

ČÁST A AKTUALIZACE 01/2013

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Úprava na základě zkrácení stavby do km 9,964.	7.9.2012
02	Úprava ŽST Praha Radotín (obratová kolej a změna konfigurace nástupišť)	25.10.2012
03	Doplněny protihlukové stěny v ulici Radotínská, Prvomájová a Vrážská	17.12.2012

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MIROSLAV KRSEK

Garant profese:

Středisko:

250 PROJEKTOVÉ STŘEDISKO HRADEC KRÁLOVÉ

Vedoucí střediska: 	Odpovědný projektant SO, IO, PS: 	Vypracoval: 	Kontroloval:
ING. PAVEL HORÁČEK	ING. MIROSLAV KRSEK	ING. MIROSLAV KRSEK	ING. PAVEL KUBÁT

Název akce:

**OPTIMALIZACE TRATI
PRAHA SMÍCHOV (MIMO) – ČERNOŠICE (MIMO)**

Číslo smlouvy:

11-347.250

Projektový stupeň:

PŘÍPRAVNÁ DOKUM.

Část:

Datum:

28.03.2012

Číslo části:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A

Obsah:

1. Identifikační údaje stavby	3
2. Základní údaje o stavbě.....	5
2.1 Umístění stavby.....	5
2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce	6
2.3 Projektované kapacity stavby.....	8
2.3.1 Základní technické parametry.....	8
2.3.2 Parametry dle TSI	10
2.4 Požadavky na další přípravu a realizaci	12
2.4.1 Historie přípravy stavby.....	12
2.4.2 Předpokládané souvislosti.....	12
2.4.3 Požadavky na realizaci stavby	13
2.4.4 Požadavky na průzkumy, doměření a mapové podklady.....	14
3. Přehled výchozích podkladů	15
3.1 Zadávací dokumentace.....	15
3.2 Použité geodetické a mapové podklady	15
3.3 Údaje o záplavových územích	16
3.4 Průzkumy	16
4. Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....	17
4.1 Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)	17
4.2 Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr.....	17
4.3 Nové napájecí vedení pro trakční měničnu Chuchle	17
4.4 Silniční nadjezd přes železniční trať ve Velké Chuchli	18
4.5 GSM-R uzel Praha (Beroun - Praha - Benešov)	19
4.6 Rekonstrukce trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun.....	19
4.7 Silniční okruh kolem Prahy.....	19
5. Členění stavby na SO	21
6. Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	29
7. Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	29
7.1 Zhodnocení současného majetku a jeho využití	29
7.2 Zdůvodnění nezbytnosti stavby a jejího rozsahu	30
7.3 Územně plánovací dokumentace	32
8. Členění přípravné dokumentace.....	34

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby: Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)

Začátek stavby km 1,805 (konec ŽST Praha Smíchov)¹

Konec stavby km 9,964²

Stupeň dokumentace: Přípravná dokumentace
(dokumentace pro územní řízení)

Místo stavby: Hlavní město Praha, Černošice³

Katastrální území: Smíchov, Hlubočepy, Malá Chuchle, Velká Chuchle, Radotín
Černošice; Krč, Braník, Hodkovičky

Správní obvod HMP: Praha 4, Praha 5, Radotín 16

Pověřená obec: Černošice

Kraj: Hlavní město Praha, Středočeský⁴

Investor a objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ 70 99 42 34

Předpokládaná realizace: 2013 – 2015

Dodavatel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a
130 80 PRAHA 3
IČO: 25 79 33 49
DIČ: CZ 25 79 33 49

Zpracovatelský útvar: Středisko 250 Hradec Králové
Hradecká 1151
500 03 Hradec Králové

¹ Technologicky bude stavba zasahovat až do VB ŽST Prahy Smíchov a do VB ŽST Praha Krč

² Jde o nové staničení. Za konec stavby zasahuje pouze napojení do stávajícího stavu, které však nepřekročí hranice katastrálního území Radotín s výjimkou pokládky kabelů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení (na pozemku dráhy) do hradla Kosoř v k.ú. Černošice (stávající km 13,090).

³ Do katastrálního území Černošice zasahuje stavba pouze technologicky.

⁴ Na území Středočeského kraje zasahuje stavba pouze technologicky.

Hlavní subdodavatelé: Geologický a geotechnický průzkum:

GeoTec – GS a.s.
Chmelová 2920/6
106 00 Praha 10

Propustky, opěrné a zárubní zdi:

VPÚ DECO PRAHA a.s.
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6

Hlavní zpracovatelé:

Ing. Miroslav Krsek (HIP)
Ing. Jan Janoušek (železniční spodek a svršek)
Ing. Radek Koiš (mostní a inženýrské konstrukce)
Ing. Pavel Michl (pozemní komunikace)
Ing. Pavel Haušild (trakční vedení)
Aleš Budský (silnoproudá vedení)
Ing. Věra Řežábková (pozemní objekty)
Ing. Radek Horyna (protihluková opatření)
Ing. Petr Nekula (zabezpečovací zařízení)
Ing. Petr Poupa (sdělovací zařízení)
Ing. Miroslav Nezkusil (silnoproudá technologie)
Ing. Štěpán Horáček (vodovody a kanalizace)
Ing. David Fuksa (dopravní technologie)
Ing. Kateřina Hladká (vliv stavby na ŽP)
Ing. Lukáš Pohořelý (postup a organizace výstavby – POV)
Ing. Drahoslava Naučová (úředně oprávn. zeměměřičský inž.)

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Umístění stavby

Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) je rekonstrukce celostátní dráhy, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru České republiky. Jde o celostátní dráhu Praha – Řevnice – Beroun (č.521B).

Stavba začíná v souladu se Zadávací dokumentací u vjezdových návěstidel železniční stanice (ŽST) Praha Smíchov v km 1,805. Konec definitivní části stavby je v km 9,964.

Stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ navazuje na stavbu „Optimalizace trati Praha hl.n.- Praha Smíchov“, která bude realizována následně. Následně bude realizován i navazující úsek ve stavbě „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)“.

Dotčena je také trať Praha Vršovice seř. n. – Praha Radotín (č.521A), a to stavebně v úseku mezi tunelem v Malé Chuchli a Prahou Radotínem.

Úpravy drážních technologií (zabezpečovací a sdělovací zařízení) zasahují z technických důvodů do nejbližších dopravních. Zabezpečovací a sdělovací zařízení je tedy napojeno na stávající staniční zabezpečovací zařízení v železničních stanicích Praha Smíchov a Praha Krč. Směrem do Berouna bude zabezpečovací zařízení napojeno do hradla Kosoř.

Stavba bude realizována v zásadní části na drážních pozemcích, ojedinelé na pozemcích ležících mimo stávající obvod dráhy. Zábory vyplývají především z nevypořádaných vlastnických vztahů (dráha dnes leží na pozemcích mimo vlastnictví SŽDC / ČD) nebo z příliš úzkého pozemku dráhy (např. pro odvodnění trati, kabelové trasy apod.).

Při realizaci bude nutné využít dočasně některých přilehlých pozemků pro plochy zařízení staveniště (ZS), přeložky inženýrských sítí a přístupy ke staveništi. Hranice drážního pozemku a hranice dočasných záborů tvoří obvod staveniště. Rozsah staveniště je vyznačen v části dokumentace I Geodetická dokumentace.

Stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ je dle Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy stavbou veřejně prospěšnou, neboť je součástí veřejně prospěšné stavby Z/501/DZ „Praha 16, Velká Chuchle, Praha4, Praha 5, Praha 2, Praha 10, Praha 15 – Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby III: tranzitního železničního koridoru Cheb – Bohumín“.

Dotčená katastrální území včetně příslušných správních obvodů jsou patrná z následující tabulky (HMP = Hlavní město Praha):

Kraj	Obec s rozšířenou působností	Pověřená obec (Správní obvod v HMP)	Obec (Městská část v HMP)	Katastrální území
Trať Praha Smíchov - Řevnice - Beroun (dotčené části)				
HMP	-	Praha 5	Praha 5	Hlubočepy
HMP	-	Praha 16	Velká Chuchle	Malá Chuchle
HMP	-	Praha 16	Velká Chuchle	Velká Chuchle
HMP	-	Praha 16	Praha 16	Radotín
Středočeský kraj ⁵	Černošice	Černošice	Černošice	Černošice
Trať Praha Krč - odbočka Barrandov⁶				
HMP	-	Praha 4	Praha 4	Krč
HMP	-	Praha 4	Praha 4	Braník
HMP	-	Praha 4	Praha 4	Hodkovičky

2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Úsek Praha – Beroun je součástí 3. tranzitního železničního koridoru (TŽK) České republiky Praha – Beroun – Plzeň - Cheb (- Schirnding – Norimberk). Z vnitrostátního hlediska pak 3. TŽK spojuje především krajské město Plzeň z hlavním městem Prahou. Vlastní úsek Praha – Černošice je dnes také velmi silně vytížen příměstskou dopravou z lokalit Černošice a Radotín do centra Prahy a náleží k síti Pražské integrované dopravy (PID).

Z hlediska evropského patří Praha mezi hlavní (primární) uzly, které vytvářejí celkové uspořádání základní evropské sítě Core Network dle výsledné varianty zelené knihy Evropské komise. Tento dokument se zabývá dalším směřováním evropské politiky transevropských sítí. V současné době probíhá u Evropské komise definování základní sítě (hledání spojnic mezi uzly). Vzhledem k tomu, že hlavními uzly základní sítě jsou i Mnichov a Norimberk, dá se očekávat, že úsek mezi Prahou a Plzní bude součástí základní sítě Core Network, zřejmě na rameni Praha-Plzeň-Regensburg.

V úseku mezi železniční stanicí Praha-Smíchov a Černošicemi (mimo) leží na trati jedna železniční stanice Praha Radotín a jedna zastávka Praha Velká Chuchle. V současné době je do ŽST Praha Radotín zapojena i odbočná trať Praha Vršovice seř. n. – Praha Radotín, přičemž od Velké Chuchle do Radotína jdou obě trati v souběhu, tzn. že úsek Velká Chuchle – Praha Radotín je čtyřkolejný (souběh dvou dvojkolejných tratí). Napojení odbočující tratě do Prahy Vršovíc je mimoúrovňové v prostoru mezi Malou a Velkou Chuchlí. Zastávka Praha Velká Chuchle má v současném stavu nástupní hrany u všech čtyřech kolejí. Jedním z účelů stavby je zvýšení kapacity tratě a její provozní spolehlivosti. Z tohoto důvodu vznikne na trati nová

⁵ Na území Středočeského kraje a města Černošic zasahují pouze drážní technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení (viz text před tabulkou).

⁶ Na uvedená katastrální území zasahují pouze drážní technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

odbočka Velká Chuchle, a to v prostoru severně od železničního přejezdu (km 6,201). Odbočka je tvořena dvěma kolejovými spojkami umožňujícími přejezd vlaků z vnitřních kolejí z Prahy Smíchova do vnějších kolejí (z Prahy Vršovic). Tato nově vzniklá dopravná do sebe zahrne i dnešní odbočku Tunel, která mění na výjezdu z tunelu jednokolejnou trať z Prahy Vršovic na dvojkolejnou.

V úseku Praha Smíchov – Černošice se jedná o dvojkolejnou elektrizovanou trať s dálkovou osobní a nákladní dopravou a silným podílem příměstské osobní dopravy. Stávající traťová rychlost je 100 km/h. Jedním z účelů stavby optimalizace je zvýšení rychlosti s využitím pozemků dráhy. Rychlost bude zvýšena až na 140 km/h.

Na trati Praha Vršovice seř.n. – Praha Radotín dosahuje dnešní rychlost v úseku Velká Chuchle – Praha Radotín hodnoty 75 km/h. Tato rychlost bude po optimalizaci zvýšena na 120 km/h s výjimkou oblouku v prostoru dnešní zastávka Praha Velká Chuchle.

Účelem stavby je i zvýšení bezpečnosti provozu a bezpečnosti cestujících. Z tohoto důvodu budou na nové zastávce Praha Velká Chuchle zřízena nová vnější nástupiště u krajních kolejí s výškou nástupní hrany 550 mm na temenem kolejnice s mimoúrovňovým přístupem novým podchodem pro cestující. ŽST Praha Radotín bude plně peronizována novými nástupišti. Přístup bude mimoúrovňový rekonstruovaným podchodem pro cestující, který bude doplněn o výtahy. Dnešní úrovňový železniční přejezd v ev.km 10,027 na berounském zhlaví stanice bude ve výhledu (ve stavbě v úseku Praha Radotín – Beroun) zrušen a nahrazen již v této stavbě rozšířením podjezdu pod tratí v ev.km 9,393 a novým podchodem pro pěší v místě rušeného přejezdu v km 9,950. Pro zlepšení dostupnosti pro cestující je z tohoto pochodu přímý přístup na čela všech nástupišť šikmými chodníky.

Bezpečnost a spolehlivost provozu bude zvýšena i instalací nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení 3. kategorie. Spolehlivost bude dále zvýšena novým železničním svrškem.

Dalšími hlavními účely stavby je dosažení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a traťové třídy zatížení D4 UIC.

Úpravy navržené v rámci stavby rovněž podpoří zkvalitnění příměstské dopravy v pražské aglomeraci.

2.3 Projektované kapacity stavby

2.3.1 Základní technické parametry

Parametr	Hodnota parametru
Rozsah stavby	začátek stavby: km 1,805 konec stavby: km 9,964 délka: 8,159 km
Maximální dosažená traťová rychlost	140 km/h
Prostorová průchodnost	UIC GC, Z-GC
Traťová třída zatížení	D4
Počet výhybek zabezpečených SZZ	Odbočka Velká Chuchle 6 ks ⁷ ŽST Praha Radotín 32 ks ⁸
Silnoprúdová technologie a rozvody <ul style="list-style-type: none"> • nové transformační stanice • rekonstruované transformační stanice 	1 (ŽST Praha Radotín) 1 (Trakční měčírna Chuchle)
Elektrický ohřev výhybek	Odbočka Velká Chuchle 4 ks ŽST Praha Radotín 21 ks
Ostatní technologie <ul style="list-style-type: none"> • výtahy 	4 ks podchod pro cestující v ŽST Praha Radotín
Nástupiště <ul style="list-style-type: none"> • nová ostrovní nástupiště • rekonstruovaná ostrovní nástupiště • nová vnější nástupiště • nové zastřešení nástupišť • rekonstruované zastřešení nástupišť • nové přístřešky typu městského mobiliáře 	1 ⁹ 1 ¹⁰ 3 ¹¹ 2 1 2

⁷ Do odbočky Velká Chuchle patří v navrhovaném stavu i dvě výhybky dnešní odbočky Tunel.

⁸ Křižovatková výhybka č. 22 je počítána za dvě výhybky (dva přestavníky).

⁹ Nové jednostranné nástupiště u koleje č.1 v ŽST Praha Radotín.

¹⁰ Nástupiště v ŽST Praha Radotín v sudé skupině.

<u>Parametr</u>	<u>Hodnota parametru</u>
Železniční svršek <ul style="list-style-type: none"> • zřízení koleje UIC 60 • zřízení koleje R65 • zřízení koleje S 49 • zřízení výhybek UIC 60 • zřízení výhybek R65 • zřízení výhybek S 49 	22 215 m 2 274 m 200 m 24 ks 6 ks 3 ks
Úpravy a sanace železničního spodku <ul style="list-style-type: none"> • úprava pražcového podloží 	112 864 m ²
Pozemní objekty <ul style="list-style-type: none"> • obestavěné prostory nových objektů 	2 127 m ³
Úpravy trakčního vedení (TV) <ul style="list-style-type: none"> • montáž a úprava TV • demontáž TV 	31 km koleje 30 km koleje
Rekonstrukce osvětlení¹² <ul style="list-style-type: none"> • nové osvětlovací věže • nové osvětlovací stožáry 	10 ks (plus 1 ks stávající OV s novou výstrojí) 62 ks
Spotřeba elektrické energie¹³	1 181 MWh/rok
Umělé stavby <ul style="list-style-type: none"> • novostavba železničních mostů • rekonstrukce železničních mostů • demolice železničních mostů • novostavba zdí • rekonstrukce zdí • novostavba návěstních lávek • novostavba návěstních krakorců • protihlukové stěny 	2 ks 8 ks 2 ks 1 ks 7 ks 4 3 501 m dle staničení trati

¹¹ Dvě vnější nástupiště na přemístěné zastávce Praha Velká Chuchle a jedno vnější nástupiště u koleje č.3 a 3 v ŽST Praha Radotín.

¹² Mimo zastřešení nástupišť.

¹³ Bez napájení trakčního vedení.

Parametr	Hodnota parametru
Nároky na zábory	
• trvalý zábor	31 379 m ²
• dočasný zábor nad 1 rok	26 425 m ²
Úspora pracovních sil:	15 ¹⁴

2.3.2 Parametry dle TSI

Ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství vyplývají i rozhodnutí Komise o technické specifikaci pro interoperabilitu transevropského konvenčního železničního systému.

Stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ leží dle Technických specifikací interoperability (dále jen TSI) na trati kategorie V-M, což je modernizovaná hlavní trať TEN pro smíšenou dopravu.

Základními výkonnostními parametry jsou obrys vozidla (požadavek GB), hmotnost na nápravu (požadavek 22,5 tun), traťová rychlost (požadavek 160 km/h) a délka vlaku (požadavek 600 metrů).

Z uvedených parametrů jsou splněny všechny s výjimkou traťové rychlosti 160 km/h. Traťová rychlost je omezena (pro nedostatek převýšení 150 mm) na:

- 110 – 125 km/h na výjezdu z Prahy Smíchova z důvodu omezení vyplývajícího z městské zástavby
- 140 km/h z důvodu geografických (členitost tratě způsobující omezení viditelnost návěstidel i přes jejich umístění na návěstních lávkách) a environmentálních omezení (trať lemuje evropsky významnou lokalitu, národní přírodní památku, chráněnou krajinnou oblast a několik přírodních parků a přírodních rezervací)

Uvedená omezení naplňují úlevu uvedenou v poznámce 4) tabulky 3 v TSI pro interoperabilitu subsystému infrastruktura.

Mezi základní parametry důležitými v přípravné dokumentaci patří:

A. Návrh trasy trati:

- a) Průjezdny průřez – navržen Z-GC, požadavek GB dodržen.
- b) Osová vzdálenost kolejí – navrženo 4,00 metru, požadavek dodržen.
- c) Maximální podélné sklony – navrženo max. 7,064 mm/m požadavek 12,5 mm/m splněn. Ve stanici navrženo max. 1,00 mm/m, požadavek 2,5 mm/m splněn.
- d) Minimální poloměr směrového oblouku - požadavek splněn, poloměry jsou navrženy na návrhovou rychlost.

¹⁴ Není započítána úspora v cílovém stavu po aktivaci DOZ.

- e) Minimální poloměr zaoblení lomu sklonu – navrženo 15 000 m (hlavní koleje na hlavní trati), 8 000 m (koleje pro regionální dopravu na hlavní trati) a 5 000 m (koleje na trati do Prahy Krče) – požadavek minimálního poloměru 900 m splněn.

B. Parametry koleje:

- f) Jmenovitý rozchod koleje – navrženo 1435 mm, požadavek splněn.
- g) Převýšení koleje – u nástupiště navrženo max. převýšení 73 mm, požadavek 110 mm splněn. Na trati navrženo převýšení max. 145 mm, požadavek 160 mm splněn.
- h) Časová změna převýšení koleje (4.2.5.3). – navržena maximálně 38 mm/s na výjezdu z ŽST Praha Smíchov, maximální hodnota 70 mm/s dodržena.
- i) Nedostatek převýšení koleje – navržen max. 150 mm, splněn limit 150 mm pro lokomotivy a osobní vozy schválená podle TSI.
- j) Ekvivalentní konicita – ve stavbě navrženy v hlavních a předjízdových kolejkách kolejnice UIC60 se sklonem 1:40, tato kombinace splňuje požadavky na ekvivalentní konicitu.
- k) Profil hlavy kolejnice pro běžnou kolej – navržena kolejnice UIC 60 se zkosením boku hlavy kolejnice 1:20, svislou vzdáleností mezi horním tečným bodem a temenem kolejnice 14,3 mm, poloměrem pojížděné hrany 13 mm a vodorovnou vzdáleností mezi temenem kolejnice a tečným bodem 36 mm, požadavek splněn.
- l) Úklon kolejnice – kolejnice ukloněna směrem k ose v úhlu 1/40 a 1/20, ve výhybkách bez úklonu, požadavek splněn.
- m) Tuhost koleje – otevřený bod.

G. Nástupiště

- bb) Užitečná délka nástupiště – u nástupišť se předpokládá zastavování vlaků délky do 200 metrů.
- cc) Šířka a hrana nástupiště – navržen průchod mezi překážkou (schodiště) do délky 10 metrů min. šířky 1200 mm mezi nebezpečnou oblastí a hranou nástupiště, vzdálenost překážky od hrany min. 2000 mm, požadavek splněn.
- dd) Konec nástupiště má vizuální i hmatové značení, požadavek splněn.
- ee) Výška nástupiště – navržena 550 mm nad spojnici temen kolejnicových pásů, požadavek splněn.
- ff) Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje (4.2.10.5). – vzdálenost navržena dle ČSN 73 4959 v hodnotě 1680 mm na zastávce Praha Velká Chuchle (v oblouku < 1500 m) a v hodnotě 1670 mm v ŽST Praha Radotín (v přímé), do normy ČSN 73 4959:2009 jsou zapracována ustanovení TSI PRM.

2.4 Požadavky na další přípravu a realizaci

2.4.1 Historie přípravy stavby

Pro zpracování přípravné dokumentace byl zadán rozsah stavby od konce ŽST Praha Smíchov na hranici HMP a Středočeského kraje (km 12,699). Tato přípravná dokumentace byla odevzdána v 02/2012.

Na požadavek MČ Praha Velká Chuchle a následně i zadavatele bylo navrženo přemístění zastávky Praha Velká Chuchle ze stávající polohy blíže k železničnímu přejezdu v ulici Starochuchelská. Původní přípravná dokumentace tak byla aktualizována a byly do ní zapracovány i připomínky drážních subjektů. Upravená dokumentace byla vydána v 04/2012 a je kompletně označena nad rozpiskami nápisem AKTUALIZACE 04/2012.

V květnu 2012 rozhodl investor stavby o zkrácení stavby k berounskému zhlaví ŽST Praha Radotín do km 9,964. Přípravná dokumentace byla takto upravena a vydána v 09/2012. Dotčené části dokumentace byly označeny ve změnovém poli rozpisky.

V září 2012 rozhodl investor stavby na základě připomínek MČ Praha Radotín a ROPIDu o přepracování stanice Praha Radotín spočívajícím v doplnění obratové koleje pro městské linky a ve změně konfigurace nástupišť (nástupiště přímo u výpravní budovy). Přípravná dokumentace byla takto upravena a vydána v 10/2012.

Do přípravné dokumentace byly následně zapracovány připomínky drážních subjektů, aktualizovaná dokumentace byla vydána v 01/2013 a je kompletně označena nad rozpiskami nápisem AKTUALIZACE 01/2013.

2.4.2 Předpokládané souvislosti

Zpracovaná přípravná dokumentace vychází z následujících předpokladů:

- ❑ stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ bude dle zadání investora realizována v 03/2013 – 11/2015
- ❑ přestavba železniční stanice (ŽST) Praha Smíchov bude probíhat následně po stavbě „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“, a to v rámci stavby „Optimalizace trati Praha hl.n.-Praha Smíchov“
- ❑ stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ bude realizována před stavbou navazujícího úseku s názvem „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)“
- ❑ současně se stavbou „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ bude realizována stavba „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“, přičemž výluka tratě Beroun - Beroun Závodí bude probíhat až po dokončení stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ (výstavba v 10/2013 – 10/2015)
- ❑ nebude ještě realizováno jako investice PREdi a.s. nové podzemní napájecí vedení 22 kV do měnárny Chuchle

- ❑ budou dokončeny protipovodňová opatření v Praze Velké Chuchli, a to v rámci stavby „Stavba č. 0012 Protipovodňová opatření na ochranu hl. m. Prahy, etapa 0006 Zbraslav-Radotín, část 22 Velká Chuchle“
- ❑ nebude ještě realizován silniční nadjezd přes železniční trať v rámci stavby „Komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli“
- ❑ nebude ještě realizována výstavba komunikačního systému GSM-R v rámci stavby „GSM-R uzel Praha (Beroun - Praha - Benešov)“, výstavba uvažovaná dle investora stavby po roce 2015, ve stavbě optimalizace trati je prováděna stavební připravenost pro GSM-R
- ❑ bude již realizována v potřebné etapě stavba „Rekonstrukce trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun“, etapa dokončená do začátku stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ musí umožňovat trasování odklonových vlaků z tratě 171 na trať 173

Podrobnosti o souvisejících stavbách jsou předmětem kapitoly 4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.

2.4.3 Požadavky na realizaci stavby

Před vlastními stavebními pracemi je třeba vždy nejdříve uvolnit staveniště přeložkami či zabezpečením inženýrských sítí.

Po dobu výstavby musí být v co největší míře zachována kapacita tratě. Z tohoto důvodu musí být v předstihu zřízeny dvě provizorní odbočky umožňující přejíždění vlaků po dobu výstavby mezi traťovými kolejemi. V km 3,308¹⁵ jde o provizorní odbočku Barrandov skládající se ze dvou jednoduchých kolejových spojek. Ve Velké Chuchli bude jedna kolejová spojka vložena do km 6,216¹⁶.

Jelikož na začátku stavby je rekonstruován úsek tratě mezi provizorní odbočkou Barrandov a ŽST Praha Radotín, bude v úvodu rekonstruován i železniční most v ev.km 4,680. Tento most přemostňuje ulici Podjezd, která je jediným přístupem do Malé Chuchle. Proto už v úvodu prací bude zřízen provizorní železniční přejezd v ulici Zbraslavská, a to v místě bývalého přejezdu ve stávajícím staničení km 4,813¹⁷.

Pro zajištění potřebné spolehlivosti dopravy během výstavby je nutné také zřídit v ŽST Praha Radotín provizorní nástupiště délky 100 metrů. Nástupiště bude zřízeno před rekonstrukcí sudé skupiny u stávající koleje č.5, která bude zdopravněna. Budou tak v této etapě zajištěny tři nástupní hrany.

Dále bude zřízeno na základě požadavku úseku řízení provozu SŽDC provizorní nástupiště na zastávce Praha Velká Chuchle u koleje č. 2 v délce 30 m pro nástup a výstup předními dveřmi souprav. Nástupiště umožní ve stavebním postupu č. 4 zastavení i v koleji č.2.

¹⁵ Stávající staničení středu kolejových spojek, nové staničení je km 3,301.

¹⁶ Stávající staničení středu kolejové spojky, nové staničení je km 6,228.

¹⁷ Stávající staničení provizorního přejezdu, nové staničení je km 4,823.

2.4.4 Požadavky na průzkumy, doměření a mapové podklady

Požadavky na průzkumy, doměření a mapové podklady jsou dle Přílohy č.1 ke směrnici generálního ředitele č.11/2006 obsahem Souhrnné technické zprávy (část B.1 dokumentace).

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

3.1 Zadávací dokumentace

Zásadní částí zadávací dokumentace pro zpracování přípravné dokumentace stavby jsou Zvláštní technické podmínky.

Základním podkladem pro zpracování dokumentace je studie „Komplexní spojení Praha - Beroun, jako součást III. TŽK“ z 06/2011.

3.2 Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace byly použity dále uvedené geodetické a mapové podklady:

Geodetické podklady pro projekt stavby Praha-Smíchov - Řevnice (Středisko železniční geodézie Praha 03/2003).

Dále byly k vypracování dokumentace použity mapové podklady a údaje vlastnictví nemovitostí z Katastrálních úřadů v rozsahu stavby a mapové podklady v měřítcích M 1:10 000 a 1:50 000.

Z důvodu technologického napojení ŽST Praha Krč bylo využito zaměření tratě Praha Vršovice – Praha Radotín v úseku Praha Krč – tunel z přípravné dokumentace „Praha – Beroun, nové železniční spojení“ z roku 2007.

Po zpřesnění návrhu technického řešení bylo nutné dopracovat doměření, a to především v úseku mezi tunelem tratě Praha Vršovice – Praha Radotín a odbočkou Velká Chuchle. Zpracovatele dokumentace bylo doměřeno:

- doměření mezi zaměřením tratě do Krče a zaměřením tratě Smíchov – Radotín (úsek mezi krčským portálem tunelu a Velkou Chuchlí, km cca 5,9)
- doměření vrchního vedení, které křížuje trať v km cca 7,8 (dvě vrchní vedení 2 x 110 kV)
- doměření mostních objektů, které se od roku 2003 změnily - žel. most ev. km 1,847
- doměření plotu vpravo tratě od rohu zaměřeného plotu v km 4,4
- doměření oplocení vpravo tratě v km 9,8
- doměření změn v křižovatkách vlevo trati u přejezdu ve Velké Chuchli - komunikace, chodníky, zálivy pro autobusy

3.3 Údaje o záplavových územích

Jelikož stavba optimalizace trati zasahuje v některých místech do záplavového území dolní Vltavy, byly získány podklady o záplavovém území Vltavy.

Mapové podklady záplavového území v digitální podobě byly získány z webu Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.Masaryka <http://www.dibavod.cz/70/prohlizecka-zaplavovych-uzemi.html>, a to formou SHP souborů.

Pro prostor mezi Malou a Velkou Chuchlí byly přesnější údaje získány elektronicky od Centrálního vodohospodářského dispečinku Povodí Vltavy, státního podniku.

3.4 Průzkumy

Objednatelem dokumentace byl předán již v roce 2004 průzkum Georadarové měření v úseku Praha - Beroun (SG Geotechnika a.s. 12/2000)

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden v roce 2003 průzkum Geotechnický a stavebně technický průzkum - GeoTec GS. Průzkum obsahuje následující části:

- Průzkum pražcového podloží
- Průzkum umělých staveb
- Chemické analýzy pražcového podloží

V roce 2004 byly provedeny následující doplňkové průzkumy:

- Korozní průzkum mostních objektů a kovových úložných zařízení
- Průzkum a výpočet vlivů trojfázových vedení vvn na podzemní sdělovací a zabezpečovací vedení

Dendrologický průzkum byl proveden na základě místního šetření, konaného v lednu 2012.

4. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

4.1 Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)

Stavba „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)“ (dále jen „*druhá stavba*“) bude realizována po dokončení stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ (dále jen „*první stavba*“).

Železniční přejezd na berounském zhlaví stanice Praha Radotín v km 10,027 (ulice Na Betonce) bude v rámci první stavby ponechán. K jeho zrušení dojde ve stavbě druhé. Náhradou za zrušený přejezd je rozšíření podjezdu pod železniční tratí v km 9,393 (ulice Prvomájová) a nový podchod pro pěší v prostoru přejezdu v km 9,950. Tyto objekty však leží v prostoru stavby první, proto budou realizovány již v první stavbě. Po dokončení první stavby tak budou zbudovány náhradní objekty, ale přejezd zůstane zachován.

V rámci zjišťovacího řízení EIA na první stavbu byl ze strany Městské části Praha 16 vznesen požadavek na vyřešení spojení obou částí Radotína během povodní. Problém vzniká při vyšší než stoleté vodě, kdy dojde k zatopení podjezdu ulice II/115 pod tratí a železniční přejezd v ulici Na betonce je tak jedinou spojnici mezi částmi Radotína.

Jelikož došlo ale po dokončení zjišťovacího řízení EIA ke zkrácení první stavby do km 9,964 a zrušení přejezdu se takto přesunulo do stavby druhé, tak i připomínka MČ Praha 16 se týká stavby druhé.

4.2 Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

Obě stavby mají různé zájmové území, nicméně se ovlivňují z hlediska provozní a dopravní technologie během výstavby. Po dobu stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ bude třeba určité vlaky dálkové dopravy trasovat odklonem po trati č. 173 Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun Závodí – Beroun. Pokud však dojde při přestavbě ŽST Beroun k současné výluce úseku Beroun Závodí – Beroun, nebudou moci být tyto odklony trasovány. To znamená zajištění náhradní autobusové dopravy i pro tyto odklonové vlaky.

4.3 Nové napájecí vedení pro trakční měnárnu Chuchle

Ve stávajícím stavu je trakční měnárna (TM) Chuchle napájena dvěma přívody 22 kV, a to jeden přívod z TR Jinonice, druhý přívod z TR Řeporyje. Tato přívodní vedení mají přenosovou kapacitu 10 MW a jsou na sobě nezávislé, tj. při výpadku jednoho přívodu bude zajištěno napájení TM Chuchle z druhého přívodu bez omezení. Stávající hodnota příkonu nasmlouvaná pro TM Chuchle je 8 MW.

V novém stavu se požaduje napájení TM Chuchle s příkonem 13,6 MW. Tato hodnota vyplývá z energetických výpočtů zpracovaných v rámci přípravné dokumentace řešené stavby (dle podkladů dopravní technologie).

Zajištění napájení TM Chuchle příkonem 13,6 MW ze strany PREDi však není nijak časově specifikováno ani garantováno – dochází tedy k výkonovému omezení TM Chuchle pro požadovanou dopravní technologii.

V energetických výpočtech je výpočet trvalého efektivního výkonu a maximálního výkonu především závislý na výhledové dopravě. Uváděný maximální výkon 13,6 MW je spočten pro výhledovou dopravu nejen v úseku Praha Smíchov – Beroun, ale i pro ostatní úseky napájené z TM Chuchle. Jde o úseky Praha hl.n.- Praha Smíchov a o úsek přes ŽST Praha Krč. Z uvedeného vyplývá, že uvedený maximální výkon nesouvisí pouze s dokončením rekonstrukce trati Praha - Beroun, ale i s dokončením rekonstrukcí tratí návazných.

Dle dopravní technologie je třeba počítat se skokovým nárůstem v počtu vedení osobních vlaků po roce 2016 blížícím se výhledové dopravě, s plynulým nárůstem pak u vlaků nákladních a rychlíků.

Pro bližší časové období lze tedy pro energetické výpočty uvažovat s nižší intenzitou dopravy u rychlíků a nákladních vlaků (něco mezi dopravou stávající a uvažovanou dopravou výhledovou). Výhledová doprava u osobních vlaků zůstává bez ponížení. Ponížen pak byl i odhad pro traťový úsek přes ŽST Praha Krč. Pro takto upravenou výhledovou dopravu pak byl proveden opětovný výpočet, kdy spočtený maximální výkon již nepřekročil limitních 10 MW (9,6MW). Maximální výkon pro stávající dopravu byl spočten na 8,5 MW (rozdíl proti nepřekročenému sjednanému stávajícímu maximu 8 MW zřejmě souvisí s neplněním nastavených počtů a hmotností především u nákladních vlaků, z čehož je patrná další rezerva ve vypočtených hodnotách).

Je si však třeba uvědomit, že jde pouze o přechodný stav do doby dokončení návazných staveb, a tedy problematiku posílení přívodu není možné odkládat.

Stavebníkem napájecího vedení bude PREDi.

4.4 Silniční nadjezd přes železniční trať ve Velké Chuchli

Tato stavba má název „Komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli“ a řeší mimoúrovňové křížení komunikace Starochuchelská s železniční tratí. V jádru jde o silniční nadjezd v prostoru severně od železničního přejezdu, který bude tímto změněn na přechod pro pěší.

Na stavbu je vydáno územní rozhodnutí a v současné době probíhá příprava pro stavební řízení. Současné vedení Městské části Praha – Velká Chuchle však se stavbou nesouhlasí. Z tohoto důvodu je v přípravné dokumentaci řešené stavby optimalizace trati počítáno s tím, že komunikační propojení nebude ještě vybudováno. Vzhledem k nejasnému osudu silničního nadjezdu je ale nutná alespoň základní koordinace obou staveb. Ta spočívá v návrhu polohy kolejí tak, aby nebyly v kolizi s projektovanými pilíři nadjezdu.

Součástí stavby komunikačního napojení jsou i nutné úpravy objektů dráhy, především zárubní zdi, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Jde o úpravy vyvolané samotnou stavbou komunikačního napojení, jejíž realizaci předpokládá předkládaná dokumentace až po optimalizaci tratě. Znamená to, že přípravná dokumentace optimalizace trati navazuje na dnešní = stávající stav celého prostoru. Z tohoto důvodu nemohou být dotčené objekty SŽDC plně koordinovány se záměrem komunikačního napojení. Není tedy například možné realizovat novou zárubní zeď, protože by neměla co podepírat a navíc předpokládá demolici zdi stávající. Podobně není možné realizovat nové trakční podpěry do této zdi, protože zeď nebude při

optimalizaci prováděna. Přejezdové zabezpečovací zařízení není možné navrhnout pro přechod pro pěší, protože stavba optimalizace trati dnešní železniční přejezd neruší.

Znamená to, že nutné úpravy drážních objektů se budou muset stejně jako v dosavadních úvahách při výstavbě nadjezdu provést, ovšem s odlišným počátečním stavem, který vznikne optimalizací tratě.

Investorem stavby je Technická správa komunikací hlavního města Prahy.

4.5 GSM-R uzel Praha (Beroun - Praha - Benešov)

Stavba GSM-R bude realizována po roce 2015, tedy po stavbě optimalizace trati. Stavba GSM-R v zájmovém území optimalizace trati znamená především vybudování dvou stožárů BTS, a to jednoho vedle výpravní budovy v ŽST Praha Radotín, druhého pak v Malé Chuchli.

Přípravná dokumentace optimalizace trati respektuje navrhované GSM-R. Potřebná kabelová vedení (napájecí NN a sdělovací) budou položena ve stavbě optimalizace trati.

4.6 Rekonstrukce trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun

Příprava uvedené stavby na trati 173 je ve fázi dokončené studie proveditelnosti. Důvodem této stavby je zvýšení propustnosti tratě, zvýšení dostupnosti (nové zastávky) a umožnění odklonů z tratě 171 Praha Smíchov – Řevnice – Beroun. Při odklonech je nutné v současné době odřeknout regionální dopravu na této trati.

Studie proveditelnosti je zpracována ve třech variantách – minimální, optimální a maximální, kterou referenčně doplňuje varianta bez projektu.

Ve špičkové hodině rekonstrukce tratě 173 umožní trasovat odklon pouze jednoho páru rychlíků z tratě 171. Tomuto záměru vyhoví již varianta minimální se zřízením výhybny Hlubočepy.

4.7 Silniční okruh kolem Prahy

Stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ se kříží se stavbou silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v železničním kilometru km 8,545. Dnes již provozovaný SOKP překonává mimoúrovňově železniční trať po vysoké mostní estakádě, vzhledem k této výšce nedochází k vzájemnému ovlivnění obou staveb.



Křížení SOKP s optimalizovanou tratí.



Nejblíže je k železniční trati dvojice pilířů mostu vpravo trati. Pilíře však leží mimo pozemek dráhy a stavba optimalizace trati v tomto prostoru zábor mimodrážních pozemků nevyžaduje.

5. ČLENĚNÍ STAVBY NA SO

Přípravná dokumentace pro územní řízení obsahuje tyto provozní soubory a stavební objekty:

D Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 02-21-01 Odbočka Velká Chuchle, staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-21-02 ŽST Praha Radotín, staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-21-11 Praha Smíchov - Velká Chuchle, traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-21-12 Praha Krč - Velká Chuchle, traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-21-13 Velká Chuchle - Praha Radotín, traťové zabezpečovací zařízení

PS 04-21-14 Praha Radotín - Černošice, úprava traťového zabezpečovacího zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 02-22-01 Trakční měnárna Chuchle, místní kabelizace

PS 02-22-02 Odbočka Velká Chuchle, místní kabelizace

PS 02-22-03 Praha Smíchov - Praha Radotín, úprava stávajících DK

PS 02-22-04 Praha Smíchov - Praha Radotín, úprava stávajících ZOK ČD-Telematika a.s.

PS 02-22-05 Praha Radotín - Praha Krč, DOK a TK

PS 02-22-06 Praha Radotín - Praha Krč, přílož HDPE ČD-Telematika a.s.

PS 03-22-01 ŽST Praha Radotín, místní kabelizace

PS 03-22-02 ŽST Praha Radotín, úprava stávajících DK

PS 03-22-03 ŽST Praha Radotín, úprava stávajícího ZOK ČD-Telematika a.s.

PS 04-22-01 Praha Radotín - Černošice, úprava stávajícího DK

PS 04-22-02 Praha Radotín - Černošice, úprava stávajícího ZOK ČD-Telematika a.s.

PS 91-22-01 Praha Smíchov – Černošice, DOK a TK

PS 91-22-02 Praha Smíchov – Černošice, přenosový systém

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

PS 02-22-11 Trakční měnárna Chuchle, EZS

PS 02-22-12 Trakční měnárna Chuchle, sdělovací zařízení

PS 02-22-13 Odbočka Velká Chuchle, telefonní zapojovač

PS 02-22-14 Odbočka Velká Chuchle, EZS
PS 02-22-15 Odbočka Velká Chuchle, ASHS
PS 02-22-16 Odbočka Velká Chuchle, sdělovací zařízení
PS 03-22-11 ŽST Praha Radotín, telefonní zapojovač
PS 03-22-12 ŽST Praha Radotín, úprava ATÚ
PS 03-22-13 ŽST Praha Radotín, EZS
PS 03-22-14 ŽST Praha Radotín, ASHS
PS 03-22-15 ŽST Praha Radotín, sdělovací zařízení

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

PS 02-22-21 Trakční měnírna Chuchle, kamerový systém
PS 02-22-22 Odbočka Velká Chuchle, kamerový systém
PS 02-22-23 Zastávka Praha Velká Chuchle, rozhlasové zařízení
PS 02-22-24 Zastávka Praha Velká Chuchle, informační zařízení
PS 02-22-25 Zastávka Praha Velká Chuchle, kamerový systém
PS 03-22-21 ŽST Praha Radotín, rozhlasové zařízení
PS 03-22-22 ŽST Praha Radotín, informační zařízení
PS 03-22-23 ŽST Praha Radotín, kamerový systém

D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

PS 91-22-31 Praha Smíchov – Černošice, TRS a MRS
PS 91-22-32 Praha Smíchov – Černošice, příprava GSM-R

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

PS 02-23-01 Trakční měnírna Chuchle, DŘT
PS 02-23-02 Trakční měnírna Chuchle, převozná měnírna, DŘT
PS 02-23-03 Odbočka Velká Chuchle, DŘT
PS 03-23-01 ŽST Praha Radotín, DŘT
PS 92-23-01 ED ČD Praha Křenovka, doplnění DŘT

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

PS 02-23-21 Trakční měnírna Chuchle, rozvodna 22kV, technologie
PS 02-23-22 Trakční měnírna Chuchle, trakční transformátory
PS 02-23-23 Trakční měnírna Chuchle, stejnosměrná část 3kV-DC
PS 02-23-24 Trakční měnírna Chuchle, vlastní spotřeba
PS 02-23-25 Trakční měnírna Chuchle, filtrační zařízení, technologie
PS 02-23-26 Trakční měnírna Chuchle, vazba napaječů
PS 02-23-91 Trakční měnírna Chuchle, převozná měnírna, technologie

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 02-23-41 Odbočka Velká Chuchle, rozvodna 0,4kV, technologie

PS 02-23-42 Odbočka Velká Chuchle, rozvodna 0,4kV, vlastní spotřeba

PS 03-23-44 ŽST Praha Radotín, transformovna 22/0,4kV, technologie - část SŽDC

PS 03-23-45 ŽST Praha Radotín, transformovna 22/0,4kV, vlastní spotřeba

PS 03-23-46 ŽST Praha Radotín, transformovna 22/0,4kV (TS 7852), demontáž technologie

PS 03-23-47 ŽST Praha Radotín, transformovna 22/0,4kV, technologie, část PRE

D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV

PS 02-23-51 Trakční měnárna Chuchle, transformovna 22/6kV, 50Hz

D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

PS 02-23-71 ŽST Praha Radotín, měnič pro napájení zab. zařízení

PS 02-23-72 ŽST Praha Radotín, rozvaděč zajištěné sítě

PS 02-23-73 Odbočka Velká Chuchle, měnič pro napájení zab. zařízení

PS 02-23-74 Odbočka Velká Chuchle, rozvaděč zajištěné sítě

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

PS 03-24-01 ŽST Praha Radotín, výtahy I

PS 03-24-02 ŽST Praha Radotín, výtahy II

E STAVEBNÍ ČÁST

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 02-31-01 Praha Smíchov - Velká Chuchle, železniční svršek, kol. č.1

SO 02-31-02 Praha Smíchov - Velká Chuchle, železniční svršek, kol. č.2

SO 02-31-03 Odbočka Velká Chuchle, železniční svršek, lichá skupina

SO 02-31-04 Odbočka Velká Chuchle, železniční svršek, sudá skupina

SO 02-31-05 Velká Chuchle - Praha Radotín, železniční svršek, lichá skupina

SO 02-31-06 Velká Chuchle - Praha Radotín, železniční svršek, sudá skupina

SO 03-31-01 ŽST Praha Radotín, železniční svršek, lichá skupina

SO 03-31-02 ŽST Praha Radotín, železniční svršek, sudá skupina

SO 02-31-11 Praha Smíchov - Velká Chuchle, železniční spodek, kol. č.1

SO 02-31-12 Praha Smíchov - Velká Chuchle, železniční spodek, kol. č.2

SO 02-31-13 Odbočka Velká Chuchle, železniční spodek, lichá skupina

SO 02-31-14 Odbočka Velká Chuchle, železniční spodek, sudá skupina

SO 02-31-15 Velká Chuchle - Praha Radotín, železniční spodek, lichá skupina

SO 02-31-16 Velká Chuchle - Praha Radotín, železniční spodek, sudá skupina

SO 03-31-11 ŽST Praha Radotín, železniční spodek, lichá skupina

SO 03-31-12 ŽST Praha Radotín, železniční spodek, sudá skupina

SO 91-31-51 Praha Smíchov – Černošice, výstroj a značení trati

E.1.2 Nástupiště

SO 02-32-01 Zastávka Praha Velká Chuchle, nástupiště č.1

SO 02-32-02 Zastávka Praha Velká Chuchle, nástupiště č.2

SO 03-32-01 ŽST Praha Radotín, nástupiště č.1

SO 03-32-02 ŽST Praha Radotín, nástupiště č.2

SO 03-32-03 ŽST Praha Radotín, nástupiště č.3

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 02-33-01 Praha Smíchov - Praha Radotín, železniční přejezd ev. km 6,290

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

Železniční mosty

SO 02-34-01 Praha Smíchov - Praha Radotín, železniční most - ev. km 2,610

SO 02-34-02 Praha Smíchov - Praha Radotín, železniční most - ev. km 4,352 (demolice)

SO 02-34-03 Praha Krč - Praha Radotín, železniční most v ev. km 9,680 (trať č.521A)

SO 02-34-04 Praha Smíchov - Praha Radotín, železniční most - ev. km 4,680

SO 02-34-05 Praha Krč - Praha Radotín, železniční most v ev. km 10,824 (trať č.521A)

SO 02-34-06 Praha Smíchov - Praha Radotín, železniční most - ev. km 6,277

SO 02-34-07 Praha Smíchov - Praha Radotín, železniční most - ev. km 8,415

SO 03-34-01 ŽST Praha Radotín, železniční most - ev. km 9,393

Podchody

SO 02-34-21 Zastávka Praha Velká Chuchle, železniční most - km 6,466 (podchod pro cestující)

SO 02-34-22 Zastávka Praha Velká Chuchle, železniční most - ev. km 6,805 (demolice podchodu pro cestující)

SO 03-34-21 ŽST Praha Radotín, železniční most - ev. km 9,764 (podchod pro cestující)

SO 03-34-22 ŽST Praha Radotín, železniční most v km 9,950 (podchod pro pěší)

Propustky

SO 02-34-31 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 3,682

SO 02-34-32 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 3,946

SO 02-34-33 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 4,584

SO 02-34-34 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 4,789

SO 02-34-35 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 4,922 (demolice)

SO 02-34-36 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 5,098

SO 02-34-37 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 5,924

SO 02-34-38 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 6,570

SO 02-34-39 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 6,914

SO 02-34-40 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 7,416

SO 02-34-41 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 7,598

SO 02-34-42 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 7,791

SO 02-34-43 Praha Smíchov - Praha Radotín, propustek - ev. km 7,987

SO 03-34-31 ŽST Praha Radotín, propustek - ev. km 8,761

SO 03-34-32 ŽST Praha Radotín, propustek - ev. km 9,050

Opěrné a zárubní zdi

SO 02-34-51 Praha Smíchov - Praha Radotín, zárubní zeď v km 3,6 - 4,0

SO 02-34-52 Praha Smíchov - Praha Radotín, zárubní zdi v km 6,0 - 6,3

SO 02-34-53 Praha Smíchov - Praha Radotín, zárubní zdi v km 6,3 - 6,5

SO 02-34-54 Praha Smíchov - Praha Radotín, zárubní zdi v km 6,7 - 7,0

SO 02-34-55 Praha Smíchov - Praha Radotín, zárubní zdi v km 7,4 - 7,9

SO 02-34-56 Praha Smíchov - Praha Radotín, zárubní zdi v km 8,0 - 8,5

SO 02-34-57 Zastávka Praha Velká Chuchle, opěrná zeď v km 6,4 - 6,6

SO 03-34-51 ŽST Praha Radotín, zárubní zdi v km 8,6 - 9,1

Návěstní krakorce a návěstní lávky

SO 02-34-71 Praha Smíchov - Praha Radotín, návěstní krakorec v km 2,576

SO 02-34-72 Praha Smíchov - Praha Radotín, návěstní krakorec v km 3,726

SO 02-34-73 Praha Smíchov - Praha Radotín, návěstní lávka v km 6,327

SO 02-34-74 Praha Smíchov - Praha Radotín, návěstní lávka v km 7,238

SO 02-34-75 Praha Smíchov - Praha Radotín, návěstní lávka v km 7,739

SO 02-34-76 Praha Smíchov - Praha Radotín, návěstní lávka v km 8,254

SO 02-34-77 Praha Smíchov - Praha Radotín, návěstní lávka v km 7,708 (demolice)

SO 03-34-71 ŽST Praha Radotín, návěstní krakorec v km 9,127

SO 04-34-71 Praha Radotín - Černošice, návěstní krakorec v km 11,585

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

Elektrorozvodné sítě

SO 02-35-01 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 2,965 - úprava rozvodu NN 0,4kV PREDi

SO 02-35-02 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 3,201 - úprava rozvodu VN 22kV PREDi

SO 02-35-03 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 3,201 - úprava rozvodu NN 0,4kV PREDi

SO 02-35-04 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 3,204 - úprava veřejného osvětlení ELTODO

SO 02-35-05 Praha Smíchov - Praha Radotín, most v km 4,680 - úprava rozvodu VN 22kV PREDi

SO 02-35-06 Praha Smíchov - Praha Radotín, most v km 4,680 - úprava rozvodu NN 0,4kV PREDi

SO 02-35-07 Praha Smíchov - Praha Radotín, most v km 4,680 - úprava veřejného osvětlení ELTODO

SO 02-35-08 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 4,833 - úprava rozvodu NN 0,4kV PREDi

SO 02-35-09 Trakční měnična Chuchle, úprava rozvodu VN 22kV PREDi - napojení stabilní měničny

SO 02-35-10 Trakční měnična Chuchle, úprava rozvodu VN 22kV PREDi - napojení pojízdné měničny

SO 02-35-11 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 6,307 - úprava rozvodu VN 22kV PREDi

SO 02-35-12 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 6,307 - úprava rozvodu NN 0,4kV PREDi
SO 02-35-13 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 6,307 - úprava veřejného osvětlení ELTODO
SO 02-35-14 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 8,547 - úprava rozvodu VN 22kV PREDi
SO 03-35-01 Praha Radotín, most v km 9,393 - úprava veřejného osvětlení ELTODO
SO 03-35-02 Praha Radotín, transformovna 22/0,4kV - úprava napojení VN 22kV PREDi
SO 03-35-03 Praha Radotín, km 10,034 - úprava rozvodu VN 22kV PREDi

Sdělovací sítě

SO 02-35-21 Praha Smíchov - Praha Radotín, úpravy a ochrana metalických rozvodů Telefónica O2
SO 02-35-22 Praha Smíchov - Praha Radotín, úpravy a ochrana optických rozvodů Telefónica O2
SO 02-35-23 Praha Smíchov - Praha Radotín, úpravy a ochrana sdělovacích kabelů PREDi

E.1.6 Potrubní vedení

Vodovody

SO 03-36-11 ŽST Praha Radotín, km 9,371 - přeložka vodovodu DN 250 PVS a.s.

Kanalizace

SO 02-36-31 Trakční měnárna Chuchle, přípojka dešťové kanalizace
SO 02-36-41 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 4,721 - přeložka kanalizace DN 300 PVS a.s.
SO 03-36-31 ŽST Praha Radotín, dešťová kanalizace v km 9,393
SO 03-36-32 ŽST Praha Radotín, dešťová kanalizace ve stanici

Plynovody

SO 02-36-61 Praha Smíchov - Praha Radotín, km 4,719 - přeložka STL plynovodu DN 90 PP a.s.
SO 03-36-61 ŽST Praha Radotín, km 9,373 - přeložka STL plynovodu DN 200 PP a.s.

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 02-38-01 Praha Smíchov - Praha Radotín, úprava komunikace pod mostem ev. km 4,680
SO 02-38-21 Trakční měnárna Chuchle, zpevněné plochy
SO 02-38-22 Technologický objekt Velká Chuchle, zpevněné plochy
SO 02-38-23 Zastávka Praha Velká Chuchle, přístupy na nástupiště
SO 03-38-02 ŽST Praha Radotín, úprava komunikace pod mostem ev. km 9,393
SO 03-38-21 ŽST Praha Radotín, zpevněné plochy

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 03-39-10 ŽST Praha Radotín, kabelovod

E.1.10 Protihlukové objekty

SO 02-40-51 Protihluková stěna Malá Chuchle, ulice Zbraslavská
SO 02-40-52 Protihluková stěna Velká Chuchle, ulice Nad Drahou

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 02-51-01 Trakční měnárna Chuchle, stavební úpravy

SO 02-51-02 Trakční měnárna Chuchle, objekt filtračního zařízení
SO 02-51-03 Odbočka Velká Chuchle, technologický objekt
SO 02-51-04 Odbočka Velká Chuchle, domek pro měnič napájení zab. zařízení
SO 03-51-01 ŽST Praha Radotín, stavební úpravy ve VB
SO 03-51-03 ŽST Praha Radotín, domek pro měnič napájení zab. zařízení
SO 02-51-53 Trakční měnárna Chuchle, oplocení
SO 02-51-54 Velká Chuchle, oplocení
SO 03-51-51 ŽST Praha Radotín, oplocení

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 02-52-01 Zastávka Praha Velká Chuchle, přístřešky na nástupišti č.1
SO 02-52-02 Zastávka Praha Velká Chuchle, přístřešky na nástupišti č.2
SO 03-52-01 ŽST Praha Radotín, zastřešení nástupiště č. 2
SO 03-52-02 ŽST Praha Radotín, zastřešení nástupiště č. 3
SO 03-52-03 ŽST Praha Radotín, zastřešení výstupu z podchodu pro cestující k ulici Prvomájová
SO 03-52-04 ŽST Praha Radotín, zastřešení výstupu z podchodu pro cestující do přednádraží
SO 03-52-05 ŽST Praha Radotín, zastřešení výstupu z podchodu pro pěší k ulici Na betonce
SO 03-52-06 ŽST Praha Radotín, zastřešení výstupu z podchodu pro pěší k ulici Vrážská

E.2.4 Orientační systém

SO 02-54-01 Zastávka Praha Velká Chuchle, orientační systém
SO 02-54-02 Zastávka Praha Velká Chuchle, hlasové majáčky
SO 03-54-01 ŽST Praha Radotín, orientační systém
SO 03-54-02 ŽST Praha Radotín, hlasové majáčky

E.2.5 Demolice

SO 02-55-01 Praha Smíchov - Praha Radotín, demolice objektů SŽDC s.o.
SO 03-55-01 ŽST Praha Radotín, demolice objektů SŽDC s.o.
SO 03-55-02 ŽST Praha Radotín, demolice objektů ČD a.s.

E.2.14 Vnější vybavení budov

SO 02-60-01 Zastávka Praha Velká Chuchle, drobná architektura
SO 03-60-01 ŽST Praha Radotín, drobná architektura

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 02-61-01 Praha Smíchov - Velká Chuchle, trakční vedení
SO 02-61-02 Velká Chuchle - Praha Radotín, trakční vedení
SO 02-61-03 Velká Chuchle - Praha Radotín, netypové brány trakčního vedení
SO 03-61-01 ŽST Praha Radotín, trakční vedení
SO 03-61-02 ŽST Praha Radotín, netypové brány trakčního vedení

SO 91-61-51 Praha Smíchov – Černošice, převěšení závěsného optického kabelu

SO 02-61-61 Trakční měnárna Chuchle, připojení napájecího vedení

SO 02-61-62 Trakční měnárna Chuchle, připojení zpětného vedení

SO 02-61-91 Trakční měnárna Chuchle, připojení převozní měnárny

E.3.4 Ohřev výměn

SO 02-64-01 Odbočka Velká Chuchle, elektrický ohřev výměn

SO 03-64-01 ŽST Praha Radotín, elektrický ohřev výměn

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

NN

SO 01-66-01 ŽST Praha Smíchov, přípojka NN pro zab. zařízení

SO 02-66-01 Trakční měnárna Chuchle, rozvod NN, osvětlení

SO 02-66-02 Odbočka Velká Chuchle, přípojka NN pro technologický objekt

SO 02-66-03 Odbočka Velká Chuchle, rozvod NN a osvětlení

SO 02-66-04 Zastávka Praha Velká Chuchle, rozvod NN a osvětlení

SO 02-66-05 Hradlo Závodiště, úprava přípojky NN

SO 02-66-06 Základnová stanice GSM-R Malá Chuchle, přípojka NN

SO 03-66-01 ŽST Praha Radotín, rozvod NN a osvětlení

VN

SO 02-66-21 Trakční měnárna Chuchle, úprava rozvodu VN 6kV 50Hz - napojení stabilní měnárny

SO 02-66-92 Trakční měnárna Chuchle, přípojka VN 22kV pro pojízdnou měnárnu

SO 02-66-93 Trakční měnárna Chuchle, úprava rozvodu VN 6kV 50Hz - napojení pojízdné měnárny

Odpojovače

SO 02-66-61 Trakční měnárna Chuchle, dálkové ovládání odpojovačů a návěst č.50

SO 02-66-62 Odbočka Velká Chuchle, dálkové ovládání odpojovačů

SO 02-66-63 ŽST Praha Radotín, dálkové ovládání odpojovačů

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 02-67-01 Praha Smíchov - Velká Chuchle, ukolejnění

SO 02-67-02 Velká Chuchle - Praha Radotín, ukolejnění

SO 03-67-01 ŽST Praha Radotín, ukolejnění

E.3.8 Vnější uzemnění

SO 02-68-01 Trakční měnárna Chuchle, vnější uzemnění

SO 02-68-91 Trakční měnárna Chuchle, uzemnění převozní měnárny

E.4 Ostatní stavební objekty

SO 91-71-01 Praha Smíchov - Černošice, odstranění mimolesní zeleně

SO 91-71-02 Praha Smíchov - Černošice, náhradní výsadba

6. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Délka stavby byla projektantem organizace výstavby propočtena s ohledem na požadované minimální omezení dopravy a s ohledem na navržené rekonstrukce mostních objektů na necelé tři roky.

Vzhledem k požadavku SŽDC na dokončení stavby v roce 2015 byla zadavatelem stanovena doba výstavby 03/2013 – 11/2015.

7. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

7.1 Zhodnocení současného majetku a jeho využití

Základní přehled o stavu HIM v dotčeném úseku byl získán částečně z podkladů správců a byl upřesněn v průběhu prací při prohlídkách a při projednáních navrhovaného řešení. Obecně lze konstatovat, že převážnou část současných staveb a zařízení lze pro optimalizovanou trať využít, s ohledem na jejich stav je však nutná jejich modernizace a rekonstrukce.

Na základě informací o současném stavu HIM je navrženo technické řešení jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů, které splňuje požadavky a podmínky pro optimalizaci trati. V maximální možné míře je navrženo využití a obnovení stávajícího železničního spodku a jeho zařízení. Pro materiál železničního svršku nebyla v době zpracování dokumentace zpracována předkategorizace. Předpokládá se však, že šterkové lože bude recyklováno a vyzískaný materiál (recyklovaná šterkodrt') bude využit pro sanaci pražcového podloží. Materiál kolejového roštu bude dle aktuálního stavu v době realizace použit v konstrukcích, kde je projektem navrženo přednostní využití užitého materiálu. Konstrukce nevyužité v rámci stavby schopné dalšího uplatnění budou předány investorovi.

Využit bude železniční spodek a svršek na začátku stavby do km 2,438, který byl vybudován v roce 1999 v rámci výstavby městského silničního okruhu (stavba „Městský okruh Zlíchov – Radlická“). Železniční spodek bude pouze doplněn o odvodňovací trativod u koleje č.1, který může být zřízen v potřebné vzdálenosti bez zásahu do nového železničního svršku.

Pro napájení trati je nutné vzhledem k vyšším intenzitám dopravy a vzhledem k zajištění potřebné spolehlivosti (jedna záložní usměrňovací jednotka) rekonstruovat trakční měničnu Chuchle. Využit bude stávající areál měničny, přírodní vedení i stávající budovy měničny.

V železniční stanici Praha Radotín jsou dnes dopravní kancelář a drážní technologie umístěny v přístavbě původní výpravní budovy. Dosavadní dokumentace i původní přípravná dokumentace z let 2003 – 2004 předpokládali nové umístění v nové provozně technologické budově, a to z důvodu nedostatečných a nevhodných prostor v dnešní budově. Během zpracování této přípravné dokumentace byly vypracovány, zhodnoceny a porovnány různé varianty umístění drážních technologií. Výsledkem bylo potvrzení dosavadních návrhů – nejlevnější variantou bylo umístění technologií do nového objektu, a to především z důvodu nákladného pronájmu

provizorního zabezpečovacího zařízení (nutného pro demontáž zařízení stávajícího a nahrazení zařízením novým při zachování provozu). Při dalších jednání mezi SŽDC s.o. a ČD a.s. byly ze strany majitele budovy ČD nabídnuty další prostory dnešního bytu, který bude zrušen. Za této situace je možné umístit drážní technologie do stávající budovy, ale za cenu zásadní rekonstrukce objektu (zesílení sklepa, úpravy ZTI, nové stropy, nové vstupy apod.). Takto je zpracována přípravná dokumentace.

Využit bude i stávající podchod pro cestující v ŽST Praha Radotín, který bude rekonstruován a doplněn o výtahy. Stávající podchod na zastávce Praha Velká Chuchle bude zrušen, neboť zastávka bude přemístěna blíže k centru městské části k železničnímu přejezdu.

Využity budou i rekonstrukce mostů a propustků, které proběhly v posledních letech v rámci údržby.

7.2 Zdůvodnění nezbytnosti stavby a jejího rozsahu

Od roku 1990 byla vypracována řada technických studií zlepšení provozních parametrů významných tratí Českých drah. V těchto rozborových materiálech byla jako základní opatření ke zvýšení úrovně železniční dopravy v České republice doporučena modernizace vybrané sítě tratí ČD, která je v současné době realizována formou projektů modernizace resp. optimalizace tranzitních koridorů České republiky. Podmínky pro optimalizaci železničních tratí byly stanoveny Dodatkem k zásadám modernizace vybrané sítě Českých drah schválených dne 16.6.1993 č.j.1/93-O21. (č.j. 890/97-S7).

K 1.5.2004 se Česká republika stala členem Evropské unie, jejíž Evropský parlament a Rada v zájmu zlepšení vzájemného propojení národních železničních sítí přijaly směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému. Vybraná železniční síť České republiky, tvořící součást evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu podle Vyhlášky č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, Nařízení vlády o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému č. 133/2005 Sb. a příslušných technických specifikací interoperability.

Pro stanovení jednotné koncepce a technického řešení železniční infrastruktury byly „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ následně novelizovány Směrnicí generálního ředitele SŽDC č. 16/2005, ve které jsou zohledněny legislativní změny platné ke dni účinnosti této směrnice mající vliv na koncepci a technické řešení železniční infrastruktury.

Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR:

- zavedení vyšší traťové rychlosti na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h včetně (tj. 22,5 t/nápravu a zároveň 8 t/běžný metr délky vozidla)
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla podle ČSN 73 6320, tj. základní průřez Z-GC s vlivem širších vozidel

- zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které zajišťuje plnou bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h
- vybavení železničních stanic nástupiště v souladu s vyhláškami č. 177/1995 Sb. a 398/2009 Sb. v platném znění
- dosažení dostatečné užitečné délky dopravních kolejí v železničních stanicích
- zlepšení stavu úrovnových křížení tratí s pozemními komunikacemi

Navržená přípravná dokumentace zvyšuje stávající rychlost ze 100 km/h až na 140 km/h, vyšší rychlost není možná s ohledem na poloměry oblouků ve stísněné městské zástavbě a z důvodu potřebné viditelnosti návěstidel (trať je lemována v dlouhých obloukových úsecích mnoha zárubními zdmi). Z tohoto důvodu je třeba rekonstrukce železničního svršku a spodku a zabezpečovacího zařízení: To vyžaduje i rekonstrukci silnoproudé technologie a následně i rekonstrukci budov pro umístění drážních technologií.

Stávající zabezpečovací zařízení je daleko za hranicí své ekonomické i technické životnosti a nevyhovuje požadavkům optimalizace. Navíc je nutné pro splnění podmínek provozu na koridorové trati upravit zabezpečovací zařízení směrem k nejbližší stanici na přípojně trati Praha Vršovice seř.n. – Praha Radotín, tedy do stanice Praha Krč. Pro nové zabezpečovací zařízení a pro splnění všech jeho funkcí je nutné vybudovat i nové sdělovací zařízení s návaznostmi do stávajícího stavu.

Pro dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC je třeba rekonstruovat mosty a propustky.

Zajištění požadované kapacity dráhy vyžaduje posílení a rekonstrukci napájení tratě, rekonstrukci zabezpečovacího zařízení a úpravy železničního svršku. Zároveň je nutné zřídit novou odbočku Velká Chuchle, čímž dojde k faktickému zečtyřkolejnění úseku Velká Chuchle – Praha Radotín umožňující předjíždění vlaků při minimalizaci dopadů do jízdních dob předjížděných souprav. Nová odbočka Velká Chuchle vyžaduje i nové staniční zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, napájení, elektrický ohřev výměn a novou technologickou budovu.

V souladu se změnou Územního plánu HMP Z 1857/07 je zastávka Praha Velká Chuchle přemístěna na základě požadavku Městské části a organizátora regionální dopravy ROPIDu blíže k centru MČ k železničnímu přejezdu.

Pro soulad stavby se zákonnými normami a předpisy budou zřízeno nové ostrovní nástupiště v ŽST Praha Radotín s cílem plné peronizace stanice. Stávající nástupiště budou rekonstruována na výšku nástupní hrany 0,55 m nad temenem kolejnice. Na všechna nástupiště bude zřízen bezbariérový přístup.

Z důvodu zvýšení bezpečnosti a plynulosti kolejové i silniční dopravy bude v rámci navazující stavby v úseku Praha Radotín – Beroun je navrženo zrušení stávajícího přejezdu na berounském zhlaví v ŽST Praha Radotín v ev.km 10,027. Náhradou tohoto přejezdu bude nově navržený podchod pro pěší v místě stávajícího přejezdu a úprava šířkového uspořádání komunikace pod železničním mostem ev.km 9,393. Jelikož tyto objekty spadají do prostoru první stavby, budou také již v první stavbě realizovány.

Stávající inženýrské objekty budou z větší části využity a s ohledem na svůj stavební stav případně prostorové a kapacitní parametry rekonstruovány.

7.3 Územně plánovací dokumentace

Na území hlavního města Prahy platí územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, schválený usnesením č. 10/05 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9.9.1999 se zapracovanými změnami ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Dne 22.10.2009 vydalo usnesením č.30/86 Zastupitelstvo hlavního města Prahy změnu Z1000/00, s účinností od 12.11.2009.

Stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ je dle Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy stavbou veřejně prospěšnou, neboť je součástí veřejně prospěšné stavby Z/501/DZ „Praha 16, Velká Chuchle, Praha4, Praha 5, Praha 2, Praha 10, Praha 15 – Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby III: tranzitního železničního koridoru Cheb – Bohumín“.

Rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 7. ledna 2010 byla zrušena část vydané změny Z1000/00 územního plánu, a to veškeré změny provedené napadeným opatřením obecné povahy č.6/2009 hlavního města Prahy na trase silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Březiněves (tzn. severozápadní část okruhu). V předmětném území je pro rozhodování v území platným Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy se všemi pořízenými změnami s výjimkou změny Z1000/00. Stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ se však výše uvedený rozsudek netýká, a to vzhledem k tomu, že optimalizace trati neleží na trase silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně – Březiněves.

Z hlediska souladu s platným územním plánem jsou důležité zásadní trvalé zábory potřebné pro stavbu optimalizace trati, které nejsou v plochách tratí a železniční dopravy, dle výkresu č.4 územního plánu (Plán využití ploch).

Takový zásadnější trvalý zábor je nutný pro umístění nového technologického objektu v prostoru mezi Malou a Velkou Chuchlí v železničním km cca 5,2.

Vlastní technologický objekt je na ploše tratí a železniční dopravy (tmavě modrý odstín). Příjezd k objektu je navržen z nejbližší komunikace Paroplavební. Příjezd zasahuje do plochy zeleně městské a krajinné (zelená plocha ZMK), nicméně celé stávající napojení ulice Paroplavební na komunikaci Mezichuchelská prochází touto plochou zeleně (stávající komunikace vyznačeny černou tenkou čarou). Z tohoto důvodu se není možné ploše zeleně vyhnout. Účelová komunikace je podle regulativu v ploše ZMK doplňkovým funkčním využitím.



Zákres stavby do plánu využití ploch mezi Malou a Velkou Chuchlí. Zákres stavby je červenou barvou.

Ve výkrese č.5 Doprava je vyznačena poloha navrhované zastávky Praha – Velká Chuchle, a to nově u železničního přejezdu. Tato poloha zastávky je v návrhu respektována = zastávka je přemístěna do polohy blíže k železničnímu přejezdu.

Další zastávkou navrhovanou územním plánem je výhledová zastávka Praha Radotín sídliště. Tato zastávka je lokalizována do prostoru dnešního vlečkového kolejiště Českomoravského cementu. Tento prostor však není předmětem první stavby, ale až navazující stavby druhé v úseku Praha Radotín – Beroun.

Ještě na jaře roku 2012 probíhalo zpracování nového územního plánu. Motivem pro zpracování nového územního plánu byla potřeba nahradit plán z roku 1999 plánem novým. Koncept Územního plánu hl. m. Prahy a vyhodnocení udržitelného rozvoje území byl vystaven k veřejnému nahlédnutí od 2. 11. 2009 do 9.12.2009.

Na mimořádném jednání dne 7.6.2012 však Zastupitelstvo hl. m. Prahy rozhodlo o ukončení pořizování dosavadního „nového“ Územního plánu hl. m. Prahy ve fázi doprojednaného konceptu (z r. 2009). Následným usnesením (ke stažení ZDE) Zastupitelstvo hl. m. Prahy rozhodlo o pořízení tzv. Metropolitního územního plánu – MÚP (Územního plánu hl. m. Prahy) a zároveň rozhodlo o zpracovateli územního plánu, kterým bude Útvar rozvoje hl. m. Prahy.

8. ČLENĚNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

Přípravná dokumentace obsahuje následující části:

A Průvodní zpráva

B Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B.3.2 Hodnocení hluku a vibrací

B.3.3 Odpadové hospodářství

B.3.4 Zemědělská příloha

B.3.5 Lesní příloha

B.3.6 Dendrologický průzkum

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

B.4.2 Ochrana před vlivy trakčních a energetických vedení

B.4.3 Energetické výpočty

B.4.4 Protikoroze ochrana

B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.6 Organizace výstavby

C Situace stavby

C.1 Přehledná situace oblasti stavby

C.2 Koordinační situace stavby

C.3 Architektonické řešení stavby

C.4 Mapové podklady v oblasti životního prostředí

D Technologická část

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.)

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)

D.2.4 Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R)

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.3.1 Dispečerská řídicí technika

D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

D.3.5 Technologie transformačních stanic VN/NN (energetika)

D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV

D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

D.4 Ostatní technologická zařízení

D.4.1 Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory

E Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

E.1.2 Nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.6 Potrubní vedení

E.1.8 Pozemní komunikace

E.1.9 Kabelovody, kolektory

E.1.10 Protihlukové objekty

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

E.2.4 Orientační systém

E.2.5 Demolice

E.2.14 Vnější vybavení budov

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

E.3.4 Ohřev výměn (EOV)

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

E.3.8 Vnější uzemnění

E.4 Ostatní stavební objekty

G Náklady

G.1 Náklady

G.1.1 Celkové náklady stavby

G.1.2 Dílčí náklady - stavební část

G.1.3 Dílčí náklady - technologická část

G.2 Ekonomické hodnocení

H Doklady

H.1 Doklady o projednání během zpracování přípravné dokumentace

H.2 Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele

H.3 Doklady o projednání s dotčenými orgány

H.4 Doklady o projednání s vlastníky nemovitostí dotčených stavbou

H.5 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí

H.6 Situace stávajících inženýrských sítí

I Geodetická dokumentace

I.1 Technická zpráva

I.2 Majetkoprávní část

I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů

Ing. Miroslav Krsek

01/2013

tisk 12.2.2013 14:36:00