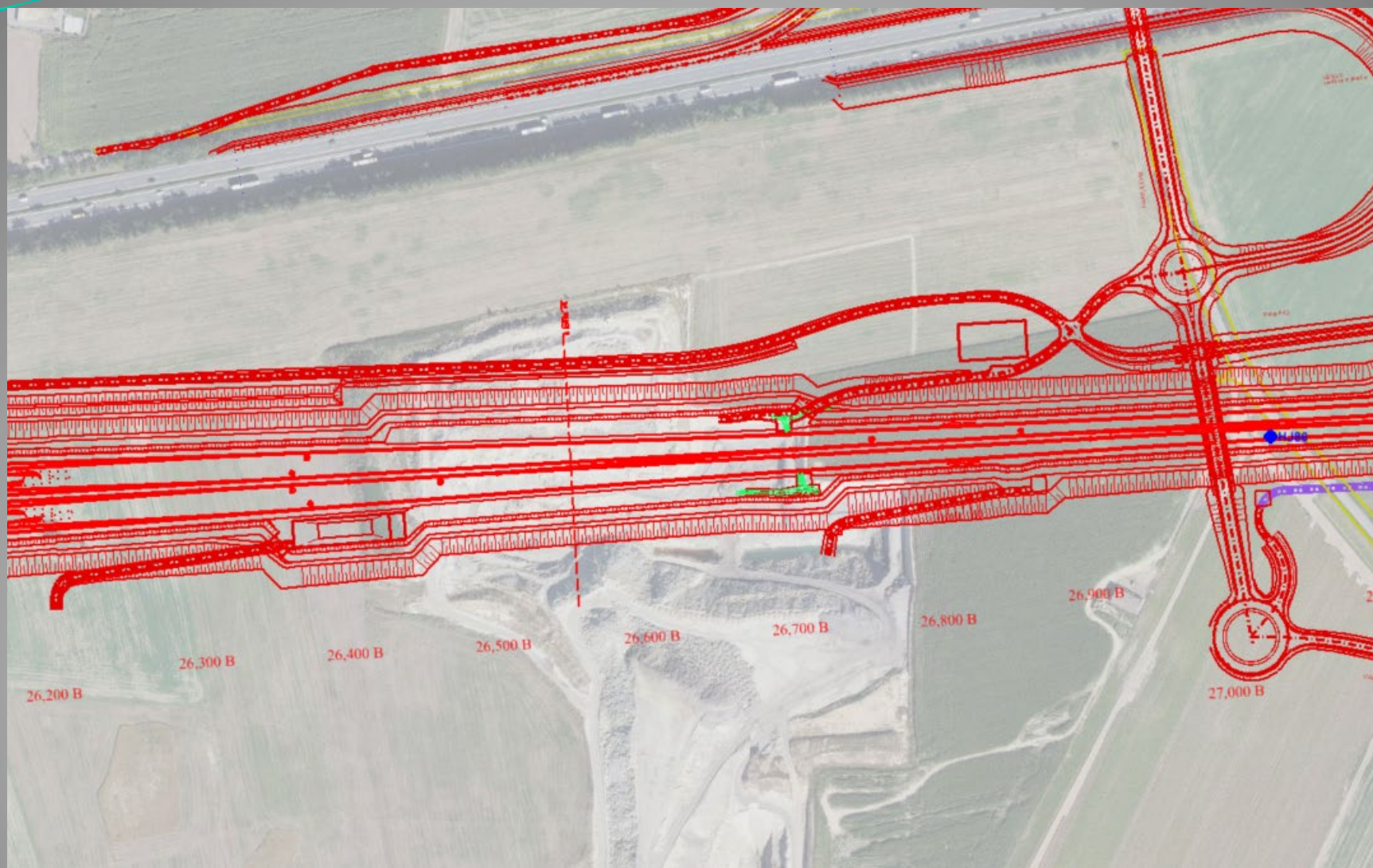


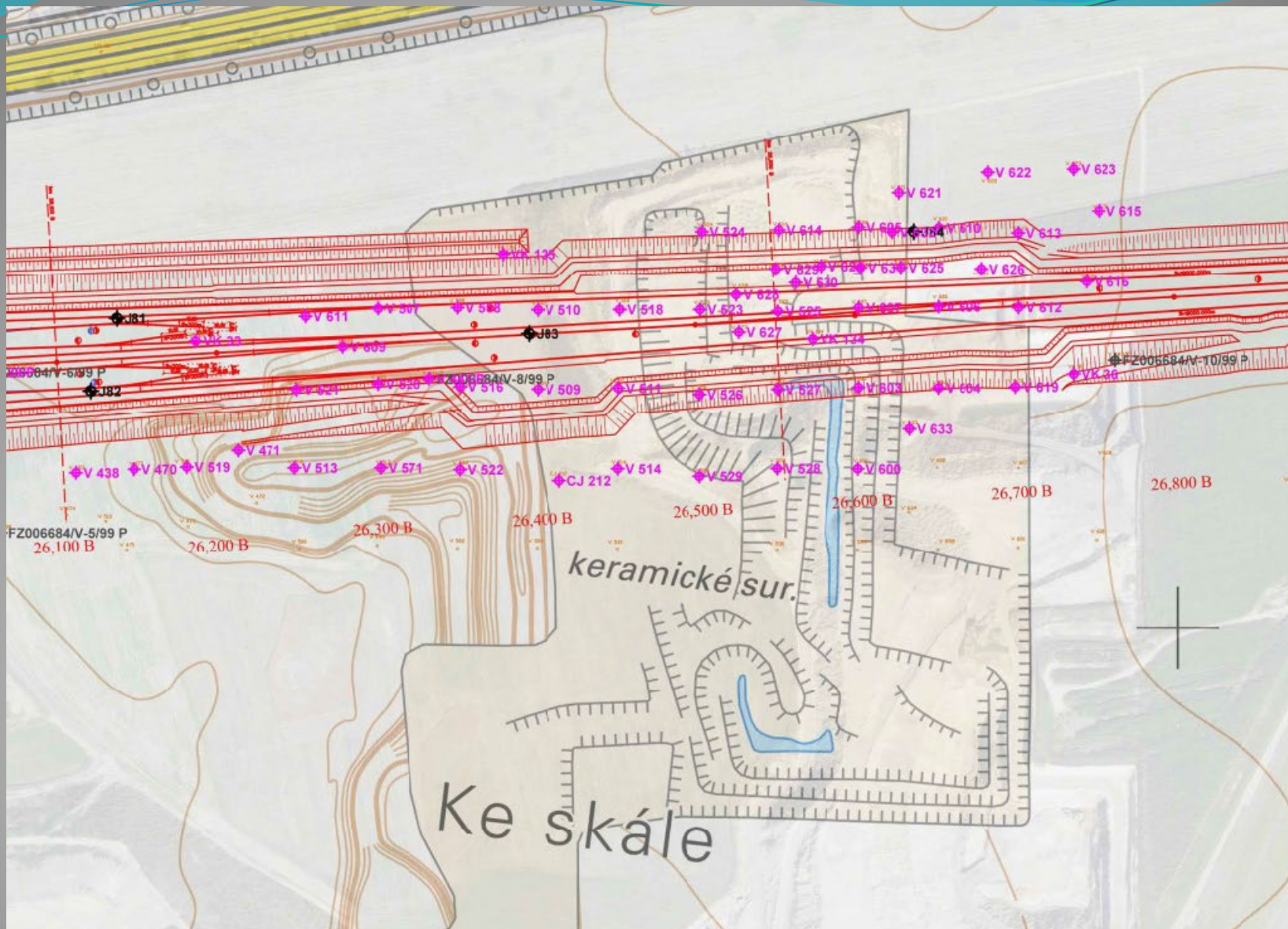


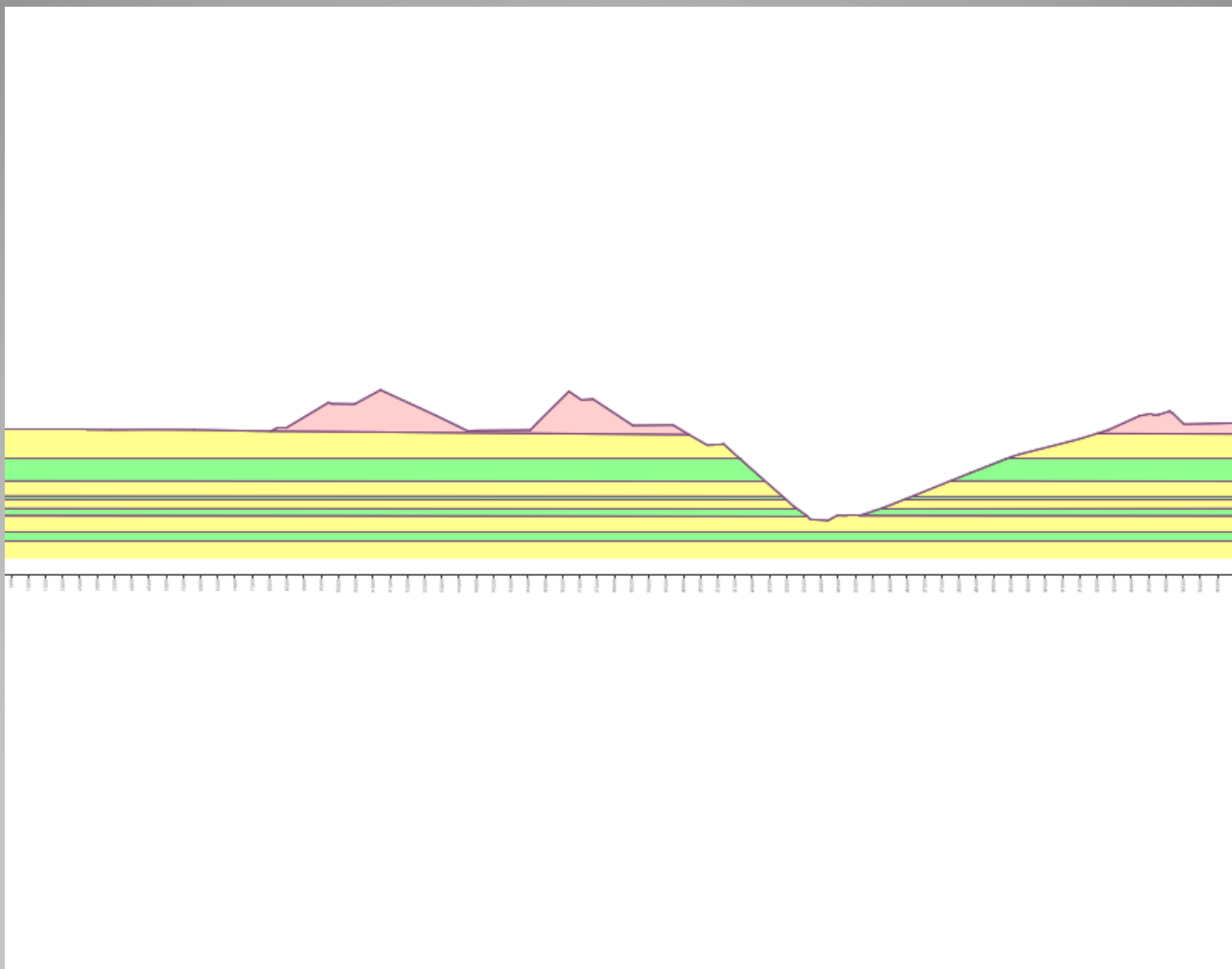
# LOM KERACLAY

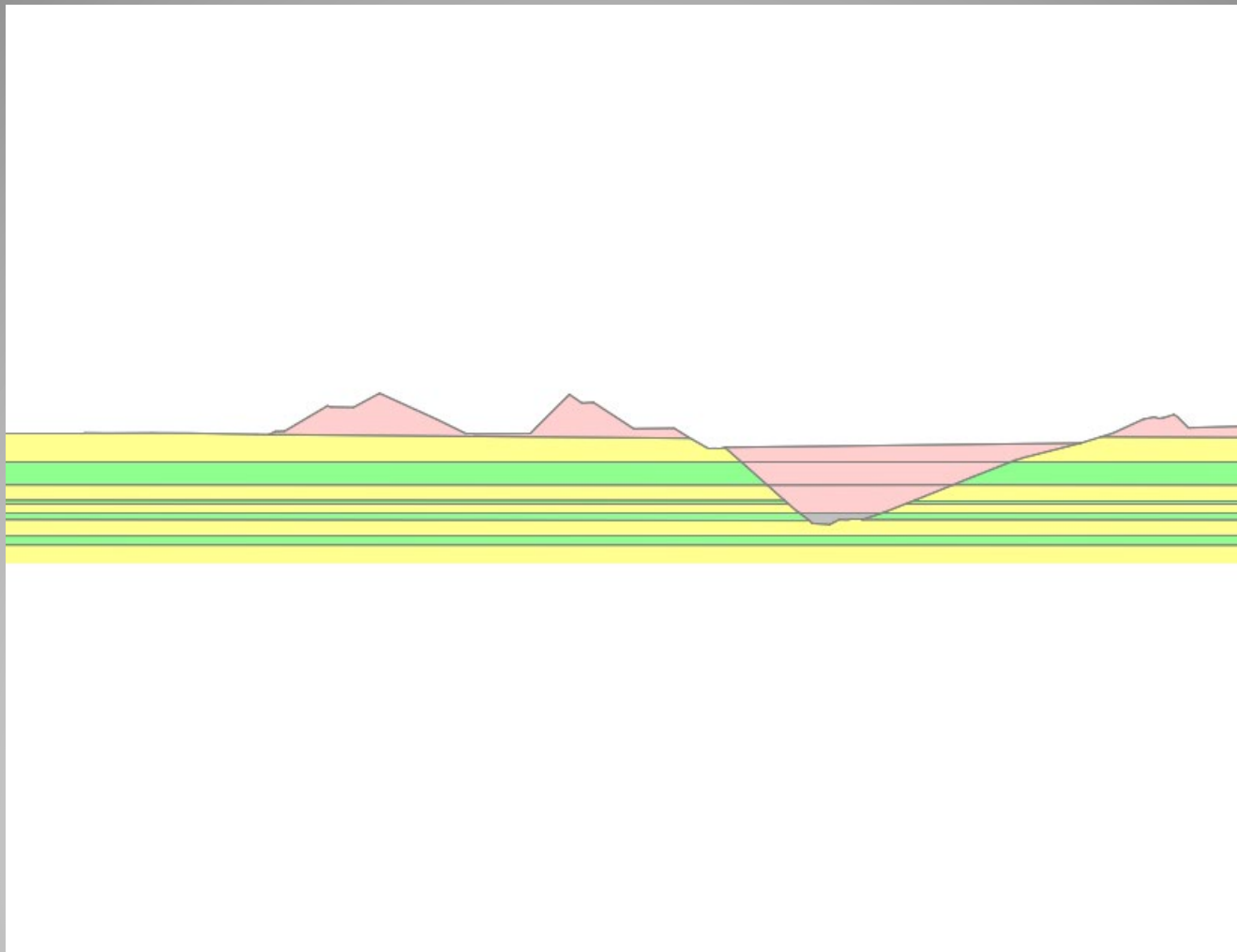


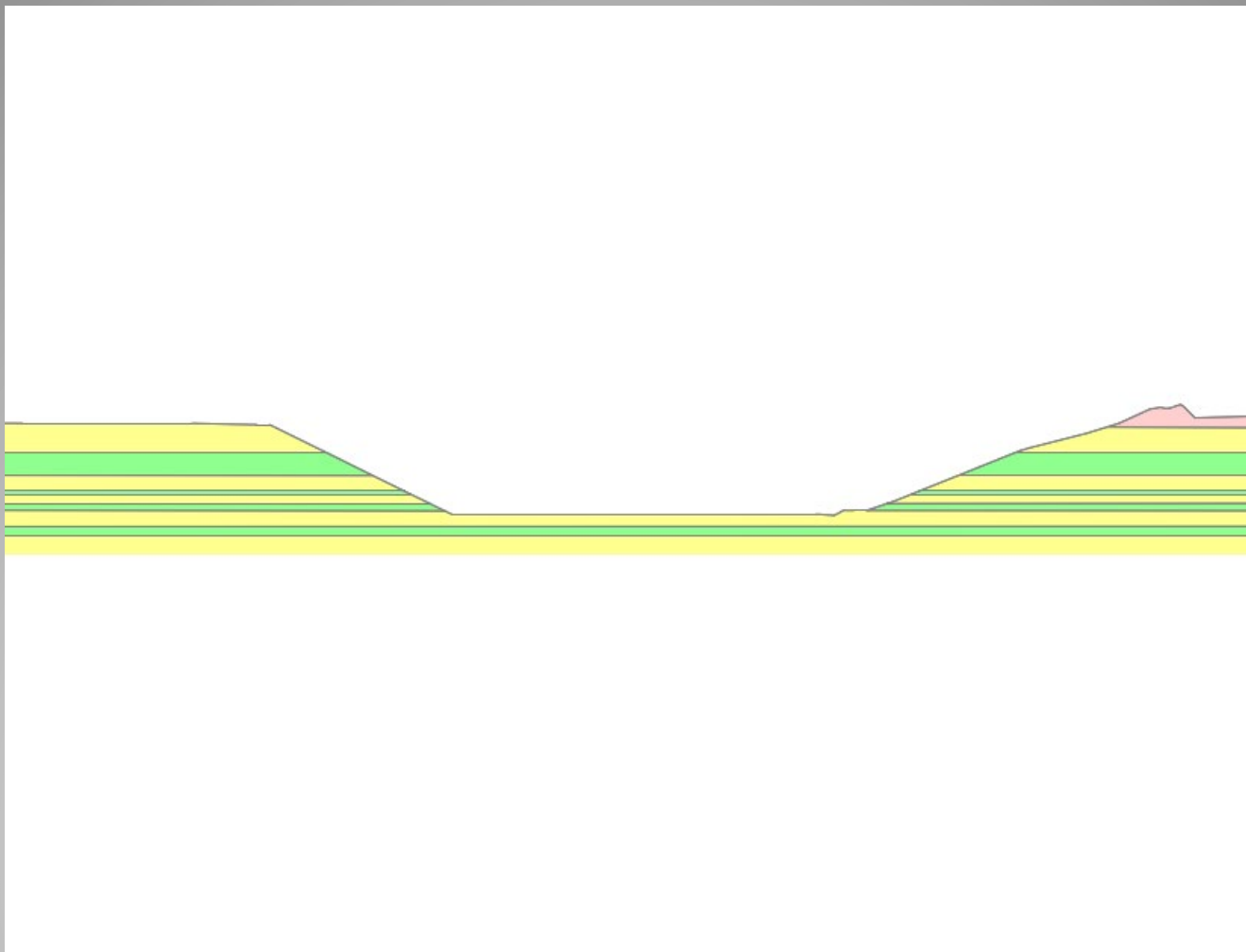


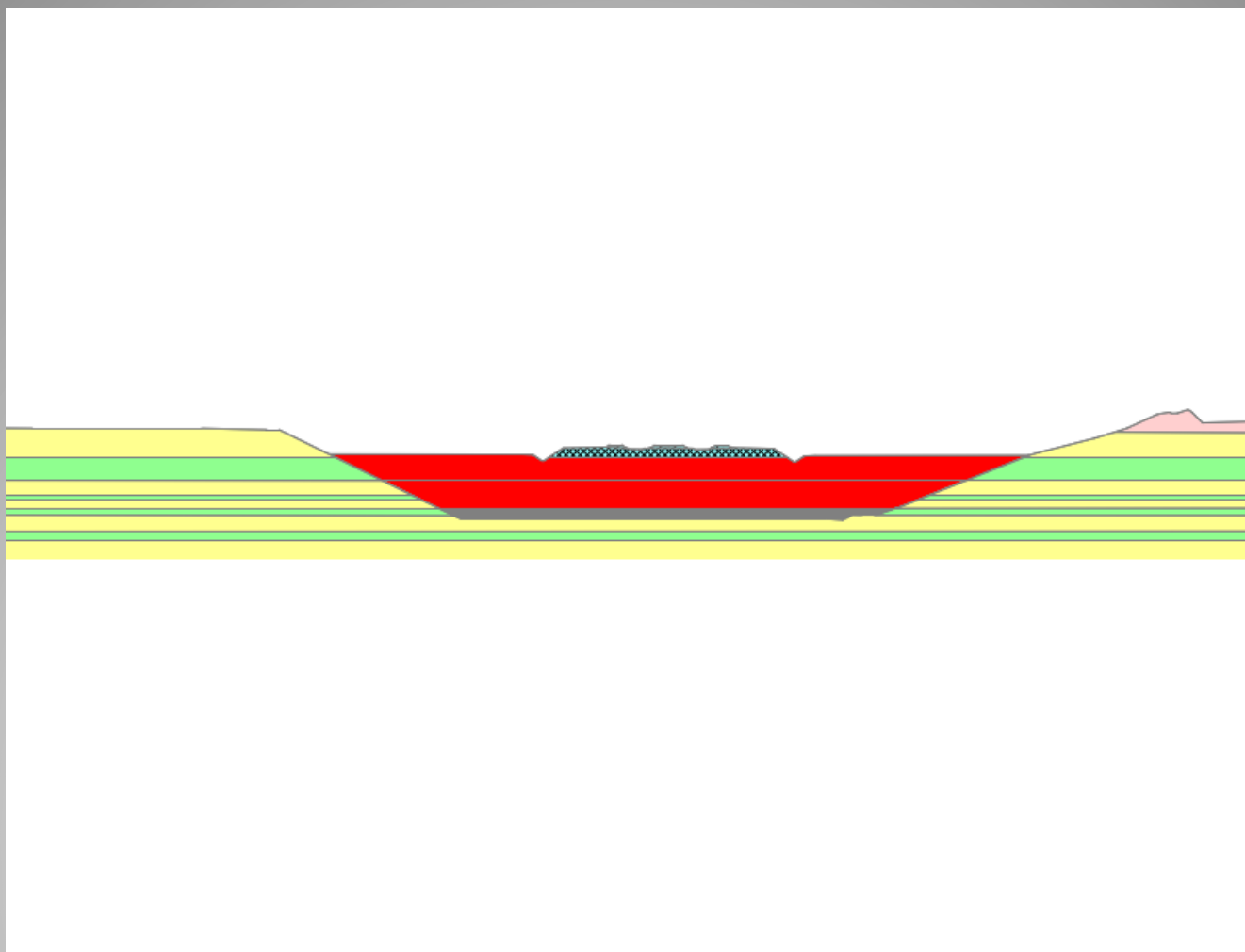












Děkuji za pozornost