



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Modernizace trati Praha hl. n. - Praha Smíchov“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci Společnosti "SP+MTP+SPEU_Praha hl. - Praha-Smíchov"



Správce:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Asistent vedoucího týmu:

ING. MGR. VLADISLAV ŠEFL

Specialista profese:

ING. VERONIKA KOTKOVÁ

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. VERONIKA KOTKOVÁ

Vypracoval:

ING. VERONIKA KOTKOVÁ

Kontroloval:

ING. EVA SYROVÁ

Název akce:

REKONSTRUKCE ŽST PRAHA-SMÍCHOV

Část:

SO 30-14-01 ŽST PRAHA-SMÍCHOV, NÁSTUPIŠTĚ

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Číslo smlouvy:

16 354 201

Projektový stupeň:

PD

Datum:

06/2019

Číslo části:

E.1.2

Měřítko:

Počet formátů:

Číslo přílohy:

1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Stavba:	Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (včetně) Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD) Dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR) Záměr projektu (ZP)
Stavební objekt:	SO 30-14-01 ŽST Praha-Smíchov, nástupiště

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	4
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
2.1	Úvod	5
2.2	Cíle a požadavky	5
2.3	Podklady	5
3	STÁVAJÍCÍ STAV	6
3.1	Nástupiště č. 1 (km 0,315 – 0,630)	6
3.2	Nástupiště č. 1A (km 0,590 – 0,905)	6
3.3	Nástupiště č. 2 (km 0,315 – 0,670)	6
3.4	Nástupiště č. 3 (km 0,315 – 0,670)	6
3.5	Nástupiště č. 3A (km 0,670 – 0,875)	6
4	NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ	7
4.1	Konstrukce nástupišť	7
4.2	Nástupiště č. 1	7
4.3	Nástupiště č. 2 a č. 3	8
4.4	Nástupiště č. 4	8
4.5	Nástupiště č. 4A	8
4.6	Provizorní nástupiště	9
4.7	Vliv provozu s ETCS na délku a polohu nástupišť	9
4.8	Doporučení pro další stupeň	9
5	OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE	10
6	SOUVISEJÍCÍ SO A PS	11
7	DEMOLICE	11
8	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	11
	Demolice č. 17 - ovládací domek v km 0,320	13
	Demolice č. 24 - domek za nástupištěm č. 1 v km 0,600.....	14

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby:	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD)/Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a záměr projektu (ZP)
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Organizační složka objednatele:	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9
Zpracovatel dokumentace:	SUDOP PRAHA a.s. středisko 201 - železničních tratí a uzlů Olšanská 1a 130 80 - Praha 3 IČ: 25 79 33 49 DIČ: CZ 25 79 33 49 Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Michal Mečl
Odpovědný projektant SO:	Ing. Veronika Kotková
Charakteristika a účel stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Začátek stavby:	pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 3,806 s přesahem technologických profesí do úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov, Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad a ŽST Praha-Vršovice
Konec stavby:	pro železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. v km 1,805 polohou stávajícího vjezdového návěstidla do ŽST Praha-Smíchov, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín pro železniční trať 0711 Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice v km 1,737, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Praha-Žvahov pro železniční trať 0741 Praha-Smíchov – Středokluky (27,129 TÚ 0742) v km 1,267, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Výh. Prokopské údolí
Kraj:	Hl. město Praha
Pověřený obecní úřad:	Praha 5
Obec s rozšířenou působností:	Hl. město Praha
Katastrální území:	Smíchov (729051), Hlubočepy (728837)

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

2.1 Úvod

ŽST Praha-Smíchov se nachází na levém břehu řeky Vltavy ve stejnojmenné městské části. Historie stanice sahá až do roku 1862, kdy zahájila svůj provoz jako koncová stanice České západní dráhy. Spousty let tedy byla stanice známá jako „Západní nádraží“. Svůj dnešní název získala až v roce 1941. Během 10 let se do ní napojily ostatní tratě a bylo rovněž do provozu uvedeno spojení do nynějšího hlavního nádraží. Původní výpravní budova byla umístěna blíže vyšehradskému zhlaví. Ta současná vznikla až v letech 1953 – 1956.

ŽST Praha-Smíchov má dnes několik částí: obvod osobního nádraží, společného nádraží a seřadiště. Stanice je významným přestupním uzlem mezi městskou hromadnou dopravou (linka B metra, tramvajové a autobusové linky), železniční dopravou (příměstskou i meziregionální) a autobusovou dopravou (příměstské linky převážně do měst jižně od Prahy).

2.2 Cíle a požadavky

Rekonstrukce a dostavba nástupišť v ŽST Praha-Smíchov (v obvodu osobního nádraží) je součástí stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“. Zadávací dokumentace pro tuto stavbu požaduje zrušení jazykového nástupiště 1A, rekonstrukci zbývajících stávajících nástupišť a navržení nového ostrovního nástupiště č. 4. Je nutné, aby v definitivním stavu nástupiště splňovala požadavky TSI PRM, ČSN 73 4959, Ž8 a dalších předpisů a norem. Zadávací dokumentace rovněž definuje požadavky na šířku nástupišť: 10,8 m u rekonstruovaných ostrovních nástupišť, min. 8,0 m u nástupiště č. 1 a 10,8/6,1 m u nově navrženého nástupiště. Délka nástupišť vychází z požadavků dopravní technologie, u 1. a 2. koleje musí splňovat délku 400 m.

Nadále budou pro přístup na nástupiště sloužit 2 podchody, nově s výtahy, eskalátory a schodištěm.

Základní požadavky respektované při návrhu nástupišť

- Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje: dle vzorce $L = 1650 + S$, kde $S = 3750 + e - 1435/2$ ($e = 1470 \text{ mm}$) uvedeného v ČSN 73 4959
- Max. hodnota příčného sklonu 2%
- Vzdálenost překážky délky do 10 m od hrany nástupiště: min 2,0 m
- Vzdálenost překážky délky nad 10 m od hrany nástupiště: min. 2,4 m
- Umístění signálních a varovných pásů dle Vzorových listů SŽDC Ž8.7 a dle TSI PRM
- Umístění zábradlí v případech dle TNŽ 73 6334
- Výška hrany nástupiště: 550 mm nad TK

2.3 Podklady

Mezi podklady použité při tvorbě této dokumentace patří:

- Soubor technických norem pro projektování železniční infrastruktury (především ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách)
- Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha (SUDOP 2015)
- Zaměření stávajícího stavu ŽST Praha-Smíchov
- Legislativní podklady (Směrnice Evropského parlamentu a Rady, národní zákony a vyhlášky, směrnice SŽDC, atd.)

3 STÁVAJÍCÍ STAV

Ve stávajícím stavu se v ŽST Praha-Smíchov nachází 5 nástupišť z nástupištních tvárnic Tischer uložených na monolitických betonových zídkách. Povrch nástupišť je živičný. Výška nástupní hrany nad TK je cca 500 mm.

3.1 Nástupiště č. 1 (km 0,315 – 0,630)

Jedná se o vnější nástupiště u výpravní budovy o délce 315 m. Na severním konci přechází ve zpevněnou plochu, která je ukončena nájezdovou rampou z uliční úrovně. Na jižním konci nástupišť č. 1 navazuje na nástupiště č. 1A. Pod konstrukci nástupišť zasahují prostory 1. NP výpravní budovy, které budou významně ovlivňovat povrch a konstrukci nástupišť v navrhovaném stavu.

Přístup z ostatních nástupišť je umožněn schodištěm z obou podchodů.

3.2 Nástupiště č. 1A (km 0,590 – 0,905)

Jazykové nástupiště o délce 315 m nacházející se jižně od výpravní budovy je přístupné z nástupišť č. 1. V rámci této dokumentace bude nástupiště zrušeno.

3.3 Nástupiště č. 2 (km 0,315 – 0,670)

Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 7 o délce 355 m je přístupné oběma podchody z výpravní budovy. Na severním konci je ukončeno zídou a služebními schůdky, na jižním konci přechází zvýšená hrana nástupišť rampou až na úroveň terénu.

3.4 Nástupiště č. 3 (km 0,315 – 0,670)

Ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 6 o délce 355 m je rovněž přístupné oběma podchody z výpravní budovy. Na severním konci je ukončeno zídou se služebními schůdky, na jižním konci na něj navazuje jazykové nástupiště č. 3A.

3.5 Nástupiště č. 3A (km 0,670 – 0,875)

Jazykové nástupiště o délce 205 m s úrovnovým přístupem z jižního konce nástupišť č. 3.

4 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Označení	Stav. délka [m]	Šířka [m]	Staničení [km]	Typ	Osové vzdálenosti
1	230 + 50	min. 8,0	4,540 – 4,770	vnější	1,68 m
2	415 + 50	10,8	4,540 – 4,955	ostrovní	1,68 m (u k. č. 3)
					1,67 m (u k. č. 1)
3	400	10,8	4,540 – 4,940	ostrovní	1,67 m
4	220	10,8	4,540 – 4,760	ostrovní	1,67 m (u k. č. 4)
					1,68 m (u k. č. 8)
4A	105	6,1	4,760 – 4,882	jazykové	1,67 m

Tab. 1.: Parametry navrhovaných nástupišť

4.1 Konstrukce nástupišť

S ohledem na umístění části nástupišť u převýšených kolejí budou hrany nástupišť tvořeny prefabrikáty L s předsazenou nástupní hranou a protiskluzovou úpravou. Prefabrikáty jsou uloženy na vyrovnávací vrstvu podkladního betonu C12/15 o tl. min. 100 mm. Vzhledem k výšce konstrukce obou přístupových podchodů je v jejich křížení s nástupišti navrženo použití atypických prefabrikátů o výšce 1,2 m (křížení s SO 30-20-06) či 1,1 m (křížení s SO 30-20-07). U nástupiště č. 1 jsou v místě podchodů navrženy atypické prefabrikáty kotvené přímo do konstrukce podchodu.

Těleso nástupišť je tvořeno nenamrzavým materiálem hutněným na $f_{ld} = 0,8$.

Vzhledem k frekvenci cestujících a významu stanice byl požadován kvalitní a trvanlivý povrch. ŽST Praha-Smíchov není kulturní památkou, nepodléhá ochraně OPP, proto zde nejsou požadavky na speciální konstrukci pochozích ploch nástupišť. Byla navržena následující konstrukce:

- Velkoformátová dlažební betonová deska, tl. 80 mm
- Podkladní betonová mazanina, tl. 70 mm
- Železobetonová deska, min. tl. 150 mm

Požadavky na zvýšenou odolnost povrchů budou zohledněny i v případě hmatově a opticky vnímatelného varovného pásu. Vodicí linie bude tvořena probarvenou dlažbou.

Jak bylo zmíněno v kapitole 3.1, zasahují pod konstrukci nástupiště č. 1 prostory neurčitěho rozsahu v 1. NP výpravní budovy. Není známá výška jejich stropů, ani tloušťka stávající konstrukce nástupišť nad stropy. Přesný rozsah podsklepení bude znám až po dokončení průzkumů a zaměření dotčených prostor. Bez ohledu na rozsah podsklepení lze však říct, že nebude možné na nástupišti č. 1 využít stejnou konstrukci, která je použita v ostatních nástupištech (viz výše). Bude zde vybudována nová hrana a dojde k úpravě povrchů nástupišť.

4.2 Nástupiště č. 1

Rekonstruované vnější nástupiště u výpravní budovy. Jeho počátek je umístěn do oblouku o $R_5 = 425$ m, na který od km 4,580 navazuje přímá a pokračuje až ke konci nástupišť.

Podélný sklon nástupiště koresponduje se sklonem přilehlé koleje č. 5. Příčný sklon byl vhodně zvolen vzhledem k výšce vstupů do výpravní budovy.

Na severní konec nástupiště navazuje zpevněná plocha, která je řešena v rámci úprav místních komunikací (SO 30-31-01). Rozhraní obou objektů bylo zkoordinováno. Na jižním konci je nástupiště ukončeno monolitickou železobetonovou zídou s ochranným zábradlím a schůdky s brankou.

4.3 Nástupiště č. 2 a č. 3

Rekonstruovaná ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 3 a 1 a kolejemi č. 0 a 2 s mimoúrovňovým přístupem dvojicí podchodů. Pro přístup cestujících na povrch nástupiště slouží schodiště, výtah a eskalátor.

Počátek hrany nástupiště u koleje č. 3 je umístěn do oblouku $R_3=700$ m s převýšením $D=68$ mm. Na oblouk navazuje přechodnice a od km 4,620 nástupiště pokračuje v přímé až do km 4,813, kde začíná přechodnice a následně na ni navazující oblouk o $R_3=2400$ m s převýšením $D=20$ mm. Počátek nástupiště u koleje č. 1 je rovněž umístěn do oblouku o $R_1=1704,750$ m. Na něj následně navazuje přímá až do km 4,916.

Počátek nástupiště u koleje č. 0 je umístěn do oblouku o $R_0=1700$ m, na něj navazuje přímá až do km 4,912. Nástupiště u koleje č. 3 je umístěna v přímé v celé délce.

Podélný sklon nástupiště je shodný se sklonem přilehlých kolejí. Příčný sklon je 2% spádovaný směrem ke kolejím.

Nástupiště jsou oboustranně ukončena monolitickou zídou s ochranným zábradlím a schůdky s brankou. Na severním konci jsou schůdky umístěny excentricky, aby nedošlo ke kolizi se související stavbou lávky pro pěší.

4.4 Nástupiště č. 4

Nově navržené ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 4 a 8 s mimoúrovňovým přístupem dvojicí podchodů. Pro přístup cestujících na povrch nástupiště slouží schodiště, výtah a eskalátor.

Hrana nástupiště u koleje č. 4 je umístěna v přímé. Počátek hrany u koleje č. 8 je umístěn do oblouku o $R_8=600$ m, od km 4,575 pokračuje v přímé.

Podélný sklon nástupiště sleduje podélný sklon přilehlých kolejí. Příčný sklon nástupiště je 2% spádovaný směrem do kolejí.

Nástupiště je na severním konci ukončeno monolitickou železobetonovou zídou s ochranným zábradlím a schůdky s brankou. Schůdky jsou umístěny excentricky, aby nedošlo ke kolizi se související stavbou lávky pro pěší. Na jižním konci na nástupiště navazuje jazykové nástupiště č. 4A.

4.5 Nástupiště č. 4A

Nově navržené jazykové nástupiště mezi kolejí č. 4 a kusou kolejí č. 6 s úrovňovým přístupem z nástupiště č. 4. V celé své délce je umístěno do přímé.

Podélný sklon nástupiště sleduje podélný sklon přilehlých kolejí. Příčný sklon nástupiště je 2% spádovaný směrem do kolejí.

Nástupiště je na jižním konci ukončeno monolitickou železobetonovou zídou s ochranným zábradlím a schůdky s brankou. Na severním konci na něj navazuje nástupiště č. 4. Prostor okolo zarážedla bude opatřen ochranným zábradlím vhodné konstrukce.

4.6 Provizorní nástupiště

V průběhu přípravných prací bude zřízeno jednostranné provizorní nástupiště s délkou hrany 90 m ve stáv. km 0,600 – 0,690 pro soupravy ze směru Rudná u Prahy. Pro toto provizorium bude částečně využita hrana stávajícího nástupiště č. 2 u stáv. k. č. 1 v délce 75 m. Zbývajících 15 m nástupní hrany bude tvořeno dřevěnou konstrukcí s totožnou výškou hrany, tedy cca 0,50 m. Dřevěné provizorium bude o max. šířce 4,0 m, aby nedošlo ke kolizi s trakčním stožárem ve stáv. km 0,681. Nenástupní hrana bude opatřena ochranným zábradlím. Provizorní nástupiště bude v provozu po dobu trvání SP1 - SP3. Přístup na nástupiště bude zajištěn stávajícím podchodem.

V rámci SP4 vznikne vnější provizorní nástupiště pro soupravy ze směru Rudná u Prahy poblíž tramvajové smyčky a zastávky Hlubočepy. Provizorium je navrženo v délce 90 m, bude umístěno do km 2,070 – 2,160 stávajícího staničení trati do Rudné a bude v provozu po dobu trvání SP5 (21 dní). Nástupiště bude provedeno jako sypané s pevnou nástupištní hranou o výšce 250 mm nad TK, šířkou min. 3,0 m a s příčným sklonem min. 2,0% spádovaným od přilehlé koleje. V konstrukci hrany je uvažováno s využitím vyzískaných betonových prahů, svrchní část pochozích ploch tvoří ztuhlá šterkodrt o min. tl. 100 mm. Přístup cestujících lze zajistit přes přilehlou zpevněnou plochu u technologických objektů, popř. z chodníku. Na provizorním nástupišti bude nutné zřídit osvětlení a zjednodušený informační systém (tabule s jízdním řádem).

Žádná část provizorních nástupišť nesmí být po celou dobu trvání provizorních stavů v kolizi s průjezdnými průřezy. Pokud je v blízkosti nástupiště nebezpečné místo (provozovaná kolej, staveništní jáma apod.), bude provizorní nástupiště osazeno ochranným zábradlím.

4.7 Vliv provozu s ETCS na délku a polohu nástupišť

S ohledem na plánované nasazení ETCS byla prověřena délka nástupišť a jejich poloha ve vztahu k délce vlaků a jejich předpokládanému chování v případě vedení pod plným dohledem ETCS.

Grafické znázornění posouzení je přílohou této zprávy. Znázorněny jsou dvě varianty s tím, že jedna předpokládá hodnoty nadsazené v negativním směru (možné nejhorší stavy v případě nadměrně přísného nastavení ETCS), druhá uvažuje chování ETCS, které projektant předpokládá jako pravděpodobné a které odpovídá zkušenostem v jiných evropských zemích.

Návrh nástupišť počítá s variantou kratších nástupišť, formou prostorové rezervy však respektuje možnost varianty delších. **Bližší popis použitého přístupu k návrhu polohy a délky nástupišť je uveden v části B2 Provozní a dopravní technologie.**

4.8 Doporučení pro další stupeň

Po dokončení průzkumů a zaměření prostor v 1. NP výpravní budovy zasahujících pod nástupiště č. 1 projektant doporučuje přesně specifikovat úpravu povrchů a celkovou konstrukci nástupiště č. 1.

5 OCHRANA BEZPEČNOSTI PRÁCE

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce). Prevencí rizik se rozumí všechna opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik.

Zaměstnavatel (zhotovitel stavby) je povinen soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění. K tomu je povinen pravidelně kontrolovat úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zejména stav výrobních a pracovních prostředků a vybavení pracovišť a úroveň rizikových faktorů pracovních podmínek a dodržet metody a způsob zjištění a hodnocení rizikových faktorů (viz odst. 3 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Realizace opatření musí vždy odpovídat požadavkům bezpečnostních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobce, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům správců inženýrských sítí a dokumentů týkajících se střetu s železniční dopravou, s dopravou silniční a dopravou na vodních tocích.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákon. č. 262/2006 Sb. v platném znění (Zákoník práce), který upravuje pracovně právní vztahy včetně základních požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- Zákon č. 309/2006 Sb. v platném znění o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, který stanovuje další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích,
- Nařízení Vlády ČR č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích,
- Zákon č. 266/1994 Sb. (o drahách) v platném znění a vyhlášky související, zejména: vyhláška MD ČR č. 173/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává dopravní řád drah,
- Vyhláška ČÚBP č. 50/1978 Sb. o odborné způsobilosti v elektrotechnice,
- Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah, třetí aktualizované vydání GŘ DDC č. j. TÚDC-13051/1998 ze dne 18. 10. 2000 v platném znění, kapitola 1 a dotčené speciální kapitoly,
- Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

6 SOUVISEJÍCÍ SO A PS

PS 30-01-11	ŽST Praha-Smíchov, obvod Smíchov, SZZ
PS 30-02-21	ŽST Praha-Smíchov, rozhlasové zařízení
PS 30-02-41	ŽST Praha-Smíchov, kamerový systém
PS 30-04-12	ŽST Praha-Smíchov, eskalátory
PS 30-04-13	ŽST Praha-Smíchov, osobní výtahy
SO 30-10-01	ŽST Praha-Smíchov, železniční svršek
SO 30-11-01	ŽST Praha-Smíchov, železniční spodek
SO 30-20-06	ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,453
SO 30-20-07	ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 0,552
SO 30-62-01	ŽST Praha-Smíchov, zastřešení nástupišť
SO 30-64-01	ŽST Praha-Smíchov, orientační systém pro cestující

7 DEMOLICE

Kromě demolice stávajících nástupišť je k objektu SO 30-14-01 přiřazena i demolice ovládacího domku v km 0,320 na severním konci nástupiště č. 1 a domku v km 0,600 na jižním konci nástupiště č. 1. Technické listy obou objektů jsou přílohou této technické zprávy.

8 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Problematika vlivu na životní prostředí je řešena v části B.03.

V Praze, červenec 2017

Vypracoval: Ing. Veronika Kotková

SUDOP PRAHA, a.s.
Středisko 201 – žel. tratí a uzlů
Olšanská 1a
130 00 Praha 3
Tel: 267 094 465
E-mail: veronika.kotkova@sudop.cz

PŘÍLOHY TZ

- 1 – Technický list k objektu v km 0,320**
- 2 – Technický list k objektu v km 0,600**
- 3 – Posouzení vlivu zavedení ETCS na délku a polohu nástupišť (varianta 1)**
- 4 – Posouzení vlivu zavedení ETCS na délku a polohu nástupišť (varianta 2)**

Demolice č. 17 - ovládací domek v km 0,320

Majitel: SŽDC s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Foto:



Technický popis:

Jedná se o jednopodlažní zděný objekt, který slouží jako ovládací domek pro ovládání osvětlovacích stožárů stanice. Střecha je pultová, krytina plechová. Plechové dveře. Napojení na síť nebylo zjištěno a je ho nutno prověřit před demolicí. Půdorysné rozměry jsou 3,1x2,1 m, výška asi 2,5m. Suť a materiál z demolice bude odvezen na skládku.

Demolice je nutná pro přístup ke kolejišti při provádění stavby a pro výstavbu nové EPZ, bude provedena bez náhrady. Ovládání bude provizorně umístěno do plastové skříně a v konečné fázi bude umístěno do nové TB Smíchov.

Zastavěná plocha: 6,5 m²

Obestavěný prostor: 16,3 m³

Poznámka: p.p. 5006/1, k.ú. Smíchov

Demolice č. 24 - domek za nástupištěm č. 1 v km 0,600

Majitel: ČD a.s., nábr. L. Svobody 12, , 110 15 Praha 1

Foto:



Technický popis:

Jedná se o zděný domek, který slouží pro drobné vybavení nástupiště, sokl obložen kabřincem. Střecha pultová, krytina plechová. Ocelové dveře. Napojení na síť nebylo zjištěno a je ho nutno prověřit před demolicí. Půdorysné rozměry jsou 3x2m, výška asi 2,5m. Suť a materiál z demolice bude odvezen na skládku.

Demolice je nutná proto, že zde budou řešeny koleje a nové nástupiště.

Zastavěná plocha: 6 m²

Obestavěný prostor: 15 m³

Poznámka: p.p. 5006/1, k.ú. Smíchov

26 m

- minimální vzdálenost konce nástupiště od návěstidla při využití ETCS
(vychází z +5/-5 % délky kolejí mezi návěstidly)

DÉLKA KOLEJÍ MEZI NÁVĚSTIDLY

k.č. 5 - 302 m	k.č. 2 - 755 m
k.č. 3 - 524 m	k.č. 4 - 414 m
k.č. 1 - 955 m	k.č. 6 - 154 m
k.č. 0 - 658 m	k.č. 8 - 518 m

V=50km/h; I=99mm
D=0mm; L_i=25,226m

POSOUZENÍ VLIVU ZAVEDENÍ ETCS NA DÉLKU A POLOHU NÁSTUPIŠŤ VARIANTA 2

V=100km/h; I=6mm
D=0mm; L_i=88,030r

