

Doplňující údaje:

AKTUALIZACE 05/2011

Objednatel:

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o.
Stavební správa Praha
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9



Souprava:

Zhotovitel:

IKP Consulting Engineers, s.r.o.
sídlo: Jirsíkova 5/538, 186 00 Praha 8
pracoviště: Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
tel: 255 733 111, fax: 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com, http: www.ikpce.com



Projekt:

Optimalizace trati Praha Bubeneč – Praha Holešovice

Číslo
projektu:

1 0 7 3 2 9

VP (HIP):

Ing. Miroslav Halama

Stupeň:

P

KÚ: Praha

MÚ: Praha 6, Praha 7

Datum:

05/2008

Obsah:

B - SOUHRNNÁ ČÁST

Archiv:

Formát:

135 A4

Měřítko:

-

Souhrnná technická zpráva

Část:

B.1

Příloha:

-

OBSAH:

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE | 4 |
| 1.1 | Údaje o stavbě | 4 |
| 1.2 | Údaje o objednateli projektu | 4 |
| 1.3 | Údaje o zhotoviteli projektu | 4 |
| 2 | CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY | 5 |
| 2.1 | Vymezení řešeného území | 5 |
| 2.2 | Geodetické a mapové podklady | 6 |
| 2.3 | Výsledky provedených průzkumů a měření | 7 |
| 2.4 | Chráněná území | 10 |
| 2.5 | Ochranná pásma | 11 |
| 2.6 | Stávající inženýrské sítě | 12 |
| 3 | PŘÍPRAVA ÚZEMÍ PRO STAVBU | 14 |
| 3.1 | Zábory pozemků | 14 |
| 3.2 | Demolice | 15 |
| 3.3 | Odstranění porostů | 15 |
| 3.4 | Zabezpečení chráněných území | 15 |
| 3.5 | Přeložky inženýrských sítí, dopravních tras a vodních toků | 16 |
| 3.5.1 | PRE Distribuce, a.s. (Pražská energetická) | 16 |
| 3.5.1.1 | Sdělovací kabely | 16 |
| 3.5.1.2 | Silnoproudé kabely | 17 |
| 3.5.2 | Eltodo Citelum, s.r.o. | 19 |
| 3.5.3 | Telefonica O ₂ Czech Republic, a.s. | 20 |
| 3.5.4 | UPC ČR, a.s. | 21 |
| 3.5.5 | GTS Novera, a.s. | 22 |
| 3.5.6 | T-System Pragonet, a.s. | 22 |
| 3.5.7 | MV ČR | 22 |
| 3.5.8 | PP Distribuce, a.s. (Pražská plynárenská) | 22 |
| 3.5.9 | PVK, a.s. (Veolia) | 23 |
| 3.5.9.1 | Kanalizace | 23 |
| 3.5.9.2 | Vodovody | 24 |
| 3.5.10 | Pražská teplárenská, a.s. | 24 |
| 3.5.11 | Metro, DP hl.m. Prahy | 25 |
| 3.5.12 | Ostatní | 25 |
| 3.6 | Zabezpečení zdrojů a energií | 25 |
| 3.7 | Omezující a bezpečnostní opatření během výstavby | 26 |
| 4 | NAVRHOVANÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ | 27 |
| 4.1 | Dopravní řešení | 27 |
| 4.2 | Zajištění přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace | 28 |
| 4.3 | Péče o životní prostředí | 29 |
| 4.4 | Péče o bezpečnost práce | 29 |
| 4.5 | Požární zabezpečení stavby | 29 |
| 4.6 | Zařízení civilní ochrany | 29 |
| 4.7 | Protikorozní ochrana podzemních vedení a ochrana proti bludným proudům | 30 |
| 4.8 | Stanovení nových ochranných pásem | 30 |
| 4.9 | Úpravy ploch a prostranství | 30 |
| 5 | POPIS STAVBY DLE JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ | 31 |

| | | |
|----------|--|------------|
| 5.1 | Železniční zabezpečovací zařízení | 31 |
| 5.2 | Železniční sdělovací zařízení | 36 |
| 5.3 | Silnoproudá technologie..... | 42 |
| 5.4 | Dispečerská řídicí technika | 46 |
| 5.5 | Ostatní sdělovací zařízení..... | 47 |
| 5.6 | Ostatní technologie | 59 |
| 5.7 | Železniční svršek a spodek..... | 60 |
| 5.8 | Nástupiště | 69 |
| 5.9 | Železniční a silniční mostní objekty a zdi..... | 72 |
| 5.10 | Protihlukové objekty a individuální protihluková opatření | 88 |
| 5.11 | Zastřešení nástupišť | 92 |
| 5.12 | Trakční vedení | 95 |
| 5.13 | Elektrický ohřev výměn (EOV) | 97 |
| 5.14 | Venkovní rozvody vn, nn, venkovní osvětlení a DOO..... | 99 |
| 5.15 | Ukolejnění vodivých konstrukcí | 111 |
| 5.16 | Pozemní objekty, demolice | 113 |
| 5.17 | Inženýrské sítě..... | 120 |
| 5.18 | Ostatní objekty..... | 123 |
| 6 | POROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍM STUPNĚM DOKUMENTACE | 127 |
| 6.1 | Předchozí dokumentace | 127 |
| 6.1.1 | Přípravná dokumentace 12/1999 | 127 |
| 6.1.2 | Aktualizace PD 11/2000 | 127 |
| 6.1.3 | Aktualizace PD 12/2001 | 128 |
| 6.1.4 | Aktualizace PD 09/2004 | 128 |
| 6.2 | Projekt stavby | 129 |
| 6.2.1 | VSMP v žst. P.Bubeneč | 129 |
| 6.2.2 | Zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice | 130 |
| 6.2.3 | Nástupiště s pevnou hranou..... | 130 |
| 6.2.4 | Nástupištní přístřešky v zast. P.Podbaba | 131 |
| 6.2.5 | Délka nástupiště v zast. P.Podbaba..... | 131 |
| 6.2.6 | Kolejová spojka v žst. P.Bubeneč | 131 |
| 6.2.7 | Zabezpečovací zařízení | 131 |
| 6.2.8 | Sdělovací zařízení | 132 |
| 6.2.9 | Odvodnění v žst. P.Bubeneč..... | 132 |
| 6.2.10 | Železniční spodek v žst. P.Holešovice | 132 |
| 6.2.11 | PHS v žst. P.Bubeneč..... | 133 |
| 6.2.12 | Antivibrační opatření v žst. P.Bubeneč..... | 133 |
| 6.2.13 | Rekonstrukce mostů | 133 |
| 6.2.14 | Podchod v zast. P.Podbaba | 133 |
| 6.2.15 | TV v úseku žst.P.Bubeneč-odb.Stromovka-žst.P.Bubny | 134 |
| 6.2.16 | Kabelovody v žst. P.Holešovice a zast. P.Podbaba..... | 134 |
| 6.2.17 | Chodníky v zast. P.Podbaba | 135 |
| 6.2.18 | Ostatní změny objektové skladby..... | 135 |
| 6.2.19 | Plochy ZS, dočasné zábory..... | 136 |
| 7 | DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE PO POSOUZENÍ SHODY | 136 |
| 7.1 | Zdůvodnění..... | 136 |
| 7.2 | Výčet dotčených objektů | 136 |
| 7.3 | SO 03-20-06 Most km 4.095 - podchod žst., zdůvodnění rekonstrukce..... | 137 |

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

| | |
|---------------------|---|
| Název stavby: | Optimalizace trati Praha Bubeneč – Praha Holešovice |
| Číslo ISPROFIN: | 327 321 4901 |
| Charakter stavby: | Rekonstrukce, liniová stavba |
| Druh stavby: | Stavba dráhy |
| Kategorie dráhy: | Celostátní dráha |
| Stupeň dokumentace: | Projekt stavby |
| Traťové úseky: | 0791 Praha Libeň - Praha Holešovice 0801 Praha Masaryk.n - Děčín |
| Krajský úřad: | Hlavní město Praha |
| Městské úřady: | Praha 6, Praha 7 |
| Katastrální území: | Bubeneč, Holešovice |

1.2 Údaje o objednateli projektu

| | |
|---------------------------|--|
| Objednatel: | Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 |
| Kontaktní adresa: | Stavební správa Praha Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9 |
| Hlavní inženýr stavby: | p. Pavel Šlapák tel.: 972 424 158 fax: 475 201 125 e-mail: slapak@sspha.szdc.cz |
| Ústřední orgán investora: | Ministerstvo dopravy ČR |

1.3 Údaje o zhotoviteli projektu

| | |
|-------------------------|--|
| Zhotovitel: | IKP Consulting Engineers, s.r.o. sídlo: Jirsíkova 5, 186 00 Praha 8 hlavní pracoviště: Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7 IČ: 45799016, DIČ: CZ45799016 |
| další pracoviště: | Čechy - IKP CE Plzeň, IKP CE Č.Budějovice, Slovensko - IKP CE Bratislava, IKP CE Žilina, IKP CE Košice |
| Vedoucí projektu (HIP): | Ing. Miroslav Halama autorizovaný inženýr pro dopravní stavby tel.: 255 733 573 fax: 255 733 605 e-mail: miroslav.halama@ikpce.com |

Hlavní subdodavatelé:

SUDOP Praha, a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá zařízení, DŘT,
silnoproudé rozvody, trakční vedení

Ekola group, spol. s r.o.
Mistrovská 4, 108 00, Praha 10
vliv stavby na životní prostředí

Valbek, spol. s r.o., středisko Ústí n.L.
Děčínská 717/21, 400 03, Ústí n.L.
část mostních objektů

Geotec-GS, a.s.
Chmelová 2920/6, CZ 106 00 Praha 10
geotechnický a stavebně-technický průzkum

Pontex, spol. s r.o.
Bezová 1658, 147 14, Praha 4
diagnostický průzkum

ČD, SŽG, Středisko Praha
Chodovská 4, 141 00, Praha 4
geodetické zaměření

2 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY

2.1 Vymezení řešeného území

Vymezení rozsahu stavby je dáno zadávací dokumentací. Předmětem stavby je optimalizace stávající železniční trati, která je součástí dvou traťových úseků. Jedná se o TÚ 0801 trati Praha Masarykovo.n – Děčín v úseku žst. P.Bubeneč - odb. Stromovka včetně odbočky (směr žst. P.Bubny). Druhým traťovým úsekem je TÚ 0791 Praha Libeň - Praha Holešovice v části žst. P.Holešovice - od konce mostu přes Vltavu po odb. Stromovka (dopravně součástí žst. P.Holešovice).

Stavba začíná (dle zadání proti směru staničení) v km 416,470 za železničním mostem přes ul. Pod Paňankou. V místě odb.Stromovka je mezi TÚ změna staničení 413,646=5,194. Konec stavby je v km 3,553 na společné opěře mostů přes ul.Argentinskou a Vltavu. Součástí stavby jsou žst.P.Bubeneč (včetně nové zastávky P.Podbaba na děčínském zhlaví) a žst. P.Holešovice (včetně odb. Stromovka).

Staveniště modernizace je umístěno v převážné délce na stávajícím tělese dráhy a stávajícím drážním pozemku. V místě nové zastávky P.Podbaba částečně zasahuje mimodrážní pozemky. V místech řešení mostních objektů se dotýká ulic Argentinská, Partyzánská, Za elektrárnou, Mlýnská a Podbabská. Rekonstrukce mostů Stromovka 1 a Stromovka 2 mají vztah k oblasti Stromovky.

Ve staničení jsou hranice stavby vymezeny takto:

- od Roztok km 416,470 (navazuje dokončená stavba P.Bubeneč – Kralupy n/VI) (navázání sousedního úseku v rámci drážního pozemku drážními kabely od km 416,786)
- od Buben km 413,250 (trať P.Masarykovo – Děčín) (navázání sousedního úseku v rámci drážního pozemku drážními kabely od km 412,442)
- od Libně km 3,553 (navazuje dokončená stavba P.Holešovice – P.Libeň, rekonstr.AB) (navázání sousedního úseku v rámci drážního pozemku drážními kabely od km 3,250)

Základní hranice se týkají zejména železničního svršku a spodku a jsou v podstatě orientační. Jednotlivé stavební objekty a provozní soubory musí tvořit funkční celky a uvedené hranice staveb přesahují – jde zejména o kabelové rozvody a vnější prvky zabezpečovacích zařízení (hodnoty uvedené v závorkách).

2.2 Geodetické a mapové podklady

Zaměření a mapy:

- Měřické náčrty s popisem 1 : 500, č. 501 - 513, km 413,4 - km 416,4; 09/1997, SŽG Praha (tištěná podoba)
- Zaměření žel.trati, objektů a komunikací v digitální podobě (diskety + digitální seznam souřadnic), 02/1998, SŽG Praha
- Železniční polohové bodové pole, žst. P.Bubeneč - odb. Stromovka, km 413,400 - 416,400; 06/1998, SŽG Praha (diskety + tištěná podoba)
- Železniční polohové bodové pole, Holešovická přeložka km 0,000 - 5,186, 06/1998, SŽG Praha (diskety + tištěná podoba)
- Geodetické a mapové podklady Praha Bubny - Praha Bubeneč (převod výškového zaměření systému Jadran na Balt, km 413,400 - 416,400, 10/2000, SŽG Praha (diskety + tištěná podoba)
- Mapy JŽM 1 : 1 000 xeroxové kopie č. 04 - 09, stav z r. 1990-91, č. 1 - 5, stav z r. 1987-90, č. 10 a 11, stav z r. 1988, SŽG Praha
- Státní mapy 1 : 5 000 - nascanováno v ILF CE Praha s.r.o.
- Rastrové mapy 1 : 1 000 (diskety)
- Zaměření skutečného stavu stavby Modernizace tratí P.Bubeneč – Kralupy n/VI., 02-05/2004
- Geodetické a mapové podklady projektu stavby, TÚ 0791 km 2,52-5,2, TÚ 0801 km 413,25-413,65 a km 416,33-416,52, 08/2007, SŽG Praha

Doměření:

- Geodetické zaměření oblasti nové zast. Podbaba v digitální podobě, 10/1999, ILF CE Praha s.r.o.
- Geodetické zaměření oblasti odb. Stromovka včetně hlavních kolejí do žst. Holešovice a rokle v rozštěpu tratí směr Bubny a Holešovice v digitální podobě, 11/1999, ILF CE Praha s.r.o.
- Doměření TÚ 0801 km 412,8-413,33, kontrolní měření odchylek zaměření z let 1998 až 2007, doměření vybraných SO, 10-11/2007, IKP CE, s.r.o. Praha
- Další doměřování vybraných SO, 02-05/2008, IKP CE, s.r.o. Praha

Zhodnocení zaměření:

Pro předchozí stupeň dokumentace bylo k dispozici geodetické zaměření pouze v žst. P.Bubeneč a pro úsek Bubeneč-Holešovice včetně odb.Stromovka (obě z r.1998 - původní zaměření). Ve vlastní žst. P.Holešovice byla orientačně doměřena pouze část hlavních kolejí. Po dokončení stavby modernizace tratí Bubeneč – Kralupy bylo provedeno zaměření současného stavu (r.2004). V rámci Projektu stavby bylo doplněno zaměření žst. P.Holešovice a zaměření sousední stavby směr Kralupy n/VI (obě v r.2007 - nové zaměření).

Po převzetí geodetické dokumentace bylo provedeno porovnání původního a nového zaměření v místech přesahů (v km 416,30 a v km 413,68). Byly zjištěny několikacentimetrové rozdíly. Ve výškách kolejí na začátku úseku v km 416,300 (před žst. P.Bubeneč) byl mezi novým a původním zaměřením zjištěn pro kolej č.1 rozdíl -5,7 cm, pro kolej č.2 -2,6 cm. Před žst. P.Holešovice v km 413,680 (odb. Stromovka) byl rozdíl v kol.č.1 +4,2 cm a v kol.č.2 +4,5 cm.

Ačkoli z dokumentu Porovnání souřadnic vyplynulo, že jak původní, tak nové (obnovené a zpřesněné) ŽBP vyhovuje požadavkům na přesnost drážních předpisů (tehdy předpisů ČD), ukázalo se, že odchylky v souřadnicích (hlavně v ose X) mezi původními a nově určenými body ŽBP jsou v rozmezí 10 - 70 mm.

Na základě upozornění zpracovatele na tyto odchylky, zadal investor firmě SŽG Praha (tehdy pod ČD, a.s.) provést ověření výšek nového železničního bodového pole a kontrolní měření výšek temen kolejnic. Odchylky dvojí nivelace nově určených bodů ŽBP nepřekročily, s jedinou výjimkou, 10 mm (pro Projekt byly nadále používány výšky z původního předání), ale ve výškách temen kolejnic se prokázaly několikacentimetrové rozdíly.

Zpracovatel dokumentace navrhl investorovi provést nové doměření celého úseku mezi Bubenečí a Holešovicemi včetně žst.P.Bubeneč, aby se předešlo chybám mezi časově různými měřeními (vycházejícími ze dvou „různých“ železničních bodových polí) a aby v podkladech jednotlivých stavebních objektů nebyly výškové „schody“ a polohové nepřesnosti.

Investor výškové rozdíly v kolejích identifikoval jako vliv povodně z roku 2002 a následných podbití a místo přeměření celého úseku rozhodl o provedení kontrolního měření některých pevných bodů trasy (základy stožárů TV a mostní objekty) v rámci geodetického doměřování s tím, že pokud by byly výšky „stejně“ a poloha „odpovídala“ není důvod provádět nové plošné měření.

Kontrolní měření byla provedena v rámci doměřování mostů a bylo konstatováno, že zjištěné několikacentimetrové rozdíly v souřadnicích a výškách podrobných bodů (směrové i výškové) odpovídají odchylkám zjištěným z porovnání souřadnic a výšek ŽBP. Tedy, že původní i nové souřadnice vyhovují požadavku určení polohy v požadované třídě přesnosti s určenou směrodatnou odchylkou, tzn. že vyhovují požadavkům na přesnost zaměření předpisů ČD.

K projekční činnosti tedy bylo použito na části úseku měření původní a na části měření nové, s tím, že zjištěné odchylky nejsou chybou podkladu.

Vzhledem k výše uvedeným poznámkám a k tomu, že v úseku km 413,68-416,30 nebude při vytyčování během výstavby využito původního železničního bodového pole, tedy bodového pole, ze kterého byly podrobné body (podklad, nad kterým se projektovalo) zaměřeny, může při vytyčování v průběhu výstavby dojít k potížím (nepřesnostem v poloze i ve výšce) – např. při provizorních propojení nových a původních kolejí, v místech mostních konstrukcí apod. V těchto případech je třeba neprodleně konzultovat tyto problémy s odpovědným geodetem investora.

Katastr:

- podkladem pro záborový elaborát v k.ú. Holešovice i k.ú. Bubeneč byla DKM,
- informace o parcelách byly z výpisů zpracovány do vzorových tabulek podle požadavků objednatele.

2.3 Výsledky provedených průzkumů a měření

Výčet provedených průzkumů:

- Pražcového podloží geotechnický průzkum v úseku žst. Bubeneč (včetně) - Odb. Stromovka (včetně) - GeoTec - GS a.s. Praha, 10/1999
- Umělé objekty geologický a stavebně-technický průzkum v úseku žst. Bubeneč (včetně) - žst. Holešovice (včetně) - GeoTec - GS a.s. Praha, 11/1999
- Stavebně technický průzkum umělých objektů v úseku žst. Holešovice (mimo) - Libeň (mimo) - Holec, 11/1999
- Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby v úseku žst. Bubeneč (včetně) - žst. Holešovice (včetně) - GeoTec - GS a.s. Praha, 06/2007
- Doplnkový Geotechnický a stavebnětechnický průzkum pro projekt stavby v úseku žst. Bubeneč (včetně) - žst. Holešovice (včetně) - GeoTec - GS a.s. Praha, 02-05/2008

- Průzkum pro ověření inženýrských sítí - GeoTec - GS a.s. Praha, 05/2008
- Diagnostický průzkum mostu Argentinská - Pontex, s.r.o., 05/2008
- Kontrolní chemické analýzy železničního svršku v úseku žst. Bubeneč (včetně) - Odb. Stromovka (včetně) - GeoTec - GS a.s. Praha, 11/1999
- Korozní průzkum umělých objektů - Púdis a.s. Praha, 11/1999
- Předběžný korozní průzkum – Sudop Praha a.s., 05/2008
- Analýza úrovní napěťových harmonických UNZ Holešovice a napěťových poměrů na kabelu 6kV Roztoky-Praha Balabenka – TÚČD, 04/2008
- Protokol měření EMC žst. Holešovice – TÚČD, 04/2008
- Protokol měření EMC žst. Bubeneč – TÚČD, 04/2008
- Dendrologický pasport - ILF CE Praha, 11/1999
- Dendrologický průzkum (Stromovka) – Zemanová Zahrady, 11/2000
- Dendrologický průzkum, doplnění (Podbaba) – Zemanová Zahrady, 01/2005
- Dendrologický průzkum – Zemanová Zahrady, 01/2008
- Dendrologický průzkum – Zemanová Zahrady, pozemky Pha 6, 07/2009
- Dendrologický průzkum – Zemanová Zahrady, pozemky Uherek, 06/2011
- Měření hluku před rekonstrukcí - AKMEST sdružení odborníků Praha, 12/1999
- Měření hluku před rekonstrukcí – EKOLA group, spol. s r.o., 07/2003 (pro EIA)
- Hluková studie (vč. kalibračního měření) - EKOLA group, spol. s r.o., 11/2007
- Měření vibrací před rekonstrukcí - J.E.S Praha, 02/2002
- Měření vibrací před rekonstrukcí - J.E.S Praha, 06/2003 (pro EIA)
- Studie antivibračních opatření (vč.měření) - J.E.S Praha, 11/2007

Zhodnocení provedených průzkumů:

Geotechnický průzkum pražcového podloží byl zaměřen na zjištění vlastností zemní pláně pod stávajícím kolejištěm s cílem připravit přesný podklad pro návrh sanace pražcového podloží, která je dle zadání prováděna v úseku žst. P.Bubeneč (včetně) – odb.Stromovka (včetně). V žst. P.Holešovice jde pouze o výměnu žel.svršku.

Žst. P.Bubeneč charakterizuje mocnost štěrkového lože (ŠL) v rozmezí 0,35-0,90 m (báze sahá do hloubky 0,55-1,10 m pod TK), zemní pláň je tvořena namrzavými až nebezpečně namrzavými písčitymi a štěrkovitými zeminami (třídy S3, S4 a G3) a jemnozrnnými zeminami (třídy F2, F3, F4 a F6), vodní režim je v hlavních kolejích příznivý, v kolejích předjízdnych převážně nepříznivý.

Mezistaniční úsek Bubeneč-Holešovice charakterizuje mocnost štěrkového lože (ŠL) v rozmezí 0,45-0,70 m (báze sahá do hloubky 0,65-0,90 m pod TK), zemní pláň je tvořena středně ulehlými až ulehlými, namrzavými až nebezpečně namrzavými převážně písčitymi a štěrkovitými zeminami (třídy S3, S5, G3 a G5), místně jemnozrnnými zeminami tuhé konzistence (třídy F2 a F3), vodní režim je převážně příznivý.

Odb.Stromovka (žst. P.Holešovice) charakterizuje mocnost štěrkového lože (ŠL) v rozmezí 0,45-0,80 m (báze sahá do hloubky 0,65-1,00 m pod TK), zemní pláň je tvořena ulehlými, namrzavými převážně písčitymi a štěr.k.zeminami (třídy S3 a G3), vodní režim je příznivý. V prostoru odb.Stromovka byl ve dnech sond zastížen beton (km cca 4,9-5,1).

Na základě výše zjištěného bude převážná část sanace žel.spodku provedena jednotně zřízením nových konstrukčních vrstev ze štěrkodrti a zeminy stabilizované směsnými pojivy.

Ověření inženýrských sítí bylo navrženo v místech, kde by stavební činností mohlo dojít k jejich ovlivnění – ve všech případech se jedná o sítě nedrážní. V místě nové zastávky, kde je stávající propustek navržen ke zrušení je na základě kopané sondy nejen ověřena skutečná poloha jednotlivých vedení, ale zjištěna jejich ochrana a případně navržena ochrana nová. Ověření kopanými sondami proběhlo i u dalších třech mostů, kde by sanační práce opěr a základů mohly tyto sítě poškodit.

Hydrogeologický průzkum pro likvidaci dešťových vod zásakem byl proveden v žst. P.Bubeneč mezi technologickým objektem a obytným domem. Cílem bylo zajistit odvodnění libeňské části žst.P.Bubeneč mezi mosty Stromovka 2 a ul. Mlýnská. Likvidace prostřednictvím zasakování se však na základě výsledků průzkumu ukázalo řešením nevhodným a způsob odvodnění se v návrhu vrátil ke klasickému systému - navržení trativodů mezi hlavní a předjízdnu kolejí, které v oblasti zhlaví přechází vně kolejiště. Trativody začínají u mostu přes ul.Mlýnskou s vyústěním u objektu mostu Stromovka 2 na svah.

Chemická analýza štěrkového lože a povrchu zemní pláň byla z odebraných vzorků provedena laboratorními zkouškami v rozsahu zkoušek daných příslušnými vyhláškami (posouzení na více než 40 hodnot). Na základě zkoušek bylo konstatováno, že velká část odpadů nebude kategorie „nebezpečný odpad“ a bude naopak využitelná na stavbě a to z 60% dokonce na povrchu terénu. Ostatní je doporučeno před dalším případným použitím na povrchu podrobit další úpravě. V případě dělení na frakci kamení a frakci zemin lze kamení použít bez omezení. Materiál ŠL je doporučen k recyklaci a dalšímu využití v místě optimalizované trati. Z hlediska mísitelnosti při ukládání na skládku je vytěžený materiál vhodný k míšení se všemi druhy odpadů.

Materiál z výhybek a úseků staničních kolejí, které jsou evidentně znečištěny ropnými látkami nebyl vzorkován jsou rovnou považovány za nebezpečný odpad a určeny bez dalšího použití k odvozu a uložení na skládku.

Geotechnický a stavebně technický průzkum pro umělé stavby zahrnoval průzkum 9 stávajících mostů, 1 stávajícího propustku, 2 stávajících zárubních zdí, 1 stávající opěrné zdi a průzkumy pro nový podchod, novou opěrnou zeď a nový návěstní krakorec. Průzkum byl stanoven individuálně pro každý objekt a zahrnoval jak průzkum materiálu a polohy základových spar, případně blízkého okolí základových konstrukcí, tak ověření skrytých rozměrů a vlastností konstrukcí na odebraných vývrtech či nedestruktivními metodami. Na mostech se zjišťovala i tloušťka štěrkového lože a stav izolace horní konstrukce.

Obdobně byly zjišťovány základové poměry pro založení protihlukových stěn (jejich celková délka je 1 460 m) a poměry pro založení ostatních objektů železničního spodku (rozšíření drážní stezky gabionem příp. prefa dílem, rozšíření drážního tělesa přisypávkou apod.).

Diagnostický průzkum byl proveden na největším mostě v úseku – most Argentinská – a soustředil se na jádrové vývrty, sondy, laboratorní zkoušky a rozborů pro zjištění současného stavu nosné konstrukce, konzol, říms, opěr a pilířů a stav ložisek. Tyto podklady vedly k upřesnění rozsahu rekonstrukce vlastního mostu.

Korozní průzkum zjišťoval agresivitu půdního prostředí a na jeho základě byla navržena protikorozní opatření pro řešené objekty.

Měření zpětných vlivů v současném stavu na kabelu 6 kV, 50 Hz v úseku od NTS Balabenka po protilehlou NTS Roztoky bylo základem pro výpočet a návrh filtrů vyšších harmonických pro filtračně kompenzační zařízení a pro dimenzování kompenzačních tlumivek.

Dendrologický průzkum popsal stávající dřeviny v okolí tratě a pro dřeviny navržené ke kácení provedl jejich ocenění. Pro potřeby stavby a následného provozu po optimalizované trati byla určena „čára kácení“ cca 8-10 m od osy nové krajní koleje vymezující hranici bezpečného prostoru zejména pro trakční vedení a dále pro stavbu železničního spodku a související objekty (např. výstavbu protihlukových stěn, kabelová vedení, ...). V tomto pruhu se bude provádět kácení stromů, budou se upravovat jejich koruny a provádět mýcení křovin. V oblasti nové železniční zastávky je rozsah kácení určen prostorem nástupišť, novým podchodem včetně ramp a schodišť, novou opěrnou zdi a protihlukovou stěnou. Dendrologický průzkum se stal i podkladem pro sadové úpravy v oblasti nové zastávky.

Měření hluku aktualizovalo spolu s modelem hlukové studie rozsah protihlukových opatření a to zejména s ohledem na změny legislativy v posuzování vlivu hluku optimalizované stavby na okolí. Oproti předchozí dokumentaci došlo ke zvětšení rozsahu protihlukových stěn (PHS) a upřesnění individuálních protihlukových opatření (IPO) spočívajících v instalaci oken s menší neprůzvučností. Již samotná stavba optimalizace (zpružnění kolejového roštu) bude výrazným přínosem pro snížení hlukové zátěže, které bude umocněno instalací PHS a IPO.

Měření vibrací a návrh antivibračních opatření doplňuje opatření proti hluku a je dalším počinem, který snižuje vliv negativních účinků optimalizované stavby na okolí. Oproti předchozí dokumentaci byla opatření rozšířena na dvě lokality – nejen v prostoru stávajících nástupišť v žst.P.Bubeneč, ale i do místa nové zastávky P.Podbaba.

Výsledky výše uvedených průzkumů a měření jsou velmi obsáhlé a jsou zařazeny v jiných částech dokumentace. Geotechnické a stavebně technické průzkumy včetně zasakovacích zkoušek a chemických analýz, zjišťování inženýrských sítí, Diagnostický průzkum a Dendrologický průzkum jsou zařazeny v části dokumentace L. Měření zpětných vlivů, měření hluku, měření vibrací a předběžný korozní průzkum jsou zařazeny v Souhrnné části dokumentace B.

2.4 Chráněná území

Zvláště chráněná území

Chráněné přírodní výtvořy v hlavním městě jsou určeny vyhláškou hl.m.Prahy č.5/1988 s účinností dnem 01.09.1988, která určuje podmínky ochrany, výkon vlastnických a jiných práv a ochranná pásma. Ve smyslu uvedené vyhlášky je zakázáno jakýmkoliv způsobem do chráněného přírodního výtvořu zasahovat, zejména rušit jeho přirozený vývoj, poškozovat jeho povrch, geologický podklad, rostlinstvo a živočišstvo a odnášet z něj jakékoliv přírodniny. Stávající stavební objekty, komunikace (včetně lesních cest a turistických stezek), vodohospodářská zařízení, elektrovody a plynovody je možno užívat a udržovat pouze způsobem, který nenaruší ostatní plochu chráněného přírodního výtvořu. Veřejnosti je vstup do chráněných přírodních výtvořů povolen s výjimkou úseků zvláště vyznačených. Vjíždět do území chráněných přírodních výtvořů obecně není povoleno.

Na území Prahy 6 v k.ú. Bubeneč je to Přírodní památka Pecka vyhlášená v r.1998 jako přírodní výtvoř a vyhláškou č.395/1992 Sb. zařazena do kategorie přírodní památka. Jedná se o nevelký pahorek mezi kolejistižtem žst.P.Bubeneč na libeňském zhlaví a Císařským mlýnem o výměře 1,2 ha. Hlavním důvodem ochrany je odkryv prvohorních, ordovických břidlic, který je patrný zejména v zářezu bývalé vlečky Papíren jež byla v minulosti na zhlaví stanice napojena. Na vrcholu výchozu je zbytek společenstva skalní stepi. Vlastní těleso trati je z PP Pecka vyňato, ale leží v jejím ochranném pásmu.

Na území Prahy 7 v k.ú. Bubeneč je výše uvedenou vyhláškou chráněna Přírodní památka Královská obora. Jedná se o úsek nivy Vltavy využívaný od 13.století jako královská obora o rozloze cca 104,5 ha. Od počátku 19.století byla obora přeměněna na přírodně krajinářský park s výsadbou introdukovaných dřevin přičemž kostra domácích dřevin byla zachována. Železniční trať prochází přímo touto lokalitou, z vlastní PP je včetně tělesa trati vyňato, ale zůstává v jejím ochranném pásmu.

Zákres hranic a popis obou zvláště chráněných území je v části dokumentace B.3.1 – Životní prostředí. Zákres hranic je proveden i v části dokumentace C.1 – Přehledná situace stavby.

Ostatní chráněná území

V zájmovém území se nenachází žádná ptačí oblast ani evropsky významná lokalita NATURA 2000 ve smyslu zákona č.114/1992 Sb. Nejsou zde ani registrované Významné krajinné prvky (VKP), žel.trať překračuje jen 2 drobné vodní toky, které jsou VKP ze zákona.

Základním prvkem Územního systému ekologické stability (ÚSES) je nadregionální biokoridor Vltavy (NBK N4/4 a N3/5) z něhož jen malá část na území Královské obory je funkční, ostatní plochy jsou nefunkční. Biokoridor je tvořen pobřežními porosty podél břehů Vltavy s přílehlými loukami s významnými druhy dřevin. Vlastní trať se dotýká cca v km 141,5, kde však optimalizační práce probíhají pouze na koruně drážního tělesa. V prostoru společné opěry mostu přes Vltavu a ul. Argentinskou (na konci stavby) se směrem k Vltavě nachází lokální biocentrum (LBC L2/157), které je nefunkční a má vyvinuté pouze břehové porosty přičemž zbývající část je zastavěná. Jako LBC je zaznamenána i PP Pecka.

2.5 Ochranná pásma

OP chráněných území

V oblasti libeňského zhlaví žst. P. Bubeneč se staveniště nachází v ochranném pásmu přírodní památky Pecka a Královská obora. V ochranném pásmu Královské obory je pak i celý traťový úsek Bubeneč – Holešovice včetně odbočky Stromovka. Protože není ochranné pásmo určeno vyhláškou, je jím ve smyslu §37 zák. č. 114/1992 Sb. území do vzdálenosti 50 m od hranic zvláště chráněného území.

Ochranné pásmo zvláště chráněného území je zakresleno v části C.1 – Přehledná situace stavby a v části dokumentace B.3.1 – Životní prostředí.

OP dráhy

Řešená železniční trať má dle §8 zákona o drahách (č.266/1994 Sb. v platném znění) definované ochranné pásmo dráhy. To tvoří prostor po obou stranách dráhy vymezený svislými plochami vedenými 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy. Obvod dráhy je vymezen hranicemi pozemků určených pro umístění dráhy (drážní pozemek).

V ochranném pásmu dráhy je její provozovatel oprávněn vstupovat na cizí pozemky, popřípadě stavby na nich umístěné, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy. Je povinen dbát na to, aby užívání pozemků (staveb) bylo co nejméně rušeno a aby vstupem nevznikly škody, kterým bylo možno zabránit. Právo na náhradu škod tím není dotčeno.

Ochranné pásmo dráhy je zakresleno v části C.1 – Přehledná situace stavby.

Silniční OP

Železnice v řešeném území kříží nebo je v souběhu s místními komunikacemi jejichž silniční ochranné pásmo se řídí zákonem č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích § 30, a to mimo souvisle zastavěné území.

Významnými místními komunikacemi I. třídy jsou ulice Podbabská, Argentinská a částečně Partyzánská, kde jejich silniční ochranné pásmo tvoří prostor vymezený svislými plochami vedenými 50 m do výšky 50 m od osy vozovky nebo osy přílehlého jízdního pásu po obou stranách komunikace. Místní komunikací II. třídy je částečně ulice Partyzánská, kde silniční ochranné pásmo tvoří prostor vymezený svislými plochami vedenými opět 50 m do výšky 15 m od osy vozovky nebo osy přílehlého jízdního pásu po obou stranách komunikace.

Dalšími místními komunikacemi jsou již jen komunikace III. třídy. Trať kříží ulice Mlýnská, Za elektrárnou a Partyzánská. V souběhu se nachází místní komunikace Pod Paťankou, Papírenská, Jednořadá a Goetheho přičemž všechny jsou v oblasti žst. P. Bubeneč. Pro tyto komunikace vedené v souvisle zastavěném území (v obci) se ochranné pásmo nezřizuje (mimo obec by platilo OP dtto jako u II. třídy).

V silničním ochranném pásmu lze provádět stavbu jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem. Ochranná pásma nebyla pro přehlednost koordinačních situací zakreslována.

OP inženýrských sítí

Inženýrské sítě, křížící či souběžné s tratí, mají vymezena podle druhu svá ochranná pásma, která však nebyla pro přehlednost koordinačních situací zakreslována.

Ochranná pásma zařízení pro výrobu a rozvod elektřiny jsou vymezena zákonem č.222/1994 Sb. § 19. Ochranná pásma podzemních kabelových vedení po obou stranách krajního kabelu jsou:

- u napětí do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky 1 m
- u napětí nad 110 kV 3 m

Ochranná pásma venkovních vedení svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m
- u napětí nad 22 kV do 400 kV 20 m
- u napětí nad 400 kV 30 m

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocenou nebo obezděnou hranici objektu stanice.

Ochranné pásmo telekomunikací (sdělovacích vedení a kabelů) se taxativně neuvádí, při křížení nebo souběhu s vedením je nutné dodržet ČSN 73 6005 v platném znění.

Ochranné pásmo plynárenských zařízení (plynovody, přípojky a technologické objekty) je ze zákona č.222/1994 Sb. § 26 vymezeno vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm včetně 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u nízkotlakých, středotlakých plynovodů pro rozvod plynu v zastavěném území obce 1 m
- u technologických objektů 4 m

Ochranné pásmo teplárenských zařízení je ze zákona č.222/1994 Sb. § 34 vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu nebo rozvod tepla ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení ve vzdálenosti 2,5 m.

OP Metra

V oblasti žst. P.Holešovice se stavba optimalizace kříží s linkou metra A. Dle obecných podmínek pro přípravu a realizaci staveb v ochranném pásmu metra je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 30 m kolmo od podzemního objektu stanice metra.

Další ochranné pásmo v souvislosti se zařízením metra je v blízkosti větracích šachet, kde ve vzdálenosti do 20 m od vyústění nesmí být situovány sklady hořlavín a jiné požárně nebezpečné objekty, stejně tak zde nesmí docházet k činnosti, která by způsobila znečištění ovzduší.

Z důvodů negativních vlivů bludných proudů vznikajících provozem metra je nutné zajistit pasivní ochranu ostatních objektů do vzdálenosti cca 100 m od osy metra. Zároveň je nutné pro účinné zabránění šíření bludných proudů provést důsledné oddělení uzemňovací soustavy metra od ostatních uzemňovacích soustav, přičemž za dostatečnou vzdálenost soustav se považuje 20 m.

2.6 Stávající inženýrské sítě

Níže uvedené inženýrské sítě jsou rozděleny do dvou kategorií na drážní a nedrážní. Nedrážní pak dělíme na zastižené a nezastižené, přičemž hranicí pro zastižené je hranice ochranného pásma dráhy (tedy nutně nemusí sítě dráhu křížovat nebo jít v těsném souběhu na pozemku dráhy).

Zastižené drážní inženýrské sítě

- silnoproudé SŽDC, s.o., SDC Praha, Správa elektrotechniky a energetiky (SEE)
Nádražní 3113, 150 05 Praha 5 - Smíchov
- slaboproudé SŽDC, s.o., SDC Praha, Správa sdělovací a zabezpeč.techniky (SZZT)
Nádražní 3113, 150 05 Praha 5 - Smíchov
- slaboproudé ČD a.s., ČD-Telematika o.z., RS Praha
Pod Táborem 6, 190 00 Praha 9
- vodovod ČD a.s., Regionální správa majetku (RSM), dceřiná společnost
Nádražní 3113, 150 05 Praha 5 – Smíchov

Zastižené nedrážní inženýrské sítě

- Dopravní podnik hl.m.Prahy cesta Metro, Sokolovská 42, Praha 9
- Dopravní podnik hl.m.Prahy cesta Tramvaje a kabelová síť, Sokolovská 42, Pha 9
- Pražská teplárenská, a.s., Partyzánská 7, Praha 7
- Pražská plynárenská Distribuce, a.s., U plynárny 500, Praha 4
- Pražské vodovody a kanalizace, a.s. (PVK), Ke Kablu 10, Praha 10
- PRE Distribuce, a.s., Svornosti 19a, Praha 5
- Eltodo-Citelum, s.r.o., Novodvorská 14, Praha 4
- Telefonica O2 Czech Republic, a.s., Za Brumlovkou 266/2, Praha 4
- GTS Czech, a.s., Nad elektrárnou 411, Praha 10
- T-Systems Czech Republic, a.s., Na Pankráci 19, Praha 4
- MV ČR, správa kabelů, Olšanská 4, Praha 3
- UPC ČR, a.s., Závišova 5, Praha 4
- Dial Telecom, a.s., Křížíkova 36a/237, Praha 8

Nezastižené nedrážní inženýrské sítě

- TSK - dopravní signalizace, Na Bojišti 5, Praha 2
- Kolektory Praha a.s., Pešlova 341, Praha 8
- VUSS Praha, Hradební 12, Praha 1
- ČEZ ICT Service, a.s., Duhová 2/1444, Praha 4
- UPC ČR, a.s., Závišova 5, Praha 4
- Sloane Park property Trust, a.s., Lužná 2, Praha 6
- Letiště Praha, s.p., K letišti 6, Praha 6
- NET4GAS, s.r.o., Na hřebenech II 1718/8, Praha 4
- NETPROSYS, s.r.o., Prosecká 855/68, Praha 9
- ETEL, s,r,o,, Rybná 14, Praha 1
- SITEL, spol.s r.o., Nad Elektrárnou 411, Praha 10
- SUPTel, a.s., Hvoždanská 3, Praha 4
- České radiokomunikace, a.s., U nákladového nádraží 3144/4, Praha 3
- Pantel Internacional CZ, s.r.o., Janderova 292/33, Praha 10
- CentroNet, a.s., Sokolovská 100/94, Praha 8
- ČD-Telematica, a.s., Pod Táborem 8a, Praha 9
- ČEPS, a.s., Elektrárenská 774/2, Praha 10
- Vodafone ČR, a.s., Vinohradská 167, Praha 10
- T-Mobile Czech Republic, a.s., Tomíčková 1, Praha 4
- MobilKom, a.s., Křížíkova 36a, Praha 8
- STAR 21 Network, a.s., Technická 15, Brno
- SECAR BOHEMIA, a.s., Londýnská 48, Praha 2
- ADVANTEL, a.s., Světová 1, Praha 8
- BT Limited, org.složka, Vyskočilova 1461/2a, Praha 4
- Planet A, a.s., Jemnická 326/11, Praha 4

3 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ PRO STAVBU

3.1 Zábory pozemků

Území, určené platným územním rozhodnutím pro umístění stavby dráhy, je obvod dráhy podle § 4 zákona č.266/1994 Sb.

Obvod stavby označuje území, na kterém budou umístěny trvalé povrchové drážní stavební objekty předmětné stavby. Obvod stavby leží převážně na stávajících drážních pozemcích, které jsou označené jako dotčené stavbou. Drážní pozemky jsou po proběhlé transformaci drah ve vlastnictví:

- ČR – Správa železniční dopravní cesty, s.o.
- České dráhy, a.s.

Do obvodu stavby (trvalého záboru) jsou zahrnuty i nevypořádané pozemky v řešeném úseku v oblasti žst. P.Holešovice, tj. takové, na kterých je umístěna stávající dráha, ač dosud nejsou drážním pozemkem. Jedná se o starou zátěž z nevypořádaných (nevykoupených) pozemků, které investor řeší mimo tuto stavbu souběžně nebo bude řešit dodatečně. Vlastníky těchto pozemků jsou:

- Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.
- Hlavní město Praha

Plochy uvnitř obvodu stavby, které leží vně stávajících drážních pozemků, jsou označeny jako trvalý zábor. Zábor je členěn na ZPF, LPF a ostatní plochy přičemž v obvodu stavby do 50 m nejsou žádné pozemky LPF.

Obvod staveniště označuje území, na kterém budou umístěny podpovrchové nebo nadzemní (např. mosty nad komunikacemi) drážní objekty, veškeré nedrážní objekty (např. přeložky sítí, chodníky) a též dočasné objekty a zařízení staveniště. Do obvodu staveniště jsou zahrnuty i drobné úpravy charakteru udržovacích prací. Napojení na sousední stavby sdělovacích (telekomunikačních), zabezpečovacích a silnoproudých drážních vedení nejsou do obvodu staveniště, jako dočasné zábory, vyznačeny (zahrnuty).

Plochy uvnitř obvodu staveniště, které leží vně drážního pozemku, jsou většinou označeny jako dočasný zábor. Zábor je členěn na ZPF (do 1 roku), LPF (opět v obvodu stavby do 50 m pozemky neexistují) a ostatní plochy. Samostatnou částí v majetkoprávních vztazích jsou i věcná břemena.

Realizace stavby na pozemcích ČD je ošetřena tzv. Smlouvou o právu provedení stavby a zahrnuje pozemky jak trvale dotčené stavbou (vlastní dopravní cestu – kolejiště, nástupiště a ostatní dotčená drážní zařízení – budovy, technologie) tak pozemky dotčené stavbou dočasně (plochy ZS).

Celková bilance záborů (vč. ploch ČD) je zřejmá z následující tabulky.

| Katastrální území | TRVALÝ ZÁBOR (m ²) | | | | DOČASNÝ ZÁBOR (m ²) | | | | VĚCNÉ |
|-------------------|--------------------------------|----------|---------------|---------------|---------------------------------|----------|--------------|----------------|---------------------------|
| | ZPF | LPF | Ostatní | Trvalý celkem | ZPF | LPF | Ostatní | Dočasný celkem | BŘEMENO (m ²) |
| Holešovice | 0 | 0 | 13.667 | 13.667 | 0 | 0 | 3.917 | 3.917 | 29 |
| Bubeneč | 150 *) | 0 | 40.148 | 40.148 | 171 | 0 | 3.972 | 4.098 | 242 |
| CELKEM | 150 | 0 | 53.815 | 53.815 | 171 | 0 | 7.844 | 8.015 | 271 |

*) trvalý zábor ZPF je na pozemku 1687, který je ve vlastnictví SŽDC

Obvod stavby a obvod staveniště jsou zakresleny v části dokumentace C.2 - Koordinační situace stavby. Dotčené pozemky jsou zakresleny a tabulkově zpracovány v části dokumentace I.2 – Majetkoprávní část.

3.2 Demolice

Stavba optimalizace trati vyžaduje kromě odstranění drážních pozemních objektů, které přestaly sloužit svému účelu i demolice pozemních objektů nedrážních pro uvolnění staveniště. Dílčí ubourávání v rámci rekonstrukcí objektů mostů, zdí i pozemních staveb není v kategorii demolice zařazeno.

Demolice pozemních objektů jsou navrženy ve třech lokalitách s následující náplní:

- Žst. P.Bubeneč, demolice
 - vyhořelý zděný sklad v km 415,330, drážní objekt, uvolnění pro kolejiště žst.
 - zděný objekt (kamenná rampa) v km 415,260, drážní objekt, uvolnění pro kolejiště žst.
- Zast. P.Podbaba, demolice
 - zděná garáž v km 416,015, nedrážní objekt, uvolnění pro nový podchod na zastávce, smluvní náhrada,
 - plechová garáž v km 416,136, nedrážní objekt, uvolnění pro přístup na staveniště, bez náhrady
 - 2 zděné kůlny v km 416,300 a 416,325, objekty na drážním pozemku, uvolnění pro úpravu žel.spodku, bez náhrady
- Žst. P.Holešovice, demolice
 - 4 plechové buňky v km 3,915 a 4,195, drážní objekty, uvolnění pro rekonstrukci nástupišť, bez náhrady

Demolice pozemních objektů budou řešeny mimo hlavní stavební povolení vydávané DÚ, a to v rámci samostatného řízení, které provede investor a jehož výsledkem budou demoliční výměry.

3.3 Odstranění porostů

Odstraněny budou porosty, které jsou překážkou pro umístění jednotlivých prvků dráhy (zejména úpravy drážního tělesa – železničního spodku včetně odvodnění), mohou být zdrojem ohrožení dráhy (zejména kontaktem s trakčním a zesilovacím vedením) či jsou překážkou viditelnosti návěstidel.

Určení porostů k odstranění bylo provedeno na základě jejich geodetického zaměření, dendrologického průzkumu a místního šetření. Podrobnosti viz. část dokumentace L.4 – Dendrologický průzkum.

Pro vlastní kácení stromů, úpravy jejich korun a mýcení křovin byly v rámci stavby založeny dva samostatné objekty:

- SO 01-65-02 Žst. P.Bubeneč, kácení dřevin
 - rozsah kácení je pro oblast celé žst. včetně ploch nové zastávky P.Podbaba
- SO 02-65-02 Bubeneč-Holešovice, kácení dřevin
 - rozsah kácení je nejen pro vlastní traťový úsek, ale zahrnuje i odbočku Stromovka s částí směr Bubny a kralupským zhlavím žst. P.Holešovice

3.4 Zabezpečení chráněných území

Na libeňském zhlaví žst. P.Bubeneč u koleje č.4 podél přírodní památky Pecka budou provedeny rekonstrukce obou zárubních zdí vyspravením vypadaného obkladu a částečnou přístavbou v krátké části v místě odbočení bývalé vlečka Papíren. Výjimečnost této památky bude respektována tím, že všechny práce budou probíhat z kolejiště a přístup od PP Pecka nebude zapotřebí.

Druhou lokalitou, kde bude nutné brát zřetel na výjimečnost chráněného území, je přírodní památka Královská obora. Práce na železničním spodku, svršku, trakčním vedení a pokládky sdělovacích, zabezpečovacích a silových kabelů budou prováděny pouze na koruně drážního tělesa. Aby nedošlo k rozšíření náspevého tělesa trati do obory, bude ke zbudování drážní stezky použito drobných prefabrikovaných betonových konstrukcí. Přístup na

traťový úsek bude možný pouze z kolejiště přilehlých stanic P.Bubeneč a P.Holešovice. Tyto jediné dva přístupy budou maximálním způsobem komplikovat provádění optimalizačních úprav s velkým důrazem na organizaci výstavby, logistiku dopravy materiálu včetně negativního vlivu v prodloužení stavebních prací (než by bylo při možném přístupu k trati z boku), to vše za nepřetržitého železničního provozu velmi zatíženého úseku. Jedinou „úlevu“ při optimalizačních pracích v dané lokalitě představuje umožnění přístupu ke dvěma mostním objektům v úrovni Královské obory a zřízení zařízení stavenišť u jednoho z nich.

Ve všech případech je nutné se během výstavby vyvarovat zásahům do pozemků chráněného území a zejména poškození přilehlé vegetace. Zhotovitel stavby rozpracuje tuto podmínku ve své prováděcí dokumentaci dodavatele stavby.

3.5 Přeložky inženýrských sítí, dopravních tras a vodních toků

Přeložky tras pozemních komunikací se nenavrhují, stejně tak nedochází k přeložkám vodních toků.

Z údajů správců byly zjištěny údaje o souběhu nebo křížení drážního tělesa s následujícími nedrážními inženýrskými sítěmi.

Seznam křížení nedrážních inženýrských sítí bez úprav případně s potřebnými úpravami (v rámci samostatných provozních souborů nebo stavebních objektů) je předmětem následujících odstavců. Uváděná kilometráž křížení sítí je vztažena ke stávajícímu staničení a udává polohu v ose os mezi hlavními kolejemi č.1 a č.2.

Zákres veškerých stávajících inženýrských sítí předaných jejich správci je v části H.8.1 Zákres dle podkladů správců a v části C.2 Koordinační situace stavby. Zákresy sítí byly provedeny z digitálních i papírových podkladů. V případě jejich možného dotčení nebo ovlivnění stavbou (uvedeno v dalším textu) je vždy nutné před stavbou zajistit jejich vytyčení v terénu samotným správcem.

3.5.1 PRE Distribuce, a.s. (Pražská energetická)

3.5.1.1 Sdělovací kabely

- km 3,685 – vedení podél pilířů pod mostem Argentinská, zásyp hlínou, pod mostem bude zřízeno lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu; doporučena ochrana kabelu položením panelů, (souběh s kabelem VN PRE),
- km 3,752 – vedení podél vozovky ul.Pod Drahou pod mostem Argentinská plně v chrániče, plocha zpevněná vybetonováním, která je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu, (souběh 2 kabelů VN PRE),
- km 3,933 – 3x kabel, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice ve společném kolektoru, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 5ks kabelů VN PRE),
- km 4,270 – 2x kabel, vedení pod mostem Partyzánská zčásti v chrániče, zpevnění chodníku, které je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro práce na opěrách mostu, (souběh kabelu TR, kabelu MS a 2ks kabelů VN PRE, 2ks kabelu Eltodo Citelum a metalického kabelu Telefonica O₂),
- km 4,470-4,510 – 2x kabel, vedení téměř souběžně (v ostrém úhlu) i kolmo ke koleji hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 9ks kabelu VN PRE),
- km 4,530-4,576 – vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,

- km 4,530-4,625 – 5x kabel, vedení téměř souběžně (v ostrém úhlu) ke koleji hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 6ks kabelu VN PRE),
- km 4,908 – vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 2ks kabelu VN PRE),
- km 5,000 – vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh kabelu VN PRE),
- km 413,070 – 5x kabel, vedení v kolektoru hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 12ks kabelu VN PRE),
- km 413,114 – 2x kabel, vedení částečně v chráničce hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh kabelu PRE),
- km 413,118 – vedení částečně v chráničce hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh kabelu PRE),
- km 413,120 – vedení částečně v chráničce hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 2ks kabelu PRE),
- km 414,089 – 2x kabel, vedení pod mostem Stromovka 1 podél kralupské opěry v chráničce (pod zádlažbou z kamenných kostek) trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubeneč, poloha ověřena správcem a kopanou sondou v terénu, při rekonstrukci mostu nedojde k žádnému dotčení, ostatní stavební činnosti optimalizace tratí probíhají v koruně vysokého násypu (souběh 2ks kabelu TR a 5ks kabelu VN PRE),
- km 415,004 – vedení pod mostem Stromovka 2 v libeňském otvoru (pod hlínou) na začátku žst. Bubeneč, poloha zaměřena správcem v terénu a kabel označen za nefunkční/zrušený (souběh kabelu VN PRE),
- km 416,437 – 2x optický kabel, vedení v chráničce hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst.Roztoky u P., stavební činnosti optimalizace tratí se předmětných kabelů nedotknou (souběh 2ks kabelu TR a 2ks kabelu VN PRE).

3.5.1.2 Silnoproudé kabely

- km 3,562 – kabel TR, probíhá pod společnou opěrou mostů přes Vltavu a ul.Argentinskou, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 3,680 – kabel TR, vedení pod mostem Argentinská, plocha zpevněná zádlažbou, která je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,685 – kabel VN, vedení podél pilířů pod mostem Argentinská, zásyp hlínou, pod mostem bude zřízeno lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu; doporučena ochrana kabelu položením panelů (souběh se sdělovacím kabelem PRE),
- km 3,705 – kabel TR, ostrý úhel křížení pod mostem Argentinská, vedení pod vozovkou, která je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,707 – kabel TR, vedení podél pilířů pod mostem Argentinská, střední dělicí zatravněný pruh, pod mostem bude zřízeno lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu; doporučena ochrana kabelu položením panelů (souběh s kabely Eltodo Citelum),
- km 3,715 – kabel TR, vedení pod mostem Argentinská pod vozovkou, která je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,

- km 3,745 – 3x kabel VN, vedení podél pilířů pod mostem Argentinská částečně v chrániče, plocha zpevněná vybetonováním jako dostatečná ochrana pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,752 – 2x kabel VN, vedení podél vozovky ul.Pod Drahou pod mostem Argentinská plně v chrániče, plocha zpevněná vybetonováním je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu, (souběh sdělovacího kabelu PRE a kabelu Eltodo Citelum),
- km 3,762 – kabel TR a 2x kabel MS, vedení pod chodníkem ul.Pod Drahou pod mostem Argentinská, zpevnění chodníku je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,927 – 2x kabel VVN, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 3,933 – 5x kabel VN, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice ve společném kolektoru, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 3ks sdělovacího kabelu PRE),
- km 4,185 – kabel VN, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice částečně v chrániče, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,270 – kabel TR, kabel MS a 2x kabel VN, vedení pod mostem Partyzánská zčásti v chrániče podél libeňské opěry pod chodníkem, zpevnění chodníku je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro práce na opěrách mostu, (souběh 2ks sdělovacího kabelu PRE, 2ks kabelu Eltodo Citelum a metalického kabelu Telefonica O₂),
- km 4,462 – kabel VN, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,466 – 2x kabel VN, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,468 – kabel VN, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,470-4,510 – 9x kabel VN, vedení téměř souběžně (v ostrém úhlu) i kolmo ke koleji hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 2ks sdělovacího kabelu PRE),
- km 4,533 – kabel TR, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,543 – kabel TR, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,530-4,576 – 6x kabel VN, vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,530-4,625 – 6x kabel VN, vedení téměř souběžně (v ostrém úhlu) ke koleji hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 5ks sdělovacího kabelu PRE),
- km 4,690 – kabel TR, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,908 – 2x kabel VN, vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh sdělovacího kabelu PRE),
- km 5,000 – kabel VN, vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh sdělovacího kabelu PRE),
- km 413,070 – 12x kabel VN, vedení v kolektoru hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 5ks sdělovacího kabelu PRE),

- km 413,114 – kabel VN, vedení částečně v chráničce hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh 2ks sdělovacího kabelu PRE),
- km 413,118 – kabel VN, vedení částečně v chráničce hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh sdělovacího kabelu PRE),
- km 413,120 – 2ks kabel VN, vedení částečně v chráničce hluboko pod násypem trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubny, nedojde k žádnému dotčení stavbou, (souběh sdělovacího kabelu PRE),
- km 414,089 – 2x kabel TR a 5x kabel VN, vedení pod mostem Stromovka 1 podél kralupské opěry v chráničce (pod zádlážbou z kamenných kostek) trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubeneč, poloha ověřena správcem a kopanou sondou v terénu, při rekonstrukci mostu nedojde k žádnému dotčení, ostatní stavební činnosti optimalizace tratí probíhají v koruně vysokého násypu (souběh 2ks sdělovacího kabelu PRE),
- km 415,004 – kabel VN, vedení pod mostem Stromovka 2 v libeňském otvoru (pod hlínou) na začátku žst. Bubeneč, poloha zaměřena správcem v terénu a kabel označen za nefunkční/zrušený (souběh sdělovacího kabelu PRE),
- km 415,308 – 4x kabel VVN, vedení ve čtyřech chráničkách pod mostem Mlýnská v propustku u libeňské opěry (pod hlínou) v žst. Bubeneč, poloha ověřena správcem a kopanými sondami v terénu, při rekonstrukci mostu bude z otvoru propustku hliněný nános částečně odstraněn, čela zazděna a prostor „zafoukán“ pěnobetonem včetně uložených chrániček, ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětných kabelů nedotknou,
- km 415,311 – 2x kabel VN, 2x kabel TR a 2x kabel MS, vedení v chráničkách pod mostem Mlýnská u libeňské opěry (pod asfaltovým krytem chodníku) v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětných kabelů nedotknou (souběh 3ks kabelů Eltodo Citelum, optického kabelu Telefonica O₂ a kabelu T-System Pragonet),
- km 416,095 – kabel TR, vedení v dlouhé chráničce hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., ze stavební činností optimalizace stanice se předmětného kabelu dotkne pouze výstavba nové opěrné zdi (základ), kde je kabel ještě v chráničce. Chránička kabelu bude za účasti správce obnažena, provizorně podepřena a obetonována základem opěrné zdi,
- km 416,437 – 2x kabel TR a 2x kabel VN, vedení v chráničce hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., stavební činnosti optimalizace tratí se předmětných kabelů nedotknou (souběh 2ks sdělovacího kabelu PRE).

3.5.2 Eltodo Citelum, s.r.o.

- km 3,705 – 5x kabel, vedení podél pilířů pod mostem Argentinská ve zvýšeném středním polotrvaném dělicím pásu mezi třípruhovými vozovkami (zásyp hlínou), pod mostem bude zřízeno lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu; doporučena ochrana kabelů položením panelů,
- km 3,750 – vedení kabelu podél vozovky ul. Pod Drahou pod mostem Argentinská, plocha zpevněná vybetonováním je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu, (souběh sdělovacího a 2ks kabelů PRE),
- km 4,270-4,290 – vedení několika kabelů podélně a příčně zesponu na nosné konstrukci a opěrách mostu přes ul. Partyzánská, všechny tyto kabely jsou vyvedeny z elektrického rozvaděče za výstupkem na pravé straně kralupské opěry mostu. Kabelové rozvody slouží k napájení svítidel veřejného osvětlení pod mostem. Osvětlovací tělesa jsou osazena ve čtyřech řadách po třech – podél libeňské a kralupské opěry a po obou

stranách středních pilířů. Během sanačních a reprofilačních prací na betonovém povrchu opěry mostu bude kabel svěřen a svítidla snesena, po provedení prací budou, dle zjištěného skutečného stavu, kabely a svítidla osazeny zpět a nebo vyměněny za nové (úpravy jsou součástí SO 00-45-02),

- km 4,827 – vedení kabelu pod mostem Za elektrárnou je na začátku mostu vyvedeno pod horní okraj libeňské opěry, během sanačních a reprofilačních prací na betonovém povrchu opěry mostu bude kabel vyvěšen a svítidla snesena, po provedení prací budou dle zjištěného skutečného stavu kabely a svítidla osazeny zpět a nebo vyměněny za nové (úpravy jsou součástí SO 00-45-02),
- km 4,846 – 2x kabel, vedení jednoho kabelu pod mostem Za elektrárnou je na začátku mostu vyvedeno pod horní okraj kralupské opěry, během sanačních a reprofilačních prací na betonovém povrchu opěry mostu bude kabel vyvěšen a svítidla snesena, po provedení prací budou dle zjištěného skutečného stavu kabely a svítidla osazeny zpět a nebo vyměněny za nové (úpravy jsou součástí SO 00-45-02), druhý kabel je podél kralupské opěry vedený pod chodníkem, asfaltový povrch chodníku je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro práce na opěrách mostu,
- km 4,860 – vedení kabelu hluboko pod násypem žst. Holešovice v blízkosti kralupské opěry mostu Za elektrárnou, kabel zde končí, jeho funkčnost nezjištěna, při tomto uložení nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 414,084 – vedení kabelu pod mostem Stromovka 1 podél libeňské opěry (pod zádlazbou z kamenných kostek) trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubeneč, poloha ověřena správcem a kopanou sondou v terénu, kabel uložen velmi blízko u opěry a velmi mělce (obojí cca 20 cm), při rekonstrukci mostu bude nutné jej při výkopových pracích pro sanaci zdiva/spárování ochránit např. jeho obnažením ve větší délce a vyvěšením po dobu prací podél paty opěry mostu, ostatní stavební činnosti optimalizace trati probíhají v koruně vysokého náspu,
- km 415,010 – vedení kabelu pod mostem Stromovka 2 ve středním otvoru podél libeňského pilíře (pod zádlazbou z kamenných kostek) na začátku žst. Bubeneč, poloha ověřena správcem v terénu, při rekonstrukci mostu nebude nutná žádná zvláštní ochrana kabelu,
- km 415,312 – 3ks kabelů, vedení pod mostem Mlýnská u libeňské opěry (pod asfaltovým krytem chodníku) v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětných kabelů nedotknou (souběh 2x kabel VN, 2x kabel TR a 2x kabel MS PRE, optického kabelu Telefonica O₂ a kabelu T-System Pragonet),
- km 416,170 – vedení kabelu pod mostem Podbabská podél pilířů ve zvýšeném středním polotravnatém dělicím pásu mezi dvoupruhovými vozovkami (zásyp hlínou) v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., pod mostem bude zřízeno lešení pro úpravu římsy mostu; doporučena ochrana kabelů položením panelů.

3.5.3 Telefonica O₂ Czech Republic, a.s.

- km 3,582 – optický a metalický kabel, vedení pod mostem Argentinská, plocha zpevněná částečně zádlazbou a částečně vybetonovaná bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,760 – optický kabel, vedení na hraně vozovky a chodníku v ul.Pod Drahou pod mostem Argentinská, zpevnění bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 4,162 – RR trasa kříží kolejiště žst.P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,225 – RR trasa kříží kolejiště žst.P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,

- km 4,250 – RR trasa kříží kolejiště žst.P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,270 – metalický kabel, vedení pod mostem Partyzánská podél libeňské opěry pod chodníkem, zpevnění chodníku je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro práce na opěrách mostu, (souběh 2ks sdělovacího kabelu PRE, kabel TR, kabel MS a 2x kabel VN PRE a 2ks kabelu Eltodo Citelum),
- km 4,837 – metalický kabel, vedení na hraně vozovky a chodníku pod mostem Za elektrárnou, zpevnění bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a opěr mostu,
- km 4,933 – RR trasa, ostrý úhel křížení kolejiště žst.P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 415,016 – metalický kabel, vedení pod mostem Stromovka 2 ve středním otvoru podél kralupského pilíře (pod zádlažbou z kamenných kostek) na začátku žst. Bubeneč, poloha ověřena správcem v terénu, při rekonstrukci mostu nebude nutná žádná zvláštní ochrana kabelu,
- km 415,305 – metalický kabel, vedení pod mostem Mlýnská v propustku u libeňské opěry v žst. Bubeneč, kabel je správcem udáváný jako nezaměřený, kopanou sondou na obou čelech nezastižený (pokud existuje, pak je uložen pod chráničkami kabelů VVN PRE pod velkou vrstvou hlíny), při rekonstrukci mostu bude z otvoru propustku hliněný nános částečně odstraněn (max. po chráničky VVN PRE), čela zazděna a prostor „zafoukán“ pěnobetonem, zvláštní ochrana kabelu nebude provedena, do propustku bude před zafoukáním připolozena a na krajích zaslepena chránička jako rezerva pro případné budoucí využití (úpravy jsou součástí PS 00-02-03), ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se uvedených kabelů nedotknou,
- km 415,310 – optický kabel, vedení pod mostem Mlýnská u libeňské opěry (pod asfaltovým krytem chodníku) v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětného kabelu nedotknou (souběh 2x kabel VN, 2x kabel TR a 2x kabel MS PRE, 3ks kabelů Eltodo Citelum a kabelu T-System Pragonet),
- km 416,107 – metalický, správcem nezaměřený kabel, vedení v trať.úseku žst. Bubeneč-žst.Roztoky u P. pod propustkem, který je určen ke zrušení ubouráním čel a „zafoukáním“ pěnobetonem, vpravo ve směru staničení se dostane do kolize s novou opěrnou zdí pod novým nástupištěm, v úseku pod drážním tělesem a tělesem bývalé vlečka Pražské Teplárenské bude kabel vložen do nové kabelové vložky s napojením vně stavební činnosti optimalizace trati, před zafoukáním bude do propustku připolozena a na krajích zaslepena chránička jako rezerva pro případné budoucí využití (úpravy jsou součástí PS 00-02-03),
- km 416,156 – optický kabel, vedení pod mostem Podbabská pod chodníkem podél pilířů na libeňské straně v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., betonová zádlažba chodníku je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro úpravu římsy mostu,
- km 416,443 – optický kabel, vedení hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst.Roztoky u P., stavební činnosti optimalizace trati se předmětných kabelů nedotknou.

3.5.4 UPC ČR, a.s.

- km 3,670 – vedení částečně v ostrém úhlu a částečně kolmo pod mostem Argentinská, zásyp hlínou, nahoře štěrkový pohoz, pod mostem bude zřízeno lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu; doporučena ochrana kabelu položením panelů (částečný souběh a křížení s kabelem GTS).

3.5.5 GTS Novera, a.s.

- km 3,666 – vedení v ostrém úhlu pod mostem Argentinská, zásyp hlínou, nahoře štěrkový pohoz, pod mostem bude zřízeno lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu; doporučena ochrana kabelu položením panelů (částečný souběh a křížení s kabelem UPC),
- km 3,728 – vedení pod mostem Argentinská pod chodníkem, asfaltový kryt chodníku bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu.

3.5.6 T-System Pragonet, a.s.

- km 415,310 – vedení kabelu pod mostem Mlýnská u libeňské opěry (pod asfaltovým krytem chodníku) v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětného kabelu nedotknou (souběh 2x kabel VN, 2x kabel TR a 2x kabel MS PRE, 3ks kabelů Eltodo Citelum a optického kabelu Telefonica O₂),

3.5.7 MV ČR

- km 3,734 – vedení pod mostem Argentinská pod betonovou zpevněnou plochou, která bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,740 – vedení pod mostem Argentinská pod betonovou zpevněnou plochou, která bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu (souběh s plynovodem STL Oc 500 PP a NTL Oc 500 Distribuce a vodovodem L DN 300 PVK),
- km 415,025 – vedení hluboko pod násypem kolejí žst. Bubeneč za kralupskou opěrou mostu Stromovka 2, stavební činnosti optimalizace tratí se předmětného kabelu nedotknou,

3.5.8 PP Distribuce, a.s. (Pražská plynárenská)

- km 3,740 – plynovod STL Oc 500, vedení pod mostem Argentinská pod betonovou zpevněnou plochou, která bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu (souběh s plynovodem NTL Oc 500 PP Distribuce, s vodovodem L DN 300 PVK a kabelem MV ČR),
- km 3,743 – plynovod NTL Oc 500, vedení pod mostem Argentinská pod betonovou zpevněnou plochou, která bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu (souběh s plynovodem STL Oc 500, s vodovodem L DN 300 PVK a kabelem MV ČR),
- km 415,013 – plynovod STL Oc 150, vedení pod mostem Stromovka 2 uprostřed ve středním otvoru (pod zádlazbou z kamenných kostek) na začátku žst. Bubeneč, při rekonstrukci mostu nebude nutná žádná zvláštní ochrana (souběh s kanalizací KT DN 300 PVK),
- km 415,313, plynovod NTL Oc 150, vedení pod mostem Mlýnská uprostřed vozovky (pod asfaltovým krytem) v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětného plynovodu nedotknou,
- km 415,316, plynovod STL Oc 200, vedení pod mostem Mlýnská pod asfaltovým krytem vozovky v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětného plynovodu nedotknou (souběh s kanalizací KT DN 250 PVK a vodovodem L DN 150 PVK),

- km 416,107 – plynovod STL TPE 160, vedení v chráničce TPE 225 v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P. pod propustkem, který je určen ke zrušení ubouráním čel a vyplněním zeminou a betonem, vpravo ve směru staničení se dostane do kolize s novou opěrnou zdí pod novým nástupištěm, v tomto úseku pod drážním tělesem bude provedena přeložka plynovodu a chránička patřičným způsobem prodloužena (úpravy jsou součástí SO 01-43-01), základ a zdivo opěrné zdi budou v tomto místě přerušeny „oknem“, aby nedošlo k zatěžování vlastního potrubí. Plynovod pokračuje i pod dalším objektem (podchod pod násypem tělesa zrušené vlečky Pražské teplárenské); i tento objekt bude zrušen vyplnění zeminou a betonem včetně vyrovnání přilehlého terénu zeminou; uvedené zasypání (přetížení zeminou) vyvolá nutnost prodloužení chráničky plynovodu (řeší podobjekt 100 SO 01-60-05).

3.5.9 PVK, a.s. (Veolia)

3.5.9.1 Kanalizace

- km 3,711 – kanalizace KT DN 300, vedení pod mostem Argentinská pod vozovkou, která je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,755 – kanalizace KT DN 250, vedení ul.Pod Drahou pod mostem Argentinská pod asfaltovou vozovkou, která je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu,
- km 3,873 – kanalizace ZDCIH 900/1600, vedení v ostrém úhlu z ul. V závětrí do prostoru mezi kol.č.1 a 3, zde krátký kus kanalizace Oc 500, hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 3,885 – kanalizace DN 1200, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,158 – kanalizace ŽBET DN 1000, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou (souběh s kanalizací Metra),
- km 4,195 – kanalizace ZDCIH 1200/2000, dle zákresu správce vedení z obou stran kolejiště žst. P.Holešovice, první větev ke kol.č.1, druhá větev od Vltavy ke kol.č.2, obě větve jsou hluboko pod násypem kolejiště, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,276 – kanalizace KT DN 300, vedení pod mostem Partyzánská uprostřed pod asfaltovou vozovkou, zpevnění vozovky je dostatečnou ochranou v případě přiblížení konstrukce lešení pro práce na opěrách mostu,
- km 4,618 – kanalizace ZDCIH 1600/2000, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 4,832 – kanalizace KT DN 250, vedení pod mostem Za elektrárnou uprostřed pod asfaltovou vozovkou, zpevnění vozovky je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a opěr mostu,
- km 5,005 – kanalizace ZDCIH 1200/1750, vedení hluboko pod násypem kolejiště žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 414,752 – kanalizace KT DN 400, vedení hluboko pod násypem v trať.úseku odb. Stromovka - žst. Bubeneč, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 415,012 – kanalizace KT DN 300, vedení pod mostem Stromovka 2 uprostřed ve středním otvoru (pod zádlazbou z kamenných kostek) na začátku žst. Bubeneč, při rekonstrukci mostu nebude nutná žádná zvláštní ochrana (souběh s plynovodem STL Oc 150 PP Distribuce),
- km 415,315, kanalizace KT DN 250, vedení pod mostem Mlýnská pod asfaltovým krytem vozovky v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětného plynovodu nedotknou (souběh s plynovodem STL Oc 200 PP Distribuce a vodovodem L DN 150 PVK),

- km 415,362 – kanalizace ZDCIH 1400/2000, vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejíště žst. Bubeneč, nedojde k žádnému dotčení stavbou (souběh s kanalizací ZDCIH 1800/2600 PVK),
- km 415,368 – kanalizace ZDCIH 1800/2600, vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejíště žst. Bubeneč, nedojde k žádnému dotčení stavbou (souběh s kanalizací ZDCIH 1400/2000PVK),
- km 415,383 – kanalizace ZDCIH 1000/1750, vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem kolejíště žst. Bubeneč, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 415,413 – kanalizace ZDCIH DN 3600, vedení hluboko pod násypem kolejíště žst. Bubeneč, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 416,130 – kanalizace ZDCIH DN 600/1100, vedení hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P. v místě budoucí zast. P.Podbaba, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 416,136 – kanalizace ŽBET DN 1400, vedení hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P. v místě budoucí zast. P.Podbaba, nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 416,156 – kanalizace KT DN 300, vedení pod mostem Podbabská pod asfaltovou vozovkou na kralupské straně v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., zpevněná plocha vozovky je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro úpravu římsy mostu,
- km 416,202 – kanalizace DN 2000, vedení v ostrém úhlu hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., nedojde k žádnému dotčení stavbou,
- km 416,247 – kanalizace ZDCIH 800, vedení hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., nedojde k žádnému dotčení stavbou,

3.5.9.2 Vodovody

- km 3,742 – vodovod L DN 300, vedení pod mostem Argentinská pod betonovou zpevněnou plochou, která bude dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro otryskání a sanaci spodní části nosné konstrukce a úpravu římsy mostu (souběh s plynovodem STL Oc 500 PP a NTL Oc 500 Distribuce a kabelem MV ČR),
- km 4,294 – vodovod LT DN 150, vedení pod mostem Partyzánská podél kralupské opěry pod zpevněnou plochou, která je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro práce na opěrách mostu,
- km 415,315, vodovod L DN 150, vedení pod mostem Mlýnská pod asfaltovým krytem vozovky v žst. Bubeneč, rekonstrukce mostu a ostatní stavební činnosti optimalizace stanice se předmětného vodovodu nedotknou (souběh s plynovodem STL Oc 200 PP Distribuce a kanalizací KT DN 250 PVK),
- km 416,158, vedení vodovodu pod mostem Podbabská pod asfaltovým krytem vozovky v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., zpevněná plocha vozovky je dostatečnou ochranou pro zřízení lešení pro úpravu římsy mostu,
- km 416,463 – vodovod L DN 500, vedení hluboko pod násypem v trať.úseku žst. Bubeneč-žst. Roztoky u P., nedojde k žádnému dotčení stavbou,

3.5.10 Pražská teplárenská, a.s.

- km 4,235 – tepelná síť hluboko pod násypem kolejíště žst. P.Holešovice vedená v kanálu, nedojde k žádnému dotčení stavbou,

3.5.11 Metro, DP hl.m. Prahy

- km 4,150 – kanalizace, vedení hluboko pod násypem kolejí žst. P.Holešovice, dle zákresu správce končí od VB v prostoru ke kol.č.3, ale za kolejí žst. P.Holešovice směrem k Vltavě v prodloužení přímky pokračuje dále, nedojde k žádnému dotčení stavbou (souběh s kanalizací ŽBET DN 1000 PVK),

3.5.12 Ostatní

- km 4,470 – kolektor, vedení hluboko pod násypem kolejí žst. P.Holešovice, nedojde k žádnému dotčení stavbou,

3.6 Zabezpečení zdrojů a energií

Rozhodující spotřeba elektrické energie se soustředí do napájení pevných trakčních zařízení systému 3kV ss pro pohyb drážních vozidel. Napájení je zajištěno z trakčních měničů mimo stavbu – TM Roztoky u Prahy a TM Balabenka, které vyhovují s dostatečnou rezervou. V souvislosti s nově připravovanou SpS Bubny bude ve stavbě optimalizace v úseku Bubeneč – odb. Stromovka doplněno zesilovací vedení. Podrobněji viz část dokumentace B.5 – Energetické výpočty.

Součástí TM Roztoky u Prahy a TM Balabenka jsou napájecí transformovny 6kV, 50Hz - NTS Roztoky u Prahy a NTS Balabenka, ze kterých je napájen drážní 6kV 50Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení. Bezporuchové napájení zab.zař. bude v rámci stavby zajištěno rekonstrukcí staničních transformoven (STS) 6kV, 50Hz v žst. P.Holešovice (PS 03-03-01) a P.Podbaba (PS 01-03-01).

Energetická bilance v žst. P.Holešovice, zahrnující venkovní osvětlení, EOV, zásuvkové stojany, stanoviště výpravčího, objekt SHO, zabezpečovací a sdělovací zařízení, 3 výtahy, informační systém, podchod pro cestující, činí ve stávajícím stavu $P_i = 415,5$ kW, $P_s = 294,6$ kW. Pro stav po optimalizaci jsou to hodnoty $P_i = 453,4$ kW, $P_s = 338,4$ kW. Velký nárůst je způsoben výměnou výtahů s nutností napájení každého zvlášť přičemž potřebný příkon bude zabezpečen úpravami v rozvodně nn (PS 03-03-02). Další podstatný nárůst je z napájení EOV a zabezpečovacího zařízení. Velký pokles příkonu je naopak ze zrušení části zásuvkových stojanů. Na poklesu příkonu se drobně podílí i rekonstruované venkovní osvětlení. Celkově je potřebný příkon zajištěn.

Energetická bilance v žst. P.Bubeneč, zahrnující venkovní osvětlení, EOV, zásuvkové stojany, objekt VB, zabezpečovací a sdělovací zařízení, byty v ul.Goetheho a ve VB a restauraci, činí ve stávajícím stavu $P_i = 224,0$ kW, $P_s = 170,0$ kW. Pro stav po optimalizaci jsou to hodnoty $P_i = 228,2$ kW, $P_s = 191,7$ kW. Vzroste spotřeba na EOV, zabezpečovací zařízení a objekt TB. Výrazný pokles příkonu je naopak ze zrušení zásuvkových stojanů a venkovního osvětlení. Celkově je potřebný příkon zajištěn.

Energetická bilance v nové zast. P.Podbaba zahrnuje venkovní osvětlení, podchod pro cestující vč.schodišť a ramp a informační systém. Pro stav po optimalizaci jsou to hodnoty $P_i = 6,3$ kW, $P_s = 4,5$ kW. Celkově je potřebný příkon zajištěn.

Požadavky na zásobování vodou se nemění.

3.7 Omezující a bezpečnostní opatření během výstavby

Železniční provoz

Výstavba bude probíhat postupně po částech za omezeného, v některých postupech i nickolejného, železničního provozu. Jízdní řády vlaků budou upraveny, část vlaků bude vedena odklony mimo řešený úsek případně bude nutné některé vlaky zrušit bez náhrady. Pro nákladní dopravu se uvažují odklony přes Lysou n/L, v osobní dopravě pak navrženo zrušit bez náhrady Os vlaky, které tvoří ve špičkách 15 min takt a změnit jej na takt 30 min (např. omezit či úplně zastavit městskou železniční linku Roztoky u Prahy - Praha-Libeň). Případné nahrazení neprovezených vlaků osobní přepravy náhradní autobusovou dopravou není, s ohledem na frekvenci cestujících ve vlacích osobní přepravy a na dopravní situaci na pražských městských komunikacích, žádoucí a v projektu není uvažované.

Ve stanici P.Holešovice budou postupně z provozu vyloučeny ucelené skupiny staničních kolejí. Rekonstrukce traťového úseku a žst. P.Bubeneč bude probíhat souběžně za vzájemného ovlivňování a v kolejovém řešení si vyžádá provizorní stavy. Složitost optimalizace traťového úseku si v některých stavebních postupech vyžádá i totální výlukou obou traťových kolejí. Podle šetření v části dokumentace B.2 – Provozní a dopravní technologie lze, s ohledem na vývoj provozní situace, takové výluky připustit maximálně v délce 4 hodiny, a to výhradně v noční době od 00 do 04 hodin. Ovlivněn bude i provoz směr žst. P.Bubny s nutností zavedení, v některých stavebních postupech, jednokolejného provozu včetně nickolejného provozu v nočních hodinách.

Silniční provoz

Na silniční síti je potřeba počítat s omezením či přerušením silničního provozu v místě rekonstrukcí železničních mostů přes tyto komunikace. Trvalá uzavírka bude pouze pod mostem v ulici Mlýnská. S omezením provozu je pak nutné počítat pod mosty v ulicích Argentinská, Partyzánská, Za elektrárnou, Podbabská a v Královské oboře při rekonstrukcích mostů Stromovka 1 a 2. Provoz pěších a cyklistů bude zachován pod všemi mosty s krátkodobými výjimkami pod mostem v ulici Mlýnská. Bezpečnost provozu pěších a cyklistů bude zabezpečena uzavřenými provizorními konstrukcemi (jakými jsou tubusy).

Dopravně inženýrská opatření jsou řešena v samostatné části dokumentace B.8, kde jsou pro každý most stanovena omezení silničního provozu při jejich rekonstrukci. Další upřesnění pak obsahuje formou textu nebo schémat (či podobného zakreslení) dokumentace jednotlivých mostních objektů – zákresy jsou zejména u mostu v Argentinské, kde je úprava provozu jednou z nejsložitějších.

V případě povodňového nebezpečí je přístup techniky pro instalaci povodňového zařízení u mostu Stromovka 1 (i 2) umožněn ulicí Za elektrárnou a Za císařským mlýnem. Objekt přemostění (povodňového zařízení) bude i během rekonstrukce mostu zachován a stavbou bude dotčen pouze v minimální míře. V kterékoliv fázi výstavby bude možné protipovodňové opatření zpohotovit.

Pro Prahu 6 v oblasti žst. P.Bubeneč je nezbytné dodržet stanovenou tonáž vozidel – území má hmotnostní omezení pro nákladní vozidla tzv. Zónu 6t. Je nezbytné dodržet pravidlo, že staveništní doprava nebude parkovat ani pojíždět v zeleni a po chodnících.

Dotčené části dokumentace

Zásady organizace výstavby řeší část dokumentace F – Organizace výstavby. Vliv omezujících opatření na železniční provoz je podrobně uveden v části dokumentace B.2 – Provozní a dopravní technologie, dopravně inženýrská opatření pro bezpečný provoz na pozemních komunikacích řeší část dokumentace B.8 – Dopravní opatření.

Pravidla bezpečnosti práce

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

- vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č.324/1990 Sb.,
- TKP ČD, kap.1 a dotčené speciální kapitoly,
- ČD Op 16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně při práci (12/1997).

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Vedoucí práce zhotovitele musí být držitelem „Vysvědčení o odborné zkoušce“ podle Směrnice pro organizování odborných zkoušek zaměstnanců OJ a VJ DDC a vedoucích pracovníků firem pracujících na dopravní cestě (č.j. 434/96-S6 DDC). Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

Práce prováděné strojními mechanismy za provozu se smějí konat jen za dozoru oprávněného pracovníka ČD (příp. SŽDC). Během provádění výstavby ve stanicích je nutné přijmout opatření pro zajištění bezpečnosti drážního personálu a cestujících.

Podrobné bezpečnostní opatření zpracuje zhotovitel stavby ve své prováděcí dokumentaci zhotovitele.

4 NAVRHOVANÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Stručný popis stavby je k dispozici v části dokumentace A – Průvodní zpráva.

4.1 Dopravní řešení

Železniční řešení

Stavba je součástí železniční sítě státních drah, detaily železničního dopravního řešení, jeho parametry a napojení na okolní síť řeší podrobně část dokumentace B.2 – Provozní a dopravní technologie.

Silniční řešení

Napojení na silniční síť zůstává nezměněno.

Oblast žst. P.Holešovice je z východní strany napojena z ulice Bondyho ulicemi V závětrí a Pod drahou. Přednádražní prostor výpravní budovy je napojen z ulice Partyzánské, přilehlé autobusové nádraží v přednádražním prostoru je přístupné z ulice Bondyho. Ze západní strany je přístup k nádraží P.Holešovice (vč.odb.Stromovka) z ulice Partyzánské, Za elektrárnou a Holešovické nábřeží. Uvedené přístupy z východní a západní strany ovšem nejsou klasickými přístupy do úrovně kolejiště, ale pouze na hranici drážního pozemku pod násep s vlastním kolejištěm. Přímý přístup je k železničním mostům (Argentinská, Za elektrárnou, Partyzánská).

Traťový úsek protínající Královskou oboru neobsahuje žádná zařízení se silničním přístupem. V oboře jsou pouze dva železniční mosty (Stromovka 1 a Stromovka 2), ke kterým je možná silniční doprava po vnitřních komunikacích obory prostřednictvím ulic Za elektrárnou a Za císařským mlýnem ve směru od Vltavy. Přístup údržby a zásobování (tedy

ne přístup pro stavbu) do centrálního prostoru Královské obory bude umožněn i nadále z opačné strany (místo od Vltavy bude příjezd několika vjezdy z centra).

Oblast žst. P.Bubeneč je z východní strany (prostor výpravní i technologické budovy) napojena z ulic Goetheho včetně možnosti přístupu do úrovně kolejiště. Cca v třetině žst. kříží kolejiště stanice podjezd ulice Mlýnské. Do úrovně kolejiště se lze přibližně v polovině stanice dostat zleva (ve směru staničení) ulicí Jednořadou. Na konci stanice je přístup možný z obou stran – jednak z ulice Jednořadé a jednak z ul. Papírenské. Jedná se o prostor nové zast. P.Podbaba. Na konci stanice kříží trať podjezd ulice Podbabské, na konci optimalizovaného úseku trati pak podjezd ulice Pod Paťankou, z níž je možný i přístup k trati z úrovně kolejiště.

Pro Prahu 6 v oblasti žst. P.Bubeneč je nezbytné dodržet stanovenou tonáž vozidel – území má hmotnostní omezení pro nákladní vozidla tzv. Zónu 6t.

Mezi ulicemi Jednořadá a Papírenská bude zřízen nový podchod (v km 416,011) nejen pro cestující s přístupem na nástupiště nové zastávky P.Podbaba, ale i pro ostatní pěší. Tento umožní bezpečné spojení obytné zástavby za tratí jako náhrada „ilegálního“ podchodu (stávajícího propustku) pod tratí a tělesem bývalé vlečky Tepláren. Nedovolenému přecházení v úrovni koleje bude na tomto nebezpečném místě (v prostoru nové zastávky) bránit jednak výška nástupištních hran 550 mm nad TK a jednak uspořádání protihlukových stěn s vazbou na podchod.

Parkování před nádražími pro drážní zaměstnance a veřejnost není předmětem stavby. Mostní objekty přes uliční síť a podchody v zastávkách slouží zároveň jako veřejné komunikace pro pěší, spojující dráhou rozdělené území. Je nezbytné dodržet pravidlo, že staveništní doprava nebude parkovat ani pojíždět v zeleni a po chodnících.

Příjezdy ke staveništi a přístupy do kolejiště během výstavby řeší část dokumentace F – Organizace výstavby.

4.2 Zajištění přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace

V současné době je přístup cestujících na nástupiště v žst. P.Holešovice řešen mimoúrovňově. V žst. P.Bubeneč je přístup úrovňový, přechodem přes dopravní koleje. Pro zajištění přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace existuje provozní opatření spočívající v možnosti doprovodu zaměstnancem ČD.

V žst. Praha Holešovice budou pro bezbariérový přístup na nástupiště opuštěny stávající přístupové rampy z podchodu pro pěší, které nevyhovují požadavkům vyhlášky č. 369/2001 Sb. Přístup bude nově realizován prostřednictvím zavazadlového tunelu, který bude stavebně upraven včetně rekonstrukce výtahů. Nákladní výtahy budou nahrazeny výtahy novými, společnými pro osoby i náklad a budou upraveny pro novou výšku nástupiště. Výpravní budova není předmětem stavby, ale bezbariérovému provozu vyhovuje.

V žst. Praha Bubeneč bude stávající osobní přeprava zrušena a přesunuta na konec stanice (směr Roztoky k ulici Podbabské) do nově vybudované zastávky Praha Podbaba. Bezbariérový přístup na nástupiště bude možný z obou stran (od ulice Jednořadé i Papírenské) po rampách z nového podchodu, který bude veřejný a bude jím možné pod tratí projít rovněž bezbariérově.

Veškerá nástupiště budou vybavena předepsanými varovnými a vodícími pásy a v nutné míře též zábradlími.

4.3 Péče o životní prostředí

Vlivu stavby na životní prostředí se věnují samostatné části dokumentace.

Shrnutí podmínek pro minimalizaci negativních dopadů stavby na přírodní prostředí obsahuje část dokumentace B.3.1 – Životní prostředí. Nakládání s odpady je předmětem části B.3.2 – Odpadové hospodářství.

Ochrana před hlukem je řešena v části B.3.3 – Hluková studie. Ochrana před účinky vibrací je zpracována v části dokumentace B.3.4 – Studie antivibračních opatření. Ochrana ovzduší není s ohledem na elektrický provoz řešena, pouze jsou, pro dobu výstavby pro recyklační stanici, zpracovány v částech dokumentace B.3.5 a B.3.6 Rozptylová studie a Odborný posudek dle § 17 odst. 5 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší. Radonové riziko nebylo, s ohledem na charakter stavby, posuzováno.

Aktualizovaný dendrologický pasport je zpracován v části dokumentace L.4 – Dendrologický průzkum. Rozsah nezbytného kácení stromů, ořezu korun a mýcení křovin je předmětem dvou samostatných stavebních objektů – SO 01-65-02 a SO 02-65-02 kácení dřevin v části dokumentace E.3.3. V oblasti nové zastávky P.Podbaba je úprava okolí řešena v samostatném stavebním objektu SO 01-65-01 sadové úpravy, který je v části dokumentace E.3.3.

Vodohospodářská problematika je řešena v části dokumentace B.11 – Vodohospodářské řešení.

4.4 Péče o bezpečnost práce

Veškerá nově navrhovaná zařízení budou vyhovovat současným požadavkům bezpečnostních předpisů. Podrobněji v části dokumentace B.4.1 – Ochrana stavby (BOZP, CO). Investorem vybraným Koordinátorem BOZP (Ecological Consulting, a.s.) byla k projektu stavby zpracována (08/2008) samostatná dokumentace – Manuál údržby z hlediska BOZP a Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

4.5 Požární zabezpečení stavby

Zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany je předmětem samostatné části dokumentace B.4.2 – Požární ochrana. Zároveň je součástí dokumentace dotčených pozemních objektů příloha řešící jejich Požární ochranu.

4.6 Zařízení civilní ochrany

V řešeném úseku nejsou žádná zařízení ani objekty CO, stejně tak nebyla zjištěna žádná zařízení vojenská. Podzemní kryty CO byly postaveny v rámci stavby metra III C ve stanici Vltavská a při stavbě Holešovické přeložky již nebyly v podzemí VB žst. P.Holešovice zřizovány.

V řešeném úseku kříží trať cca v km 3,734; 3,740 a 415,025 sdělovací kabely Ministerstva vnitra ČR. První dva kabely vedou pod železničním mostem přes ulici Argentinskou, umístěné pod betonovou plochou, kde se nenavrhuje žádná stavební činnost, kromě umístění lešení pro úpravu povrchu betonové konstrukce mostu, opěr, pilířů a pro rekonstrukci římsy na mostě. Třetí kabel je uložen hluboko v náspu žel.tělesa žst.P.Bubeneč za kralupskou opěrou mostu Stromovka 2, kde nebude dotčen žádnou stavební činností. Původně navrhovaný PS 00-02-04 Bubeneč-Holešovice, úpravy a přeložky MV ČR na ochranu kabelů je z dokumentace vypuštěn.

4.7 Protikorozní ochrana podzemních vedení a ochrana proti bludným proudům

Protikorozní ochranou se zabývá samostatná část dokumentace B.6 – Protikorozní ochrana, která je členěna na dvě části. První provádí Předběžný korozní průzkum, druhá se zabývá Návrhem ochranných opatření.

4.8 Stanovení nových ochranných pásem

S ohledem na definici ochranného pásma (OP) dráhy v § 8 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách a úpravu polohy kolejí dojde k dílčím změnám OP. Změny jsou v řádu jednotek metrů a v měřítku Přehledné situace v části C.1 (a územního plánu) nejsou zachytitelné.

Změny OP dráhy se týkají traťového úseku před žst. P.Bubeneč v km 414,620-414,720 (posun koleje vpravo ve směru staničení max. o 2 m) a v žst. P.Bubeneč v km 414,720-414,890 (posun koleje vlevo max. o 5 m), v km 414,890-415,000 (posun koleje vpravo max. o 3 m), v km 415,150-416,050 (posun koleje vlevo max. o 2 m) a v km 416,250-416,430 (posun koleje vpravo max. o 1 m).

Zákres uvedených drobných posunů OP dráhy je doporučen provést až v rámci dokumentace skutečného provedení stavby do koordinační situace stavby.

4.9 Úpravy ploch a prostranství

Veškeré svahy drážního tělesa, které budou dotčeny stavební činností, budou opatřeny protierozní ochranou (zatravnovací rohož) a ozeleněny travním porostem. Protierozní ochrana je součástí stavebních objektů železničního spodku:

- SO 01-15-01 Žst. P.Bubeneč (vč. zast. P.Podbaba), železniční spodek
- SO 02-15-01 Bubeneč-Stromovka, železniční spodek
- SO 03-15-01 Žst. P.Holešovice (vč. odb. Stromovka), železniční spodek

Oblast nové zast. P.Podbaba, která bude stavební činností (snesení části náspu bývalé vlečky Pražské Teplárenské, výstavba chodníků směrem k Podbabské, vyrovnání terénu podél opěrné zdi směrem k Papírenské, demolice garáží, ...) dotčena i mimo drážní pozemky, je ošetřena v rámci samostatného stavebního objektu:

- SO 01-65-01 Zast. P.Podbaba, sadové úpravy

Plochy zařízení stavenišť a staveništních komunikací budou po opuštění uvedeny dodavatelem stavby do původního stavu.

5 POPIS STAVBY DLE JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ

5.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Seznam řešených provozních souborů

| | | |
|----|----------|--------------------------------|
| PS | 01-01-01 | Žst. P.Bubeneč, úprava SZZ |
| PS | 02-01-01 | Bubeneč-Holešovice, úprava TZZ |
| PS | 03-01-01 | Žst. P.Holešovice, úprava SZZ |
| PS | 03-01-03 | Žst. P.Holešovice, úprava DOZ |
| PS | 09-01-02 | Žst. P.Bubny, úprava SZZ |

PS 01-01-01 Žst. P.Bubeneč, úprava SZZ

Popis PS

Identifikace objektu. Provozní soubor řeší staniční zabezpečovací zařízení v žst. Praha Bubeneč. Součástí je definitivní, provizorní SZZ a klimatizace místnosti, kde je definitivní SZZ umístěno.

Současný stav. Žst. P.Bubeneč je v současné době zabezpečena RZZ typu AŽD 71 s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly AŽD 70 a s kolejovými obvody KO 4300. Vnitřní část RZZ je umístěna v technologické budově v místnosti napájení, v místnosti baterií a ve stavědlové ústředně. Zařízení je ovládáno prostřednictvím systému R-Control z pracoviště JOP umístěného v dopravní kanceláři v žst. P. Holešovice.

Navrhovaný stav. Žst. P.Bubeneč bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, plnohodnotným elektronickým stavědlem (ES). Zařízení bude s novými třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly, s kolejovými obvody 275 Hz a s přenosem kódu VZ. Kabelové rozvody se položí nové a budou provedeny plněnými kabely. V žst. bude zřízeno místní nezálohované pracoviště JOP pro místní obsluhu v případě potřeby. V základním stavu bude ovládání ES zajištěno úsekově ze zálohovaného pracoviště JOP v dopravní kanceláři žst. P.Holešovice. Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stávající technologické budově (TB), v místnosti napájení, ve stavědlové ústředně a v dopravní kanceláři. Pro napájení ES i dalších zařízení (např. sdělovacího zařízení) bude sloužit univerzální napájecí zdroj (UNZ), umístěný v místnosti napájení. Základní napájení pro UNZ bude zajištěno z rozvodu ČD 6kV/50 Hz, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě.

Klimatizace bude instalována v TB v místnosti stavědlové ústředny a místnosti baterií (UNZ), v každé místnosti po jedné chladicí jednotce.

Po dobu přestavby žst. P.Bubeneč bude zřízeno elektronické mobilní provizorní zabezpečovacího zařízení (MPZZ). Zařízení bude umístěno ve dvou kontejnerech (na každém zhlaví bude samostatný kontejner). Zařízení se bude v jednotlivých stavebních postupech vhodně upravovat podle aktuální konfigurace kolejiště. Zařízení bude s posunovými cestami, volnost kolejiště bude zjišťována počítači náprav. Ovládání MPZZ bude zajištěno ze zálohovaného pracoviště JOP umístěného ve stávající dopravní kanceláři ve výpravní budově.

Hlavní výměry.

- 13 v.j. nových výhybkových jednotek
- 19 ks nových stožárových návěstidel
- 6 ks nových trpasličích návěstidel
- 11 ks demontáž stožárových návěstidel
- 9 ks demontáž trpasličích návěstidel
- 12 ks demontáž návěstidel na lávce
- 1 ks nezálohované pracoviště JOP
- 2 ks kontejneru MPZZ
- 2 ks chladících jednotek

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Návrh zabezpečovacího zařízení byl upraven podle nového kolejového řešení. Na základě jednání vedeného investorem stavby, které bylo potvrzeno 16.10.2007 Odbornou komisí pro posuzování rozsahu infrastruktury, je navrženo v rámci stavby provést demontáž stávajícího RZZ a žst. nově zabezpečit elektronickým stavědlem.

Řešení PS x posuzovací protokol

Technické řešení PS je v souladu s posuzovacím protokolem, k rozdílu dochází ve třech bodech, které byly řádně projednány s investorem stavby. S ohledem na nutnost splnění podmínek pro TSI, pro plnohodnotné dálkové ovládání a pro budoucí nasazení ETCS bude provedena demontáž stávajícího RZZ a žst. se nově zabezpečí ES. Zařízení AVV nebude řešeno, nejedná se o majetek SŽDC a nejde přímo o zabezpečovací zařízení. Vysunutí vjezdových návěstidel 1S, 2S v žst. P.Bubeneč bude provedeno jen v nezbytně nutném rozsahu bez dopadu na návěstidla autobloku do Roztok.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Technické řešení PS je v souladu s územním rozhodnutím.

PS 02-01-01 Bubeneč - Holešovice, úprava TZZPopis PS

Identifikace objektu. Provozní soubor řeší traťové zabezpečovací zařízení v úseku Bubeneč – Holešovice. Součástí je definitivní a provizorní TZZ.

Současný stav. Traťový úsek Praha Bubeneč – Praha Holešovice je zabezpečen obousměrným čtyřznakovým reléovým automatickým blokem s centralizací vnitřní výstroje do přilehlých žst. Zařízení je vybaveno traťovými souhlasy, kolejové obvody jsou 275 Hz, návěstidla světelná typu AŽD 71. V obou směrech jsou zřízena oddílová návěstidla autobloku, která traťový úsek dělí na dva oddíly. Délky oddílů jsou přibližně 500 až 600 m. Sudá oddílová návěstidla jsou umístěna na návěstním krakorci, v opačném směru jsou na tomto krakorci zřízena vjezdová návěstidla do žst. P.Bubeneč.

Navrhovaný stav. Traťový úsek P.Bubeneč – P.Holešovice bude zabezpečen novým obousměrným elektronickým tříznakovým automatickým blokem (AB) s kolejovými obvody 75 Hz a s přenosem kódu VZ. Oddílová návěstidla nebudou vzhledem k délce mezistaničního úseku zřízena. Vnitřní výstroj nového AB bude soustředěna do stavědlových ústředen přilehlých žst. Napájení AB bude zajištěno z napájecích rozvaděčů staničního zabezpečovacího zařízení v žst. P.Holešovice a v žst. P.Bubeneč. V celém mezistaničním úseku budou položeny nové zabezpečovací kabelové rozvody, kabely budou plněné. Po dobu přestavby bude traťový úsek P.Bubeneč – P.Holešovice zabezpečen provizorním traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, automatickým hradlem. Zařízení bude obousměrné bez hradla na trati, vzhledem k délce mezistaničního úseku nebudou zřízeny ani samostatné předvěsti vjezdových návěstidel. Volnost traťového úseku bude zjišťována počítači náprav, přenos kódu VZ nebude zajištěn. Vnitřní výstroj provizorního automatického hradla bude soustředěna do kontejnerů mobilního provizorního zabezpečovacího zařízení v přilehlých žst.

Hlavní výměry. Počet traťových oddílů - 1.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Technické řešení PS je v souladu s přípravnou dokumentací.

Řešení PS x posuzovací protokol

Technické řešení PS je v souladu s posuzovacím protokolem.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Technické řešení PS je v souladu s územním rozhodnutím.

PS 03-01-01 Žst. P.Holešovice, úprava SZZPopis PS

Identifikace objektu. Provozní soubor řeší staniční zabezpečovací zařízení v žst. Praha Holešovice. Součástí je definitivní, provizorní SZZ a klimatizace místnosti, kde je definitivní SZZ umístěno.

Současný stav. Žst. P.Holešovice je v současné době zabezpečena RZZ typu AŽD 71 s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly AŽD 70 a s kolejovými obvody KO 4300. Vnitřní část RZZ je umístěna ve výpravní budově v místnosti napájení (1.patro), v místnosti baterií (1.patro) a ve stavědlové ústředně (3.patro). Zařízení je ovládáno prostřednictvím systému R-Control z pracoviště JOP umístěného v dopravní kanceláři v žst. P.Holešovice (3.patro). Pro nouzové obsluhy a pro zajištění činnosti zařízení R-Control je v dopravní kanceláři ponechána svíslá indikační deska. Z dopravní kanceláře jsou kromě RZZ v žst. P.Holešovice řízeny systémem R-Control i RZZ v žst. P.Bubeneč, Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou. Úrovňový přejezd místní komunikace „A“ v km 0,880 na vlečce Přístav Holešovice je zabezpečen zařízením PZS 3SNI typu AŽD 71 s vnitřní výstrojí v reléovém domku u přejezdu, indikační a ovládací prvky přejezdu jsou umístěny v dopravní kanceláři žst. P.Holešovice.

Navrhovaný stav. Žst. P.Holešovice bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, plnohodnotným ES. Zařízení bude s novými třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly, s kolejovými obvody 275 Hz a s přenosem kódu VZ, v manipulační části kolejiště budou zřízeny počítače náprav. Kabelové rozvody se položí nové a budou provedeny plněnými kabely. Vnější části zařízení v obvodu Rokytky a na spojovacích kolejích od Rokytky až po cca km 2,520 budou řešeny v rámci samostatné stavby P.Holešovice - P.Libeň, rekonstrukce AB. Tyto vnější části budou mít umístěnu vnitřní výstroj ve stavědlové ústředně odbočky Balabenka. Ve stavědlové ústředně Balabenka bude pro uvedenou část zařízení zřízena pouze výkonná vnitřní část, řídicí a ovládací úroveň bude integrována do staničního zabezpečovacího zařízení v žst. P.Holešovice. Ovládání žst. P.Holešovice i obvodu Rokytky bude společné z nového zálohovaného pracoviště JOP umístěného v dopravní kanceláři v žst. P.Holešovice, z téhož pracoviště bude úsekově řízena i žst. P.Bubeneč. Současně bude v dopravní kanceláři žst. P.Holešovice ponecháno jedno ze stávajících pracovišť JOP systému R-Control pro ovládání žst. Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou. Vnitřní část zařízení bude umístěna ve stávající výpravní budově, v místnosti napájení a ve stavědlové ústředně. Ve 3.patře ve stavědlové ústředně bude nově vyhrazen i prostor pro napájecí část elektronického stavědla, prostor pro baterie bude oddělen příčkou. V 1. patře, v místnosti napájení budou nově umístěny pouze kabelové stojany. Pro napájení ES i dalších zařízení (např. sdělovací zařízení) bude sloužit UNZ. Základní napájení pro UNZ bude zajištěno z rozvodu ČD 6 kV/50 Hz, náhradní napájení bude zajištěno z místní veřejné sítě. Diagnostika staničního zabezpečovacího zařízení žst. P.Holešovice a žst. P.Bubeneč včetně přílehlých traťových zabezpečovacích zařízení bude zobrazována na diagnostickém pracovišti, které bude umístěno ve 3. patře výpravní budovy v Holešovicích, a to v kanceláři SSZT.

Klimatizace bude instalována ve VB ve 4.NP v místnosti stavědlové ústředny a místnosti baterií (UNZ), v místnosti stavědlové ústředny budou dvě a v místnosti napájení jedna chladicí jednotka. Venkovní části chladicích jednotek budou umístěny pod okny 5.NP.

Po dobu přestavby žst. P.Holešovice bude zřízeno elektronické MPZZ. Zařízení bude umístěno ve dvou kontejnerech (na každém zhlaví bude samostatný kontejner). Zařízení se bude v jednotlivých stavebních postupech vhodně upravovat podle aktuální konfigurace kolejiště. Zařízení bude s posunovými cestami, volnost kolejiště bude zjišťována počítači náprav. Ovládání MPZZ bude zajištěno ze zálohovaného pracoviště JOP umístěného ve stávající dopravní kanceláři ve výpravní budově.

Hlavní výměry.

- 30 v.j. nových výhybkových jednotek
- 33 ks nových stožárových návěstidel
- 14 ks nových trpasličích návěstidel
- 31 ks demontáž stožárových návěstidel
- 15 ks demontáž trpasličích návěstidel
- 4 ks demontáž návěstidel na lávce
- 2 ks nezálohované pracoviště JOP
- 2 ks kontejneru MPZZ
- 3 ks chladících jednotek

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Návrh zabezpečovacího zařízení byl upraven podle kolejového řešení, označení vnějších prvků (seřaďovací návěstidla, přestavníky) bylo navrženo v souladu s dohodami z výrobní porady pro zabezpečovací zařízení. Na základě jednání vedeného investorem stavby, které bylo potvrzeno 16.10.2007 Odbornou komisí pro posuzování rozsahu infrastruktury, je navrženo v rámci stavby provést demontáž stávajícího RZZ a žst. nově zabezpečit ES. S ohledem na nutné úpravy trakčního vedení a novou polohu elektrického dělení v TV směr Bubny budou vjezdová návěstidla od žst. P.Bubny vysunuta cca do km 413,250. V rámci samostatné stavby P.Holešovice - P.Libeň, rekonstrukce AB, bude do obvodu žst. P.Holešovice začleněna odbočka Rokytky, mezi odbočkou Rokytky a Holešovicemi budou zřízena cestová návěstidla, návrh nového zabezpečovacího zařízení v žst. P.Holešovice bude tuto skutečnost respektovat. Přejezd „A“ v km 0,880 na vlečce Přístav Holešovice bude řešen se stávajícím PZS jako autonomní, vazba na staniční zabezpečovací zařízení bude provedena pouze v oblasti napájení a indikačních prvků.

Řešení PS x posuzovací protokol

Technické řešení PS je v souladu s posuzovacím protokolem, k rozdílu dochází ve dvou bodech, které byly řádně projednány s investorem stavby. S ohledem na nutnost splnění podmínek pro TSI, pro plnohodnotné dálkové ovládání a pro budoucí nasazení ETCS bude provedena demontáž stávajícího RZZ a ŽST se nově zabezpečí elektronickým stavědlem. Zařízení AVV nebude řešeno, nejedná se o majetek SŽDC a nejde přímo o zabezpečovací zařízení.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Technické řešení PS je v souladu s územním rozhodnutím.

PS 03-01-03 Žst. P.Holešovice, úprava DOZ

Popis PS

Identifikace objektu. Provozní soubor řeší úpravy zařízení R-Control v žst. Praha Holešovice.

Současný stav. Žst. P.Holešovice je v současné době zabezpečena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením (RZZ) typu AŽD 71 s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly AŽD 70 a s kolejovými obvody KO 4300. Vnitřní část RZZ je umístěna ve výpravní budově v místnosti napájení (1.patro), v místnosti baterií (1.patro) a ve stavědlové ústředně (3.patro). Zařízení je ovládáno prostřednictvím systému R-Control z pracoviště JOP umístěného v dopravní kanceláři v žst. P.Holešovice (3.patro). Pro nouzové obsluhy a pro zajištění činnosti zařízení R-Control je v dopravní kanceláři ponechána svislá indikační deska. Z dopravní kanceláře jsou kromě RZZ v žst. P.Holešovice řízeny systémem R-Control i RZZ v žst. P.Bubeneč, Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou. Žst. P.Bubeneč, Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou jsou v současné době zabezpečeny rovněž RZZ typu AŽD 71 s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly AŽD 70 a s kolejovými obvody KO 4300.

Navrhovaný stav. V žst.P.Bubeneč bude provedeno kompletní odpojení a následná demontáž zařízení R-Control. Demontáže budou provedeny ve stavědlové ústředně a v dopravní kanceláři. V žst. P.Holešovice bude rovněž provedeno odpojení a demontáž zařízení R-Control, demontáže však budou omezeny pouze na zařízení sloužící k ovládání žst. P.Bubeneč a žst. P.Holešovice. Demontáže budou opět prováděny ve stavědlové ústředně a v dopravní kanceláři. Ve stávajícím stavu jsou v dopravní kanceláři žst. P.Holešovice zřízena dvě pracoviště JOP systému R-Control, z prvního pracoviště je ovládána odbočka Rokytka a žst. P.Holešovice, z druhého pracoviště jsou ovládány žst. P.Bubeneč, Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou. V rámci PS 03-01-01 bude první pracoviště R-Control nahrazeno novým zálohovaným pracovištěm JOP zajišťujícím ovládání obvodu Rokytka, obvodu Holešovice a žst.P.Bubeneč. Druhé pracoviště R-Control zůstane pouze pro ovládání žst. Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou. Z těchto důvodů bude v rámci tohoto PS provedena demontáž veškerého zařízení prvního stávajícího pracoviště JOP systému R-Control. Druhé pracoviště bude v rámci tohoto PS upraveno na ovládání žst. Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou, půjde zejména o úpravy v software zobrazení JOP. V žst. P.Bubny bude ve VB demontován vstupní zadávací terminál systému R-Control a provedeny úpravy pro zachování činnosti zbylého zařízení.

Hlavní výměry. Počet řízených žst. - 2.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Na základě jednání vedeného investorem stavby, které bylo potvrzeno 16.10.2007 Odbornou komisí pro posuzování rozsahu infrastruktury, je navrženo v rámci stavby provést demontáž stávajících RZZ v žst. P.Holešovice a v žst. P.Bubeneč a obě žst. nově zabezpečit ES. Při tomto řešení se ruší původní náplň PS, jejímž účelem byla úprava zařízení R-Control v obou uvedených žst. na nový stav po ukončení optimalizace. Novou náplní tohoto PS je demontáž zařízení R-Control pro žst. P.Holešovice a žst. P.Bubeneč, demontáž jednoho z pracovišť JOP systému R-Control a úprava systému pouze pro ovládání žst. Roztoky u Prahy a Libčice nad Vltavou.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 09-01-02 Žst. P.Bubny, úprava SZZ

Popis PS

Identifikace objektu. Provozní soubor řeší úpravy stávajícího SZZ v žst. Praha Bubny.
Současný stav.

Žst. P.Bubny je v současné době zabezpečena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s jedním řídicím a třemi závislými stavědly. Výhybky v hlavních kolejích a přilehlé odvrtné výhybky jsou přestavovány třífázovými elektromotorickými přestavníky, ostatní výhybky ve vlakových cestách jsou přestavovány mechanickými přestavníky. Všechna návěstidla jsou světelná. U jednotlivých staničních kolejí jsou zřízena vložena návěstidla, ve zhlaví jsou pak zřízena skupinová odjezdová návěstidla. Dále je v žst. sedm seřadovacích návěstidel. Pro kontrolu volnosti zhášecích úseků jsou na holešovickém zhlaví zřízeny dva kolejové obvody KO 4300, na zhlaví k Masarykovu nádraží dva úseky počítače náprav. Kolejové obvody KO 4300 jsou zřízeny i na všech výhybkách s elektromotorickými přestavníky.

Pro ovládání PZS v km 0,767 na odbočné trati jsou zřízeny kolejové obvody 75 Hz a dva soubory ASE 5. Pro vybavení závěrů vlakových cest jsou na zhlavích zřízeny izolované kolejnice. Vnitřní část zařízení je umístěna na zhlavích v reléových domcích a v reléových skříních. Na stavědlech se vždy nachází stavědlový přístroj vz. 5007 a kolejová deska, na St.3 jsou kolejové desky dvě. Dopravní kancelář je umístěna ve stávající výpravní budově,

nachází se zde řídicí přístroj RANK, tři kolejové desky a dva počítačové vstupní zadávací terminály (pro Masarykovo nádraží a pro Prahu Holešovice).

Navrhovaný stav. V žst. P.Holešovice v návaznosti na posun elektrického dělení v TV směrem do tratí bude nutné posunout i vjezdová návěstidla 1BL a 2BL. Při posunutí uvedených návěstidel vznikne nově nedostatečná zábrzdna vzdálenost mezi odjezdovými návěstidly L1-3, L2-22 v žst. P.Bubny a vjezdovými návěstidly 1BL a 2BL v žst. P.Holešovice. Současně se mění i rychlosti v rozhodných výhybkách na bubenečském zhlaví žst. P.Holešovice (bývalá odbočka Stromovka). Obě tyto změny budou znamenat úpravy v žst. PBubny. V rámci tohoto PS bude provedena výměna stávajících odjezdových návěstidel L1-3 a L2-22 za nová, s potřebnou výstrojí svítilen. V RD u St.4 se do volných pozic stávajících stojanů doplní potřebná reléová výstrojí nových svítilen a také upravených obvodů návěstění. Upraví se vnitřní rozvody v RD a nově se zapojí obvody návěstění pro návěstidla L1-3 a L2-22. Indikace od nových návěstních svítilen se doplní na kolejové desky. V dopravní kanceláři žst. P.Bubny se demontuje stávající vstupní zadávací terminál systému R-Control pro zadávání čísel vlaků odjíždějících do žst. P.Holešovice. Bude nahrazen novým vstupním zadávacím terminálem, který bude kompatibilní s novým ES v žst. P.Holešovice. V traťovém úseku Bubny - Holešovice bude ponechán stávající obousměrný tříznakový reléový automatický blok s centralizací vnitřní výstroje do přilehlých žst. Traťové kolejové obvody budou nové s frekvencí 75 Hz a jejich vnitřní výstroj bude shodně se stávajícím stavem umístěna v žst. P.Holešovice. V rámci tohoto PS budou také provedeny úpravy zabezpečovací kabelizace v traťovém úseku Holešovice - Bubny.

Hlavní výměry.

- 1 traťový oddíl
- 2 ks nových stožárových návěstidel
- 2 ks demontáž stožárových návěstidel

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

PS byl nově zařazen do objektové skladby.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na pozemky určené v ÚR, veškeré zřízení je umístěno na drážních pozemcích. Tímto PS bude zajištěna kompatibilita zabezpečovacího zařízení v žst. P.Bubny s kvalitativně novým zařízením na optimalizovaném úseku Bubeneč - Holešovice.

5.2 Železniční sdělovací zařízení

Seznam řešených provozních souborů

| | | |
|----|------------|---------------------------------------|
| PS | 01-02-02 | Žst. P.Bubeneč, úpravy MK |
| PS | 01-02-04 | Žst. P.Bubeneč, MK |
| PS | 01-02-07 | Žst. P.Bubeneč, sdělovací zařízení |
| PS | 01-02-09 | Žst. P.Bubeneč, TZ |
| PS | 03-02-02.2 | Žst. P.Holešovice, MK |
| PS | 03-02-03.1 | Žst. P.Holešovice, sdělovací zařízení |
| PS | 03-02-04 | Žst. P.Holešovice, TZ |
| PS | 03-02-02.4 | Žst. P.Holešovice, úpravy MK |

PS 01-02-02 Žst. P.Bubeneč, úpravy MKPopis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající stanice Praha Bubeneč a nové zast. Praha Podbaba. Nová úprava kabelizace TKK (metalický kabel - MK) je od VB vedena vlevo ve směru staničení podél kolejiště s pokračováním ke konci stavby směr Kralupy. Úprava DK je v místě mostů Stromovka 2 a Mlýnská.

Současný stav. V současné době je TKK v nevyhovujícím technickém stavu a je reálné nebezpečí jeho poškození vlivem manipulace. DK je uložen v místě křížení v blízkosti mostů bez chráničky.

Navrhovaný stav. TKK je z důvodů posunu kolejiště, úprav na mostě přes Mlýnskou a novostavby zastávky P.Podbaba v úseku mezi VB a koncem stavby nahrazen novým vedením v nové kabelové trase (vlevo ve směru staničení). V místě mostů bude uložen do kabelového žlabu. V km 415,918 bude nový kabel TKK naspojován pomocí nové spojky na stávající kabelovou trasu. Cca v km 416,290 bude ošetřeno křížení nového kabelu TKK pod koleji novými kabelovými vložkami v plastové chráničce prostřednictvím protlaku pod tělesem.

Pro DK je v obou případech kolize (křížení cca v km 414,990 a 415,325) se stavebními úpravami mostů navržena náhrada těchto úseků zahloubením novými kabelovými vložkami v plastové chráničce prostřednictvím protlaku pod tělesem.

Hlavní výměry. V rámci PS bude položeno:

- 800 m metalických kabelů (MK)
- 110 m dálkových metalických kabelů (DK)
- 80 m plastové chráničky

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 01-02-04 Žst. Praha Bubeneč, MKPopis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající stanice Praha Bubeneč a nové zast. Praha Podbaba.

Současný stav. V současné době je v železniční stanici místní kabelizace (MK) v nevyhovujícím technickém stavu.

Navrhovaný stav. Hlavním úkolem PS je výstavba nové MK pro zabezpečení rozšířených požadavků na sdělovací propojení jednotlivých objektů a zařízení ve stanici a v nové zastávce. Toto není možné zajistit stávajícími MK. Nová MK řeší propojení venkovní rozvodné skříně sděl.zař. na zast. P.Podbaba, nových VTO 6 u vjezdových návěstidel L1, L2 a S1, S2 s HR umístěným ve sdělovací místnosti. Ta se bude nacházet v rekonstruované technologické budově. Připojení rozvodné skříně je navrženo optickým kabelem (MOK 12vl. SM) a metalickým kabelem TCEPKPFLEZE 5XN0,6. Připojení VTO u vjezdových návěstidel bude řešeno metalickými kabely v provedení TCEPKPFLEZE 3XN0,6.

Hlavní výměry. V rámci PS bude položeno:

- 3 545 m metalických kabelů (MK)
- 850 m optických kabelů (MOK)
- 790 m optotrubek (HDPE)

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

PS navržen s drobnými úpravami řešení oproti PD, které vyplynuly z upřesnění technologického řešení. Během jednání se zadavatelem došlo k dohodě o úpravě řešení výstavby kabelových rýh a kabelovodů, které budou společné pro kabely sdělovací (včetně MK), zabezpečovací a silové. Výstavba kabelových rýh a kabelovodů bude obsahem samostatných SO železničního spodku.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Úpravy bez vlivu na ÚR.

PS 01-02-07 Žst. P.Bubeneč, sdělovací zařízeníPopis PS

Identifikace objektu. Hlavním úkolem PS je rekonstrukce sdělovacích rozvodů v technologickém objektu žst. Praha Bubeneč.

Současný stav. V současné době jsou v technologickém objektu Praha Bubeneč v provozu telefonní zapojovač DZ (bude vyměněn za nový), rozhlasová ústředna (bude zrušena), radiodispečerské zařízení (ponecháno na dožití) a radiostanice GSM-R (ponecháno).

Navrhovaný stav. Vzhledem k tomu, že v rámci stavby dojde v žst. Praha Bubeneč ke stavebním úpravám technologického objektu a přemístění dopravní kanceláře, navrhuje se tímto PS vybudovat nové telefonní, datové a hodinové rozvody v této TB. Nové zařízení bude osazeno do stávající, stavebně upravené, sdělovací místnosti. Pro uzemnění telekomunikačního zařízení bude využito stávající uzemnění.

Hlavní výměry: V rámci PS bude položeno:

- 50m tras vnitřních rozvodů včetně koncových sdělovacích zařízení

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

PS navržen s drobnými úpravami řešení oproti PD, které vyplynuly z upřesnění technologického řešení.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Úpravy bez vlivu na ÚR.

PS 01-02-09 Žst. P.Bubeneč, TZPopis PS

Identifikace objektu. Provozní soubory řeší náhradu telefonního zapojovače umístěného v technologické budově žst. P.Bubeneč.

Současný stav. Telefonní zapojovač DZ61 je za dobou své životnosti a nesplňuje požadavky na úsekové a dispečerské řízení.

Navrhovaný stav. V žst. P.Bubeneč se navrhuje nový telefonní zapojovač. Z důvodů budoucího propojení zapojovačů pro úsekové řízení bude zapojovač žst propojen datovou technologickou sítí Lan pomocí přenosového zařízení SDH. Tímto zapojením bude možné úsekové řízení v případě bezobslužného provozu ze žst Praha Holešovice a v budoucnosti z dispečerského centra z Prahy (CDP). Ovládací pracoviště se navrhuje jedno realizované pomocí TouchCall (dotykový monitor). Součástí výstavby nového zapojovače bude i výstavba náhradního telefonní zapojovače do stolu výpravčího.

Okruhy zapojené do TZ Bubeneč:

| okruh | umístění | rozhraní |
|--------|-------------------------------------|----------|
| 2xVP | vjezdové náv. ze směru Holešovice | MB |
| 2xVP | vjezdové náv. ze směru Roztoky u P. | MB |
| 2xVT | z obou směrů | MB |
| Celkem | 6 okruhů MB | |

Hlavní výměry. Počet telefonních zapojovačů - 1 zařízení

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Původně navržené zařízení integrované telekomunikační zařízení bylo zjednodušeno na telefonní zapojovač neboť telefonní ústředna je již hotová.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Změna nemá vliv na ÚR.

PS 03-02-02.2**žst. Praha Holešovice, MK****Popis PS**

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající stanice Praha Holešovice.

Současný stav. V současné době je v železniční stanici místní kabelizace v nevyhovujícím technickém stavu.

Navrhovaný stav. Hlavním úkolem PS je výstavba nové MK pro zabezpečení rozšířených požadavků na sdělovací propojení jednotlivých objektů a zařízení ve stanici. Toto není možné zajistit stávajícími MK. Nová MK řeší položení optotrubky HDPE z VB k odbočce Stromovka, propojení nových VTO 6 u vjezdových návěstidel 1BL, 2BL, u 1S, 2S a VTO 9 u R.D. a E.Z. s HR umístěným ve sdělovací místnosti. Ta se nachází ve výpravní budově žst. P.Holešovice. Připojení VTO u vjezdových návěstidel bude řešeno metalickými kabely v provedení TCEPKPFLEZE .XN0,6.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude položeno:

- 2 826 m metalických kabelů (MK)
- 1 263 m optotrubek (HDPE)

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD byl tento PS 03-02-02.2 vyčleněn z původního PS 03-02-02 Žst. Praha Holešovice, úpravy rozhlasového zařízení a MK. Důvodem bylo oddělení dvou druhů zařízení dle požadavků zadání, kde jedno z nich podléhá posouzení na prvky interoperability. Během jednání se zadavatelem došlo k dohodě o úpravě řešení výstavby kabelových rýh a kabelovodů, které budou společné pro kabely sdělovací (včetně MK), zabezpečovací a silové. Výstavba kabelových rýh a kabelovodů bude obsahem samostatných SO železničního spodku. Z tohoto důvodu se nebude MK pouze upravovat, ale v rámci tohoto PS bude položena MK nová.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Úpravy bez vlivu na ÚR.

PS 03-02-03.1 Žst. P.Holešovice, sdělovací zařízeníPopis PS

Identifikace objektu. Hlavním úkolem PS je rekonstrukce sdělovacích rozvodů v dopravní kanceláři žst. Praha Holešovice.

Současný stav. V současné době jsou v žst. Praha Holešovice v provozu zastaralá analogová sdělovací zařízení, která nelze využít pro ovládání sousedních stanic (zapojovače...) a jim odpovídající sdělovací rozvody. V provozu je telefonní zapojovač DZ (bude vyměněn za nový), rozhlasová ústředna (bude vyměněna za novou), radiodispečerské zařízení (ponecháno na dožití), hlavní hodiny (vyměněny za nové), stojan datových zařízení ((ponechán) a zařízení ČD-T (ponecháno), ATÚ a přenosový systém ČD (bude přemístěno)..

Navrhovaný stav. Účelem tohoto provozního souboru je vybudování nových telefonních, datových a hodinových rozvodů vestavbou v dotčených místnostech. Nové zařízení bude osazeno do stávající sdělovací místnosti, kde dojde pouze montážními úpravami, stavební úpravy místnosti změna nevyžaduje. Bude zřízeno kabelového propojení mezi stojanem hlavního rozvodu ve sdělovací místnosti a novými výtahy. Pro uzemnění telekomunikačního zařízení bude využito stávající uzemnění.

Hlavní výměry. V rámci PS bude položeno:

- 150m tras vnitřních rozvodů včetně koncových sdělovacích zařízení

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

PS navržen s drobnými úpravami řešení oproti PD, které vyplynuly z upřesnění technologického řešení.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Úpravy bez vlivu na ÚR.

PS 03-02-04 Žst. P.Holešovice, TZPopis PS

Identifikace objektu. Provozní soubory řeší náhradu stávajícího telefonního zapojovače umístěného ve výpravní budově žst. P.Holešovice.

Současný stav. Telefonní zapojovač DZ61 je za dobou své životnosti a nesplňuje požadavky na úsekové a dispečerské řízení.

Navrhovaný stav. V žst. P.Holešovice se navrhuje nový telefonní zapojovač. Z důvodů budoucího propojení zapojovačů pro úsekové řízení bude zapojovač žst propojen datovou technologickou sítí Lan pomocí přenosového zařízení SDH. Tímto zapojením bude možné úsekové řízení v případě bezobslužného provozu sousedních žst. ze žst. P.Holešovice a v budoucnosti z dispečerského centra z Prahy (CDP). Ovládací pracoviště se navrhuje tři realizované pomocí dvou TouchCall (dotykový monitor) a jednoho pracoviště realizovaného pomocí IP telefonu. Zapojovač bude doplněn náhradním telefonním zapojovačem do stolu výpravčího.

Okruhy zapojené do TZ Praha Holešovice:

| okruh | umístění | Hl.výpravčí | výpravčí 2 | rozhraní |
|-------|---------------------------------------|-------------|------------|----------|
| VP | vjezdové náv. 1S Holešovice km414,130 | ano | ano | MB |
| VP | vjezdové náv. 2S Holešovice km414,130 | ano | ano | MB |
| VP | vjezdové náv.1L Rokytka | ano | ano | MB |
| VP | vjezdové náv.2L Rokytka | ano | ano | MB |
| VP | vjezdové náv. 501L Rokytka | ano | ano | MB |

| okruh | umístění | Hl.výpravčí | výpravčí 2 | rozhraní |
|---------------|--|---------------------|------------|----------|
| VP | vjezdové náv. 502L Rokytká | ano | ano | MB |
| VP | vjezdové náv. 2BL Holešovice km413,250 | ano | ano | MB |
| VP | vjezdové náv. 1BL Holešovice km413,250 | ano | ano | MB |
| JN | VTO u výhybky č.T1-EZ | ano | ano | MB |
| JN | VTO u PZZ km0,880 | ano | ano | MB |
| JN | staniční dozorce | ano | ano | MB |
| JN | přístav | ano | ano | MB |
| VT | Balabenka | ano | ano | MB |
| VT | Libeň | ano | ano | MB |
| VT | Bubeneč | ano | ano | MB |
| VT | Bubny | ano | ano | MB |
| VL | Bubny | ano | ano | MB |
| VL | Balabenka | ano | ano | MB |
| VL | Kralupy n. Vltavou | ano | ano | MB |
| VL | Libčice n. Vltavou | ano | ano | MB |
| VL | Roztoky n. Vltavou | ano | ano | MB |
| VL | Praha Bubeneč | ano | ano | MB |
| VL | Praha Bubny | ano | ano | MB |
| VL | Praha Vysočany | ano | ano | MB |
| VL | Praha Libeň | ano | ano | MB |
| VL | Praha DKV Libeň | ano | ano | MB |
| VL | Praha hl.n | ano | ano | MB |
| Celkem | | 27 okruhů MB | | |

Hlavní výměry. Počet telefonních zapojovačů - 1 zařízení.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Původně navržené zařízení integrované telekomunikační zařízení bylo zjednodušeno na telefonní zapojovač neboť telefonní ústředna je již hotová.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Změna nemá vliv na ÚR.

PS 03-02-02.4 Žst. P.Holešovice, úpravy MK

Popis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající stanice Praha Holešovice a odb. Stromovka. Nová úprava kabelizace TKK (metalický kabel - MK) je vedena od VB vlevo ve směru staničení podél kolejiště s pokračováním souběhu s tratí do žst. P.Bubny. Úprava DK je v km 4,350 - 413,645 (úsek za mostem přes Partyzánskou před odb. Stromovka).

Současný stav.

1) TTK je v nevyhovujícím technickém stavu a je reálné nebezpečí jeho poškození vlivem manipulace. TTK je uložen v tělese železničního spodku.

2) 2ks dotčených metalických kabelů ŽDK a 3ks stávajících metalických kabelů TCEKEZE jsou v nevyhovujícím technickém stavu a hrozí reálné nebezpečí jejich poškození při manipulaci s nimi. Všechny kabely jsou uloženy v prostoru mezi 2. a 4. kolejí.

3) 2ks MK kříží železniční těleso v km 413,645 a jsou ukončeny mezi kolejemi č.1 a 2 za návěstidlem Se 18.

Navrhovaný stav.

1) Stávající TTK v celém dotčeném úseku, tj. od konce železničního mostu přes ulici Partyzánská až do místa odbočky Stromovka, bude nahrazen novou kabelovou vložkou. Pro tuto vložku bude zhotovena nová kabelová trasa po levé straně železničního tělesa, ve směru staničení.

V místě odbočky Stromovka, cca v žkm 413,439, bude nová kabelová vložka pomocí nové metalické spojky naspojována na stávající kabelový úsek TTK pokračující dále směrem ŽST Praha – Bubny.

2) 2ks kabelů ŽDK a 3ks metalických kabelů budou nahrazeny novými kabelovými vložkami, a to v úseku žkm 4,305 – 4,350. V žkm 4,3508 budou kabely položeny do nové kabelové trasy (mezi kolejemi č.2 a 4) až do žkm 4,350, kde jsou kabely vyvedeny vně a naspojovány na stávající úseky kabelizace.

3) Na základě reálného nebezpečí poškození 2ks MK vlivem prací na žel. spodku v místě křížení v km 413,645 s kolejí č.1 budou tyto uloženy hlouběji pomocí protlaku s jednou chráničkou. Na obou koncích budou kabely naspojovány na stávající.

Hlavní výměry. V rámci PS bude položeno:

- 2705 m metalických kabelů (MK)
- 50 m plastové chráničky
- 50 m protlaku

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

5.3 Silnoproudá technologie**Seznam řešených provozních souborů**

| | | |
|----|----------|--|
| PS | 01-03-01 | Žst. P.Bubeneč, úprava a doplnění STS 6kV, 50Hz |
| PS | 03-03-01 | Žst. P.Holešovice, úprava a doplnění STS 6kV, 50Hz |
| PS | 03-03-02 | Žst. P.Holešovice, úprava v rozvodně nn |

PS 01-03-01 Žst. P. Bubeneč, úprava a doplnění STS 6 kV, 50 Hz**Popis PS**

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající staniční transformovny (STS) 6/0,4 kV v žst. Praha Bubeneč. Hlavním úkolem PS je rekonstrukce transformovny pro zajištění kvalitního a bezporuchového napájení zabezpečení zařízení a kompenzace kapacity kabelu 6 kV, 50 Hz.

Současný stav. Stávající stav STS 6 kV, 50 Hz není nadále schopen zajistit bezporuchové napájení zabezpečovacího zařízení. Technologie je z doby výstavby stanice, rozvaděč 6 kV, 50 Hz je zastaralého provedení s máloolejovými vypínači, neexistují náhradní díly. Ochrany kabelu 6 kV jsou elektromechanické a měly fungovat s protilehlými stanicemi přes zařízení DŘT v přechodové skříni, která ani není napojena do DŘT. Není provedena kompenzace kapacity kabelu 6 kV čímž dochází ke ztrátám a zatěžování napájecích stanic (NTS) 6 kV, 50 Hz. V rozvaděči zajištěné sítě nn nejsou ve vývodech osazeny elektroměry pro měření spotřeby pro účely rozúčtování spotřeby el. energie a není ani možné je doplnit.

Navrhovaný stav. Rekonstrukce STS 6 kV, 50 Hz zahrnuje novou zapouzdřenou rozvodnu 6 kV, 50 Hz s vypínači, novou rozvodnu 6 kV, 50 Hz s kompenzačními tlumivkami pro kompenzaci kapacitního výkonu kabelu 6 kV, 50 Hz, nový napájecí transformátor 6/0,4 kV, 40 kVA umístěný do kobky, nový rozvaděč nn zajištěné sítě (RZS) s měřenými vývody, nový rozvaděč napájení zabezpečovacího zařízení R-ZZ s měřením odběru jak pro napájení z transformací z kabelového rozvodu 6 kV, 50 Hz tak i pro napájení z rozvodu distribuce 400 V AC a dálkové vypnutí havarijním tlačítkem těchto napájecích vývodů, nový rozvaděč ovládacího napětí 24 V-DC (RU) vč. akumulátorových baterií a nový rozvaděč pro umístění indikátorů průchodu zkratového proudu (MX), ve kterém jsou soustředěny všechny povelů a signálů pro přenos na dispečink (ŘSEÚ) zařízením DŘT.

Hlavní výměry. V rámci provozního souboru bude osazen:

- 1 ks nový zapouzdřený rozvaděč 6 kV, 50 Hz s izolací inertním plynem o 3 polích (2 x přívod s vypínačem, 1 x vývod na trafo 6/0,4 kV s odpínačem a pojistkami vn)
- 1 ks nový kobkový rozvaděč o 3 kobkách (2 x kobka s přepínatelnou tlumivkou 6 kV 5-20 kVA (pro každá přívod/vývod) s pojistkovým odpínačem s ručním pákovým pohonem a pomocnými kontakty pro signalizaci stavu odpínače, 1 x trafo 6/0,4 kV, 40 kVA)
- 1 ks nový skříňový rozv.zajištěné sítě o 2 polích se 3 přívody a elektroměrovými vývody
- 1 ks nový skříňový rozv. napájení zabezpečovacího zařízení o 1 poli
- 1 ks nový rozvaděč pomocného napájení 24 V-DC vč. aku-baterie 24 V-DC, 75 Ah
- 1 ks nový rozvaděč pro umístění indikátorů průchodu zkratových proudů a umístění svorkovnic pro přenos povelů a signálů na dispečink DŘT

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

PS byl navržen s rozdílnou koncepcí oproti PD zejména z důvodů technického pokroku - nebyly k dispozici současné technologie rozvaděčů nebo byly příliš drahé. Navrhovaný rozvaděč zejména 6 kV, 50 Hz je prakticky bezúdržbový. Od doby zpracování PD (v 12/1999) byly nově navrhované rozvaděče osazeny při rekonstrukcích STS 6 kV na mnoha koridorových stavbách a proto jsou vhodné i pro zachování jednotné koncepce kabelového rozvodu 6 kV. Stejný typ rozvaděče je navržen i pro sousední STS v žst. P.Holešovice.

Řešení PS x posuzovací protokol

Na rozdíl od posuzovacího protokolu je úprava a doplnění STS Bubeneč řešena, kromě uvedeného, náhradou stávajícího rozvaděče 6 kV, 50 Hz za nový.

I přesto, že celý napájený úsek kabelu 6 kV, 50 Hz mezi napájecími transformovkami (NTS) 6 kV, 50 Hz tj v úseku NTS Roztoky a NTS Balabenka měl být řešen v jedné stavbě (vyjma NTS Roztoky řešené v sousední stavbě Bubeneč – Kralupy) není tomu tak. Od doby zpracování PD Bubeneč – Libeň byl zpracován a realizován projekt stavby Bubeneč – Kralupy, (kde napájení zab. zař. je řešeno z kabelového rozvodu 6 kV, 75 Hz), a v něm byla řešena i úprava NTS 6 kV, 50 Hz Roztoky. Ostatní STS 6 kV, 50 Hz tj. STS Bubeneč, STS Holešovice a STS Rokytky a rekonstrukce NTS Balabenka měla být v projektu stavby „Optimalizace trati Bubeneč – Holešovice“ (tj. po rozdělení původní stavby „Optimalizace trati Bubeneč – Libeň“ na dvě samostatné stavby „Optimalizace stavby Bubeneč – Holešovice“ a „Holešovice – Libeň, rekonstrukce AB“. Do PD stavby „Holešovice – Libeň, rekonstrukce AB“ však byla zapracována rekonstrukce NTS 6 kV, 50 Hz Balabenka a STS 6 kV, 50 Hz Rokytky a proto rekonstrukce těchto transformoven byly ze stavby „Optimalizace trati Bubeneč – Libeň“ vyřazeny a zůstaly pouze rekonstrukce STS Bubeneč a STS Holešovice.

Pro návrh eliminace vyšších harmonických tj. 11 a 13 emitovaných do kabelu 6 kV z rozvodny 22 kV v trakčních měnících (TM) tj. v tomto případě v TM Balabenka a TM Roztoky, ve kterých jsou i NTS 6 kV, 50 Hz, bylo provedeno měření na kabelu 6 kV, 50 Hz. Na základě jeho vyhodnocení bude nutné zpracovat návrh opatření tj. určení parametrů filtračního zařízení (FZ), kterým by měly být dozbroyeny NTS Balabenka a NTS Roztoky. Vzhledem k tomu, že rekonstrukce NTS Balabenka byla zařazena do stavby „Holešovice – Libeň, rekonstrukce AB mělo by být i toto FZ součástí rekonstrukce NTS Balabenka. Dozbroyení o FZ do NTS 6 kV, 50 Hz Roztoky (pokud již bylo osazeno, ale není funkční) bylo vhodné dodatečně zařadit rovněž do stavby „Holešovice – Libeň, rekonstrukce AB“ resp. do jedné z původních staveb „Optimalizace trati Bubeneč – Libeň“. V každém případě bylo nutné pro návrh FZ provést měření vč. jeho vyhodnocení a návrhu filtrů, které slouží jako nutný podklad pro zpracování projektu (obdobně jako jsou např. geologické průzkumy) a to před zahájením projektových prací. Výsledky měření jsou v části dokumentace B.5.2. Osud zařazení úprav FZ do NTS Balabenka a NTS Roztoky není projektantovi znám.

O ostatním napájení elektrických zařízení viz příspěvek PS 03-03-01.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 03-03-01 Žst. P. Holešovice, úprava a doplnění STS 6 kV, 50 Hz

Popis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající staniční transformovny (STS) 6/0,4 kV v žst. Praha Holešovice umístěném v části D společné výpravní a provozní budovy žst. P.Holešovice. Hlavním úkolem PS je rekonstrukce transformovny pro zajištění kvalitního a bezporuchového napájení zabezpečení zařízení a kompenzace kapacity kabelu 6 kV, 50 Hz.

Současný stav. Stávající stav STS 6 kV, 50 Hz není nadále schopen zajistit bezporuchové napájení zabezpečovacího zařízení. Technologie je z doby výstavby stanice, rozvaděč 6 kV, 50 Hz je zastaralého provedení s máloolejovými vypínači, neexistují náhradní díly. Ochrany kabelu 6 kV jsou elektromechanické a měly fungovat s protilehlými stanicemi přes zařízení DŘT v přechodové skříní, která ani není napojena do DŘT. Není provedena kompenzace kapacity kabelu 6 kV čímž dochází ke ztrátám a zatěžování napájecích stanic (NTS) 6 kV, 50 Hz. V rozvaděči zajištěné sítě nn nejsou ve vývodech osazeny elektroměry pro měření spotřeby pro účely rozúčtování spotřeby el. energie a není možné je ani doplnit.

Navrhovaný stav. Rekonstrukce STS 6 kV, 50 Hz zahrnuje novou zapouzdřenou rozvodnu 6 kV, 50 Hz s vypínači, novou rozvodnu 6 k, 50 Hz s kompenzačními tlumivkami pro kompenzaci kapacitního výkonu kabelu 6 kV, 50 Hz, nový napájecí transformátor 6/0,4 kV, 63 kVA umístěný do kobky, nový rozvaděč nn zajištěné sítě (RZS) s měřenými vývody, nový rozvaděč napájení zabezpečovacího zařízení R-ZZ s měřením odběru jak pro napájení z transformací z kabelového rozvodu 6 kV, 50 Hz tak i pro napájení z rozvodu distribuce 400 V AC a dálkové vypnutí havarijním tlačítkem těchto napájecích vývodů, nový rozvaděč ovládacího napětí 24 V-DC (RU) vč. akumulátorových baterií a nový rozvaděč pro umístění indikátorů průchodu zkratového proudu (MX), ve kterém jsou soustředěny všechny povely a signály pro přenos na dispečink (ŘSEÚ) zařízením DŘT.

Hlavní výměry. V rámci provozního souboru bude osazen:

- 1 ks nový zapouzdřený rozvaděč 6 kV, 50 Hz s izolací inertním plynem o 3 polích (2 x přívod s vypínačem, 1 x vývod na trafo 6/0,4 kV s odpínačem a pojistkami vn)
- 1 ks nový kobkový rozvaděč o 3 kobkách (2 x kobka s přepínatelnou tlumivkou 6 kV 5-20 kVA (pro každá přívod/vývod) s pojistkovým odpínačem s ručním pákovým pohonem a pomocnými kontakty pro signalizaci stavu odpínače, 1 x trafo 6/0,4 kV, 63 kVA
- 1 ks nový skříňový rozv.zajištěné sítě o 2 polích se 3 přívody a elektroměrovými vývody
- 1 ks nový skříňový rozv. napájení zabezpečovacího zařízení o 1 poli

- 1 ks nový rozvaděč pomocného napájení 24 V-DC vč. aku-baterie 24 V-DC, 75 Ah
- 1 ks nový rozvaděč pro umístění indikátorů průchodu zkratových proudů a umístění svorkovnic pro přenos povelů a signálů na dispečink DŘT

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

PS byl navržen s rozdílnou koncepcí oproti PD zejména z důvodů technického pokroku - nebyly k dispozici současné technologie rozvaděčů nebo byly příliš drahé. Navrhovaný rozvaděč zejména 6 kV, 50 Hz je prakticky bezúdržbový. Od doby zpracování PD (v 12/1999) byly nově navrhované rozvaděče osazeny při rekonstrukcích STS 6 kV na mnoha koridorových stavbách a proto jsou vhodné i pro zachování jednotné koncepce kabelového rozvodu 6 kV. Stejný typ rozvaděče je navržen i pro sousední STS v žst. P.Bubeneč.

Řešení PS x posuzovací protokol

Na rozdíl od posuzovacího protokolu je úprava a doplnění STS Bubeneč řešena, kromě uvedeného, náhradou stávajícího rozvaděče 6 kV, 50 Hz za nový.

Ostatní k napájení kabelu 6 kV, 50 Hz viz popis předcházejícího PS 01-03-01.

Ve schvalovacím a posuzovacím protokolu, kde je v úvodu zdůrazněna důležitost řešeného úseku trati v kontextu vnitrostátní železniční sítě ČD a i z hlediska začlenění do evropské železniční sítě, nejsou zmíněny ostatní systémy napájení předmětné trati (kromě napájení zab. zař. z kabelového rozvodu 6 kV) a proto nejsou řešeny ani v projektu.

V projektu není řešen systém napájení trakčního vedení (TV) tj. např. dimenzování trakční měnirny (TM) Balabenka v kontextu s ostatními tratěmi napájenými z TM Balabenka tj. např. stavby „Nové spojení...“, „Modernizace trati Libeň – Běchovice“ aj. Dále není řešen systém napájení z TV tj. rekonstrukce dosud používaného tzv. zjednodušeného elektrického předtápěcího zařízení (EPZ) za stabilní zařízení s rychlovypínačem a stykači pro spínání a vypínání poměrně častých zkratů ve vlakových soupravách. Rovněž není řešen systém napájení kabelové sítě nn z distribučního rozvodu 22 kV energetiky resp. úprava a doplnění transformoven 22/0,4 kV a jejich úprava, která spočívá v respektování „energetického zákona“, který řeší majetkové poměry dosud společných rozvodů 22 kV v transformovnách. Není řešen systém řízení odběru monitoringu spotřeby el.energie pro nositele odběru el.energie tj. SŽE a výkonové dimenzování transformátorů zejména s ohledem na možný nárůst spotřeby např. v důsledku budování el.ohřevu výměn (EOV).

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 03-03-02 Žst. P.Holešovice, úprava v rozvodně nn

Popis PS

Identifikace objektu. Jedná se o zařízení rozvodny nn v rámci rozvaděče RH1 umístěného ve VB žst.P.Holešovice. Úkolem PS je provést na rozvodně nn takové úpravy, které by vedly k zajištění dostatečného příkonu pro nové zapojení rekonstruovaných (nových) výtahů na všechna 3 nástupiště.

Současný stav. V současné době jsou všechny 3 nákladní výtahy z rozvodny nn napájeny jedním kabelem. Rozvodna nn je umístěna ve společné odbavovací hale 1.NP VB, kde je osazen i hlavní rozvaděč nn RN1 složený ze 13-ti polí. Napájení stávajících výtahů z rozvodny nn je pouze jedním kabelem přes jeden jistič ze stávajícího pole č.7. Pole obsahuje výzbroj z r.1982, která je nevyhovující pro napájení nové spotřeby.

Navrhovaný stav. Napájení nových výtahů z rozvodny nn bude řešeno tak, aby bylo možné každý výtah napájet samostatně přes samostatný jistič. V rozvodně nn bude instalováno nové pole č.14 jako samostatně stojící skříňový rozvaděč na podstavci v blízkosti stáv.pole č.7. Pole č.14 bude obsahovat výzbroj pro jištění všech 3 výtahů a prostorovou rezervu na 3 elektroměry pro měření spotřeby každého výtahu zvlášť.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude rekonstruována 1 rozvodna nn.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Jedná se o nový PS, který byl zařazen jako důsledek celkové (zejména výškové) úpravy nástupišť v žst. P.Holešovice. Tento požadavek zadání investora odhalil nemožnost využití stávajících ramp pro přístup imobilních na nástupiště, nutnost řešení výtahy přes zavazadlový tunel a přizpůsobení rozměrů výtahů a šachet šířkovým požadavkům normy na nástupiště. Změna výtahů (nově kombinace nákladního s osobním) pak přešla na nutnou změnu jejich napájení a zvýšené požadavky na napájení měly za následek nutnost změny v rozvodně nn rozvaděče RH1.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškeré úpravy jsou na drážním zařízení. Tímto PS bude zajištěno normové napájení rekonstruovaných (nových) výtahů.

5.4 Dispečerská řídicí technikaSeznam řešených provozních souborů

| | | |
|----|----------|----------------------|
| PS | 01-04-01 | Žst. Bubeneč, DŘT |
| PS | 03-04-01 | Žst. Holešovice, DŘT |
| PS | 09-04-01 | ŘS Praha, DŘT |

PS 01-04-01 **Žst.Bubeneč, DŘT**
PS 03-04-01 **Žst.Holešovice, DŘT**

Popis PS

Identifikace objektu. Provozní soubory se nacházejí v budovách žst. Praha Bubeneč a žst. Praha Holešovice v objektech STS 6kV a TS 22kV. Předmětem PS je doplnění technologie STS 6kV, TS 22kV a žel.stanice pro ústřední řízení včetně dálkového ovládání úsekových odpojovačů (DOUO) trakčního vedení a priority napájení zdrojů stavědlové ústředny v budově. Vzhledem k tomu, že se v rámci stavby nebudou provádět žádné úpravy silnoproudé technologie trafostanic 22kV a návazných rozvodů NN (mimo jiné i pro možnost napojení řídicí techniky v rámci rekonstrukce technologie) budou podřízené stanice pouze připraveny na možnost pozdějšího rozšíření o tuto možnost řízení rozvodů 22kV a NN v obou železničních stanicích.

Současný stav. Současná zařízení řady TECO NS950 nemají dostatečnou přenosovou kapacitu a navíc se již nevyrábí, takže jejich udržování je možné pouze díly ze zásob nebo metodou tzv „kanibalismu“ z jiných stanic.

Navrhovaný stav. Osazení nového zařízení řídicí techniky potřebného rozsahu a jeho zapojení do rekonstruované silnoproudé technologie.

Hlavní výměry. V rámci každého výše uvedeného PS bude provedeno osazení jedné podřízené stanice DŘT s podřízenými programovatelnými automaty v rozvodně 6kV a s napojením na DOUO a zdroj UNZ v tomto množství:

- 1 ks podřízená stanice (vzhledem k ED Praha), nárok na el.energii cca 100VA

Řešení PS přípravná dokumentace a projednání

PS byly navrženy v duchu koncepce z PD s tím rozdílem že dříve uvažované zařízení se již nevyrábí a bude nahrazeno aktuálními typy i vzhledem k upravenému rozsahu silnoproudé technologie. Systém přenosů nebude po metalických vedeních, ale po optických a prostřednictvím přenosového systému SDH s rozhraním Ethernet (LAN) jako na ostatních

koridorových tratích. Tyto úpravy byly projednány a odsouhlaseny investorem během profesních výrobních porad.

Řešení PS/SO x posuzovací protokol
Bez požadavků.

Řešení PS/SO x stanovisko MŽP (EIA)
Bez požadavků.

Řešení PS/SO x územní rozhodnutí
Bez požadavků.

PS 09-04-01 ŘS Praha, DŘT

Popis PS

Identifikace objektu. Provozní soubor se nachází v budově ED Praha Křenovka, kam bude Elektrodispečink (železniční dopravní cesty) Praha přestěhován v průběhu roku 2008 v rámci stavby „Nové spojení...“. Předmětem PS je úprava software Elektrodispečinku (ED) Praha a napojení nových řízených objektů žst. Praha Bubeneč a Praha Holešovice.

Současný stav. ED Praha je v současné době v lokalitě Třešňovka. Pro řešení PS je však výchozím stavem ED v lokalitě Křenovka, plně v provozu a schopen integrace nově přidávaných stanic včetně železničních stanic Praha Bubeneč a Praha Holešovice.

Navrhovaný stav. Úprava programového vybavení pro řízení stanic Praha Bubeneč a Praha Holešovice bude provedena dle varianty B z PD (pouze úprava software a koncentrátoru) v již rekonstruovaném ED Praha.

Hlavní výměry. V rámci PS nebude osazováno žádné nové zařízení, ale budou pouze provedeny uvedené programovací práce na stávajícím programovém vybavení ED.

Řešení PS přípravná dokumentace a projednání

PS byl navržen shodně s koncepcí z PD avšak dochází ke změně lokality ED v důsledku předbíhajících staveb.

Řešení PS/SO x posuzovací protokol

Požadavek schvalovacího protokolu na změnu umístění ŘS ED Praha z prostoru TM Třešňovka do prostor bývalé TM Křenovka byl splněn.

Řešení PS/SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS/SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

5.5 Ostatní sdělovací zařízení

Seznam řešených provozních souborů

| | | |
|----|------------|--|
| PS | 00-02-02.1 | Bubeneč-Holešovice, úpravy a přeložky TK, DK a DOK ČD |
| PS | 00-02-02.2 | Bubeneč-Holešovice, DOK |
| PS | 00-02-02.3 | Bubeneč-Holešovice, přenosový systém |
| PS | 00-02-02.4 | Bubeneč-Holešovice, rádiový systém MRTS |
| PS | 00-02-03 | Bubeneč-Holešovice, úpravy a přeložky kabelů Telefonica O2 |
| PS | 01-02-01.1 | Zast. P.Podbaba, rozhlasové zařízení |
| PS | 01-02-01.2 | Zast. P.Podbaba, vizuální informační zařízení |
| PS | 01-02-01.3 | Zast. P.Podbaba, kamerový systém |
| PS | 01-02-03 | Žst. P.Bubeneč, úpravy rozhlasového zařízení |
| PS | 01-02-05 | Žst. P.Bubeneč, ASHS |
| PS | 01-02-06 | Žst. P.Bubeneč, EZS |
| PS | 03-02-01 | Žst. P.Holešovice, informační systém |
| PS | 03-02-02.1 | Žst. P.Holešovice, rozhlasové zařízení |

| | | |
|----|------------|--|
| PS | 03-02-02.3 | Žst. P.Holešovice, doplnění kamerových systémů |
| PS | 03-02-03.2 | Žst. P.Holešovice, EPS |
| PS | 03-02-03.3 | Žst. P.Holešovice, EZS |
| PS | 03-02-05 | Žst. P.Holešovice, úpravy ZOK ČD-T |

PS 00-02-02.1 Bubeneč-Holešovice, úpravy a přeložky TK, DK a DOK ČD

Popis PS

Identifikace objektu. Dotčené stávající kabelové prvky, tj. 2x HDPE, 1x optický kabel a 1x metalický kabel jsou vedeny v celém úseku optimalizace trati.

Současný stav. V současné době je stávající dálková optická trasa DOK Praha – Ústí nad Labem vedena v blízkosti kolejí a kolejiště řešeného úseku.

Navrhovaný stav. Ochrana stávajících kabelových prvků (1x HDPE – prázdná, 1x HDPE + OK a 1x metalický kabel) byla navržena v úseku od železničního mostu přes Partyzánskou po začátek stavby formou nových kabelových prvků. V celém úseku bude položen jeden nový metalický kabel a dvě nové trubky HDPE.

Napojení na stávající stav bude provedeno vlevo kolejiště v žkm 4,284 na konci mostu Partyzánská. Odtud budou nové prvky vedeny v kabelové trase až k příčnému přechodu (chránička protlakem) pod kol. č.1a, 2a, 4a a 6a v žkm 5,042. Přes most Za elektrárnou v žkm 4,308 povedou kabely novým kabelovodem. Za křížením v žkm 5,042, vpravo, vedou kabelové prvky až do dalšího křížení v žkm 414,505, kde podchází traťové koleje vlevo. Vlevo jsou taženy i v žst.Bubeneč podél kol.č.3 a za mostem přes Mlýnskou jsou umístěny v prostoru násypu bývalé vlečky ve společné kabelové trase s ostatními kabely sděl. a zab.zař. a kabely silnoproudu. zastávku P.Podbaba prochází prvky pod nástupištěm č.1 v kabelovodu. V km 416,460 jsou prvky převedeny chráničkou vpravo a napojeny na stávající.

Hlavní výměry. V rámci PS bude položeno:

- 6 005 m metalických kabelů TK
- 5 320 m HDPE trubek
- 30 m plastové chráničky
- 300 m betonový žlab

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Do objektu byly oproti PD přidány k řešení kabely DK a DOK ČD.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškeré úpravy jsou na drážním pozemku.

PS 00-02-02.2 Bubeneč – Holešovice, DOK

Popis PS

Identifikace objektu. V rámci tohoto PS budou kladeny optické kabely a trubky HDPE do kabelových rýh a kabelovodů, které budou v rámci SO železničního spodku připraveny podél rekonstruované trati Bubeneč – Holešovice. V místech, kde k úpravám trati nedochází, bude zřízení kabelových rýh rozpočtováno v PS zab. zař. Do celého smontovaného úseku HDPE mezi VB Holešovice a TB Bubeneč bude po jeho položení a smontování zafouknut optický kabel (DOK).

Současný stav. V současné době v řešeném úseku diagnostický optický kabel (DOK) pro SŽDC, s.o. neexistuje. Mezi stanicemi je položen traťový kabel (TK) a optický kabel U2-Ústí n./L. ve vlastnictví ČD, a.s.

Navrhovaný stav. Pro potřeby SŽDC s.o. a posílení pražského okruhu bude položen nový DOK SŽDC, s.o., včetně připolování rezervní HDPE mezi žst. P.Holešovice a žst. P.Bubeneč. Dále budou kladeny další dvě optotrubky HDPE mezi TB Bubeneč a R.D. u zastávky Praha Holešovice, které pro svojí pokládku využijí kabelovou rýhu zřízenou pro uložení kabelů zab. zař. TK bude v rámci souvisejícího PS této stavby přeložen a dále používán. Stejně tak bude v rámci souvisejícího PS přeložen optický kabel ČD U2-Ústí n./L.. Ten však zůstane ve vlastnictví ČD a.s.

DOK. Mezi výpravní budovou (VB) P.Holešovice a technologickou budovou (TB) P.Bubeneč bude instalován DOK SŽDC 36 vl. SM.

HDPE. Trubky jsou navrženy v rozměru 40/33. Pokládka trubky pro zafouknutí optického kabelu barvy modré (provozní) a trubky barvy černé (rezervní) bude provedena od žkm 3,560 v žst. P.Holešovice až po žkm 416,785 v žst. P.Bubeneč s vyvedením do VB P. Holešovice a TB P. Bubeneč. Pokládka trubky pro dodatečné zafouknutí optického kabelu barvy modré s jedním pruhem (provozní) a trubky černé s jedním pruhem (rezervní) bude provedena z TB P.Bubeneč do R.D. u zastávky P. Holešovice.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude položeno :

- 3 385 m optických kabelů (DOK)
- 16 990 m optotrubek (HDPE)

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD byl tento PS vyčleněn z původního PS 00-02-02 Úpravy a přeložky TK s tím, že pro posílení a zaokružování pražského okruhu bude pro SŽDC, s.o., položen nový DOK. Tím dojde k maximálnímu využití připravených kabelových rýh.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá vedení jsou umístěna na drážních pozemcích podél kolejí v koruně násповého tělesa dráhy. Tímto PS budou zajištěny vzrůstající nároky na přenos dat.

PS 00-02-02.3 Bubeneč - Holešovice, přenosový systém

Popis PS

Identifikace objektu. Zařízení přenosového systému bude nově zřízeno pro celý optimalizovaný úsek. Jeho úkolem je v návaznosti na nově položený optický kabel DOK SŽDC, navrhnout v řešeném úseku tratí Bubeneč – Holešovice nový přenosový systém v návaznosti na přenosový systém v uzlu Praha s možností zapojení nejprve do systému úsekového řízení a později řízení dispečerského.

Současný stav. V současné době v žst. P.Holešovice ani P.Bubeneč přenosové zařízení pro připojení telefonních zapojovačů z tratě není.

Navrhovaný stav. Tento PS řeší následující přenosová zařízení:

- přenosový systém SDH v žst Praha Holešovice
- přenosový systém SDH v žst Praha Bubeneč
- datové switche v jednotlivých žst a v zastávce Podbaba

Navrhuje se SDH s přenosovou rychlostí STM-4. Navrhovaný přenosový systém SDH obsahuje datový switch s 8-mi samostatnými vstupy LAN. Vnitřní konfigurací budou jednotlivé LAN „namapovány“, do příslušných přenosových kontejnerů nxVc12. Tato přenosová technologie poskytuje tradičně vysokou propustnost a zároveň zaručuje oddělení a garanci toků na fyzické vrstvě přenosu TDM (důležité pro přenos DŘT).

Na SDH bude připojeno pomocí toku E1 zařízení GSM-R. Na datovou síť LAN přes vnitřní switch a vnější bude připojeno zařízení:

- telefonní zapojovače IP
- zařízení elektrické zabezpečovací signalizace (EZS)

- zařízení kamerového systému
- zařízení dispečerské řídicí techniky (DŘT)
- informační systém hlasový a vizuální (HaVIS)
- zařízení dálkového ovládání osvětlení a výhřevu výměn

Pro zaokruhování přenosového systému se navrhuje provizorně propojit SDH Bubeneč a SDH Holešovice tokem STM-4 po kabelu DOK ČD-T.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Tento podobjekt původního provozního souboru PS 00-02-02 Bubeneč-Holešovice, úpravy a přeložky TK, vznikl na základě požadavku investora na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá nová zařízení jsou umístěna v prostorech stávajících drážních budov.

PS 00-02-02.4 Bubeneč-Holešovice, rádiový systém MRTS

Popis PS

Identifikace objektu. Zařízení rádiových sítí se nachází v technologickém objektu žst. Praha Bubeneč a ve výpravní budově žst. Praha Holešovice.

Současný stav. V současné době je v žst. P.Bubeneč a P.Holešovice z hlediska rádiových sítí v provozu nově postavená síť GSM-R a dožívající radiodispečerské zařízení Zugfunk.

Navrhovaný stav. Účelem tohoto provozního souboru je vybudování nových radiostanic místních sítí v pásmu 150MHz, s možností ovládání radiostanice v neobsazené žst. P.Bubeneč výpravčími v žst. P.Holešovice. Skříně pro radiostanice budou součástí PS sdělovacího zařízení a budou v obou stanicích umístěny do místností sdělovacích zařízení. V žst. P.Bubeneč do technologického objektu, v žst. P.Holešovice do VB.

Hlavní výměry. V rámci objektu budou osazeny:

- 2 ks radiostanic MRTS včetně interface a napájecího zdroje 12V
- 2 ks všesměrové antény v pásmu 150 MHz
- 1 ks rádiového serveru

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD dochází k drobným změnám vyplývajících z upřesnění technického řešení sdělovacích zařízení.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

PS 00-02-03 Bubeneč-Holešovice, úpravy a přeložky kabelů Telefónica O2

Popis PS

Identifikace objektu. Jednotlivé části PS (křížení s tratí) se v řešeném úseku nacházejí v oblasti žst. P.Bubeneč, kde se jedná o úpravu 2 kolizních míst (propustek Mlýnská a Podbaba). Úkolem je ochránit stávající vedení v souvislosti s modernizačními úpravami traťového úseku.

Současný stav. Křížení sdělovacích kabelů je pod kolejištěm dráhy vedeno v obou případech v prostorech propustků. V případě propustku u mostu přes ul. Mlýnskou jsou

uloženy ve dně, v případě propustků v Podbabě (propustek pod dráhou slouží jako ilegální podchod pod tratí, druhý pod náspem tělesa bývalé vlečky jako podchod oficiální) je vedení obnažené při patě boční stěny.

Navrhovaný stav. Všechny propustky budou zrušeny a zčásti zavezeny zeminou, zčásti zaplněny hubeným betonem.

1) propustek v libeňské opěře mostu Mlýnská, kabel v km 415,305 – provede se přiložení jedné nové plastové chráničky ke stávající trase jednoho metalického kabelu za účelem rezervy pro budoucí využití. Konce této chráničky budou utěsněny proti vnikání vody a nečistot. Čela propustku budou zazděna a prostor vyplněn betonem.

2) propustky v Podbabě – kabel v km 416,107 – provede se položení dvou nových plastových chrániček do prostoru stávajících propustků (v úseku pod drážním tělesem a tělesem bývalé vlečky Pražské Teplárenské) a do jedné z nich bude zatažen nový metalický kabel, nahrazující ten stávající. Druhá chránička bude na krajích zaslepena jako rezerva pro případné budoucí využití. Směrem k zástavbě v ul.Papírenské bude kabel přeložen tak, aby v chráničce kolmo křížil novou opěrnou zeď pod nástupištěm nové zastávky Podbaba. V místě křížení bude opěrná stěna založena hlouběji a v místě průchodu kabelu základ vynechán. Vně, podél této zdi, bude kabel pokračovat k místu křížení se stávajícím kabelem. Zde bude ukončen a připraven na naspojování na stávající kabelový úsek. Po naspojování bude nahrazený úsek kabelu v rámci stavby demontován.

Řešení PS přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 01-02-01.1 Zast. P.Podbaba, rozhlasové zařízení

Popis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru nové zast. Praha Podbaba. Hlavním úkolem PS je návrh nového rozhlasového zařízení.

Současný stav. V současné době je v lokalitě nově navržené zastávky Praha Podbaba roztocké zhlaví stávající žst. P.Bubeneč s dvojitou kolejovou spojkou a kolejovým rozvětvením do předjízdných kolejí.

Navrhovaný stav. Z důvodu neobsazenosti zastávky P.Podbaba se zde navrhuje rozhlasové zařízení, které umožňuje dálkové ovládání ze stanice Praha Holešovice z telefonního zapojovače a automatické ovládání z informačního systému ze stanice Praha Bubeneč.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude nainstalováno:

- 21 ks reproduktorů
- 1 ks venkovní klimatizovaná skříň v provedení antivandal
- 1 ks rozhlasová ústředna včetně panelu jističů a rozvodů
- 1 ks rozhlasový zesilovač

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Na základě projednání na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení bylo investorem rozhodnuto tento objekt rozložit na 3 podobjekty, kde vedle tohoto objektu rozhlasového zařízení bude řešeno vizuální informační zařízení a kamerový systém.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

PS 01-02-01.2 Zast. P.Podbaba, vizuální informační zařízeníPopis PS

Identifikace objektu. Účelem tohoto projektu je navrhnout v zastávce Praha Podbaba nový elektronický hlasový a vizuální systém (dále IS).

Současný stav. V lokalitě nově navržené zastávky Praha Podbaba je dnes roztocké zhlaví stávající žst. P.Bubeneč s dvojitou kolejovou spojkou a kolejovým rozvětvením do předjízdnych kolejí.

V současné době je informační systém vybudován pouze v žst. P.Holešovice. Vizuální informace o vlakovém spojení jsou prováděny pomocí informačních panelů umístěných na jednotlivých nástupištích, v podchodu a v prostoru odbavovací haly VB pro cestující. V žst. P.Bubeneč je informování cestujících prováděno pomocí rozhlasového zařízení a statických cedulí. Zastávka P.Podbaba je nově budována v rámci této stavby.

Navrhovaný stav. Pomocí PC a jednotlivých prvků systému s vazbou na rozhlasové zařízení v zastávce dojde k automatickému a vizuálnímu informování cestujících. Tento systém bude možné obsluhovat místně z dopravní kanceláře žst. P.Holešovice a v budoucnu pak dálkově z pracoviště úsekového dispečera.

Systém IS je moderní informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojích s aktuální situací ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální, poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů, případně monitorů. Vytipované panely informačního zařízení umístěné na jednotlivých nástupištích (vždy jeden panel na nástupišti) umožňují akustický výstup a funkci pro nevidomé.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude nainstalováno:

- 4 ks oboustranných nástupištních panelů
- 1 ks mikro PC IS

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Náplň nového objektu začleněného jako podobjekt původního provozního souboru PS 01-02-01 Žst. P.Bubeneč, rozhlasové zařízení, byla upřesněna investorem na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení.

Řešení PS x posuzovací protokol

Požadavek zřízení PS byl zakotven v posuzovacím protokolu jako součástí zadávacích podmínek. Důvodem zařazení bylo zlepšení informovanosti cestujících na významné zastávce žel.uzlu Praha (významné přestupní místo z železnice na MHD), kde budou zastavovat i rychlíky tzv.II.segmentu.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

PS 01-02-01.3 Zast. Podbaba, kamerový systémPopis PS

Identifikace objektu. Úkolem tohoto projektu je návrh na vybudování kamerového systému v nové železniční zastávce Praha Podbaba z důvodu vizuální kontroly a ochrany majetku před poškozením či odcizením. Kamerový systém bude dále sloužit k celkovému přehledu o aktuální dopravní situaci v zastávce, pohybu osob v zastávce, podchodu a jeho přilehlých prostorech.

Současný stav. Zastávka Praha Podbaba je nově navržena a kamerový systém zde není vybudován.

Navrhovaný stav. Pro komplexní řešení monitorování celé železniční zastávky Praha Podbaba byly navrženy kamery, které monitorují dopravní situaci na nástupištních hranách a v podchodu. Kamerový systém je navržen IP technologií jejímž základem je kamerový řídicí server (umístěný v žst. P.Holešovice) s centralizovaným úložištěm dat a jedním dohledovým pracovištěm s různou prioritou přístupu zajištěnou pomocí hardwarových a softwarových prostředků. Přenos dat do žst. P.Holešovice je řešen pomocí přenosového systému SDH.

Hlavní výměry. Pro tento soubor bude nainstalováno:

- 6 ks IP kamera
- 1 ks optický rozvaděč
- 1ks převodník OK/ETHERNET

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Tento podobjekt původního provozního souboru PS 01-02-01 Žst. P.Bubeneč, rozhlasové zařízení, vznikl na základě požadavku investora na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení. Důvodem bylo zvýšení ochrany ostatního, nově instalovaného zařízení v rámci optimalizace trati.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá zařízení jsou umístěna v drážních prostorech a na drážních pozemcích. Tímto PS bude podstatně zvýšena ochrana drážního majetku před poškozením či odcizením.

PS 01-02-03 Žst. P.Bubeneč, úpravy rozhlasového zařízení

Popis PS

Identifikace objektu. Úkolem tohoto PS je demontáž rozhlasového zařízení pro informování cestujících a rozhlasu pro posun v žst. P.Bubeneč včetně příslušenství.

Současný stav. V železniční stanici Praha Bubeneč se nachází rozhlasové zařízení sloužící pro informování cestujících, které je umístěno na přístřešku výpravní budovy a na technologickém objektu. Dále se v žst. P.Bubeneč nachází rozhlasové zařízení pro posun, které je umístěno v kolejišti na samostatných stožárech. Rozhlasová ústředna rozhlasu pro informování cestujících a pro posun je umístěna v technologickém objektu v místnosti zabezpečovacího zařízení.

Navrhovaný stav. Na základě požadavku investora a v souvislosti s určením, že žst. P.Bubeneč nebude nově sloužit pro odbavení cestujících se ve stanici nenavrhuje nové rozhlasové zařízení. Naopak stávající rozhlasové zařízení pro informování cestujících a rozhlasové zařízení pro posun bude kompletně demontováno bez jakékoliv náhrady, a to včetně rozhlasových stožárů s reproduktory a skříňkami zpětného dotazu. Rozhlasové zařízení pro posun bude nahrazeno radiovými sítěmi MRTS a později i systémem GSM – R.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Tento provozní soubor je navržen shodně s koncepcí z přípravné dokumentace, jen došlo k upřesnění některých částí.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 01-02-05 Žst. P. Bubeneč, ASHSPopis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající technologické budovy ve stanici Praha Bubeneč. Hlavním úkolem PS je vybudování systému automatického zhasícího systému ve stavědlové ústředně v technologické budově.

Současný stav. V současné době se ve stavědlové ústředně nachází systém EPS, který je na hranici své životnosti.

Navrhovaný stav. Současný systém EPS bude demontován a nahrazen systémem zařízení, které vyhovuje bezobslužnému pracovišti. V uvedené místnosti bude použit Autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200. Navržený systém bude obsahovat ústřednu s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční (neadresné) optické hlásiče kouře, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové lahve (lahví) s dostatečným množstvím hasiva FM-200 a potrubní rozvod. Ústředna ASHS bude připojena na ústřednu EZS (koncentrátor EZS) pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO. Provozní stav z ústředny ASHS bude směřován do dohledového pracoviště v žst. P.Holešovice prostřednictvím ústředny EZS. Na dohledovém pracovišti bude zajištěna trvalá, nepřetržitá 24 hodinová služba.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Na základě jednání s investorem stavby byla technologie z předchozího stupně projektové dokumentace změněna na autonomní samočinný hasicí systém (ASHS) na plyn FM-200.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

PS 01-02-06 Žst. P. Bubeneč, EZSPopis PS

Identifikace objektu. Nový elektronický zabezpečovací systém (EZS) bude umístěn v prostoru stávající technologické budovy ve stanici Praha Bubeneč.

Současný stav. V současné době se v technologické budově žst. P.Bubeneč nachází EZS typu ústředny Power 832.

Navrhovaný stav. V rámci PS je navrženo chránit nové technologické zařízení v místnostech technologické budovy (TB) ve stanici Praha Bubeneč vyspělejším a kompatibilním zabezpečovacím zařízením. V jednotlivých místnostech TB budou rozmístěna čidla EZS, která budou prostřednictvím koncentrátorů připojena na ústřednu EZS. Pro detekci vzniku požáru jsou v jednotlivých vytipovaných místnostech na ústřednu EZS připojeny požární kombinované hlásiče. Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti TB. V rámci přenosového systému bude ústředna EZS napojena na dohledového pracoviště v žst. P.Holešovice, kde bude zajištěna trvalá, nepřetržitá 24 hodinová služba.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

PS se od předchozího stupně dokumentace v zásadě neliší, jen došlo k upřesnění některých částí technického řešení.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 03-02-01 Žst. P.Holešovice, informační systémPopis PS

Identifikace objektu. Účelem tohoto PS je navrhnout v železniční stanici Praha Holešovice nový elektronický hlasový a vizuální systém (dále IS).

Současný stav. Současný informační systém v žst. P.Holešovice dává vizuální informace o vlakovém spojení pomocí informačních panelů umístěných na jednotlivých nástupištích, v podchodu a v prostoru odbavovací haly VB pro cestující. Stávající informační zařízení je systému „PRAGOTRON“, které je již v dnešní době zastaralé a odepsané.

Navrhovaný stav. Pomocí PC a jednotlivých prvků systému s vazbou na rozhlasové zařízení ve stanici a zařízení pro informování cestujících v zast. P.Podbaba dojde k automatickému a vizuálnímu informování cestujících. Tento systém bude možné obsluhovat místně z dopravní kanceláře žst. P.Holešovice případně v budoucnu dálkově z pracoviště úsekového dispečera.

Systém IS je moderní informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojích s aktuální situací na žst ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a případně monitorů. Vytipované elektronické zobrazovací panely umístěné na nástupištích a v odbavovací hale umožňují akustický výstup a funkci pro nevidomé.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude nainstalováno:

- 2 ks jednostranných odjezdových panelů
- 1 ks jednostranného příjezdového panelu
- 15 ks oboustranných odjezdových nástupištních panelů
- 5 ks jednostranných odjezdových panelů v podchodu
- 3 ks oboustranných zobrazovacích panelů na nástupištích
- 2 ks jednostranných zobrazovacích panelů v hale
- 6 ks monitorů a zobrazovacích pracovišť
- 1 ks terminálu pro vyhledávání spojení
- 2 ks PC pro ovládání IS
- 1 ks skříň řídicích serverů IS

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD, kdy měl být pouze upraven stávající systém Pragotron, rozhodl investor na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení, zbudovat v žst. P.Holešovice informační zařízení nové.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

PS 03-02-02.1 Žst. P.Holešovice, rozhlasové zařízeníPopis PS

Identifikace objektu. Úkolem tohoto PS je navrhnout v žst. P.Holešovice nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících na jednotlivých nástupištích a demontáž rozhlasového zařízení pro posun.

Současný stav. V současné době se v železniční stanici Praha Holešovice nachází rozhlasové zařízení sloužící pro informování cestujících, které je umístěno na zastřešení nástupiště, v hale výpravní budovy a v podchodu. Dále se v žst. P.Holešovice nachází rozhlasové zařízení pro posun, které je umístěno v kolejišti na samostatných stožárech společně s reproduktory a skříňkami zpětného dotazu. Rozhlasová ústředna pro informování cestujících a pro posun je umístěna ve sdělovací místnosti ve VB. Ovládací soupravy rozhlasových ústřed se nachází rovněž ve VB v dopravní kanceláři.

Navrhovaný stav. Na základě požadavku investora bude rozhlasové zařízení pro posun v železniční stanici Praha Holešovice kompletně demontováno bez jakékoliv náhrady, a to včetně rozhlasových stožárů s reproduktory a skříňkami zpětného dotazu.

Nově bude v žst. P.Holešovice vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících na jednotlivých nástupištích, v podchodu a v zavazadlovém tunelu (bude sloužit jako přístupová cesta pro cestující se sníženou schopností pohybu) včetně kabelových rozvodů a rozhlasových reproduktorů. Ostatní rozhlasové reproduktory v hale a ČD centru zůstanou zachovány včetně kabelizace. Rozhlasové reproduktory pro informování cestujících budou připevněny na konstrukci nástupištního přístřešku. Kabelový rozvod bude proveden v kabelovodu, po kabelových roštích a na zastřešení nástupiště ve společné trase s kabely kamerového a informačního systému. Ovládání rozhlasu bude místně z telefonního zapojovače a automaticky pomocí informačního systému jehož výstavba je řešena v rámci PS 03-02-01 Žst. P.Holešovice, informační systém.

Hlavní výměry. V rámci souboru bude nainstalováno:

- 73 ks reproduktorů
- 1 ks rozhlasová ústředna
- 4 ks rozhlasových zesilovačů

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD byl tento PS 03-02-02.2 vyčleněn z původního PS 03-02-02 Žst. Praha Holešovice, úpravy rozhlasového zařízení a MK. Důvodem bylo oddělení dvou druhů zařízení dle požadavků zadání, kde jedno z nich podléhá posouzení na prvky interoperability.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

PS 03-02-02.3 Žst. P.Holešovice, doplnění kamerových systémů

Popis PS

Identifikace objektu. Účelem tohoto provozního souboru je návrh na vybudování nového a doplnění stávajícího kamerového systému v železniční stanici Praha Holešovice z důvodu vizuální kontroly a ochrany majetku před poškozením či odcizením. Kamerový systém bude dále sloužit k celkovému přehledu o aktuální dopravní situaci ve stanici, pohybu osob v nádraží a jeho přilehlých prostorech.

Současný stav. V současné době se v železniční stanici Praha Holešovice nachází zjednodušený hybridní kamerový systém, který sleduje nástupištní hrany, halu a tabule informačního systému v této konfiguraci:

- 1. nástupiště – 2 ks analogová kamera na zastřešení
- 2. nástupiště – 4 ks analogová kamera na zastřešení
- 3. nástupiště – 4 ks analogová kamera na zastřešení
- hala - sledování tabulí IS – 3 ks analogová kamera
- hala – 2 ks IP kamera
- zavazadlové skříňky – 3 ks IP kamera (nejsou součástí kamerového systému stanice)

Dohledové pracoviště je v dopravní kanceláři, kde jsou sledovány kamery od informačního systému. Druhé dohledové pracoviště je na služebně Policie ČR.

Navrhovaný stav. Pro komplexní řešení monitorování celé železniční stanice Praha Holešovice byla navržena soustava kamer, které monitorují dopravní situaci na nástupištních hranách, v podchodu, zavazadlovém tunelu (bude sloužit jako přístupová cesta pro cestující se sníženou schopností pohybu) a dopravní situaci na zhlavích železniční stanice. Kamerový systém je navržen IP technologií jejímž základem je kamerový řídicí server (slouží i pro záznam kamer ze zastávky Praha Podbaba) s jedním centralizovaným úložištěm dat a dvěma dohledovými pracovišti s různou prioritou přístupu zajištěnou pomocí hardwarových a

softwarových prostředků. Kamerový systém je navržen vzhledem k velkým vzdálenostem pomocí optických kabelů, které zajistí lepší kvalitu přenosu a vyloučí rušivé vlivy. Systém je budován tak, aby mohlo kdykoliv dojít k jeho případnému rozšíření. Dohledové pracoviště je navrženo v dopravní kanceláři a u přepravy.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude nainstalováno:

- 27 ks IP kamera pevná
- 1 ks IP kamera otočná
- 1 ks kamerový server s datovým úložištěm
- 1 ks datový switch
- 2 ks dohledové PC

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Tento podobjekt původního provozního souboru PS 03-02-02 Žst. Praha Holešovice, úpravy rozhlasového zařízení a MK, vznikl na základě požadavku investora na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení. Důvodem bylo zvýšení ochrany ostatního, nově instalovaného zařízení v rámci optimalizace tratí.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá zařízení jsou umístěna v drážních prostorech a na drážních pozemcích. Tímto PS bude podstatně zvýšena ochrana drážního majetku před poškozením či odcizením.

PS 03-02-03.2 Žst. P. Holešovice, EPS

Popis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající výpravní budovy ve stanici Praha Holešovice. Hlavním úkolem PS je vybudování dohledového pracoviště EPS a EZS a doplnění stávajících ústředen EPS.

Současný stav. V současné době jsou ve VB žst. P.Holešovice dvě ústředny EPS MHU 109 chránící technologické místnosti v objektu.

Navrhovaný stav. V rámci tohoto PS dojde k vybudování dohledového pracoviště EPS a EZS v dopravní kanceláři v žst. P.Holešovice a k doplnění stávajících dvou ústředen EPS o moduly pro monitorování provozních stavů a pro dálkové ovládání zařízení.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Tento podobjekt původního provozního souboru PS 03-02-03 Žst. P.Holešovice, sdělovací zařízení, vznikl na základě požadavku investora na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení. Důvodem bylo zvýšení ochrany nově instalovaného zabezpečovacího zařízení v rámci optimalizace tratí.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá zařízení jsou umístěna v prostoru drážní VB. Tímto PS bude podstatně zvýšena ochrana investičně náročného zařízení ES.

PS 03-02-03.3 Žst. P. Holešovice, EZSPopis PS

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající VB ve stanici Praha Holešovice. Hlavním úkolem PS je vybudování nového systému EZS v technologických místnostech VB.

Současný stav. V současné době není ve VB v žst. P.Holešovice nainstalován žádný elektronický zabezpečovací systém.

Navrhovaný stav. V rámci tohoto PS je navrženo chránit technologické místnosti ve výpravní budově ve stanici Praha Holešovice. V těchto prostorách budou rozmístěna čidla EZS, která budou prostřednictvím koncentrátorů připojena na ústřednu EZS. Systém EZS bude obsahovat moduly přístupového systému pro čtečky karet. Ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti ve VB. V rámci datových rozvodů bude ústředna EZS napojena na dohledového pracoviště v žst. P.Holešovice, kde bude zajištěna trvalá, nepřetržitá 24 hodinová služba.

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Tento podobjekt původního provozního souboru PS 03-02-03 Žst. P.Holešovice, sdělovací zařízení, vznikl na základě požadavku investora na vstupní poradě specializace sdělovacího zařízení. Důvodem bylo zvýšení ochrany nově instalovaného zabezpečovacího zařízení v rámci optimalizace trati.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá zařízení jsou umístěna v prostoru drážní VB. Tímto PS bude podstatně zvýšena ochrana investičně náročného zařízení ES.

PS 03-02-05 Žst Praha Holešovice, úpravy ZOK ČD-TPopis PS

Identifikace objektu. Výměna stožárů trakčního vedení v úseku stavby vyvolá nutnost přemístění závěsného optického vedení na těchto stožárech zavěšeného. Jedná se o závěsné optické kabely ZOK v majetku ČD-T a.s. Ty budou buď převěšeny na nové trakční stožáry, nebo budou uloženy do společných kabelových rýh, v trasách ostatních pokládáných drážních kabelů. Převěšení ZOK řeší samostatná část tohoto PS nazvaná – Část: Úpravy ZOK a TV. Uložení do společných kabelových rýh řeší tento PS.

Současný stav. Ve směru od žst. P. Libeň po VB žst. P. Holešovice je na trakčních stožárech zavěšen jeden ZOK 36 vl. SM. Ve směru od VB žst. P. Holešovice po odbočku Stromovka jsou na trakčních stožárech zavěšeny dva ZOK 36 vl. SM. Jeden z těchto ZOK zde končí na st.č. 83 a druhý pokračuje směrem na žst. Bubny.

Navrhovaný stav. Překládku ZOK je třeba v souladu s POV stavby provést pokud možno bez dalších provizorních mezistavů a to buď přímým uložením do země nebo definitivním převěšením na nové stožáry TV. V úseku mezi VB žst. P.Holešovice a posledním měněným stožárem TV ve směru na žst, P. Bubny budou tedy dva ZOK 36 vl. nahrazeny jedním DOK 72 vl. uloženým v zemi zafouknutým do optotrubky HDPE. Od VB žst. Holešovice směrem na Libeň si POV vyžádá nutnost zavěšení provizorního ZOK až po stožár TV č.8. Po výměně stožárů u sudé kolej. skupiny bude pak provizorní ZOK nahrazen z části definitivním ZOK a z části (od st TV č.30 po VB) DOK uloženým v zemi. DOK bude rovněž zafouknut do připravené optotrubky HDPE.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude položeno a zavěšeno:

- 1 330 m def. uloženého nebo zavěšeného DOK nebo ZOK 36vl.
- 1 855 m def. uloženého DOK 72 vl.
- 2 135 m optotrubek (HDPE)

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Tento PS byl zařazen jako nový, neboť v době zpracování PD nebyla stavba ZOK ČD-T ještě realizována a nevznikla tedy nutnost ochrany a úprav těchto kabelů.

Řešení PS x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá vedení jsou umístěna na drážních pozemcích podél kolejí v koruně násповého tělesa dráhy nebo na stožárech TV.

5.6 Ostatní technologie

Seznam řešených provozních souborů

PS 03-05-01 Žst. P.Holešovice, výtahy

PS 03-05-01 Žst. P.Holešovice, výtahy

Popis PS

Identifikace objektu. Úkolem tohoto PS je v železniční stanici Praha Holešovice nainstalovat do zavazadlového tunelu nové kombinované výtahy pro dopravu osob i nákladů na nástupiště.

Současný stav. Současné výtahy (3 ks, na každé nástupiště 1) jsou určené pouze pro dopravu nákladů s nosností 5000 kg. Všechny jsou zapojené pouze na jeden přívodní kabel s hodnotami $P_i=6$ kW a $P_s=3,6$ kW pro každý z nich.

Navrhovaný stav. Stávající nástavby výtahů na nástupištích budou demolovány, stejně tak i spodní nosná konstrukce stávajících výtahů. Do výtahových šachet zavazadlového tunelu bude nainstalována nová ocelová konstrukce z uzavřených profilů a navrženy nové kombinované výtahy pro osobní i nákladní dopravu. Výtahy budou menších rozměrů, aby byly dodrženy normové vzdálenosti horní nosné konstrukce na nástupišti od nástupištní hrany. Nosnost výtahů bude u 1.nástupiště 2500 kg, u nástupiště 2. a 3. 3000 kg. Napájení výtahů bude mít každý samostatným kabelem s hodnotami $P_i=47$ kW a $P_s=28,2$ kW pro každý z nich (bude součástí SO 03-70-12). Stavební úpravy budou provedeny v rámci SO 03-30-05.

Hlavní výměry. V rámci objektu budou nainstalovány 3 nové výtahy

Řešení PS x přípravná dokumentace a projednání

Založení PS bylo vyvoláno prvotním požadavkem z posuzovacího protokolu jako součásti zadávacích podmínek na zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice na 550 mm nad TK. Zvýšení nástupištní hrany bylo koncepční změnou, která pro výtahy neznamena pouze zvýšení dojezdu o cca 250 mm, ale i povinnost při rekonstrukci dodržet ostatní normové hodnoty jako je vzdálenost od krajů nástupištních hran a napájení výtahů.

Další koncepční změna při zvýšení nástupišť se týkala přístupu osob se sníženou možností pohybu – imobilních osob. Stávající rampy z podchodu pro pěší již nebylo možné při rekonstrukci ponechat ve stávajícím stavu, ale přizpůsobit je vyhláškou č.369/2001 Sb. se z konstrukčního hlediska stalo, bez neúměrně vysokých nákladů, nemožné. Alternativním řešením přístupu na nástupiště byla zvolena doprava výtahy ze zavazadlového tunelu.

Veřejné zpřístupnění prostoru zavazadlového tunelu a jeho stavební úpravy včetně osvětlení jsou součástí jiných stavebních objektů.

Výsledkem projekčních prací a projednání s investorem je tedy návrh nových kombinovaných (z pohledu využití pro nákladní i osobní dopravu) výtahů.

Řešení PS x posuzovací protokol

Požadavek na zvýšení nástupiště na 550 mm nad TK je splněn s dopadem na řešení výtahů dle předchozích odstavců.

Řešení PS x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení PS x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

5.7 Železniční svršek a spodek

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|--|
| SO | 01-10-01 | Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), lichá skupina |
| SO | 01-10-02 | Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), sudá skupina |
| SO | 01-15-01 | Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), železniční spodek |
| SO | 02-10-01 | Bubeneč-Stromovka, traťová kolej č.1 |
| SO | 02-10-02 | Bubeneč-Stromovka, traťová kolej č.2 |
| SO | 02-15-01 | Bubeneč-Stromovka, železniční spodek |
| SO | 03-10-01 | Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), lichá skupina |
| SO | 03-10-02 | Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), sudá skupina |
| SO | 03-15-01 | Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), železniční spodek |

SO 01-10-01 **Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), lichá skupina**

SO 01-10-02 **Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), sudá skupina**

Popis SO

Identifikace objektu. Předmětem řešení objektů železničního svršku je modernizace stávajícího dožívajícího svršku, úprava geometrické polohy kolejí za účelem zlepšení geometrických parametrů koleje - zejména rychlosti a změny v uspořádání kolejíště (včetně zrušení nevyužívaných staničních kolejí) pro splnění požadavků Zásad modernizace, plánovaných dopravních funkcí stanice a umožnění zřízení zast. Praha Podbaba. Součástí tohoto objektu je rovněž vyřešení provizorních stavů v průběhu výstavby.

Současný stav. Směrové poměry odrážejí vedení trati složitým prostorem husté městské zástavby v parametrech odpovídajících době svého vzniku. V řešeném úseku se vyskytují na holešovickém zhlaví i oblouky s poloměry $r < 300\text{m}$, které jsou příčinou trvalého omezení traťové rychlosti. Ve stanici jsou dvě předjízdny koleje č. 3 a 4, dvě kusé koleje č. 3a a 6 a bývalé odstavné koleje 5 a 7. Vlečkové koleje (teplárna, papírny) již byly zrušeny a sneseny. Podél koleje č. 4 je ve stanici zřízeno oplocení průmyslového areálu ve vzdálenosti cca 2,2m od osy koleje (na délce přes 400m) a není zde dodržen volný schůdný a manipulační prostor. Staniční koleje jsou přibližně v osové vzdálenosti 4,75m. Ve stanici jsou tři úrovně nástupiště u kolejí č. 1, 2 a 3. Stávající traťová rychlost je $V=80\text{km/h}$ s trvalým omezením na $V=60\text{km/h}$ na libeňském zhlaví. V navazujícím optimalizovaném úseku na Kralupy je rychlost 90/90/115km/h.

Materiál svršku v kolejích je různorodý, střídá se S49 a R65 (v koleji č. 6 i tvar T), betonové pražce různých tvarů (SB8, SB6, SB5, SB4) a místy i pražce dřevěné, vše svařeno do bezстыkové koleje. Výhybky jsou vesměs poměrové v soustavě jak S49, tak R65, vše na dřevěných pražcích. Stav kolejí je špatný, kolejnice jsou značně ojeté (zejména na libeňském zhlaví), mnoho pražců ve stanici je rozlámaných, izolované styky rozbité, výhybky jsou dle správce na hranici životnosti.

Navrhovaný stav.

Hlavní změny v uspořádání stanice jsou ve zřízení nové zastávky Praha Podbaba v poloze mezi spojkami a výhybkami na kralupském zhlaví a zrušení původních nástupišť v prostoru stanice. Dále je navržen odsun staničních kolejí o cca 2,1m od oplocení průmyslového areálu Ergon a.s. podél koleje č.4 pro zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru a zároveň aby bylo možné umístit trakční stožáry vně koleje č. 4.

Stávající uspořádání libeňského zhlaví se stejnosměrnými oblouky, v jejichž mezupřímých jsou vloženy spojky a výhybky, se nahradí obloukovým zhlavím v převýšení. Dosažená rychlost na tomto zhlaví je $V=80/90/90\text{km/h}$. Rychlost ve spojkách je 70km/h , rychlost odbočení do předjízdných kolejí pak 60km/h . Holešovickém zhlaví je celé řešeno v převýšení na kuželové ploše vč. obloukových spojek.

Ve stanici jsou ponechány předjízdné koleje po jedné pro každý směr (č.3 a 4). Na kralupské straně je zřízena nová odstavná kolej č. 3a k čelu nástupiště zast. P.Podbaba. Stávající koleje č. 3a, 5, 6 a 7 budou zrušeny. Užitečné délky nových hlavních a předjízdných kolejí jsou v rozmezí 660 – 662m, užitečná délka koleje č.3a je 40m (požadovaná hodnota pro odstavení dvou vozidel).

Odbočení na kralupském zhlaví do předjízdných kolejí je navrženo v přímé pro rychlost 50km/h . Na ně navazuje přímý úsek do kterého jsou vložena vnější nástupiště nově zřizované zast. P.Podbaba. Část nástupiště zasahuje do přechodnice navazujícího oblouku, konec nástupiště je v místě přechodnice, kde je $p=60\text{mm}$. Délka nástupištní hrany je 220m. Za zast. P.Podbaba navazuje složený oblouk, ve kterém jsou vloženy obloukové kolejové spojky v převýšení. Rychlost v hlavních kolejích je zde $V=90/90/90\text{km/h}$, rychlost ve spojkách 70km/h .

Návrhu výškového řešení dominují požadavky mostních objektů a konstrukce obloukových spojek a zhlaví v kolejích s převýšením. Holešovickém zhlaví je celé řešeno v převýšení na kuželové ploše vč. výhybek pro odbočení do předjízdných kolejí. Výškové řešení staničních kolejí je cca od objektu mostu ev. km 415.312 ul. Mlýnská ve všech kolejích shodné až za výhybky pro odbočení do předjízdných kolejí na kralupském zhlaví. Za nimi je umístěn lom sklonu, kde se nivelety hlavních kolejí rozbíhají do obloukových spojek na kralupském zhlaví, které jsou rovněž umístěny na kuželové ploše.

Staničení je plynule napojeno na navazující úsek dle dokumentace skutečného provedení stavby Optimalizace trati Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou.

Součástí návrhu objektu svršku jsou i provizorní stavy během výstavby. Na holešovickém zhlaví se jedná o provizorní přeložku stávající koleje č. 2 (která je rovněž součástí sousedního objektu SO 02-10-02 Bubeneč-Stromovka, traťová kolej č. 2 a SO 02-15-01 Bubeneč-Stromovka, železniční spodek) na vnitřní stranu oblouku. Geometrické parametry koleje v přeložce jsou navrženy pro rychlost 50km/h , přeložka bude vzhledem k malým poloměřům zřízena ve stykované koleji. Na kralupském zhlaví je navrženo provizorní propojení stávající koleje č. 2 od km 416.086 (za stávajícími spojkami) na nový stav koleje č. 2 v km 416,212. Provizorní stav je navržen směrovou a výškovou úpravou ve stávajícím svršku.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 2 900 m kolejí UIC60 (hlavní 1, 2)
- 1 500 m kolejí S49 (předjízdné 3, 4, odstavná 3a)
- 390 m kolejí R65 (provizorní 2)
- 6 030 m demontovaných kolejí
- 10 ks výhybek Obl-j60-1:14-760-(transformace)-I,
- 3 ks výhybek J60-1:11-300
- 18 ks demontovaných výhybek

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V rámci zapracování připomínek z posuzovacího protokolu byl proveden odsun staničních kolejí od oplocení podél koleje č. 4 pro zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru a umístění stožárů TV vně kolejiště.

Na základě požadavku vstupní porady projektu byla na holešovickém zhlaví přidána druhá spojka pro jízdu z kol.č.2 do kol.č.1.

V průběhu pracovních jednání pak došlo k následujícím změnám. Rychlosti ve spojkách na obou zhlavích byly zvýšeny z 60km/h na 70km/h. Na kralupském zhlaví bylo otočeno pořadí spojek - důvodem bylo provést směrové vedení tak, aby bylo možno odstranit v PD navrhovanou opěrnou zeď v km 416.334 – 416.462. Dále bylo místo navrhované koleje č.6 v PD navrženo zřídit odstavnou kolej č.3a a na holešovickém zhlaví bylo z řešení odstraněno odbočení do vlečky Papíren, která byla od doby odevzdání PD zrušena a snesena. Nakonec byl při návrhu respektován i požadavek investora přednostně v celém úseku zdvihnout niveletu tak, aby byly minimalizovány zemní práce a přesuny hmot spojené s poklesem nivelety oproti stávajícímu stavu, a aby bylo možné provést navrhované uspořádání konstrukčních vrstev pražcového podloží.

Řešení SO x posuzovací protokol

Dle připomínek byly doplněny na kralupském zhlaví ve složeném oblouku mezilehlé přechodnice v souladu s ČSN 73 6360-1. Dále byl navržen odsun kolejiště stanice od oplocení podél koleje č.4.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Na základě podmínek souhlasného stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí byla v rámci geotechnického průzkumu pražcového podloží provedena chemická analýza štěrkového lože, na základě které byla stanovena kategorie odpadů. Způsob nakládání s odpady je řešen v samostatné části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 01-15-01 Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), železniční spodek

Popis SO

Identifikace objektu. Hlavním obsahem objektu železničního spodku jsou nezbytné úpravy zemního tělesa vyvolané úpravou geometrických parametrů koleje, zřízení konstrukčních vrstev včetně zesílených konstrukcí pražcového podloží u mostních objektů, zřízení funkčního odvodnění konstrukce železničního svršku a spodku a vložení chrániček pro kabelové přechody. Do objektu spodku dále náleží zřízení kolejového zarážedla u koleje č. 3a, odstranění stávajících nástupišť a přechodů ve stanici, zřízení oplocení, zřízení atypického výklenku TV 37 N, demolice základů stávajících trakčních vedení nad rámec objektu SO 01-80-01 Žst. P.Bubeneč (vč.zast.P.Podbaba), úprava TV a demolice dalších konstrukcí, které vyplynou při provádění sanačních prací projekčně nepodchyceny (např. trativod v prostoru nástupišť, který nebyl nalezen).

Současný stav.

Trať je vedena na náspu, v úrovni terénu a v zářezu. Zemní pláň je dle kopaných sond tvořena jednak jemnozrnnými zeminami třídy F2, F3, F4 a F6, jednak písčitymi a štěrkovitými zeminami, převážně třídy S3, S4 a G3. Lokálně byly zastiženy různorodé konstrukční vrstvy a sanace za použití geotextilií. Místy byly nalezeny i vrstvy balvanů, štětu a kamenných rovnanin. Materiál zemní pláně je z hlediska namrzavosti klasifikovatelný převážně jako namrzavý až nebezpečně namrzavý, vodní režim je převážně nepříznivý. Hloubka promrzání je určena na 0,78m. Výrony vody nebyly v kopaných sondách zaznamenány. Skalní podloží v kopaných sondách nebylo zastiženo, ale lze ho očekávat při hloubení hlubokých trativodních rýh. V úseku, kde se trať nachází v náspu, byl dle doplňujících kopaných sond v místě rozšíření železničního tělesa (Podbaba) zastižena kyprý materiál výzisku z propracování koleje, který lze předpokládat v celé délce náspu.

Kvartérní pokryv je na posuzované lokalitě tvořen hlinito-písčitymi zvětralinami podložních hornin (pískovce) a navážkami. Předkvartérní podloží je zde budováno paleozoickými horninami. Jedná se o bělošedé až žlutošedé křemenné pískovce dobrotivského a libeňského souvrství. V blízkém okolí vystupují jílovité břidlice dobrotivského souvrství a černé břidlice šáreckého souvrství.

Stav spodku je dle správce problematický, místy jsou na povrchu zřejmá blátivá místa. Mezi kolejí č. 1 a 2 je v prostoru stávajících nástupišť zřízen trativod, jeho materiál, vyústění ani stav správce nezná (neexistuje k němu žádná dokumentace) a při místním šetření nebyl nalezen.

V průběhu projektové přípravy se v úseku v km 416.388 - 416.458 před mostem ev. km 416.484 ul. Pod Paťankou objevil problém se zídkou z U3 prefabrikátů pro rozšíření drážní stezky u kol. č. 2, která zde byla provedena v rámci stavby optimalizace Praha Bubeneč – Kralupy nad Vltavou. Zídka zde byla zřejmě špatně založena na neúnosném kypřem podkladu z výzisku po čištění kolejového lože, kterým jsou pokryty svahy a prefabrikáty se cca po 5 letech začaly vyklánět, čímž došlo k poruše GPK koleje. Odstranění tohoto problematického místa je předmětem řešení tohoto objektu.

V těsné blízkosti tratě se v km cca 416,320 u koleje č. 2 nalézá drážní domek, který je stále obýván. Dům je ve velmi špatném stavebně technickém stavu, bez napojení na vodovod a kanalizaci. Objekt je sevřen mezi kolejiště a oplocení sousedních průmyslových areálů. Jediný přístup do objektu je dnes přes dřevěný přechod přes hlavní koleje č. 1 a 2 z ulice Pod Paťankou.

Současný stav výstroje trati je pro optimalizace nevyužitelný.

Navrhovaný stav.

Navržené řešení se odehrává v převážné části na koruně stávajícího drážního tělesa a pokud možno na pozemku dráhy. Rozšíření tělesa je vzhledem k vysunutí spojek na kralupském zhlaví do oblouku nutné na jeho vnitřní straně v km 416.296 – 416.458. Dále je pak spojeno s kolejovými změnami ve stanici zřízení odřezu do tělesa bývalé vlečky Tepláren v km 415,530 – 415,910. Část tohoto odřezu a přilehlého kolejiště zasahuje mimo drážní pozemek – je zřízen trvalý zábor.

Jako základní uspořádání se navrhuje skloněná pláň železničního spodku rozhodující šířky 3,2m od osy krajní koleje. Sklon pláně tělesa železničního spodku a zemní pláně je 5% dle předpisu S4. V obloukových spojkách je navržena skloněná pláň v jednotném sklonu s odskokem mezi kolejemi 50mm (rezerva při realizaci).

V nevyhovujících místech šíře zemního tělesa je navrženo jeho rozšíření. V koleji č. 2 v km 416.296 – 416.316 a 416.334 – 416.354 je pro rozšíření drážního tělesa nutné provést jeho přisypávku. Od km 416.354 dále do konce úprav na žel. spodku v km 416.458 je v koleji č. 2 použito pro rozšíření zemního tělesa kombinace přisypávky s gabionem výšky 1.0m, šířky 1.2m, dl. 2-3m u hrany svahu. Toto řešení zde bylo použito z důvodu nedostatku prostoru u paty svahu, kde se nachází oplocení sousedního průmyslového areálu (mezi patou svahu a oplocením jsou navíc vedeny sítě PRE a O2) a neúnosného materiálu výzisku na svazích zemního tělesa, který musí být odstraněn, aby byl gabion založen na únosném materiálu.

V celé stanici se jednotně předpokládá zřídit konstrukční vrstvy ze štěrku tl. 150mm a zeminy zlepšené směsnými pojivy v tl. 420mm (mimo kolej č. 3a). V případě vodorovné pláně tělesa žel. spodku je hodnota tloušťky štěrku tl. 150mm navržena jako minimální. Dle výsledků studie antivibračních opatření je v definovaných úsecích navrženo použití antivibračních rohoží.

Odvodnění kolejiště v úseku mezi mosty ev. km 415,012 Stromovka 2 a ev. km 415,307 ul. Mlýnská je navrženo trativody mezi hlavní a předjízdou kolejí, které v oblasti zhlaví přechází vně kolejiště. Vyústění trativodů je u objektu mostu ev. km 415,012 Stromovka 2 v km 415,035 na svah. Zde se zřídí společná výusť se žlabem od stávajících zárubních zdí u koleje č. 4.

V úseku od mostu ev. km 415,307 ul. Mlýnská k podchodu ve st. km 416,011 jsou trativody také mezi hlavní a předjízdou kolejí, v oblasti výhybek pak v sudé skupině vně kolejiště. V prostoru zast. P.Podbaba je trativod umístěn mezi hlavní koleje. Vyústění trativodů je do kanalizační stoky D2 vedoucí pod trativodem C, která je předmětem samostatného SO 01-40-01 Žst.P.Bubeneč, kanalizační stoky, Podobjekt 100.

Mezi podchodem ve st. km 416,011 a mostem ev. km 416,169 ul. Nová Podbabská je trativod mezi hlavními kolejemi. Vyústění trativodu je příčným svodem do stoky D1, která je předmětem samostatného SO 01-40-01 Žst.P.Bubeneč, kanalizační stoky, Podobjekt 200.

Krátký trativod je také zřízen v km 416.317 – 416.335 podél drážního domku, jeho vyústění je na terén.

V trativodním systému se uvažuje použít pro trativodní a svodné potrubí plastové potrubí PE-HD. Šachty budou plastové v kombinaci s betonovými.

Součástí výkazu výměr žel.spodku je i výstroj trati, která řeší rozmístění staničnicků, sklonovníků, předvěstníků, rychlostníků, vzdálenostních upozorňovadel a tabulí pro označení zastávek a nástupišť. Demontáž stávající výstroje trati proběhne na začátku jednotlivých etap výstavby.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 6 400 m³ výkopovů vč. rýh
- 1 450 m³ násypů
- 3 700 m³ štěrkodrti a recyklátu
- 21 300m² zlepšení zeminy směsnými pojivy
- 1 960 m trativodů
- 150 m příčných svodů

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD byly na základě projednání řešení s investorem provedeny následující změny. V souvislosti se změnou kolejového řešení libeňského zhlaví nebylo nutné zřízovat novou zárubní zeď naproti VB, ale pouze provést její sanaci. Změněno bylo dále vyústění trativodů z úseku mezi mosty ev. km 415,012 Stromovka a ev. km 415,307, které je navrženo na svah. Původně se uvažovalo s podchodem ul. Mlýnská a vyústěním do dešťové vpusti, toto řešení se vzhledem k velkému množství inženýrských sítí jdoucích pod mostem opustilo. Další změna je v umístění trativodu v prostoru nových nástupišť, který je navržen mezi hlavní koleje. Toto řešení je zde navrženo z důvodu použití L prefabrikátu, místo konzolových desek, pro konstrukci nástupišť. Vyústění trativodu za novým podchodem ve st. km 416,011 je prostřednictvím kanalizační stoky D1 do stávající kanalizace v ul. Jednořadá. Původní vyústění dle PD bylo u mostu ev. km 416.169 ul. Nová Podbabská do dešťové kanalizace, ta se však dle aktuálních podkladů od správců inženýrských sítí v daném místě nenalézají. Na kralupském zhlaví byla v souvislosti s kolejovými změnami odstraněna nová opěrná zeď v km 416,334 – 416,462 navržena v PD a nahrazena rozšířením tělesa za pomoci přispávky a gabionů.

Řešení SO x posuzovací protokol

V rámci zapracování připomínek z posuzovacího protokolu byl proveden upřesňující průzkum pro návrh sanace pražcového podloží v místě lokální přeložky na holešovickém zhlaví. Dále pak byla prověřena možnost zřízení vsakovací šachty cca v km 415,270.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Dle požadavku Rozhodnutí o umístění stavby je v návrhu konstrukčních vrstev uvažováno s použitím antivibračních rohoží v rozsahu dle Studie antivibračních opatření (část dokumentace B.3.4). Jedná se o prostor na opačné straně kolejíště od VB a pod kolejemi v nové zast. P.Podbaba.

SO 02-10-01 Bubeneč-Stromovka, traťová kolej č.1

SO 02-10-02 Bubeneč-Stromovka, traťová kolej č.2

Popis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem obou SO je rekonstrukce železničního svršku v traťovém úseku Bubeneč - Holešovice procházejícím oblastí Královské obory. Předmětem řešení objektu železničního svršku je úprava geometrické polohy traťových kolejí za účelem zlepšení geometrických parametrů koleje, zejména rychlosti a modernizace stávajícího dožívajícího svršku.

Současný stav. Řešený úsek začíná za odb. Stromovka, kde je provedena změna osové vzdálenosti z 5 m na cca 4,15 m. Trať zde vede podél opěrné zídky, za kterou jsou výtahové koleje z Holešovic. Poté pokračují koleje na náspu výšky cca 7 m Stromovkou až do žst. P.Bubeneč. Před žst. P.Bubeneč je provedena změna osové vzdálenosti na 4,75m.

V prostoru opěrné zídky za odb. Stromovka je narušen volný schůdný a manipulační prostor již nepoužívaným základem stožáru TV v km 413,937 (vzdálenost 2,80m), který se dle rozhodnutí investora jako lokální překážka ponechá. Opěrná zídka, do níž je základ včleněn vyhovuje v celé délce.

Materiál svršku je v obou kolejích odlišný. V koleji č. 1 je v převážné části svršek S49 na pražcích SB6, od cca km 415.6 dále R65 na SB5. V koleji č. 2 je v celé délce svršek R65 na pražcích SB6 a SB5. Převážná část materiálu je dle předkategorizace určena jako odpad.

Navrhovaný stav.

Úpravy kolejiště jsou navrženy tak, aby nebylo nutné provádět zábor mimodrážního pozemku, nebylo nutné nadměrně rozšiřovat stávající těleso pro dodržení šířky stezek (resp. aby se vše odehrálo pouze na koruně tělesa), byla dosažena požadovaná traťová rychlost a měla plynulý průběh a byly splněny požadavky příslušných norem a drážních normálí.

Limitujícím prvkem, zejména pro návrh výškového řešení, byly stávající mostní objekty, u kterých bylo nutné se co nejvíce přiblížit ideální poloze zatížení a výšce vzhledem k požadované tloušťce šterkového lože a navázání na řešení obloukového zhlaví žst. Praha Bubeneč. Úpravy geometrie koleje (směrového ale i výškového řešení) byly limitovány šířkou koruny tělesa náspu. Traťové koleje vedou na tělese náspu v rovnoběžných osách v osové vzdálenosti 4.00m. Přejít osové vzdálenosti za odb. Stromovka a před žst. Praha Bubeneč je proveden odsazením přilehlých oblouků.

Rychlost v úseku ve Stromovce je 80/100/100km/h až k oblouku 1 R1=1350m před žst. Praha Bubeneč, kde klesá na 80/90/90km/h.

Součástí návrhu objektu svršku jsou i provizorní stavy během výstavby. Na holešovickém zhlaví žst. Praha Bubeneč se jedná o provizorní přeložku stávající koleje č. 2 (která je rovněž součástí sousedního objektu SO 01-10-02 Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), sudá skupina a SO 01-15-01 Žst. P.Bubeneč (vč.zast. P.Podbaba), železniční spodek) na vnitřní stranu oblouku. Geometrické parametry koleje v přeložce jsou navrženy pro rychlost 50km/h, přeložka bude vzhledem k malým poloměrům zřízena ve stykované koleji.

Výškovému řešení dominují požadavky řešení mostních objektů a návaznost na řešení konstrukce obloukových spojek a zhlaví žst. Praha Bubeneč. Rovněž byl při návrhu respektován požadavek investora přednostně v celém úseku zdvihnout niveletu tak, aby byly minimalizovány zemní práce a přesuny hmot spojené s poklesem nivelety oproti stávajícímu stavu a aby bylo možné provést navrhované uspořádání konstrukčních vrstev pražcového podloží. Proti tomuto pak byla snaha nerozšiřovat nadměrně stávající těleso, které by při větším zdvihu nivelety v místech s úzkou korunou tělesa náspu bylo nutné.

Výškové řešení je v obou kolejích stejné až do km 414,446, kde se rozbíhají nivelety kolejí do obloukových spojek na holešovickém zhlaví žst. Praha Bubeneč.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 2235 m kolejí tvaru UIC60.
- 85 m kolejí R65 (provizorní 2)
- 2235 m demontáže traťové koleje

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Daný objekt byl navržen shodně s koncepcí z PD, drobné změny směrového a výškového řešení jsou dány návazností na sousední objekty a zpřesněním vstupních podkladů. Rovněž byl při návrhu respektován požadavek investora přednostně v celém úseku zdvihnout niveletu tak, aby byly minimalizovány zemní práce a přesuny hmot spojené s poklesem nivelety oproti stávajícímu stavu a aby bylo možné provést navrhované uspořádání konstrukčních vrstev pražcového podloží.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Na základě podmínek souhlasného stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí byla v rámci geotechnického průzkumu pražcového podloží provedena chemická analýza štěrkového lože, na základě které byla stanovena kategorie odpadů. Způsob nakládání s odpady je řešen v samostatné části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 02-15-01 Bubeneč-Stromovka, železniční spodek

Popis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem SO je sanace železničního spodku traťového úseku Bubeneč - Holešovice. Předmětem objektu železničního spodku jsou nezbytné úpravy zemního tělesa vyvolané úpravou geometrických parametrů koleje, zřízení konstrukčních vrstev včetně zesílených konstrukcí pražcového podloží u mostních objektů, zřízení funkčního odvodnění konstrukce železničního svršku a spodku a vložení chrániček pro kabelové přechody.

Současný stav.

V úseku Bubeneč – Stromovka bylo zemní těleso vybudováno v předminulém století, sklony svahů tělesa jsou přibližně 1:1.5. Za mostem ev. km 414,090 Stromovka 1 byl při povodních v roce 2002 v km cca 414,3 poškozen násep na straně koleje č.1 sesuvem v délce cca 30m. Sesuv byl sanován, při patě svahu byla zřízena gabionová zeď. Další projevy nestability nebyly nalezeny, ani nejsou evidovány.

V souvislosti s povodněmi v roce 2002, byla v roce 2004 vyhotovena studie zadaná Magistrátem hl. m. Prahy „Protipovodňová opatření na ochranu hl. m. Prahy, etapa 0004 – Holešovice, Stromovka – geologické a hydrogeologické práce ve Stomovce“. Předmětem studie bylo posouzení využití tělesa náspu železnice jako povodňovou hráz v úseku Stromovky. Z provedené studie vyplývá, že železniční násep nelze bez úprav použít jako protipovodňovou hráz. Dále předepisuje úpravy, které by bylo nutné provést pro zajištění stability tělesa při využití jako hráz. Zapracování těchto opatření není součástí tohoto projektu optimalizace trati.

Zemní plán je dle kopaných sond tvořena převážně písčitymi a štěrkovitými zeminami třídy S3, S5, G3 a G5, které jsou středně ulehlé až ulehlé. Místně pak byly zastíženy jemnozrné zeminy třídy F2 a F3 tuhé konzistence. V koleji č. 2 byla zastížena i vrstva škváry. Materiál zemní pláně je z hlediska namrzavosti klasifikovatelný převážně jako namrzavý až nebezpečně namrzavý, vodní režim je převážně příznivý. Hloubka promrzání je určena na 0,78m. Na svazích náspu byl pak dle doplňujících kopaných sond v místě rozšíření železničního tělesa zastíženy kyprý materiál výzisku z propracování koleje, který lze předpokládat v celé délce náspu.

Současný stav výstroje trati je pro optimalizace nevyužitelný.

Navrhovaný stav.

Navržené řešení se odehrává pouze na koruně stávajícího drážního tělesa. V místech, kde není dostatečná šířka koruny tělesa náspu pro zřízení pláně tělesa železničního spodku, je pro rozšíření drážního tělesa navrženo použití pref. krabicového dílce opěrných zdí U3 (do kterých zde budou uloženy kabelové trasy). To je vzhledem ke zdvihu nivelety na mostě ev. km 414,090 Stromovka 1 nutné v úseku km 414,044 – 414,067 a 414,136 – 414,157 u koleje č. 1 a v úseku km 413,985 – 414,066 u koleje č. 2. V ostatních místech je drážní těleso řešeno odřezem bez nutnosti rozšíření.

Jako základní uspořádání se navrhuje skloněná pláň železničního spodku rozhodující šířky 3,2m od osy krajní koleje. Sklon pláně tělesa železničního spodku a zemní pláně je 5% dle předpisu S4. Při spádování přes dvě koleje je užit sklon pláně tělesa železničního spodku 4% (v prostoru opěrné zdi u koleje č. 2 od km 413,720 do km 413,965) s odskokem mezi kolejemi 50mm (rezerva při realizaci).

V celém úseku se jednotně předpokládá zřídit konstrukční vrstvy ze štěrkodrti tl. 150mm a zeminy zlepšené směsnými pojivy v tl. 420mm, pouze v úseku od km 414,106 do km 414,200 navržena zvětšená tloušťka štěrkodrti na 300mm.

Součástí objektu železničního spodku je zřízení prostoru pod stezkou pro uložení kabelových tras. V místech rozšíření drážní stezky pomocí prefabrikovaných dílů U3 se uloží betonové kabelové žlaby uvnitř.

V průchodu tratě prostorem přírodní památky Královská obora se v návrhu uvažuje s prostorovou rezervou (zejména ve vztahu k uložení kabelových tras) pro protihlukové clony, o jejichž realizaci bude rozhodnuto až po vyhodnocení měření akustické situace po provedení optimalizace. Proto nesmí být žádná zařízení dráhy umísťována vně koruny tělesa, kde by byly osazeny pilotové základy protihlukových stěn.

Odvodnění je v převážné části úseku řešeno přímo odřezem na svah. Pouze v úseku od začátku objektu v km 413,646 do km 413,720 (do osově vzdálenosti kolejí 4,5 m) pokračuje trativod mezi kolejemi ze sousedního objektu SO 03-15-01 Žst. P. Holešovice (vč. odb. Stromovka), železničního spodku. Tímto způsobem je odvodněna kolej č.2 u opěrné zídky, kde není možné zřídit trativod vně přímo u její paty. Vyústění trativodu je příčným svodem přímo na svah. Od vyústění dále podél zdi je odvodnění řešeno jednotným sklonem pláňe tělesa železničního spodku přes obě koleje na svah. V trativodním systému se uvažuje použít pro trativodní a svodné potrubí potrubí PE-HD. Šachty budou rovněž plastové.

Součástí výkazu výměr žel.spodku je i výstroj trati, která řeší rozmístění staničnicků, sklonovníků, předvěstníků, rychlostníků a vzdálenostních upozorňovadel. Demontáž stávající výstroje trati proběhne na začátku jednotlivých etap výstavby.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 6 600 m³ výkopů vč. rýh
- 185 m³ násypů
- 3 200 m³ štěrkodrti a recyklátu
- 9 870 m² zlepšení zeminy směsnými pojivy
- 75 m trativodů

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Daný objekt byl navržen shodně s koncepcí z PD s nutnými úpravami vyvolanými změnami v kolejovém řešení a zpřesněním vstupních podkladů. To je zejména použití prefabrikovaného dílce opěrných zdí U3 pro rozšíření stezky před a za mostem ev. km 414,090. Dále byl zrušen příkop uvažovaný v PD v místě přeložky na libeňském zhlaví žst. P.Bubeneč a byl nahrazen odřezem. Rovněž bylo přidáno zřízení prostoru pod stezkou pro uložení kabelových tras z důvodu zachování prostorové rezervy na koruně drážního tělesa pro základy protihlukových stěn.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-10-01

Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), lichá skupina

SO 03-10-02

Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), sudá skupina

Popis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem obou SO je rekonstrukce železničního svršku kolejiště žst. P.Holešovice včetně odb. Stromovka. Řešený objekt začíná v odb. Stromovka km 413,646=5,194 a končí v km 413,350 (staničení trati P.Masarykovo.n. – Děčín) a v km 3,553 (staničení trati P.Libeň - P.Holešovice) na společné opěře mostů přes Vltavu a přes ul. Argentinská. Předmětem řešení tohoto objektu je zřízení nové konstrukce železničního svršku a úprava geometrické polohy kolejí za účelem zlepšení parametrů koleje (zejména rychlosti) v závislosti na řešení ostatních objektů (nástupiště, mostní objekty, TV,...).

Současný stav. Odb. Stromovka je tvořena dvojicí výhybek 1:12-500 a křížovatkovou výhybkou C 1:11-300. Rychlost odbočení do bubenské trati je 60 km/h. Kolejové spojky ve vlastní stanici jsou pro $V_{sp}=50\text{km/h}$, výhybková rozvětvení do předjízdných kolejí umožňují $V_{odb}=60\text{km/h}$, dle stavu výhybek s omezením na 40 km/h. Osová vzdálenost kolejí je 5,0 m. Materiál žel. svršku je S49 na pražcích betonových, nad mostními objekty na pražcích dřevěných, kolej bezстыková. Výhybky jsou poměrové, tvaru S49 na pražcích dřevěných.

Navrhovaný stav. Odbočka Stromovka je řešena v dnešním uspořádání s křížovatkovou výhybkou, navržené výhybky 1:14-760-I umožňují rychlost odbočení $V_{odb}=80\text{ km/h}$. Ve vlastní stanici je navržena výměna materiálu žel. svršku v hlavních kolejích (UIC60), v ostatních kolejích se provedou dílčí výměny žel. svršku v závislosti na rekonstrukcích mostních objektů. Nad mostem km 4.095 - podchod žst. je vzhledem k nedostatečné tloušťce štěrkového lože navrženo použití systému vysoce pružného upevnění kolejnic. Úpravy geometrické polohy kolejí jsou navrženy s ohledem k prostorovým vzbám na nedotčenou část kolejiště a rekonstrukci mostních objektů a nástupišť. Nové uspořádání libeňského zhlaví s obloukovými výhybkami s převýšením umožňuje rychlost v hlavních kolejích 80 km/h, v předjízdných kolejích 60 km/h.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 3 085 m nových kolejí UIC 60
- 560 m staničních kolejí S49
- 175 m traťových kolejí S49 (úsek směr P.Bubny)
- 170 m traťových kolejí UIC 60
- 3 680 m demontovaných staničních kolejí
- 380 m demontovaných traťových kolejí (úsek směr P.Bubny)
- 2 200 m směrových a výškových úprav kolejí
- 18 ks demontovaných výhybek
- 12 ks nových výhybek
- 2 ks regenerovaných výhybek

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s odlišnou koncepcí než v PD. V rámci výrobních porad byly, oproti PD, se zadavatelem dohodnuty tyto změny:

- posun KÚ do km 3,553,
- výměna žel. svršku se provede pouze v hlavních kolejích a na zhlavích, ve staničních kolejích bude ponechán stávající svršek S49.

Řešení SO x posuzovací protokol

Dle připomínek posuzovacího protokolu byly navrženy koleje 3 a 5 na libeňském zhlaví s převýšením pro rychlost 60 km/h a výhybka č 15 (původní číslování) je navržena tvaru J60 1:9-300.

Návrh kladu pražců v místech spojek na mostě přes Vltavu a jejich kolize s revizní šachtou mostu nebyl dořešen, KÚ byl posunut do km 3,553, výhybky č.1 až 4 zůstanou původní, bez úprav.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Na základě podmínek souhlasného stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí byla v rámci geotechnického průzkumu pražcového podloží provedena chemická analýza štěrkového lože, na základě které byla stanovena kategorie odpadů. Způsob nakládání s odpady je řešen v samostatné části dokumentace B.3.2 Odpadové hospodářství.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-15-01 Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), železniční spodekPopis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem SO je sanace železničního spodku v některých částech žst. P.Holešovice zejména v prostoru odb. Stromovka. Řešený objekt začíná v odb. Stromovka km 413,646=5,194 a končí v km 413,350 (staničení trati Praha Masarykovo.n. – Děčín) a v km 3,553 (staničení trati Praha Libeň - Praha Holešovice) na společné opěře mostů přes Vltavu a přes ul. Argentinská. Předmětem objektu železničního spodku jsou nezbytné úpravy zemního tělesa, zřízení konstrukčních vrstev včetně zesílených konstrukcí pražcového podloží u mostních objektů, zřízení odvodňovacích zařízení a vložení chrániček pro kabelové přechody.

Současný stav. Žst. P.Holešovice leží na náspu. Podle geotechnického průzkumu pražcového podloží je zemní pláň tvořena pískem s příměsí jemnozrnné zeminy, u odb. Stromovka byly v sondách zastíženy betonové desky. Ke stávajícímu odvodnění existuje neúplná realizační dokumentace. Dle vyjádření správce je stav železničního spodku vyhovující, problematickým místem je pouze oblast výhybek č. 9 a 10.

Současný stav výstroje trati je pro optimalizaci nevyužitelný.

Navrhovaný stav. V úseku odb. Stromovka – most km 4,835 (ul. Za elektrárnou) budou zřízeny konstrukční vrstvy žel. spodku včetně odvodnění a rozšíření drážního tělesa v dl. 20 m. V navazující části stanice budou zřízeny u rekonstruovaných mostních objektů zesílené konstrukce pražcového podloží, sanace žel. spodku bude provedena také pod novými výhybkami č. 9 a 10. Na libeňském zhlaví budou vzhledem k zásadním změnám geometrické polohy koleje zřízeny konstrukční vrstvy žel. spodku včetně odvodnění u kolejí č. 3 a 5. Ve zbývajících částech žst. nebude žel. spodek vzhledem k vyhovujícímu stavu sanován.

Součástí výkazu výměr žel.spodku je i výstroj trati, která řeší rozmístění staničnicků, sklonovníků, předvěstníků, rychlostníků, vzdálenostních upozorňovadel a tabulí pro označení nástupišť. Demontáž stávající výstroje trati proběhne na začátku jednotlivých etap výstavby.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- cca 4 160 m³ výkopů
- cca 11 000 m³ štěrkodrti
- cca 2 100 m³ zlepšení zeminy směsnými pojivy
- 445 m trativodů
- 40 m příčných svodů

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s drobnými úpravami řešení z PD. V úseku odb. Stromovka – km 4,945 je návrh úprav žel. spodku shodný s PD, ve zbývajících částech stanice PD s úpravami žel. spodku neuvažovala. Velké změny z hlediska výškové polohy a úpravy žel.spodku nastaly na libeňském zhlaví.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

5.8 NástupištěSeznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|-------------------------------------|
| SO | 01-15-02 | Zast. P.Podbaba, nástupiště |
| SO | 03-15-02 | Žst. P.Holešovice, úprava nástupišť |

SO 01-15-02 Zast. P.Podbaba, nástupiště**Popis SO**

Identifikace objektu. Objekt se nachází v nové zast. P.Podbaba v obvodu žst. P.Bubeneč, v km cca 415,913 až 416,140, z větší části v přímé a dále v přechodnici. Úkolem SO je zřízení nástupišť nové zastávky pro osobní dopravu v poloze odsunutě do těsné blízkosti přestupního uzlu na prostředky MHD (tramvaje a autobusy).

Současný stav. V současné době je v lokalitě nově navržené zastávky Praha Podbaba roztocké zhlaví stávající žst. P.Bubeneč s dvojitou kolejovou spojkou a kolejovým rozvětvením do předjízdných kolejí.

Navrhovaný stav. Obě nástupiště jsou délky 220 m se vzdáleností nástupních hran 1,68 m od os kolejí v rovině spojnice temen kolejnic, s výškou hrany 550 mm nad spojnici TK šířky 3 m. Konstrukčně jsou nástupiště tvořeny nástupištní zídka z prefabrikátů typu L a navazující zpevněnou plochou nástupiště provedenou ze zámkové betonové dlažby. Přístup na nástupiště je schodišti a rampami z nového podchodu, který zároveň propojuje ulici Jednořadou s ulicí Papírenskou.

Obě nástupiště jsou na obou stranách ukončena služebními schůdky. Odvodnění je u obou nástupišť řešeno v jednostranném sklonu od koleje. Voda je svedena na terén a do podélných odvodňovacích žlabů, které jsou krátkými příčnými svody napojeny na podélné svodné potrubí se zaústěním do kanalizační stoky za podchodem.

Součástí nástupišť je orientační systém v rámci kterého jsou označeny směry, přístupy na nástupiště vč. přístupů pro imobilní osoby, název zastávky, čísla nástupišť a zákazy vstupu.

Obě nástupiště (kromě cca 45 m úseku u 2. nástupiště) jsou z vnější strany ohraničeny PHS. U 1. nástupiště z betonových prefabrikátů (přerušeno průhlednou PHS podél výstupů z podchodu), u 2. nástupiště je PHS průhledná v celé délce. Zastřešení nástupišť je typu „vlaštovka“ (oblá pulťová střecha) v délce cca 75 m na každém nástupišti ve spojení se zastřešením schodišť a ramp podchodu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 440 m nástupištních hran z prefabrikátů typu L
- 1375 m² betonové zámkové dlažby

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD byla navržena délka nástupišť 180 m. Na základě požadavku Vstupní porady projektu byla prodloužena na 220 m. Důvodem bylo rozhodnutí o zastavování souprav rychlíků tzv. II. segmentu, které mají větší délku než osobní vlaky uvažované v rámci PD.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Změna délky nástupišť nemá vliv na rozšíření záborů mimodrážních pozemků určených v ÚR. Prodloužení nástupišť bylo provedeno směrem do stanice na úkor užitné délky staničních kolejí.

SO 03-15-02 Žst. P.Holešovice, úprava nástupišť**Popis SO**

Identifikace objektu. Objekt se nachází v žst. Praha Holešovice, v novém staničení 3,877 km až 4,278 km, z větší části v přímé. Hlavním úkolem SO je kompletní rekonstrukce všech tří nástupišť zejména zajištění výšky 550 mm nad TK), přibližně ve stejné poloze jako jsou v současnosti.

Současný stav. Všechna nástupiště mají výšku nástupištních hran 300 mm nad TK. Nástupní hrany jsou tvořeny konzolovými deskami (převážně K-230) typu Sudop, místy je obnažená výztuž. Zbývající pochozí plochy jsou tvořeny převážně keramickou dlažbou.

Navrhovaný stav. 1. nástupiště bude zkráceno na délku 346 m, 2. a 3. nástupiště budou prodloužena na délku 400 m. Všechna tři stávající nástupiště budou zdemolována a upravena dle vz.l.ž.sp. Ž 8.33-N. Vzdálenosti nástupních hran od os kolejí v rovinách TK budou 1,68 m s výškou hrany 550 mm nad TK. Konstruktivně jsou nástupní hrany nástupišť tvořeny konzolovými deskami KS-230 a KS-145Z s designem zámkové dlažby. Konzolové desky jsou podepřeny tvárnici Tischer skladebné dl. 1000 mm uloženými na blocích U 95. V místě nad podchodem, nad zavazadlovým tunelem a strojovny výtahů jsou použity bloky U 85. Zbytek plochy nástupiště je tvořen zámkovou betonovou dlažbou. Kombinace konzolové desky + tvárnice Tischer + úložné bloky U 95 není použita na 2. nástupišti u kol. č. 3 ve staničení km 3,877 až 4,038 a km 4,146 až 4,247. Také na 3. nástupišti u koleje č. 2 jsou dva úseky, kde není použita tato kombinace (km 3,877 až 4,038 a km 4,147 až 4,265). Zde jsou dnes zídky neznámé tloušťky (zřejmě minimálně 150 mm) podpírající konzolové desky převážně K-230. Je uvažováno s odstraněním konzolových desek s ponecháním zídek ve výše uvedených úsecích. Na monolitické zídky bude nadbetonován „monolitický věnec“, který bude s vnější stranou zídek lícovat, a který bude podpírat nové konzolové desky.

Všechna tři nástupiště budou na obou koncích ukončena čelními zídkami se služebními schody do úrovně drážní stezky. Stávající šachty kabelovodů a kabelové kanály v nástupištích budou ponechány v maximálním možném rozsahu. Stávající kabelovody budou vybourány v úsecích, kde musí být provedena sanace podchodu, zavazadlového tunelu a ramp na obou ostrovních nástupištích a také na konci 3. nástupiště (směr Děčín), kde musí být sanován most Partyzánská (SO 03-20-03). Šachty kabelovodů budou nadbetonovány od cca 33 do 52 cm na úroveň nových nástupišť. Úpravy týkající se kabelovodů jsou řešeny v rámci objektu SO 03-30-04 Žst. P.Holešovice, kabelovody. Odvodnění je u obou ostrovních nástupišť řešeno střechovitým sklonem, 1. nástupiště je navrženo v jednostranném sklonu do koleje. Zde je navíc řešení ukončení nástupiště v podélném směru k vnější opěrné zdi řešeno tak, aby jeho zvýšení nepřetěžovalo soklové panely zábradlí.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 1 945 m nástupištních hran typu Sudop
- 3 080 m² betonové zámkové dlažby
- 2 680 m³ nenamrzavého materiálu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD se stavba neměla dotknout 1. nástupiště, u 2. a 3. nástupiště mělo dojít pouze k nahrazení původních desek bez předepsaného značení deskami K-230 s hmatným optickým varovným pruhem a designem zámkové dlažby a ponecháním výšek nástupištních hran 300 mm nad TK. V posuzovacím protokolu, jako součásti zadávacích podmínek projektu stavby, byla koncepce úpravy nástupišť změněna.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek Posuzovacího protokolu stanovil v projektu (v souladu s vyhl. č.369/2001 Sb.) zvětšit výšku nástupní hrany na 550 mm nad TK, a to u všech nástupišť vč. úpravy přístupů na tyto nástupiště.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Změna koncepce nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá zařízení jsou umístěna v prostoru stávajícího kolejiště a v rozsahu stávajících nástupišť. Tímto SO bude zajištěna podmínka interoperability pro konstrukci nástupišť v rámci tratí EU.

5.9 Železniční a silniční mostní objekty a zdi

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|--|
| SO | 01-20-01 | Most km 416.169 - Nová Podbabská |
| SO | 01-20-02 | Propustek km 416.105 |
| SO | 01-20-04 | Most st.km 416.011 - podchod |
| SO | 01-20-06 | Most km 415.312 - Mlýnská |
| SO | 01-20-07 | Most km 415.012 - Stromovka 2 |
| SO | 02-20-01 | Most km 414.090 - Stromovka 1 |
| SO | 03-20-01 | Most km 4.835 - Za elektrárnou |
| SO | 03-20-03 | Most km 4.283 - Partyzánská |
| SO | 03-20-06 | Most km 4.095 - podchod žst. |
| SO | 03-20-07 | Most km 4.071 - zavazadlový tunel |
| SO | 03-20-08 | Most km 3.668 - Argentinská |
| SO | 01-25-02 | Opěrná zeď st.km 416.044 - 416.141, 2.nástupiště |
| SO | 01-25-03 | Opěrná zeď km 415.261 - 415.283, kol.č.4 |
| SO | 01-25-04 | Zárubní zeď km 415.135 - 415.261, kol.č.4 |
| SO | 01-25-05 | Zárubní zeď km 415.042 - 415.135, kol.vlečky |
| SO | 03-25-05 | Opěrná zeď km 3.815 - 3.865, kol.č.5 |
| SO | 03-25-06 | Opěrná zeď km 3.886 – 4.250, kol.č.5 |
| SO | 03-27-01 | Návěstní krakorec km 413.250 |

SO 01-20-01 Most km 416.169 - Nová Podbabská

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v oblouku trati za novou zastávkou P.Podbaba na k.ú. Bubeneč. Hlavním úkolem SO je úprava mostu pro oboustranně nově zřizovanou PHS.

Současný stav. Most o čtyřech mostních otvorech. Dle provedené revize dne 07.07.2007 je klasifikace stavebního stavu objektu pro nosnou konstrukci K 1, pro spodní stavbu S 1.

Navrhovaný stav. Na mostě nejsou provedeny žádné zásadní změny. U římsy u koleje č.1 se provede z důvodu zdvihu koleje nová římsa. Osadí se PHS a nový stožár TV. Římsa u koleje č.2 se musí z důvodu nevyhovujícího MPP rozšířit ve čtvrtém otvoru mostu ve směru do Děčína. Osadí se také PHS a nový stožár TV.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude použito 41 m³ betonu.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Na základě aktualizované Hlukové studie byla podstatně prodloužena PHS ze stanice P.Bubeneč podél kol.č.3 s pokračováním podél kol.č.1 směrem na Roztoky. Na mostě bylo tedy nutno provést navíc úpravy pro osazení PHS i na římsě podél kol.č.1.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 01-20-02 Propustek km 416.105Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru nové zastávky P.Podbaba v k.ú. Bubeneč na začátku oblouku trati směr Roztoky.

Současný stav. Jedná se o klenbový kamenný propustek využívaný jako „ilegální“ podchod pro pěší pod tratí.

Navrhovaný stav. Propustek se ruší. Obě římsy propustku se demolují z důvodu zřizovaných nástupišť. U kol. č.2 je nutné z důvodu založení opěrné zdi pod nástupištěm část objektu ubourat. Propustek se vyplní zeminou a betonem. Pod objektem procházejí v chráničkách inženýrské sítě, plynovod bude v krajní části přeložen a jeho chránička prodloužena až za opěrnou zeď. Podobně bude přeloženo i vedení Telefonica O2 a k vedení přiložena ještě jedna rezervní chránička. Do vyplněného prostoru budou vloženy 3 rezervní chráničky pro případné budoucí sítě podcházející pod tělesem dráhy.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 50 m³ demolic
- 44 m³ výplňového betonu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 01-20-04 Most st.km 416.011 - podchodPopis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v přímé trati v prostoru nové zastávky P.Podbaba na k.ú.Bubeneč. Hlavním úkolem SO je novostavba podchodu nejen pro přístup cestujících na nástupiště nové zastávky, ale i pro propojení ulic Podbabská/Jednořadá s Papírenskou pro pěší.

Navrhovaný stav. Navržena je nová samostatná železobetonová plnostěnná konstrukce o 1 poli s průběžným kolejovým ložem. Staticky působí konstrukce jako uzavřený vetknutý rám o 1 poli plošně uložený na pružném podloží. Železniční provoz je veden po horní desce podchodu (horní mostovka). Pro tyto 2 koleje je navržena nosná konstrukce dělená dilatační spárou mezi sudou a lichou kolejí z důvodů postupu výstavby. Uzavřený rám mostu má obdélníkový otvor vnitřních rozměrů $h = 2700$ mm, $š = 3000$ mm – měřeno kolmo, stěny mají tloušťku 300 mm. Dolní deska má konstantní tloušťku 300 mm. Horní deska tl. 300 – 370 mm má střešovitý sklon 4% pro odvedení drážním štěrkem prosáklé vody. Tubus podchodu z betonu C 30/37 XF3 je betonován jako monolit s jednou pracovní spárou (dle POV) a navazuje pomocí dilatačních spár na výstupní rampy. Dilatační a pracovní spáry jsou sice v běžném provozu nad hladinou podzemní vody, pro případ povodně jsou však navrženy v provedení proti vodě tlakové. Na tubusu budou osazeny desky pro měření bludných proudů.

Rampy a schodiště navazující na tubus podchodu jsou plně otevřené ve tvaru U navrhované z betonu C 30/37. Rampy pro přístup na nástupiště jsou odděleny od tubusu dilatací a jsou řešeny bezbariérově se sklony 1:12 a s mezipodestami délky 1,5 m.. Na každé straně vede z podchodu na nástupiště schodiště i rampa (směrem do ul.Papírenské je rampa zalomená). Stěny rampy vpravo trati jsou u vstupu navrženy s výškou nad úroveň povodňové hladiny 2002 s možností umístit mobilní povodňovou zábranu. Přístup k nástupištím je opatřen rampou i schodištěm. V rampách a na schodištích je osazeno zastřešení a PHS, které nejsou součástí tohoto SO.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 670 m³ armovaných betonových konstrukcí
- 2.095 m³ výkopových zemních prací

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s drobnými úpravami oproti řešení z PD. Větší úpravou je doplnění přístupu z podchodu na 1.nástupiště schodištěm (od ul.Jednořadá). Druhou úpravou bylo stranové prohození schodiště a rampy pro výstup z podchodu směrem do ulice Papírenské.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Oproti textu pod bodem č.3 je podchod doplněn o výstup schodištěm na 1.nástupiště (směrem k ul.Jednořadá). Toto doplnění nemá vliv na další zábor mimodrážních pozemků určených v ÚR.

SO 01-20-06 Most km 415,312 - Mlýnská

Popis SO

Identifikace objektu. Mostní objekt je v přímé cca v 1/3 kolejí žst. P.Bubeneč (ve směru staničení) nad ulicí Mlýnská v k.ú. Bubeneč. Hlavním úkolem SO je přestavba horní nosné konstrukce pro novou polohu kolejí a požadované zatížení.

Současný stav. Stávající objekt je konstrukčně ze dvou odlišných částí. Pod kolejemi č.3, 1 a 2 je kamenná (pískovcová) segmentová klenba, pod kolejí č.4 jsou zabetonované ocelové válcované nosníky. Tyto nosníky jsou spodní hranou 400 mm nad vrcholem klenby o rozpětí 6 100 mm. Šířka mostu je značná a činí 20 381 mm. Na mostě se nacházejí celkem 4 koleje – všechny v přímé.

Klenba z pískovcových kvádrů je poškozena nárazy vozidel, ve vrcholu jsou vypadané části klenáků, v klenbě je několik trhlin a jsou patrné průsaky. Stávající volná výška ve vrcholu klenby je pouze 3 578 mm, v patkách klenby 2 623 mm. Volná výška pod zabetonovanými nosníky činí 3 815 mm ovšem za cenu pouze 200 mm kolejového lože pod ložnou plochou pražce. Zabetonované nosníky jsou značně orezivé, betonová výplň vykazuje průsaky. Silné průsaky s bahnitou výplní jsou v uložení konstrukce na prahy. Opěry mostu jsou kamenné – kyklopské zdivo. Zdivo pod klenbou je opatřeno cementovým nástřikem. Místně je vypadané spárování. Součástí obou opěr jsou klenuté propustky. V opěře libeňské je propustek nefunkční, částečně zaplněný zeminou pod níž jsou elektrická vedení v chráničkách, propustek v opěře kralupské je funkční a převádí tzv. Dejvický potok. Objekt je hodnocen stavem 2/2.

Navrhovaný stav. Je navržena nová nosná konstrukce pod všechny čtyři koleje, která bude uložena na nových železobetonových úložných prazích. Vzhledem k výraznému směrovému posunu koleje (cca 1,7m vlevo), bude část úložného prahu a deska vykonzolována. Římsová konzola, která bude součástí rovnoběžného křídla se pak v prostoru za mostem ze statických důvodů uloží ještě na nové šikmé křídlo. Volná výška pod zabetonovanými nosníky bude min. 3 947 mm.

Nově navržená mostní konstrukce je rozepřená železobetonová deska se zabetonovanými svařovanými ocelovými nosníky nesymetrického průřezu výšky 385mm. Stávající spodní stavba bude využita a bude sanována injektáží včetně hloubkového spárování. Po odbourání klenby a snesení železobetonové desky a klenby budou zřízeny nové železobetonové úložné prahy. Na navazujících rovnoběžných křídlech budou osazeny římsové železobetonové nosníky. Zábradlí na mostě je ocelové výšky 1100mm a kopíruje obrys římsy.

Propustek v kralupské opěře zůstane bez modernizačních úprav, v propustku v opěře libeňské bude zemina částečně odtěžena, čela zadržena a prostor zaplněn betonem.

MHMP OPP požaduje stávající kamenné klenáky z čela klenby sejmout a v rámci přestavby mostu je osadit do čela nové betonové konstrukce mostu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 64 m³ odstranění stávající části opěry
- 89 m³ odstranění stávající železobetonové konstrukce
- 84 m³ odstranění stávající části křídel
- 72 m odstranění stávajících ocelových nosníků desky
- 50 m odstranění ocelového zábradlí
- 525 m² odstranění stávající a zřízení nové vodotěsné izolace
- 25 m³ nové betonové základy
- 65 m³ nové železobetonové úložné prahy
- 40 m³ nové železobetonové desky
- 300 m nové ocelové nosníky v desce
- 10 m³ nové železobetonové římsy, křídla žebra
- 92 m² sanace kamen. povrchu spodní stavby
- 50 m nové ocelové zábradlí
- 600 m³ zemní práce
- 45 m nové dilatační mostní závěry

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen shodně se základní koncepcí z PD. Rozdíl v řešení je vyplývá z šířkového posunu kolejiště kvůli které byla v nutném rozsahu část úložného prahu a deska vykonzolována. Římsová konzola, která bude součástí rovnoběžného křídla se v prostoru za mostem ze statických důvodů uloží ještě na nové šikmé křídlo. Propustek na libeňské straně bude po ošetření procházejících sítí vyplněn betonem a vyčleněn z evidence na základě pokynů investora z pracovních porad.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Úprava řešení nemá vliv na další zábor mimodrážních pozemků určených v ÚR.

Požadavek ke stavebnímu řízení

MHMP OPP požaduje stávající kamenné klenáky z čela klenby sejmout a v rámci přestavby mostu je osadit do čela nové betonové konstrukce mostu.

SO 01-20-07 Most km 415,012 – Stromovka 2

Popis SO

Identifikace objektu. Železniční most je umístěn pod libeňským obloukovým zhlavím žst. P.Bubeneč v k.ú. Bubeneč na začátku Královské obory. Hlavním úkolem SO je rekonstrukce a sanace mostu, která zajistí přenesení požadovaného zatížení.

Současný stav. Jedná se o klenutý most o třech otvorech z kamenného zdiva, v krajních otvorech je klenba půlkruhová, ve středním otvoru segmentová. Spodní stavba je rovněž z kamenného zdiva, svahová křídla různoběžná, vlevo na konci mostu rovnoběžné křídlo. V minulosti provedená sanace zdiva (cementový armovaný torkretový nástřik) zcela nespĺnila svůj účel, nosná konstrukce zatéká, torkret praská a opadáva, zdivo degraduje. Římsy mostu jsou poškozeny, zábradlí místy nevyhovující. Stav objektu dle revizní zprávy z r. 2007 hodnocen jako 2/2. Pod železničním mostem je ve středním otvoru komunikace parku Stromovka. Součástí mostu tvoří také nově zřízené výklenky pro uchycení protipovodňových zábran.

Navrhovaný stav. Za účelem důkladného zaizolování a odvodnění mostního objektu, se nad nosnou konstrukcí klenob zřídí nová žlb. konstrukce. Z upřesněného statického výpočtu vyplývá také nutnost zesílit klenby, proto se v prostoru nad klenbami, mezi pilíři a

částečně nad opěrami nová žlb. část ukotví do stávajícího zdiva za účelem zvětšení celkové tuhosti nosné konstrukce. V prostoru za kotvenou zesilující částí bude na obou koncích plynule napojena plovoucí žlb. deska, která odvede vodu z objektu.

Součástí nové zesilující konstrukce i konstrukce plovoucí desky budou nové žlb. římsy, které budou spolu tvořit žlb. vanu. Do říms se ukotví ocelové zábradlí, výhledově jsou římsy navrženy pro možnost ukotvit PHS.

Rozsah poškození torkretu byl upřesněn dodatečným průzkumem, který stanovil nesoudržné plochy torkretu s podkladem. Na základě průzkumu se vyskytují poškozené plochy v rozsahu 60-70% na lokálních místech konstrukce, celkově vzhledem na celou plochu mostu opatřenou torkretem je rozsah poškození odhadem 30%. Z průzkumu zároveň vyplývá, že s vysokou pravděpodobností bude tato plocha násobně větší, protože pokud se do poškozeného torkretu sáhne, může nastat řetězová reakce i ve zdánlivě nepoškozeném okolí. Z tohoto důvodu projektant navrhl místo stržení torkretu jeho sanaci na celé ploše mostu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 545 m² pohledová plocha mostu (vč.svah.křídel), na které se provede výměna poškozeného torkretu (60%), reprofilace stávajícího torkretu (40%), kompletní sanace obnaženého zdiva včetně spárování (30%), částečná sanace obnaženého zdiva (30%)
- 32 m³ demolice stávajících žlb. říms
- 70 m³ demolice stáv.částí kamenných čelních zdí vč.překážejících částí zasyp.křídel
- 62 m odstranění ocelového zábradlí
- 630 m³ zemních prací
- 260 m³ žlb. nosné konstrukce včetně říms a zídek
- 485 m² nové vodotěsné izolace proti stékající vodě
- 69 m nového ocelového zábradlí

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Základní koncepce řešení SO byla navržena shodně z PD. Oproti PD, po upřesnění statického výpočtu, bylo navrženo opatření na zesílení klenby pro požadovanou zatížitelnost 1,25 UIC, resp. alespoň zajistit přechodnost D4 – 80km/h.

Ve srovnání z předchozím stupněm došlo ze strany investora ke změně v pohledu na řešení problematiky torkretu. Z obav, že při strhávání torkretu se poškodí a strhne také zdivo mostní konstrukce, investor odsouhlasil sanaci torkretu na celé ploše mostu.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 02-20-01 Most km 414,090 – Stromovka 1

Popis SO

Identifikace objektu. Železniční most je umístěn v oblouku uprostřed traťového úseku Bubeneč - Holešovice v Královské oboře na k.ú. Bubeneč. Hlavním úkolem SO je rekonstrukce a sanace mostu, která zajistí přenesení požadované zátěže.

Současný stav. Klenutý most o jednom otvoru z kamenného zdiva, klenba je půlkruhová. Spodní stavba je rovněž z kamenného zdiva, svahová křídla zaklenutá. V minulosti provedena sanace zdiva (cementový armovaný torkretový nástřik) zcela nesplnila svůj účel, nosná konstrukce zatéká, torkret praská a opadává, zdivo degraduje. Římsy mostu jsou poškozeny, zábradlí místy nevyhovující. Stav objektu dle revizní zprávy z r. 2007 hodnocen jako 2/1. Pod železničním mostem je komunikace parku Stromovka. Součást mostu tvoří také nově zřízené výklenky pro uchycení protipovodňových zábran.

Navrhovaný stav. Za účelem důkladného zaizolování a odvodnění mostního objektu, se nad nosnou konstrukcí kleneb zřídí nová žlb. konstrukce. Z upřesněného statického

výpočtu vyplývá také nutnost zesílit klenby, proto se v prostoru nad klenbami, mezi pilíři a částečně nad opěrami nová žlb. část ukotví do stávajícího zdiva za účelem zvětšení celkové tuhosti nosné konstrukce. V prostoru za kotvenou zesilující částí bude na obou koncích plynule napojena plovoucí žlb. deska, která odvede vodu z objektu.

Součástí nové zesilující konstrukce i konstrukce plovoucí desky budou nové žlb. římsy, které budou spolu tvořit žlb. vanu. Do říms se ukotví ocelové zábradlí, výhledově jsou římsy navrženy pro možnost ukotvit PHS.

Rozsah poškození torkretu byl upřesněn dodatečným průzkumem, který stanovil nesoudržné plochy torkretu s podkladem. Na základě průzkumu se vyskytují poškozené plochy v rozsahu 60-70% na lokálních místech konstrukce, celkově vzhledem na celou plochu mostu opatřenou torkretem je rozsah poškození odhadem 30%. Z průzkumu zároveň vyplývá, že s vysokou pravděpodobností bude tato plocha násobně větší, protože pokud se do poškozeného torkretu sáhne, může nastat řetězová reakce i ve zdánlivě nepoškozeném okolí. Z tohoto důvodu projektant navrhl místo stržení torkretu jeho sanaci na celé ploše mostu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 240 m² pohledová plocha mostu (vč.svah.křídél), na které se provede výměna poškozeného torkretu (60%), reprofilace stávajícího torkretu (40%), kompletní sanace obnaženého zdiva včetně spárování (30%), částečná sanace obnaženého zdiva (30%)
- 84 m² injektáž zdiva spodní stavby (260m injektážních vrtů)
- 51 m³ demolice stávajících žlb. říms
- 46 m odstranění ocelového zábradlí
- 425 m³ zemních prací
- 160 m³ žlb. nosné konstrukce včetně říms a zídek
- 310 m² nové vodotěsné izolace proti stékající vodě
- 61 m nového ocelového zábradlí

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Základní koncepce řešení SO byla navržena shodně z PD. Oproti PD, po upřesnění statického výpočtu, bylo navrženo opatření na zesílení klenby pro požadovanou zatížitelnost 1,25 UIC, resp. alespoň zajistit přechodnost D4 – 80km/h.

Ve srovnání z předchozím stupněm došlo ze strany investora ke změně v pohledu na řešení problematiky torkretu. Z obav, že při strhávání torkretu se poškodí a strhne také zdivo mostní konstrukce, investor odsouhlasil sanaci torkretu na celé ploše mostu.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-20-01 Most v km 4,835 - Za elektrárnou

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází nad ulicí Za elektrárnou ve staničním obvodu žst. Holešovice. Hlavním úkolem SO je sanace izolačního systému a povrchu betonových konstrukcí.

Současný stav. Železniční most v ulici Za elektrárnou tvoří šikmá železobetonová deska se zabetonovanými ocelovými nosníky, rozdělená na 3 části. Mezi nosníky jsou vloženy betonové destičky, dilatační spáry jsou vyplněny polystyrenem a nevykazují průsaky. Uložení desky na úložné prahy vykazuje průsaky v závěru, drobné průsaky jsou patrné v úložném prahu a dále v pracovních spárách opěr. Další průsaky jsou patrné v římsách, kde je také místy minimální krytí výztuže. U krajních kolejí není z důvodu umístění kabelových tras dodržena šířka pro čištění koleje. Hodnocení stávajícího stavu - K-1, S-1.

Navrhovaný stav. Na objektu bude provedena kompletní rekonstrukce izolace v souladu s TNŽ 736280 - odstranění ochranné vrstvy a stávající izolace, příprava povrchu a použití systému NAIP z modifikovaného asfaltu s tvrdou ochranou. Stávající železobetonové kabelové kanály budou ubourány a na mostní konstrukci bude po obou stranách vytvořen prostor pro umístění nových multikanálů a chrániček pro převedení inženýrských sítí na délku mostu. Bude provedena rekonstrukce podélných dilatačních spár, a dále bude rekonstruována přechodová oblast včetně odvodnění. Izolační systém bude rekonstruován i na rubové ploše úložných prahů až pod úroveň pracovní spáry úložný práh - opěra (cca 500 mm) s vytažením do příčného odvodňovacího žlabu a bude vybudován nový rubový odvodňovací systém s vyústěním vpravo ve svahovém kuželu s odtokem do vsakovací jímky. Stávající odvodňovací systém bude nadále považován za plně funkční. Dále bude provedeno utěsnění pracovních spár v opěrách pomocí těsnící mikroinjektáže.

Zdvih kolejí na mostě je navržen tak, aby tl. štěrkového lože splňovala podmínky ČSN 73 6201 510mm + 40mm k ochraně izolace. Nadbetonování říms bude provedeno do úrovně +50mm nad úroveň povrchu štěrkového lože. Povrchy betonových konstrukcí budou sanovány a reprofilovány v místě poškození a opatřeny sjednocovacím nátěrem. Vzhledem k orezivění zábradlí bude osazeno nové zábradlí městského typu.

Most se nachází ve staničním obvodu, štěrkové lože před i za mostem je zapuštěné. Přechodový klín ZKPP bude zkrácen ve směru Děčín na délku 2,0 m a ve směru Praha Libeň bude přechodový klín ve sklonu 1:1. Výkopy pro provedení rubových drenáží budou zajištěny dočasným pažením štěrkového lože v běžné hloubce výkopu i pro ZKPP. Toto mobilní pažení bude v místě rubových odvodňovacích příkopů zesíleno záporami.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 875 m² rekonstruovaného izolačního systému
- 465 m² sanace povrchu maltou
- 930 m² nátěrů betonové kce
- 1.065 m³ výplně mezerovitým betonem

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen v souladu s koncepcí z PD. Během pracovních jednání rozhodl zadavatel o rozšíření sanace izolace na celou plochu mostu.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-20-03 Most v km 4,283 - Partyzánská

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází nad ulicí Partyzánskou na kralupské straně žst. P.Holešovice, na objekt částečně zasahují nástupiště. Hlavním úkolem SO je sanace izolačního systému a povrchu betonových konstrukcí.

Současný stav. Železniční most o dvou polích nad ulicí Partyzánská je šikmá deska rozdělená do tří částí, desky jsou bodově podepřeny, v místě pilíře je deska zesílena náběhem. Krajiní část vlevo je pod jednou, zbývající dvě části jsou vždy pod dvěma kolejemi. Spodní povrch desky a opěr nevykazuje zásadní závady – jedná se pouze o místní poškození betonu. Dilatační spáry neprotékají. Na opěry prosakují poškozené dilatační závěry a to u rovnoběžných křídel. Dále jsou patrné průsaky a výkvěty na římsách. Most vykazuje závady především na spodní stavbě a v místě mostních závěrů. Zábradlí v úrovni madla a dále v úrovni usazení do římsy je značně zrezlé. Na most zasahují rampy nástupišť. Hodnocení stávajícího stavu - K-2, S-2.

Navrhovaný stav. Na objektu bude provedena kompletní rekonstrukce izolace v souladu s TNŽ 736280 - odstranění ochranné vrstvy a stávající izolace, příprava povrchu a použití systému NAIP z modifikovaného asfaltu s tvrdou ochranou. Stávající železobetonové kabelové kanály budou ubourány a na mostní konstrukci bude po obou stranách vytvořen prostor pro umístění nových multikanálů a chrániček pro převedení inženýrských sítí na délku mostu. Bude provedena rekonstrukce podélných spár a bude rekonstruována přechodová oblast včetně odvodnění. Izolační systém bude rekonstruován i na rubové ploše úložných prahů až pod úroveň pracovní spáry úložný práh - opěra (cca 500 mm). Izolace bude vytažena do příčného odvodňovacího žlabu a bude vybudován nový rubový odvodňovací systém s vyústěním ve svahovém kuželu vpravo s odtokem do vsakovací jímky. Stávající odvodňovací systém bude nadále považován za plně funkční. Dále bude provedeno utěsnění pracovních spár v opěrách pomocí mikroinjektáže.

Zdvih kolejí na mostě je navržen tak, aby tl. štěrkového lože splňovala podmínky ČSN 73 6201 510mm + 40mm k ochraně izolace. Povrchy betonových konstrukcí budou sanovány a reprofilovány v místě poškození a opatřeny sjednocovacím nátěrem. Vzhledem k orezivění zábradlí bude osazeno nové zábradlí městského typu.

Most se nachází ve staničním obvodu, štěrkové lože před i za mostem je zapuštěné. Přechodový klín ZKPP bude v podélném sklonu 1:1. Výkopy pro provedení rubových drenáží budou zajištěny dočasným pažením štěrkového lože v běžné hloubce výkopu i pro ZKPP. Toto mobilní pažení bude v místě rubových odvodňovacích příkopů zesíleno záporami.

Za libeňskou opěrou je plánováno zřízení městského podchodu pro pěší a cyklisty (v návaznosti na nový tramvajový most přes Vltavu) o světélých rozměrech 5000*3500 mm. Osa podchodu je vzdálena 32 740 mm od střední podpěry, tj rub stěny podchodu je cca 3,0 m za rubem opěry. Plánovaný podchod neznamená kolizi se stávajícím mostem a mimo vyústění na konci rovnoběžného křídla vlevo trati se jedná pouze o řešení ovlivnění přechodových oblastí bez vlivu na žel. provoz po dobu výstavby podchodu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 1 495 m² rekonstruovaného izolačního systému
- 1.045 m² sanace povrchu maltou
- 2.085 m² nátěrů betonové kce
- 1.135 m³ výplně mezerovitým betonem

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen v souladu s koncepcí z PD. Během pracovních jednání rozhodl zadavatel o rozšíření sanace izolace na celou plochu mostu.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-20-06 Most km 4.095 - podchod žst.

Popis SO

Identifikace objektu. Mostní objekt je v přímé kolejiště žst. Praha Holešovice s přímým napojením na každé nástupiště schodištěm a rampou. Hlavním úkolem SO je zajištění napojení na novou úroveň nástupišť včetně nutné sanace konstrukce.

Současný stav. Jedná se o železobetonový uzavřený rám s vrubově připojenou stropní deskou. Světlost mostu je 6000 mm, rozpětí nosné konstrukce 6600 mm a šikmost mostu je 90 °. Přístup na každé nástupiště je vyřešen pomocí schodišťového ramene s rozměry stupňů 165/300 mm a pomocí rampy ve sklonu 10 %. Na rampách jsou umístěny pseudo schůdky. Zdi podchodu jsou obloženy keramickým obkladem a na strop je umístěn zavěšený podhled.

Nosná konstrukce vykazuje průsaky v dilatačních spárách, podhled je místy propadlý a zrezivělý. Zábradlí na rampách a ramenech pod nerez.plechem je zrezivělé stejně tak jako zábradlí na schodišťových zdech na nástupištích. Pochozí plochy a pseudo schůdky na rampách jsou nevyhovující.

Navrhovaný stav. Rekonstrukce se odvíjí od zdvihu koleje a zejména zdvihu nástupiště na 550 mm nad TK. Konstrukce objektu bude v horní části v celé délce odhalena. Na objektu bude proveden sanační zásah ve všech dilatačních spárách a vrubových kloubech a to jak uvnitř, tak zvenčí.

Zdvih koleje a zvýšení nástupištní hrany má za následek nutnost prodloužit schodišťová ramena a rampy. Ramena budou prodloužena o 2 stupně a pak protispádem napojena na nástupiště, u ramp bude prodloužení pokračovat ve sklonu cca 10 % a bude ukončeno protispádem 2%. U obou konstrukcí jsou použity železobetonové konstrukce, které jsou založeny v nezámrazné hloubce.

Se zdvihem nástupiště vzniká potřeba navýšit i schodišťové zdi, které budou nadbetonovány na jednotnou výšku a to tak, aby v nejvyšším místě sahaly 50 mm nad nástupiště. Do stávající konstrukce budou kotveny trny z betonářské oceli.

Na objektu bude provedena výměna zavěšeného podhledu, který bude umístěn výš, zlepšit se tím podchodná výška, která je v podchodu nevyhovující. Podhled bude vykazovat nutnou požární odolnost. V celém rozsahu bude vyměněno zábradlí i zábradelní madlo. Na objektu budou doplněna opatření na ochranu proti bludným proudům. Osvětlení podchodu řeší SO 03-70-13.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 8,2 m prodloužení ramp
- 4,8 m prodloužení schodišťových ramen
- 300 m² výměna podhledu
- 310 m nového zábradlí
- 375 m nové zábradelní madlo

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Požadavek schvalovacího protokolu měl prostřednictvím zadávacích podmínek vliv na odlišnou rekonstrukci podchodu oproti PD. Zdvih koleje a nástupiště vyvolal nutnost prodloužení ramp a schodišť a tím podstatně větší stavební zásah do konstrukce podchodu. Na základě projednání s investorem byla rekonstrukce z důvodu nevyhovující podchodné výšky rozšířena i o sanaci zavěšeného podhledu a nového osvětlení.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zvýšení nástupiště na 550 mm nad TK je splněn s dopadem na rekonstrukci podchodu dle předchozích odstavců.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-20-07 Most km 4.071 - zavazadlový tunel

Popis SO

Identifikace objektu. Mostní objekt je v přímé kolejiště žst. Praha Holešovice s přímým napojením na každé nástupiště prostřednictvím nákladních výtahů. Podchod je využíván jako zavazadlový tunel. Hlavním úkolem SO je zajištění napojení na novou úroveň nástupišť včetně nutné sanace konstrukce. Nově bude zavazadlový tunel používán i pro přístup imobilních osob k nástupištím neboť rampy z podchodu pro pěší jsou z normového hlediska nevyhovující.

Současný stav. Jedná se o uzavřenou rámovou konstrukci rozdělenou na dilatační celky. Světlost mostu je 2950 mm, rozpětí nosné konstrukce 3350 mm a šikmost mostu je 90°. Nosná konstrukce vykazuje průsaky v dilatačních spárách. Výtahové šachty nevyhovují prostorovému ani výškovému uspořádání nástupiště.

Navrhovaný stav. Podchod bude přestavěn z pouze zavazadlového tunelu i na využití cestujícími se sníženou schopností pohybu zajištěním bezbariérového přístupu přestavbou nákladních výtahů. Výtahy zůstanou zároveň sloužit i pro přístup čisticí techniky. Stávající výtahové šachty budou zúženy a nainstalovány nové výtahy (řeší SO 03-30-05 a PS 03-05-01). Podchod bude obložen keramickým obkladem a na strop bude umístěn podhled. Provedeno bude i nové osvětlení (řeší SO 03-70-11).

Na objektu bude proveden sanační zásah ve všech dilatačních spárách (zevnitř), zrekonstruováno odvodnění, které je v současnosti nefunkční a doplněna opatření na ochranu proti bludným proudům.

Hlavní rozměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 150 m² sanace podlahy
- 220 m² obložení stěn keramickým obkladem
- 150 m² nový podhled

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Požadavek schvalovacího protokolu měl prostřednictvím zadávacích podmínek vliv na odlišnou rekonstrukci zavazadlového tunelu oproti PD. Zdvih koleje a nástupiště vyvolal nutnost komplexní rekonstrukce výtahů zvláště ve spojitosti s nutností zajištění bezbariérového přístupu pro imobilní cestující a tím podstatně větší stavební zásah do konstrukce tunelu. Na základě projednání s investorem byla rekonstrukce z důvodu využívání tunelu veřejností rozšířena i o rekonstrukci podlahy, stěn a zřízení zavěšeného podhledu včetně nového osvětlení.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zvýšení nástupiště na 550 mm nad TK je splněn s dopadem na rekonstrukci zavazadlového tunelu dle předchozích odstavců.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-20-08 Most km 3,668 - Argentinská

Popis SO

Identifikace objektu. Mostní objekt je v oblouku libeňského zhlaví žst. Praha Holešovice. Pod mostem jsou ulice Argentinská a Pod dráhou a autobazar. Hlavním úkolem SO je sanace nosné konstrukce včetně obnovy izolace, výměny říms (na jedné straně pro osazení PHS) a mostních závěrů a všech ložisek pro vyměnitelnost.

Současný stav. Jedná se o železobetonovou deskovou konstrukci – spojitý nosník o 10 polích uloženou na opěrách a železobetonových pilířích, o rozpětí jednotlivých polí přibližně 20m – celková světlost mostu je 195m. Deska je vetknuta do středních pilířů, na ostatních pilířích jsou včetně opěr posuvná ložiska. Ložiska jsou hrncová. Křídla mostu jsou betonová tížná a úhelníková. Šířka mostu je proměnná, na straně k holešovickému nádraží na most zasahuje zhlaví stanice. Na mostě se nachází dvoukolejná železniční trať v přechodnici a v oblouku, která přechází u holešovické opěry v rozvětvené zhlaví.

Spodní povrch nosné konstrukce vykazuje nad vozovkou místy opravovaná poškození po odbednění, na několika místech jsou drobné průsakové krápníky. V části u skříňové opěry jsou na spodní ploše prospané sítě, místy je obnažená výztuž. U odvodňovačů jsou patrné defekty. Železobetonové římsy mají povrch prokreslený korozi ze zábradlí. Beton říms zejména v okolí konzol TV hloubkově degraduje, výztuž je zde zasažena silnou korozi, spárou mezi římsou a NK zatéká s výluhy. Všechna ložiska jsou silně zasažena lupínkovou korozi, u ložiska L3-1 lze funkčnost ověřit pouze snesením. Mostní závěry a izolační systém jsou zcela nefunkční. Na skříňové opěře je patrný průsak v dilataci. Zábradlí na mostě je silně zrezivělé a místy i poškozené. Spodní stavba nevykazuje výrazné závady. Objekt je hodnocen 1 / 1.

Navrhovaný stav. Rekonstrukce mostního objektu zahrne sanaci nosné konstrukce, (otryskání, pasivace výztuže, reprofilace betonu, nová krycí vrstva), která bude provedena celém rozsahu NK. Na povrchu NK bude provedena rekonstrukce vodotěsné izolace (odstranění stávající izolace a její nahrazení natavovanými asfaltovými pásy ve dvou vrstvách a zřízení tvrdé ochrany izolace – litý asfalt). Dále bude provedena výměna všech odvodňovacích svodů. Římsy mostu budou zřízeny nové, na levé straně s PHS a na pravé straně s novým zábradlím. Zřízena bude i nová konzola pro trakční stožár. Vzhledem k silně zrezivělým ložiskům (některá i nefunkční) je navržena výměna všech ložisek, která budou v novém stavu vyměnitelná. Pod novými ložisky budou na pilířích zřízeny nové úložné hlavice. Mostní závěry budou zřízeny nové, navíc upravené bez půdorysného zalomení. Na mostě budou odstraněny betonové chodníky s kabelovody, nové kabelovody budou uloženy jen ve šterkovém loži. Sanace spodní stavby spočívá v zřízení nového úložného prahu holešovické opěry a v zřízení izolace na rubu (u skříňové opěry na horní ploše rámové příčle) a v sanaci povrchu opěr a pilířů otryskáním. Pilíře u vozovky budou navíc v dolní části ochráněny betonovým prstencem.

Při výměně ložisek je nutný zdvih (aktivace) konstrukce. Stávající konstrukce nebyla na zdvihání dimenzována, proto je nutné umístění mezipodpor i v polích mostu, což si vyžádá spolu se sanací spodního povrchu nosné konstrukce řadu dopravních omezení.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 410 m³ nové římsy
- 118 m³ nový úložný práh
- 51 m³ nové úložné hlavice pilířů
- 24 ks výměna hmcových ložisek
- 3380 m² odstranění stávající izolace
- 5960 m² zřízení nové vodotěsné izolace
- 2980 m² zřízení nové ochrany izolace z litého asfaltu
- 6655 m² sanace bet. povrchu NK a bet. povrch spodní stavby
- 680 m² injektáž sítě trhlin
- 401t podpěrná konstrukce pro výměnu ložisek
- 505 m odstranění zábradlí
- 247 m nové zábradlí
- 45 m nové dilatační mostní závěry

Řešení SO 03-20-08 x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen shodně s koncepcí z PD. Během jednání se zadavatelem bylo doplněno, že sanace NK bude provedena v celém rozsahu. Stávající odvodňovače zůstanou zachovány, bude upraven jen detail napojení na izolaci. Dále bylo rozhodnuto o tvrdé ochraně izolace z litého asfaltu a o výměně všech ložisek.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 01-25-02 Opěrná zeď st. km 416.044 - 416.141, 2. nástupiště

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v přímé vpravo trati (ve směru staničení) v nové zastávce P.Podbaba před a za objektem nového podchodu pro pěší. Objekt navazuje na konstrukci nástupiště zastávky. Hlavním úkolem SO je zabezpečení stability svahu pro nově zřizované nástupiště při současném omezení záboru ploch.

Současný stav. V současném stavu je v místě SO stávající násypové drážní těleso.

Navrhovaný stav. Nová opěrná zeď je navržena ve dvou částech. Jedná se monolitickou úhelníkovou zeď. Zeď je tvořena 7 dilatačními díly. Základová spára je navržena jako vodorovná, římsa mírně ubíhá dle konstrukce nástupiště. Konstrukce nového objektu je ze železobetonu. Pro základovou desku C 30/37 XF4 v tl. 400-470 mm, výztuž 10505.0 (R). Dřík a římsa C30/37 XF4. Tloušťka dříku činí 400 mm v dolní části a 300mm v horní části. Líc i rub zdi je svislý, mezi svislými spárami profilovaný při betonáži vloženými maticemi – jedná se o viditelné plochy nad úrovní pochozí plochy nástupiště. Pro matici se předpokládá použití opakovatelného např. gumového prvku tl. do 10 mm s reliéfním povrchem – dezénem dřeva.

Jednotlivé díly jsou odděleny dilatačními spárami tl. 20 mm. Dále je každý díl rozdělen po cca 10 m pracovní spárou. Římsa na rubové ploše a líc zdi těsně pod terénem je opatřen ozubem pro ukončení vodotěsné izolace.

Přibližně v km 416,093 dochází ke křížení opěrné stěny se stávajícím kabelem PRE 20-45 OmOcel. Tento kabel není zaměřený, proto je nutné kabel za přítomnosti správce sítě ručně odkopat, provizorně směrově a výškově zajistit a podle skutečné polohy kabelu provést v místě křížení kabelu s opěrnou zdí prostup tak, aby nenarušil průběžnou výztuž dříku popř. základu nově budované zdi. V místě tohoto průchodu bude na rubové straně zesílena izolace v okolí prostupu a současně bude tento prostup vodotěsně utěsněn.

V místě propustku v km 416,105, kde procházejí inženýrské sítě, je opěrná stěna založena hlouběji a v místě průchodu sítí je základ vynechán - stejně je ve stěně vynechán i otvor pro přístup k chráničkám se sítěmi.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 35 m, 89 m³ zdi v části A
- 105 m, 320 m³ zdi v části B

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s drobnými úpravami řešení z PD - délkový rozsah.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 01-25-03 Opěrná zeď km 415.261 - 415.283, kol.č.4

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází vpravo (ve směru staničení) pod násypem v přímé v prostoru stávající stanice P.Bubeneč. Zeď je pokračováním rovnoběžného křídla mostu přes ul.Mlýnská a odděluje kolejiště od areálu firmy Tetra. Hlavním úkolem SO je sanace zdi pro zlepšení stability vlastní zdi a trati nad ní.

Současný stav. Jedná se o kamennou opěrnou zeď s kamennou obrubou a úhelníkovým zábradlím. Zábradlí je silně poškozeno. Spárování zdi je místy vypadané, ve spárách je drobná vegetace. Zeď byla v minulosti prodlužována, zdivo obou částí je nepravidelné.

Navrhovaný stav. Je navržena sanace zdi – očištění, otryskání a přespárování. Bude odstraněno stávající úhelníkové zábradlí včetně zbytku plotu, kamenná obruba bude očištěna, otryskána a přespárována. Za rubem zdi bude zřízen nový plot na prefabrikovaných betonových patkách doplněný madlem ze strany od kolejiště. Mezi patky budou osazeny podhrabové plotové desky, které zabrání případnému pádu předmětů a šterku na plochu s pohybem veřejnosti a parkující automobily areálu firmy Tetra. Rub zdi bude upraven pro osazení stožáru TV. Šířkově bude objekt vyhovovat MPP 3,0.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 80 m² sanace povrchu zdi
- 22 m odstranění zábradlí
- 24 m nové oplocení

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s drobnými úpravami řešení z PD. Vzhledem k odsunu kolejí od zdi bude zachována stávající římsa a nebude nutné nabetonovávat novou.

Řešení SO x posuzovací protokol

Na základě požadavku posuzovacího protokolu o odsunu kolejiště vlevo byl SO upraven dle předcházejícího odstavce.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 01-25-04 Zárubní zeď km 415.135 - 415.261, kol.č.4

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází vpravo (ve směru staničení) v zárezu (ve skalním ostrohu mezi staničním kolejištěm a snesenou vlečkou) podél kol.č.4 libeňského zhlaví žst. P.Bubeneč naproti VB. Hlavním úkolem SO je sanace zdi pro zabezpečení stability vlastní zdi a svahu nad ní.

Současný stav. Zeď je kamenná s obkladem v podobě kyklopského zdíva. Ostroh je po dřívějším ubourání dobetonován. V patě zdi je odvodňovací žlab tvořený kamennou zídkou. Obklad zdi vykazuje pouze lokální poruchy. Pletivo na části zdi je podél obytné budovy je silně poškozeno.

Navrhovaný stav. Je navržena sanace zdi. Budou sneseny zákrytové desky, žlab vyčištěn, lokálně sanován. Žlab bude vyspádován betonem, bude vložena drenážní trubka a následně zasypán štěrkem. V místě nové protihlukové stěny bude zdívo zdi i žlabu pod zásypem lokálně sanováno a poté zasypáno štěrkem do úrovně drážní stezky. Mezi stávající sloupky bude nataženo nové pleťivo. Mimo protihlukovou stěnu bude zdívo očištěno, otryskáno a vyspádováno popř. lokálně dozděno. Před svislou plochu betonového ostrohu bude předezděn kamenný obklad. Šířkově bude objekt vyhovovat MPP 3,0.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 390 m² sanace povrchu zdi
- 45 m nové pleťivo

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s drobnými úpravami řešení z PD. Vzhledem k odsunu kolejí od zdi není nutné stavět novou zárubní zeď, ale pouze provést sanaci stávající. V průběhu jednání s investorem bylo rozhodnuto o zachování stávajícího systému oplocení bez výstavby nové římsy v koruně zdi.

Řešení SO x posuzovací protokol

Na základě požadavku posuzovacího protokolu o odsunu kolejiště vlevo byl SO upraven dle předcházejícího odstavce.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Novým řešením kolejiště byla zrušena nutnost zásahu na mimodrážní pozemek při výstavbě nové opěrné zdi dle návrhu v PD.

SO 01-25-05 Zárubní zeď km 415.042 - 415.135, kol.vlečkyPopis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází vpravo (ve směru staničení) v zářezu v oblouku (podél kol.č.4 a snesné vlečky Papíren) libeňského zhlaví žst. P.Bubeneč. Hlavním úkolem SO je sanace zdi pro zabezpečení stability vlastní zdi a svahu nad ní.

Současný stav. Zeď je kamenná s obkladem v podobě kyklopského zdiva. V patě zdi je odvodňovací žlab tvořený kamennou zídou. Žlab je zcela zanesen a jsou v něm zabetonovány základy stožárů TV. Obklad zdi vykazuje na většině plochy podstatné poruchy – rozsáhlé opadané plochy.

Navrhovaný stav. Je navržena sanace zdi. V části bez rozsáhlých poruch očištěním, otryskáním a vyspárováním, popř. doplněním uvolněného obkladu. V části s opadaným obkladem bude zřízena nová předsazená obkladní zeď z betonových tvarovek na žb základu přikotveným pomocí injekčních zavrtávacích kotevních tyčí do horniny za rubem stávající zdi.

Žlab bude vyčištěn, budou vybourány základy stožárů TV a bude lokálně sanován. Mimo zeď z betonových tvarovek bude žlab vyspádován betonem, vložena drenážní trubka a zasypán štěrkem. Pod zdí z betonových tvarovek bude místo štěrku drenážní trubka zabetonována drenážním betonem. Z propustku pod snesenou vlečkou bude odstraněno zastropení, bude vyčištěn, vyspádován betonem, vložena drenážní trubka a zasypán štěrkem. Šířkově bude objekt vyhovovat MPP 3,0.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 65 m³ základu
- 140 m² svahovek
- 65 m² sanace povrchu zdi
- 150 m kotevních tyčí

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO navržen s rozdílnou koncepcí oproti PD v místě, kde je zdivo opadané. Místo obnovy obkladu z vyzískaného kamene při demolici SO 01-25-04, který se nově nedemoluje, je navržena předsazená obkladní zeď, jejíž trvanlivost neovlivní možná zatékající voda za rub stávající zdi. Zároveň se nezřizuje římsa. V průběhu jednání s investorem bylo rozhodnuto o materiálu předsazené obkladní zdi z betonových svahovek.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-25-05 Opěrná zeď km 3,815-3,865 kol. č.5Popis SO

Identifikace objektu. Stávající opěrná zeď je u pozemního obytného objektu před nástupištěm č.1 v žst. Praha Holešovice vlevo (ve směru staničení) podél kol.č.5 libeňského zhlaví. Hlavním úkolem SO je sanace povrchu betonových konstrukcí a úprava pro osazení PHS.

Současný stav. Opěrná zeď je betonová tížná a je ukončena železobetonovou římsou s ocelovým zábradlím. V místě minimální vzdálenosti od budovy je z důvodu průchodu podél nároží objektu horní část opěrné zdi vykonzolována cca 1 m. Opěrná zeď nevykazuje zásadní závady až na několik drobných průsaků ve spáře. Prostor před lícem zdi slouží pro pohyb občanů a parkování vozidel. Hodnocení stávajícího stavu nebylo od správce k dispozici.

Navrhovaný stav. Ukončení opěrné zdi podél pozemního objektu zůstane dispozičně nezměněno. Římsa bude nadbetonována tak, aby byla 50 mm nad úrovní ŠL a budou do ní přes patní desky kotveny sloupky pro objekt PHS. Zábradelní prvek podél římsy opěrné zdi bude odstraněn. Lícové plochy dřívku opěrné zdi a železobetonového panelu budou sanovány reprofilací. Konečná úprava bude provedena sjednocujícím nátěrem.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 3 m³ železobetonu pro úpravu říms
- 175 m² sanace povrchu maltou
- 345 m² nátěrů betonové kce

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-25-06 Opěrná zeď km 3,886-4,250 kol. č.5

Popis SO

Identifikace objektu. Stávající opěrná zeď je betonová tížná zeď v přímé podél nástupiště č.1 (u kol.č.5) v žst. P.Holešovice. Hlavním úkolem SO je sanace povrchu betonových konstrukcí a úpravy související s prodloužením zalomeného zasklení s funkcí protihlukové clony.

Současný stav. Stávající opěrná zeď je betonová tížná zeď ukončená lícovým železobetonovým panelem do výšky cca 1,1m, ukončeným ocelovou konstrukcí. Na lícový panel je v části zdi podél zastřešení 1.nástupiště umístěno zalomené zasklení. Zeď nevykazuje zásadní závady kromě několika drobných průsaků a povlaků od rzivé vody stékající z kovových prvků. Prostor před lícem zdi slouží pro pohyb občanů a parkování vozidel a autobusů. Hodnocení stávajícího stavu nebylo od správce k dispozici.

Navrhovaný stav. Ukončení opěrné zdi podél nástupiště č.1 před i za výpravní budovou ve směru staničení zůstane dispozičně nezměněno. Nyní je navrženo v délce opěrné zdi zvednutí povrchu nástupiště až o 400 mm. Z tohoto důvodu je nutné zajistit ukončení konstrukce nástupiště u opěrné zdi tak, aby staticky nepůsobilo na železobetonový zábradelní panel. Zábradelní prvek podél nástupiště č.1 bude řešen ocelovým madlem připevněným na stávající žb. panel. Nové zábradlí nad žlb. zábradelními panely bude provedeno z nerez oceli s výplněmi dle platných norem.

Ocelová konstrukce se zasklením zůstane zachována a prodloužena až na konec nástupiště. V rámci stavebních prací budou stávající ocelové rámy otryskány, natřeny a skleněné výplně ve stávající clonící konstrukci nahrazeny novými výplněmi z bezpečnostního skla tak, aby celý objekt včetně prodloužených částí byl jednotný. Uchytení skleněných výplní do ocelových rámu bude nahrazeno novým upevněním.

Ze strany nástupiště č.1 budou odstraněny stávající skupiny sedadel pro cestující, které jsou vetknuté do konstrukce žb. zábradelní zídky, včetně odstranění keramických obkladů za opěradly těchto sedadel. Po zvednutí povrchu nástupiště bude provedeno osazení nových skupin sedadel dle návrhu SO nástupišť.

Stávající části zábradlí směrem k mostu Partyzánská budou nahrazeny novým zábradlím městského typu se svislou výplní.

Lícové plochy dřívku opěrné zdi a žlb.panelu budou očištěny tryskáním a sanovány reprofilací betonových ploch. Konečná úprava bude provedena sjednocujícím nátěrem.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 27 m³ železobetonu pro úpravu říms
- 1.125 m² sanace povrchu maltou
- 2.120 m² nátěrů betonové kce

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Požadavek schvalovacího protokolu měl prostřednictvím zadávacích podmínek vliv na úpravy opěrné zdi oproti PD. Zdvih 1.nástupiště vyvolal nutnost úpravy tak, aby hmota zvýšeného nástupiště staticky nepříznivě nepůsobila na železobetonový zábradelní panel.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zvýšení i 1.nástupiště na 550 mm nad TK je splněn s dopadem na rekonstrukci opěrné zdi dle předchozího odstavce.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-27-01 Návěstní krakorec km 413.250Popis SO

Identifikace objektu. Nový návěstní krakorec je v úseku trati mezi odb.Stromovka – žst.P.Bubny u kol.č. 1 (vpravo ve směru staničení) na vysokém náspu.

Současný stav. V současném stavu je odpovídající návěstní bod na návěstním krakorci cca o 130m blíž k odb.Stromovka. Krakorec je ve špatném technickém stavu (rozsáhlá koroze) a hlavně jeho poloha nevyhovuje umístění elektrického dělení pro trakci.

Navrhovaný stav. Vzhledem k osazení na vysokém (7,5m) strmém náspu bude základ krakorce založen na pilotě. Na ní bude nasazena hlavice základového bloku s otvory pro kotevní šrouby ocelové patky sloupu krakorce. Krakorec je upravený typ 1Ba se zkráceným břevnem. Styk břevna se sloupem je šroubovaný. Ve spodní části sloupu je osazena nástupní plošina, kde začíná žebřík. Na břevně je osazena montážní plošina, koš návěstidla a ochranné sítě.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 7 m vrtané velkopřůměrové piloty
- 2,5 m² železobetonu základového bloku
- 7,5 m délka sloupu, váha 2,53 t
- 5 m délka břevna, váha 1,75 t
- 640 kg montážní plošina, koš návěstidla a ochranné sítě
- 450 kg nástupní plošina a žebřík

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD nebyl tento objekt uvažován neboť návěstní bod měl zůstat na stávajícím místě. Důvodem bylo, že i elektrický dělič TV mohl zůstat stávající bez úprav. Provedením zaměření dotčeného úseku (v PD pouze mapa JŽM) došlo k úpravě řešení kolejového, v návaznosti pak k návrhu nové polohy stožárů TV. Nová poloha si vyžádala nutnost zrušení el.děliče a realizaci normového řešení elektrického dělení (ED). V závislosti na poloze ED byl zasituován i nově návěstní bod. Na základě rozhodnutí komise pro umístování návěstidel bylo z důvodů nedostatečné viditelnosti rozhodnuto místo stožárového návěstidla nainstalovat návěstidlo pro kol.č.1 na krakorci.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, objekt krakorce je umístěn na drážním pozemku.

5.10 Protihlukové objekty a individuální protihluková opatření

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|---|
| SO | 01-50-01 | Protihl.stěna, kol.č.2, zast. Podbaba, km 415.965 - 415.204 |
| SO | 01-50-02 | Protihl.stěna, kol.č.3, žst. P.Bubeneč, km 415.530 - 416.358 |
| SO | 01-50-03 | Protihl.stěna, kol.č.4, žst. P.Bubeneč, km 415.202 - 415.260 |
| SO | 03-50-02 | Protihl.stěna, kol.č.1 a 5, žst. P.Holešovice, km 3,544 – 3,883 |
| SO | 09-50-01 | Individuální opatření, zástavba k Papírenské |
| SO | 09-50-02 | Individuální opatření, zástavba k Podbabské |
| SO | 09-50-03 | Individuální opatření, zástavba Holešovice |

SO 01-50-01 Protihluková stěna, kol.č.2, zast.Podbaba, km 415,965 – 416,204

Popis SO

Identifikace objektu. Protihluková stěna (PHS) je navržena podél 2. nástupiště nové zast. P.Podbaba. Úkolem PHS je ochrana přilehlé obytné zástavby podél ulice Papírenské před hlukem projíždějících nebo zastavujících vlaků.

Současný stav. V současné době je v lokalitě nově navržené zastávky Praha Podbaba roztocké zhlaví stávající žst. P.Bubeneč s dvojitou kolejovou spojkou a kolejovým rozvětvením do předjízdňých kolejí.

Navrhovaný stav. PHS je navržena v km 415,965 – 416,204 (délky 239 m) vpravo ve směru staničení podél kol.č.2, tedy téměř podél celého 2. nástupiště včetně osazení na celé délce římsy mostu (SO 01-20-01) přes ulici Podbabskou. PHS je výšky 3,5m nad TK, na mostním objektu výšky 3,0m nad TK. V celé délce se jedná o průhlednou stěnu. Na železobetonových konstrukcích budou válcované profily HEA 160 kotveny pomocí lepených kotev. Osově vzdálenosti sloupů jsou 2,0m.

V místě nástupiště je PHS osazena na stěně podchodu (SO 01-20-04) a dále na nové vnější opěrné zdi (SO 01-25-02), která je vytažena 1,1m nad úroveň nástupiště s funkcí plnostěnného zábradlí (pro PHS nahrazuje soklový panel). Do výšky přístřešku bude stěna tvořena prosklenými výplněmi. Na mostním objektu bude mezi sloupky vložen jeden soklový prefabrikovaný panel a dále až do požadované výšky bude stěna tvořena prosklenými výplněmi.

Na mostní konstrukci je navržen jeden atypický sloup protihlukové stěny, který zároveň tvoří stožár trakčního vedení. Jeho celková výška je 9,90m a po výšce je členěn do tří částí. Každá část má délku 3,30m. Spodní část je navržena z profilu HEB 400, střední z profilu HEB 300 a horní z profilu HEB 200.

Hlavní výměry. Celková plocha protihlukové stěny je cca 535 m².

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD došlo k malé úpravě (prodloužení) délky PHS.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Požadavek ÚR dle bodu 6.a byl splněn a na základě aktualizace Hlukové studie byla poloha upřesněna a doplněna bez požadavku na nové pozemky určené ÚR.

SO 01-50-02 Protihluková stěna, kol.č.3, žst. P.Bubeneč km 415,530 – 416,358Popis SO

Identifikace objektu. Toto protihlukové opatření tvoří nejdelším PHS v celém optimalizovaném úseku. Začíná v místě bývalého rozvětvení vlečkové koleje Teplárny a odstavných kolejí č. 5 a 7, probíhá podél kol.č.3 a 3a, kde navazuje na I. nástupiště nové zastávky P.Podbaba, prochází přes most nad ul.Podbabskou a končí naproti objektu Autocentra Podbabská. Úkolem PHS je ochrana přilehlé obytné zástavby podél ulice Jednořadá, Podbabské a Pod Paťankou před hlukem projíždějících nebo zastavujících vlaků.

Současný stav. V současné době je v lokalitě nové PHS násep bývalé vlečkové koleje Pražské teplárenské, dále v místě nově navržené zastávky Praha Podbaba roztocké zhlaví stávající žst. P.Bubeneč s dvojitou kolejovou spojkou a kolejovým rozvětvením do předjízdňných kolejí a nakonec dvoukolejná trať směr Kralupy n/Vlt.

Navrhovaný stav. PHS je navržena v km 415,530 – 416,358 (délky 828 m) vlevo ve směru staničení podél staniční kol.č.3, 3a a traťové kol.č.1. PHS je výšky 3,5m nad TK, na mostním objektu až do konce je výšky 3,0m nad TK. Od začátku po první přístupový chodník na nástupiště od ul.Jednořadá je navržena PHS jako železobetonová prefabrikovaná. Podél schodiště a rampy podchodu (umístění na zdi schodiště a rampy, SO 01-20-04) je stěna průhledná, od druhého přístupového chodníku opět jako železobetonová prefabrikovaná, přes most (SO 01-20-01) nad ul.Podbabská je průhledná a poté až do konce opět žlb.pref.

Na žlb.kcích budou válcované profily HEA 160 kotveny pomocí lepených kotev. Osově vzdálenosti sloupů jsou 2,0m. V místě výstupů z podchodu je PHS osazena na vnější zdi schodiště a rampy, která je vytažena 1,1m nad úroveň okolního terénu s funkcí plnostěnného zábradlí (pro PHS nahrazuje soklový panel). Do výšky přístřešku bude stěna tvořena prosklenými výplněmi. Na mostním objektu bude mezi sloupky vložen jeden soklový pref.panel a dále až do požadované výšky bude stěna tvořena prosklenými výplněmi.

Železobetonové prefabrikované úseky jsou založeny na pilotách průměru 630 mm délky 2,5 až 4,5 m v závislosti na výšce protihlukové stěny a geologických poměrech. Nadzákladové části stěn budou tvořit prefabrikované sloupky s příčným profilem H. Mezi ně bude vložen jeden soklový prefabrikovaný panel a dále až do požadované výšky bude stěna tvořena prefabrikovanými panely. Osově vzdálenosti sloupů budou při založení na pilotách 4,1 m. Podél koleje je PHS ve vzdálenosti 3,5m od osy koleje, s tím že obchází stožáry TV.

Na mostní konstrukci je navržen jeden atypický sloup protihlukové stěny, který zároveň tvoří stožár trakčního vedení. Jeho celková výška je 9,90m a po výšce je členěn do tří částí. Každá část má délku 3,30m. Spodní část je navržena z profilu HEB 400, střední z profilu HEB 300 a horní z profilu HEB 200.

Hlavní rozměry. Celková plocha protihlukové stěny je cca 2 690 m².

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD došlo k podstatnému prodloužení délky PHS na základě aktualizované Hlukové studie. Důvodem je, na základě nové legislativy, důkladnější ochrana stávající bytové zástavby v ul.Jednořadá (zvláště v místě nové zastávky P.Podbaba, kde bude pro přístup odtěženo násypové těleso bývalé vlečky Pražské teplárenské) a odclonění nově vzniklé bytové zástavby za ul. Pod Paťankou včetně propojení PHS přes most nad ul.Podbabská pro ochranu stávající zástavby v této ulici.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Požadavek ÚR dle bodu 6.b byl splněn. Na základě aktualizace Hlukové studie byla navíc poloha PHS upřesněna a došlo k jejímu podstatnému prodloužení. Přesto PHS nevyžaduje nové pozemky než jaké byly určeny pro stavbu optimalizace trati v ÚR. Tímto SO bude podstatně zvýšena a zajištěna ochrana bytové zástavby před hlukem z provozu na optimalizované trati.

SO 01-50-03 Protihluková stěna, kol.č.4, žst. P.Bubeneč km 415,202 – 415,260Popis SO

Identifikace objektu. PHS je navržena podél kol.č.4 naproti technologické budově žst. P.Bubeneč. Jejím úkolem je protihluková ochrana přilehlého obytného domu.

Současný stav. V místě nové PHS je nízká zárubní zeď a krátký kus (začátek) opěrné zdi sahající až k ul.Mlýnská.

Navrhovaný stav. PHS je navržena v km 415,202 – 415,260 vpravo od koleje ve směru staničení délky 58m a výšky 4,0m nad TK. V celé délce se bude jednat o průhlednou stěnu. PHS je navržena ve vzdálenosti 3,5m od osy koleje s tím, že mírně obchází jediný stožár TV. Založení bude na pilotách průměru 630 mm. Délka pilot je v závislosti na výšce protihlukové stěny a geologických poměrech navržena 4,5 m. Nadzákladové části stěn budou tvořit válcované profily HEA 160. Mezi ně bude vložen jeden soklový prefabrikovaný panel a dále až do požadované výšky bude stěna tvořena prosklenými výplněmi. Osově vzdálenosti sloupů budou při založení na pilotách 4,0 m.

Hlavní výměry. Celková plocha protihlukové stěny je cca 280 m².

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD tato PHS nebyla navržena. Na základě aktualizované Hlukové studie vycházející z nové legislativy byl navržen nový objekt PHS, který chrání obytný dům nad kolejištěm žst. P.Bubeneč.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

V ÚR nebyla v bodě 6. PHS zahrnuta, je novým objektem na základě výstupů z aktualizované hlukové studie. Řešení nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, celá PHS je umístěna na drážním pozemku - prostor pro umístění byl získán šířkovým odsunem kolejiště (kol.č.4) vlevo ve směru staničení.

SO 03-50-02 Protihluková stěna, kol.č.1 a 5, žst. P.Holešovice km 3,544 – 3,883Popis SO

Identifikace objektu. Nová PHS je umístěna od konce 1.nástupiště podél kol.č.5 na hraně násypového tělesa přerušeno opěrnou zdí v těsné blízkosti velkého obytného domu. Dále pokračuje PHS podél liché skupiny rozvětvení libeňského zhlaví a kol.č.1 na římsě mostu přes ul.Argentinskou a končí na společné opěře mostů přes Argentinskou a Vltavu.

Současný stav. V současném stavu je v převážné části v místě nové polohy PHS zábradlí.

Navrhovaný stav. PHS je navržena v km 3,544 – 3,883 vlevo od koleje ve směru staničení délky 339m s výškou 2,0 m nad TK v celé délce jako průhledná. Osová vzdálenost je min. 3,5m od osy koleje. V místě násypového tělesa bude PHS založena na pilotách průměru 630 mm s délkou 2,5 m. Na železobetonové konstrukci mostu (SO 03-20-08) bude průhledná stěna kotvena pomocí lepených kotev stejně jako na stávající opěrné stěně (SO 03-25-05). Nadzákladové části stěn budou tvořit válcované profily HEA 160. Mezi ně bude vložen jeden soklový žlb.prefabrikovaný panel a dále až do požadované výšky bude stěna tvořena prosklenými výplněmi. Osově vzdálenosti sloupů jsou při založení na pilotách 4,0m, při založení na železobetonové konstrukci jsou 2,0m.

Hlavní výměry. Celková plocha protihlukové stěny je cca 760 m².

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD se jednalo o dva stavebně samostatné objekty PHS. V rámci řešení projektu stavby byly tyto objekty spojeny pod jedno číslo SO, v celé délce navržené jako průhledné se sjednocenou výškou. PHS je v souladu s novým určením konce stavby zkrácena a ukončena na společné opěře mostů přes Argentinskou a Vltavu.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Požadavek ÚR dle bodu 6.c byl v rámci schváleného rozsahu stavby splněn a aktualizovanou Hlukovou studií potvrzen.

| | |
|--------------------|---|
| SO 09-50-01 | Individuální opatření, zástavba k Papírenské |
| SO 09-50-02 | Individuální opatření, zástavba k Podbabské |
| SO 09-50-03 | Individuální opatření, zástavba Holešovice |

Popis SO

Identifikace objektů. V části přilehlé obytné zástavby, která je dle stávající legislativy i přes zřízení PHS nedostatečně hlukově chráněna budou navržena individuální protihluková opatření (IPO). Jedná se o objekty těsně přilehlé k nové zast. P.Podbaba v ulici Papírenské. Na opačné straně zast. P.Podbaba a žst. P.Bubeneč jsou to objekty v ulici Máslová, Jednořadá, Ve struhách, Šestidomí, Mlýnská, Juarézova, Českomalínská, Goetheho a Sibiřské náměstí. V oblasti zástavby libeňské části žst. P.Holešovice se jedná o objekty těsně přilehlé ke kolejišti v ulici V závětrí.

Současný stav. V současném stavu je v uvažované lokalitě minimum objektů, které vyhovují hygienickým limitům na vnitřní chráněný prostor.

Navrhovaný stav. U objektů obytné a ostatní zástavby (vybrané legislativou), kde nelze zajistit splnění hygienického limitu pro chráněný venkovní prostor je nezbytné přistoupit k ochraně vnitřního chráněného prostoru. Objekty budou podle výpočtů aktualizované Hlukové studie opatřeny IPO spočívajícím v instalaci oken s větší hlukovou neprůzvučností.

Hlavní výměry. Množství chráněných objektů je pro jednotlivé SO následující:

- zástavba k Papírenské 5+1 objektů, 246 ks oken a 4 balkónové dveře
- zástavba k Podbabské 48 objektů, 1010 ks oken a 260 balkónových dveří
- zástavba Holešovice 4 objekty, 89 ks oken

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V Projektu stavby byla provedena aktualizace Hlukové studie, která objekty pro zřízení IPO upřesnila.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

V ÚR je v bodě 14.d požadována realizace IPO dle závěrů Akustické studie zpracované v 08/2003 společností Ekola. Aktualizací této studie stejnou firmou byla IPO upřesněna.

5.11 Zastřešení nástupišť

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|--|
| SO | 01-30-03 | Zast. P.Podbaba, přístřešky 1. nástupiště |
| SO | 01-30-04 | Zast. P.Podbaba, přístřešky 2. nástupiště |
| SO | 03-30-01 | Žst. P.Holešovice, úprava přístřešků nástupišť |

SO 01-30-03 Zast. P. Podbaba, přístřešky 1. nástupiště

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru nově navržené zastávky Praha Pobaba (MČ Praha 6). Hlavním úkolem SO je novostavba přístřešku pro cestující na 1. nástupišti pro nově zřízované nástupiště podél kol.č.1 včetně zastřešení výstupů (schodišť a ramp) z nového podchodu.

Současný stav. V současné době je v lokalitě nově navržené zastávky Praha Podbaba roztocké zhlaví stávající žst. P.Bubeneč s dvojitou kolejovou spojkou a kolejovým rozvětvením do předjízdných kolejí.

Navrhovaný stav. Přístřešek zřízený nad částí nástupiště a výstupy z podchodu (schodiště a rampa) má obdélníkový půdorysný tvar a pultovou střechu. Půdorysná plocha přístřešku na 1. nástupišti je 81,3 x 6,4m, minimální podchodná výška 3,0 m. Přístřešek je tvořen ocelovou žárově pozinkovanou konstrukcí opatřenou lakem, barvy zelené a žluté, zastřešení vlnitým nebo trapézovým plechem. Konstrukčně je tvořen dvojicí nosných sloupů z ocelových trubek a svařeného T - profilu, které jsou pomocí kotevních plechů kotveny do nosných železobetonových zdí schodišť a ramp podchodu. Součástí je i madlo zábradlí na nástupišti, navržené z trubek z materiálu a s povrchovou úpravou shodnou s konstrukcí přístřešku. Osová vzdálenost dvojice nosných sloupů (v podélném směru) je maximálně 6,0 m. Vzájemná vzdálenost dvojice sloupů (v příčném směru) je 3,30 m. Nástupiště pod přístřešek bude vybaveno drobným mobiliářem - lavičkami s drátěnými sedáky a odpadkovými koši. Odvodnění přístřešku – odvedení dešťových vod z roviny střešního pláště je řešeno pomocí žlabů a svodů. Vertikální svody budou napojeny na kanalizační stoku napojenou na stávající kanalizační potrubí u ul. Jednořadá. Uzemnění ocelové konstrukce je řešeno objektem ukolejnění. Kromě koordinace zastřešení s výstupy z podchodu je koordinováno i těsné napojení na průhlednou protihlukovou stěnu.

Součástí přístřešku je osvětlení, které je provedeno pomocí osvětlovacích jednotek s výbojkou. Jeho ovládání je navrženo v automatickém režimu pomocí fotobuňky přičemž je možné provádět ovládání i v režimu místním a dálkovém.

Hlavní výměry.

- 520 m² půdorysné plochy zastřešení
- 13 ks osvětlovacích těles

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s odlišnou koncepcí než v PD, kde byla navržena dvojice přístřešků městského charakteru (jako např. typ Z4 fy mmCITÉ) s půdorysnou plochou 2x12,7x3m a výškou 2,7m. Zadávací dokumentací byl zadán požadavek variantního prověření zastřešení nástupiště přístřeškem typu „vlaštovka“ a jako takové při projednání investorem vybráno a schváleno ke konečnému řešení.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek posuzovacího protokolu přístřešky navrhnout zastřešené trapézovým plechem a sedáky laviček drátěné je v návrhu splněn.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Požadavek ÚR na zastřešení typovými přístřešky není splněn, ale zároveň není s ÚR v rozporu neboť konstrukce je v rámci plochy nástupišť a pozemků stanovených ÚR. Změna zastřešení, schválená investorem, více odpovídá určení zastávky (větší plocha zastřešení a výraznější architektonické řešení) jako místa přestupu cestující veřejnosti do Prahy na prostředky MHD.

SO 01-30-04 Zast. P. Podbaba, přístřešky 2. nástupiště

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru nově navržené zastávky Praha Pobaba (MČ Praha 6). Hlavním úkolem SO je novostavba přístřešku pro cestující na 2. nástupišti pro nově zřizované nástupiště podél kol.č.2 včetně zastřešení výstupů (schodišť a ramp) z nového podchodu.

Současný stav. V současné době je v lokalitě nově navržené zastávky Praha Podbaba roztocké zhlaví stávající žst. P.Bubeneč s dvojitou kolejovou spojkou a kolejovým rozvětvením do předjízdných kolejí.

Navrhovaný stav. Přístřešek zřízený nad částí nástupiště a výstupy z podchodu (schodiště a rampa) na nástupiště má obdélníkový půdorysný tvar a pultovou střechu. Půdorysná plocha přístřešku na 2. nástupišti je 75 x 5,95m, minimální podchodná výška 3,0m. Kolmo k nástupišti vede z podchodu rampa do ul.Papírenské a zpětné rameno k nástupištím - obojí je zastřešeno materiálově stejným druhem přístřešku, tvar střechy je obloukový, v horní části mezi zdmi rampy a zastřešením je prosvětlený pruh. Přístřešek je tvořen ocelovou žárově pozinkovanou konstrukcí opatřenou lakem, barvy zelené a žluté, zastřešení vlnitým nebo trapézovým plechem. Konstrukčně je tvořen dvojicí nosných sloupů z ocelových trubek, svařeného T – profilu popř. Jaklů, které jsou pomocí kotevních plechů kotveny do nosných železobetonových zdí podchodu, jeho schodišť a ramp. Součástí je i madlo zábradlí na nástupišti, navržené z trubek z materiálu a s povrchovou úpravou shodnou s konstrukcí přístřešku. Osobá vzdálenost dvojice nosných sloupů (v podélném směru) je maximálně 6,0m. Vzájemná vzdálenost dvojice sloupů (v příčném směru) je 2,5m. Nástupiště pod přístřešek bude vybaveno drobným mobiliářem - lavičkami s drátěnými sedáky a odpadkovými koši. Odvodnění přístřešku – odvedení dešťových vod z roviny střešního pláště je řešeno pomocí žlabů a svodů. Vertikální svody budou napojeny na kanalizační stoku napojenou na stávající kanalizační potrubí u ul. Papírenská. Uzemnění ocelové konstrukce je řešeno objektem ukolejnění. Kromě koordinace zastřešení s výstupy z podchodu je koordinováno i těsné napojení na průhlednou protihlukovou stěnu.

Součástí přístřešku je osvětlení, které je provedeno pomocí osvětlovacích jednotek s výbojkou. Jeho ovládání je navrženo v automatickém režimu pomocí fotobuňky přičemž je možné provádět ovládání i v režimu místním a dálkovém.

Hlavní rozměry.

- 420 m² půdorysné plochy zastřešení
- 13 ks osvětlovacích těles

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s odlišnou koncepcí než v PD, kde byla navržena dvojice přístřešků městského charakteru (jako např. typ Z4 fy mmCITÉ) s půdorysnou plochou 2x12,7x3m a výškou 2,7m. Zadávací dokumentací byl zadán požadavek variantního prověření zastřešení nástupiště přístřeškem typu „vlaštovka“ a jako takové při projednání investorem vybráno a schváleno ke konečnému řešení.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek posuzovacího protokolu přístřešky navrhnout zastřešené trapézovým plechem a sedáky laviček drátěné je v návrhu splněn.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Požadavek ÚR na zastřešení typovými přístřešky není splněn, ale zároveň není s ÚR v rozporu neboť konstrukce je v rámci plochy nástupišť a pozemků stanovených ÚR. Změna zastřešení schválená investorem více odpovídá určení zastávky (větší plocha zastřešení a výraznější architektonické řešení) jako místa přestupu cestující veřejnosti do Prahy na prostředky MHD.

SO 03-30-01 Žst. P. Holešovice, úprava přístřešků nástupišť

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající stanice Praha Holešovice (MČ Praha 7). Hlavním úkolem SO je úprava stávajících přístřešků nástupišť podle platných norem, tak aby byl zajištěn potřebný průjezdný průřez na koridorových tratích.

Současný stav. V současnosti stávající konstrukce přístřešků zasahují do průjezdného průřezu. Nosnou konstrukci tvoří středový podélný průvlak z uzavřeného profilu obdélníkového průřezu, do kterého jsou po 3 m kotveny konzoly s lineárně se zmenšujícím průřezem. Na konzolách jsou umístěny stropnice z U profilů, na kterých je připevněna krytina z profilovaných plechů tvořící střešní plášť. Svislou nosnou konstrukci tvoří na 2. a 3. nástupišti, mimo podchod, středové sloupy (osová vzdálenost 15 m), v místě podchodu dvojice sloupů. Na 1. nástupišti jsou sloupy umístěny ve dvojici (osová vzdálenost 15 m).

Navrhovaný stav. Na 1. nástupišti bude přístřešek zkrácen o cca 365mm, o cca 245 (215)mm přístřešek na 2. nástupišti a o cca 125 (170)mm na 3. nástupišti. Krajní stropnice bude demontována, konzoly, střešní krytina a podhled budou zkráceny. Nová krajní stropnice bude osazena opět na kraj konzoly a provedeno nové oplechování čel.

V souvislosti s rekonstrukcí stávajících nástupišť dojde k výškovému posunu nástupišť, tudíž je nezbytné provést úpravy v osazení stávajících čistících kusů svodů dešťové vody ze střešních rovin přístřešků. Bude provedeno prodloužení stávajících svodů a výměna cca 10 ks čistících kusů jako náhrada stávajících poškozených.

Viditelné konstrukce přístřešků včetně svodů dešťových vod budou opatřeny novými povrchovými nátěry.

Upraveno bude stávající ukolejnění přístřešků (samostatný SO). Osvětlení přístřešků zůstane stávající, bez úprav

Hlavní rozměry. Plocha přístřešků navržená k demolici je 316 m²

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen shodně s koncepcí z PD. Pouze úprava osvětlení nebude nutná a ponecháno bude osvětlení stávající.

Řešení PS/SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

5.12 Trakční vedení

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|--|
| SO | 01-80-01 | Žst. P.Bubeneč (vč.zast.P.Podbaba), úprava TV |
| SO | 02-80-01 | Bubeneč-Holešovice, úprava TV |
| SO | 03-80-01 | Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), úprava TV |
| SO | 03-80-03 | Odb. Stromovka-Bubny, úprava TV |

SO 01-80-01 Žst. P. Bubeneč (vč. Zast. P. Podbaba), úprava TV

Popis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem SO je úprava trakčního vedení v železniční stanici Praha Bubeneč v rozsahu daném úpravami železničního spodku a svršku.

Současný stav. Železniční stanice Praha Bubeneč je elektrizována stejnosměrnou trakční proudovou soustavou DC 3kV/IT. Trakční vedení bylo vybudováno v první polovině osmdesátých let minulého století a v současné době se nachází na hranici životnosti.

Navrhovaný stav. Stávající trakční vedení bude s ohledem na svůj stav i na novou konfiguraci kolejiště v celém úseku demontováno a nahrazeno novým. Úprava TV řeší nové trakční vedení v železniční stanici Praha Bubeneč včetně nové zast. P.Podbaba od nového elektrického dělení v km 414,683 do nového elektrického dělení v km 416,536. Trakční vedení je konstruováno pro maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích do 160 km/hod.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno 7 km nového trakčního vedení, vč. veškerého obvyklého příslušenství.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 02-80-01 Bubeneč - Holešovice, úprava TV

Popis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem SO je úprava trakčního vedení v úseku širé trati Praha Bubeneč - Praha Holešovice v rozsahu daném úpravami železničního spodku a svršku.

Současný stav. Úsek širé trati je elektrizován stejnosměrnou trakční proudovou soustavou DC 3kV/IT. Trakční vedení bylo vybudováno v sedmdesátých letech s úpravami z první poloviny osmdesátých let minulého století a v současnosti se nachází na hranici životnosti.

Navrhovaný stav. Stávající trakční vedení bude s ohledem na svůj stav v celém úseku demontováno a nahrazeno novým. Úprava TV řeší nové trakční vedení v širé trati od nového elektrického dělení žst. Praha Holešovice v km 413,758 do nového elektrického dělení žst. Praha Bubeneč v km 414,683. Vzhledem k budoucí realizaci nové spínací stanice Praha Bubny ve stavbě "Modernizace tratí Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa" se v tomto traťovém úseku na nové trakční stožáry umístí zesilovací vedení 1x120Cu. Projektová dokumentace je zpracována na upravenou polohu kolejí. Trakční vedení je konstruováno pro maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích do 160 km/hod.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno 2,2 km nového trakčního vedení, vč. veškerého obvyklého příslušenství.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-80-01 Žst. P. Holešovice (vč. odb. Stromovka), úprava TVPopis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem SO je úprava trakčního vedení v železniční stanici Praha Holešovice včetně odb. Stromovka v rozsahu daném úpravami železničního spodku a svršku.

Současný stav. Železniční stanice Praha Holešovice je elektrizována stejnosměrnou trakční proudovou soustavou DC 3kV/IT. Trakční vedení bylo vybudováno v první polovině osmdesátých let minulého století a v současné době se nachází na hranici životnosti.

Navrhovaný stav. Stávající trakční vedení bude s ohledem na svůj stav a částečně novou konfiguraci kolejí v celém úseku demontováno a nahrazeno novým. Výjimku tvoří 4 nosné brány v oblasti ostrovních nástupišť, které budou zachovány i v novém stavu. Úprava TV řeší nové trakční vedení v železniční stanici Praha Holešovice od nového mechanického dělení v km 3,630 do nového elektrického dělení v km 413,750. Úprava trakčního vedení se týká i úseku od odb. Stromovka směr žst. P.Bubny k novému elektrickému dělení v km 413,400. Výměna sloupů TV za nové nad skupinou odstavných kolejí č.101-103 nebude provedena, rekonstrukce se bude týkat pouze trolejového vedení. Trakční vedení je konstruováno pro maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích do 160 km/hod.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno 12,5 km nového trakčního vedení, vč. veškerého obvyklého příslušenství.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s drobnými úpravami řešení dle PD z důvodů drobných úprav konfigurace kolejí. Dále došlo k posunu a úpravě elektrického dělení ve směru žst. P.Bubny, z důvodu splnění minimálních vzdáleností požadovaných ČSN 34 1530.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá zařízení jsou umístěna v prostoru drážních pozemků s úpravami na koruně náspu drážního tělesa.

SO 03-80-03 Odb. Stromovka - Bubny, úprava TVPopis SO

Identifikace objektu. Hlavním úkolem SO je úprava trakčního vedení v úseku širé trati Praha Bubny - Praha Holešovice (odb. Stromovka) z důvodu posunu elektrického dělení.

Současný stav. Úsek širé trati je elektrizován stejnosměrnou trakční proudovou soustavou DC 3kV/IT. Trakční vedení bylo vybudováno v sedmdesátých letech s úpravami z první poloviny osmdesátých let minulého století a v současné době se nachází na hranici životnosti.

Navrhovaný stav. Trakční vedení bude vzhledem k posunu elektrického dělení v části úseku demontováno a nahrazeno. Úprava TV řeší nové trakční vedení v širé trati od stávajícího elektrického dělení žst. P.Bubny v km 412,950 do nového elektrického dělení žst. P.Holešovice v km 413,400, realizované v rámci optimalizace trati. Nově navržené trakční stožáry umožňují v budoucnu realizaci napájecí linky od elektrického dělení v km 413,400 do nové spínací stanice Praha Bubny, která bude realizována v rámci stavby "Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa". Trakční vedení je konstruováno pro maximální rychlost v hlavních dopravních kolejích do 160 km/hod.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno 1,3 km nového trakčního vedení, vč. veškerého obvyklého příslušenství.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl navržen s drobnými úpravami řešení oproti PD tím, že došlo k posunu a úpravě elektrického dělení ve směru Praha Bubny, z důvodu splnění minimálních vzdáleností požadovaných ČSN 34 1530.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, veškerá zařízení jsou umístěna v prostoru drážních pozemků s úpravami na koruně náspu drážního tělesa.

5.13 Elektrický ohřev výměn (EOV)

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|---|
| SO | 01-70-06 | Žst. Bubeneč, EOv |
| SO | 03-70-03 | Žst. Holešovice (vč.odb. Stromovka), úprava EOv |

SO 01-70-06 ŽST P. Bubeneč, EOv

Popis SO

Identifikace objektu. Elektrický ohřev výhybek bude upraven v žst. P.Bubeneč s ohledem na výměnu tvaru železničního svršku včetně výhybek.

Současný stav. V současné době je v žst. P.Bubeneč vyhříváno 14 ks výhybek. Napájení EOv je zajištěno z rozvaděče RH rozvodny nn TS 22/0,4kV.

Navrhovaný stav. V rámci stavby je na novém kolejišti navržen elektrický ohřev výhybek za účelem zajištění sjízdnosti hlavních a předjízdových vlakových cest. Napájení EOv je uvažováno z distribučního rozvodu železniční stanice ze stávajícího rozvaděče RH, který je osazen v rozvodně nn. Ovládání EOv bude automatické pomocí čidel povětrnostních podmínek, místní z rozvodny 6kV v technologické budově nebo dálkové z vlakového dispečinku v žst. P.Holešovice. Pro napojení topných souprav EOv se na zhlavích a ve středu stanice osadí podružné rozvaděče REOV1, REOV2 a REOV3. Do EOv v žst. P.Bubeneč bude zahrnuto vyhřívání všech 13ks nových výhybek.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 800 m výkopů
- 1 850 m kabelů typu CYKY
- 2 100 m kabelů typu AYKY
- 1 050 m kabelů typu TCEPKPLEZE
- 3 ks podružných rozvaděčů pro EOv
- 13 ks topných souprav pro EOv
- 3 ks automatické čidlo teplotních a povětrnostních podmínek

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Dle požadavku SŽE z projednání budou vývody pro napájení EOV osazeny podružným měřením.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-70-03 Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), úprava EOVPopis SO

Identifikace objektu. Elektrický ohřev výhybek bude upraven v žst. P.Holešovice včetně odb. Stromovka s ohledem na výměnu tvaru železničního svršku včetně výhybek.

Současný stav. V současné době je v žst. P.Holešovice vyhříváno 18 ks výhybek. Jedná se o výhybky 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 18, 21, 22, 23, 24. Napájení EOV je zajištěno z rozvaděče RN1 (6.pole), který je situován v rozvodně nn společné odbavovací haly (SOH) v 1. nadzemním podlaží. Pro napájení jednotlivých souprav jsou v kolejišti osazeny celkem 3ks rozvaděčů RV1, RV2 a RV3.

Navrhovaný stav. Stávající EOV bude dotčeno rekonstrukcí kolejiště, proto se v plném rozsahu nahradí novým. Napájení nového EOV je navrženo z rozvodu stanice (obdobně jako stávající zrušené EOV) z rozvaděč RN1. Vývody pro napájení EOV budou opatřeny podružným měřením. Pro napájení EOV se osadí 3ks rozvaděčů, které budou vyzbrojeny řídicími a ovládacími prvky EOV. Rozvaděče R2.1-EOV, R2.3-EOV jsou navrženy jako rozvaděče řídicí jejich řídicí jednotky jsou přímo propojené se soustavou čidel snímání podmínek pro provoz a s ovládacím rozvaděčem v dopravní kanceláři RO1. Rozvaděče R2.1-EOV, R2.2-EOV, R2.3-EOV jsou v plastovém provedení. Rozvaděč R2.1-EOV se osadí na mostu přes Vltavu na místě stávajícího zrušeného rozvaděče a bude napájet topné soupravy výhybek č.1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7. Rozvaděč R2.2-EOV se osadí v km 4,705 a bude napájet topné soupravy výhybek č. 8, 9, 10, 12, 13, 14 a 15. Rozvaděč R2.3-EOV se osadí v km 413,476 a budou napájet topné soupravy výhybek č.18, 21, 22, 23 a 24. Stávající rozvaděč EOV na mostě přes Vltavu se ponechá vč. napájecího kabelu z důvodu napájení cizího odběratele a osvětlení v tunelu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 2500 m výkopů
- 1200 m kabelů typu CYKY
- 2750 m kabelů typu AYKY
- 2100 m kabelů typu TCEPKPLEZE
- 3ks plastových rozvaděčů, venkovní provedení
- 1ks ovládacího rozvaděče, společný pro VO a EOV
- 19 ks topných souprav EOV
- 2 ks automatické čidlo teplotních a povětrnostních podmínek

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Dle požadavku SŽE z projednání budou vývody pro napájení EOV osazeny podružným měřením.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

5.14 Venkovní rozvody vn, nn, venkovní osvětlení a DOO

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|--|
| SO | 01-70-02 | Zast. P.Podbaba, osvětlení nástupišť |
| SO | 01-70-03 | Žst. P.Bubeneč, provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz |
| SO | 01-70-04 | Žst. P.Bubeneč, definitivní přeložka kabelu 6kV 50Hz |
| SO | 01-70-05 | Žst. P.Bubeneč, osvětlení a kabelové rozvody nn |
| SO | 01-70-07 | Žst. P.Bubeneč, DOO |
| SO | 01-70-08 | Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 415.012 |
| SO | 01-70-10 | Zast. P.Podbaba, osvětlení podchodu vč.schodišť a ramp |
| SO | 01-70-11 | Zast. P.Podbaba, osvětlení chodníků |
| SO | 02-70-01 | Bubeneč-Holešovice, napájecí kabel 6kV 50Hz |
| SO | 02-70-02 | Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 414.090 |
| SO | 03-70-01 | Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), osvětlení a kab.rozv.nn |
| SO | 03-70-02 | Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení nástupiště |
| SO | 03-70-04 | Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), úprava DOO |
| SO | 03-70-07 | Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 3,668 |
| SO | 03-70-08 | Definitivní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 3,668 |
| SO | 03-70-09 | Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 4.835 |
| SO | 03-70-11 | Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení zavazadlového tunelu |
| SO | 03-70-12 | Žst. P.Holešovice, napájení výtahů |
| SO | 03-70-13 | Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení podchodu |

SO 01-70-02 Zast. P.Podbaba, osvětlení nástupišť

Popis SO

Identifikace objektu. SO bude realizován na otevřených koncích obou nástupišť nové zast. P.Podbaba. Hlavním úkolem je zajištění dostatečného osvětlení pro výstup, nástup a pohyb cestujících po ploše nástupišť.

Současný stav. V současném stavu je v místě budoucích nástupišť roztocké zhlaví žst. P.Bubeneč vč. dvojité kolejové spojky.

Navrhovaný stav. Osvětlení nástupišť na zast. Podbaba se realizuje pomocí osvětlovacích stožárků výšky 5,5m s výbojkou 50W. Osvětlovací stožáry se napojí z nového plastového rozvaděče (v rámci SO 01-70-05) osazeného poblíž nástupiště. Rozvaděč bude napájen ze žst. P.Bubeneč z rozvodny nn samostatným kabelem, který bude položen rovněž v rámci SO 01-70-05. Vývod pro napájení bude osazen podružným měřením.

Nový rozvaděč kromě vývodů pro napájení osvětlení nástupišť a přístřešků na nástupištích bude osazen vývody pro napojení osvětlení nově budovaného podchodu a přístupových ramp a schodišť (řeší SO 01-70-10). Osvětlení je navrženo v souladu se závěry z profesní porady konané 16.04.2008 dne tj. dle ČSN 36 0061 a vychází ze zpracovaného světelně-technického výpočtu. Ovládání osvětlení je navrženo v automatickém režimu pomocí fotobuňky a dále v režimu místního a dálkového ovládání prostřednictvím datové technologické sítě LAN žst. P.Holešovice.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 1 840 m kabelů typu CYKY
- 690 m kabelů typu TCEPKPFLE
- 15 ks osvětlovacích sklopných stožárků

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí
Bez požadavků.**SO 01-70-03 Žst P.Bubeneč, Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz**Popis SO

Identifikace objektu. Objekt začíná od Technologické budovy směrem k zast. Podbaba (směr Kralupy) a vede až ke konci stavby u mostu přes ul.Pod Paťankou.

Současný stav. V současné době jsou ve stanici položeny 2 ks kabelového vedení 6kV 50Hz a 75Hz. Kabelová trasa je situována (ve směru staničení) na levé straně kolejiště. Kabel 6kV 75Hz není již využíván a může být demontován.

Navrhovaný stav. Provizorní přeložka se týká zejména mostu Mlýnská, kde je stáv.kabel vlevo překážkou rekonstrukce mostu v liché skupině. Kabel bude před mostem převeden vpravo a za mostem vrácen zpět do stáv.polohy. V dalším vedení bude kabel vytýčen, vykopán a provizorně odtažen pro ostatní stavební činnosti (např. PHS, chodníky, ale zejména pro zřízení definitivní kabelové trasy). V prostoru přístupových cest (chodníků) na zast.P.Podbaba (od ul. Jednořadé), kde bude násyp bývalé vlečky částečně odtěžen – bude kabel přerušen, provizorně naspojován a uložen pod budoucí konstrukci chodníku (až bude kabel ve SO 01-70-04 přeložen do definitivní polohy, zůstane provizorní kabel pod chodníkem jako mrtvý - nebude se vytahovat).

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 2 100 m výkopu (vč. výkopu pro demontáž kabelu 6 kV 75Hz)
- 215 m kabelu
- 1 160 m kabelového žlabu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání
Bez požadavků.Řešení SO x posuzovací protokol
Bez požadavků.Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)
Bez požadavků.Řešení SO x územní rozhodnutí
Bez požadavků.**SO 01-70-04 Žst P.Bubeneč, Definitivní přeložka kabelu 6kV 50Hz**Popis SO

Identifikace objektu. Objekt začíná od Technologické budovy směrem k zast. Podbaba (směr Kralupy) a vede až ke konci stavby u mostu přes ul.Pod Paťankou.

Současný stav. V současné době jsou ve stanici položeny 2 ks kabelového vedení 6kV 50Hz a 75Hz. Kabelová trasa je situována (ve směru staničení) na levé straně kolejiště. Kabel 6kV 75Hz není již využíván a může být demontován.

Navrhovaný stav. Po dokončení mostu Mlýnská a definitivní kabelové trasy s ostatními kabely (silové, sděl.a zab.) se kabel položí vlevo do bet.žlabů. V místě nástupiště na zast.P.Podbaba se nový kabel zatáhne do nového kabelovodu, přes most Podbaba do stávajícího kabelovodu podél římsy. Od mostu Podbabská je kabel opět veden v novém bet.žlabu v definitivní kabelové trase s ostatními kabely (silové, sděl.a zab.).

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 820 m výkopu
- 1 230 m kabelu
- 810 m kabelového žlabu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání
Bez požadavků.Řešení SO x posuzovací protokol
Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 01-70-05 Žst. P. Bubeneč, osvětlení a kabelové rozvody nnPopis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v železniční stanici Praha Bubeneč včetně nové zast. P.Podbaba. Hlavním úkolem SO je rekonstrukce kabelových rozvodů nn a venkovního osvětlení stanice.

Současný stav. V současné době je žst. P.Bubeneč osvětlena pomocí 42ks osvětlovacích stožárů Ž14 a 1ks osvětlovací věže OSŽ 20P. V rámci rekonstrukce kolejíště bude toto osvětlení demontováno.

Navrhovaný stav. Nové osvětlení žel. stanice bude provedeno výbojkovými svítilny se zdrojem SHC 150W osazenými na trakčních stožárech. Napájení osvětlení se provede ze stávajícího hlavního rozvaděče nn. Napájecí vývod pro osvětlení bude osazen elektroměrem pro podružné měření. Pro napájení jednotlivých větví osvětlovacích těles na TV se osadí v kolejišti podružné rozvaděče ROS1, ROS2 a ROS3 se stykačovými vývody a komunikačními moduly. Ovládání osvětlení v žst. bude soustředěno v ovládacím rozvaděči v rozvodně nn. Součástí ovládání osvětlení žst. bude napojení na dálkové ovládání osvětlení zastávek (DOOZ) z dopravního dispečinku přes traťový sdělovací kabel. Ovládání osvětlení bude rozděleno do několika skupin - základní poziční osvětlení, hlavní osvětlení středu žst., jedno a druhé zhlaví žst.

V rámci nových rozvodů nn bude položen napájecí kabel pro osvětlení nové zastávky Podbaba. Vlastní osvětlení nástupišť zastávky P.Podbaba je součástí samostatného SO. Pro napájení zabezpečovacího zařízení během provizorního stavu budou položeny napájecí kabely z rozvodny nn ke kontejnerům zab.zař. technologie K1 a K2.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 1 500 m výkopů
- 2 840 m kabelů CYKY
- 2 150 m kabelů AYKY
- 1 530 m kabelů TCEPKPLEZE
- 780 m kabelů NYY-J
- 53 ks svítidel SHC 150W
- 3 ks podružných rozvaděčů pro osvětlení
- 1 ks ovládací rozvodnice RO1

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Na základě požadavku posuzovacího protokolu v rámci zadávacích podmínek došlo ke koncepční změně způsobu osvětlení. Místo v PD projektovaných osvětlovacích věží OSŽ20P a dosvětlení na zhlavích pomocí stožárů Ž14 bylo rozhodnuto umístit osvětlovací tělesa na stožáry TV. Tento způsob osvětlení klade menší nárok na prostor (bez základů osvětlovacích věží a stožárů) a přináší menší náklady na realizaci. Řešení bylo upřesněno v rámci výrobních porad.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zřízení osvětlení na stožárech TV byl splněn.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 01-70-07 Žst. P. Bubeneč, DOOPopis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v železniční stanici Praha Bubeneč. Hlavním úkolem SO je rekonstrukce dálkového ovládní pohonných úsekových odpojovačů ve stanici.

Současný stav. Stávající dálkové ovládní odpojovačů je již na hranici životnosti, navíc bude dotčeno rekonstrukcí kolejí, proto bude zrušeno a nahrazeno novým.

Navrhovaný stav. V rámci výstavby nového trakčního vedení budou instalovány nové dálkově ovládné úsekové odpojovače. Celkem bude ovládnáno 5 ks nových odpojovačů. Ovládnání bude provedeno z nového ovládacího pultu OR4 pro ovládnání motorových pohonných úsekových odpojovačů, osazeného v rozvodně 6kV. Pult obsahuje celkem 6 modulů pro obsluhu 5 odpojovačů a 1 rezervy. Napájení pultu bude provedeno kabelem CYKY 3Cx2,5 mm² z rozvaděče RZS. Kabely budou v technologické budově uloženy v kabelových kanálech.

V celé žst. budou položeny nové kabely pro ovládnání odpojovačů. Kabely budou uloženy jednak v zemi v kabelových žlabech a jednak při křížení s kolejemi v plastových chráničkách. Kabelová trasa včetně zemního materiálu je navržena i pro instalaci dalších kabelů nn dle popisu v situaci. Ovládací 12žilové kabely budou vysmyčkovány v přechodových svorkovnicových skříňkách.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno

- 530 m výkopů
- 2 250 m kabelů CYKY
- 5 ks přechodových svorkových skříní PS
- 1 ks skříň ovládací DOO pro 6 odpojovačů, POZ6

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na jednotný způsob dálkového ovládní v obou stanicích s napojením systémem DŘT do nového ŘS ED ČD Praha Křenovka je prostřednictvím SO DŘT splněn.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 01-70-08 Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most 415.012Popis SO

Identifikace objektu. Jedná se o provedení provizorní přeložky napájecího kabelu zab.zař. v době rekonstrukce mostu Stromovka 2. Zároveň přeložka souvisí i s provizorní přeložkou kol.č.2 na libeňském zhlaví žst.Bubeneč.

Současný stav. Kabelová trasa je (ve směru staničení) situována na levé straně mostu. Za mostem (v libeňském zhlaví žst.Bubeneč) přechází ve dvou odskocích do polohy mezi stáv.kol.č.2 a 4.

Navrhovaný stav. Provizorní úprava kabelu se bude týkat délky cca od km 414,700 po km 415,150 (km 415,700 je sice již v traťovém úseku, ale bude řešen v rámci tohoto SO). V úseku trať.kolejí ve Stromovce bude v rámci provizorní přeložky kol.č.2 stávající kabel vytýčen, vykopán a provizorně odtažen vpravo (ve směru staničení) min. 2,2m od osy provizorní koleje. Stávající kabel je před mostem Stromovka 2 (3 oblouky) odskočen vlevo - provizorní kabel bude přes most položen vpravo. V žst. Bubeneč bude zrušena a snesena kol.č.4 - to umožní vedení provizorního kabelu do km cca 415,150, kde bude napojen na stávající kabel zaústěný přes koleje do Technologické budovy.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 990 m výkopu
- 110 m kabelu
- 480 m kabelového žlabu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 01-70-10 Zast. P.Podbaba, osvětlení podchodu vč. schodišť a ramp

Popis SO

Identifikace objektu. Osvětlení bude zřízeno pro dvě schodiště, tři rampy a vlastní tubus nového podchodu v nové zastávce P.Podbaba.

Současný stav. V současné době podchod neexistuje a v jeho místě jsou výhybky dvojité kolejové spojky.

Navrhovaný stav. Osvětlení je navrženo v souladu s ČSN 36 0061 a vychází ze zpracovaného světelně-technického výpočtu. Osvětlení hlavní chodby podchodu se zajistí zářivkovými svítidly v úpravě antivandal, která budou umístěna jednostranně v rohu mezi stěnou a stropem a budou svítit trvale.

Osvětlení ramp a schodišť bude provedeno svítidly umístěnými na novém zastřešení po 6 m příčně v ose mezi sloupky zastřešení a podélně v ose rampy nebo schodiště. Kabely budou vedeny v připraveném kabelovém žlabu v přístřešku. Vzhledem k výšce až 8m budou některá svítidla vybavena reflektorem z leštěného hliníku. Napájení svítidel bude z nového pilířového rozváděče RO (v rámci SO 01-70-02). Ovládání osvětlení bude možné buď místně z RO nebo dálkově z DO_VO nebo automaticky soumrakovým spínačem. Zapínání (vypínání) bude s předstihem (zpožděním) oproti osvětlení nástupišť.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 4 ks vestavných zářivkových svítidel antivandal BOXER
- 31 ks zářivkových svítidel PRIMA
- 360 m kabelu CYKY

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 01-70-11 Zast. P.Podbaba, osvětlení chodníkůPopis SO

Identifikace objektu. Jedná se o osvětlení přístupových chodníků mezi zastávkou a ulicemi Jednořadá a Podbabská (dva kolmé) a části chodníku u výstupu z podchodu do ulice Papírenské.

Současný stav. V prostoru budoucích chodníků je mezi zastávkou a ulicí Jednořadá náspové těleso bývalé vlečky Pražské teplárenské a na straně k Papírenské plocha trávníku.

Navrhovaný stav. Osvětlení chodníků k zast. P.Podbaba se realizuje pomocí osvětlovacích stožárků. Osvětlovací stožáry se napojí z veřejného osvětlení Eltodo Citelum pro chodníky k ul. Jednořadá a Podbabská od stáv.stožárů č. 609 567 (protlak pod Podbabskou) nebo 609 564 (podle stavu kabelu) a k ul. Papírenská od stáv.stožáru č. 605 282. Venkovní osvětlení je navrženo v souladu s ČSN 13 201 a vychází ze zpracovaného světelně-technického výpočtu. Ovládání osvětlení je navrženo v automatickém režimu pomocí fotobuňky a dále v režimu místního a dálkového ovládání.

Vedle rozvaděče pro osvětlení se pro sdělovací zařízení osadí i rozvaděč pro napojení kamer, nástupištích panelů a ls monitorů. Rozvaděče budou osazeny jističem pro hlavní jištění. Jističe pro napojení jednotlivých okruhů jsou součástí projektové dokumentace sdělovacího zařízení. Vývody pro osvětlení pro osvětlení budou osazeny rovněž samostatným podružným měřením

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 270 m výkopů
- 14 m protlaku
- 5 ks parkových ohraněných stožárků
- 300 m kabelu CYKY

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD je dle nového požadavku správce Eltodo Citelum napájení navrženo místo ze stožáru z prostoru Jednořadá x Ve struhách nově ze stožáru v ul.Podbabské. Pro napájení na opačné straně trati je pak použito připojení ne podchodem, ale ze stožáru v ul.Papírenské.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 02-70-01 Bubeneč-Holešovice, napájecí kabel 6kV 50HzPopis SO

Identifikace objektu. Jedná se o objekt, který začíná v rozvodně 6 kV ve VB Holešovice a je ukončen v rozvodně 6 kV v TB v Bubenči.

Současný stav. Stávající kabelové vedení vybudované v r.1982 je v nevyhovujícím technickém stavu – velký počet spojek v důsledku oprav a špatný izolační stav. V celé trase je vedeno vpravo (ve směru staničení).

Navrhovaný stav. Nový kabel je nejprve veden v kabelovodu nástupiště č.2. na jeho konci (před mostem Partyzánská) je převeden vpravo vně kolej č.4. Cca v km 4,600 je převeden vně kol.č.6. Přes most Za elektrárnou je umístěn do kabelovodu. Cca v km 5,030 je příčným přechodem přimknut k zídce v odb.Stromovka a podél kol.č.4a tažen až na její konec. Celým traťovým úsekem Stromovky je veden vpravo. Přes most Stromovka 2 je převeden vlevo, za mostem se vrací vně kolejiště a příčným přechodem je zapojen přímo do rozvodny TB v Bubenči.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 2 590 m výkopu
- 3 185 m kabelu
- 2 480 m kabelového žlabu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 02-70-02 Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 414.090

Popis SO

Identifikace objektu. Jedná se provedení provizorní přeložky napájecího kabelu zab.zař. v době rekonstrukce mostu Stromovka 1.

Současný stav. Kabelová trasa je situována (ve směru staničení) na pravé straně mostu.

Navrhovaný stav. Provizorní přeložka bude provedena od km 413.960 po km 414.100. V km 413.960 bude vně kol.č.2 provizorní kabel napojen na kabel nový a proveden příčný přechod pod stávajícími traťovými kol.č.1 a 2. Mezi km 413.960 - km 414.100 bude kabel uložen vně kol.č.1 v chráničce (nejlépe husí krk) a mírně zahlouben (20 cm) do stávajícího štěrkového lože. V km 414.100 bude provizorní kabel převeden příčným přechodem pod stávajícími traťovými kol.č.1 a 2 vně kol.č.2 a zde naspojován na kabel stávající.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 170 m výkopu
- 170 m kabelu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-70-01 Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), osvětlení a kabelové rozvody nn

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v železniční stanici Praha Holešovice včetně odb. Stromovka. Hlavním úkolem SO je rekonstrukce kabelových rozvodů nn a venkovního osvětlení stanice.

Současný stav. V současné době je žst. P.Holešovice osvětlena pomocí osvětlovacích stožárů Ž14, které jsou na hranici životnosti. Napájení osvětlovacích stožárů je zajištěno z rozvodny nn, kde jsou osazeny stykačové vývody. Ovládací rozvodnice je osazena v dopravní kanceláři. V rámci rekonstrukce kolejiště bude stávající osvětlení demontováno.

Osvětlení na mostech přes ul. Argetinskou a přes Vltavu je realizováno osvětlovacími (silničními) tělesy osazenými trakčních podpěrách. Osvětlovací tělesa jsou napojena přes oddělovací transformátor, který je osazen u každého svítidla v litinové skřínce. Stávající osvětlovací tělesa jsou již nevyhovující.

Navrhovaný stav. Nové osvětlení žel. stanice bude provedeno výbojkovými svítidly se zdrojem SHC 150W osazenými na trakčních stožárech dle typové schválené soustavy „K“. Napájení nového osvětlení je uvažováno ze stávajícího rozvaděče „ro“ situovaného v SOH. Vzhledem k rozsahu se osadí v kolejišti podružné rozvaděče VO, které se vyzbrojí stykačovými vývody pro napájení jednotlivých větví osvětlení. Pro možnost dálkového ovládání se v podružných rozvaděčích osadí komunikační moduly.

Při návrhu osvětlení kolejiště v prostoru před výpravní budovou je sledována varianta jako ve stávajícím stavu tj. osvětlení je zajištěno z kryté a nekryté části nástupišť (parkové stožárky a osvětlovací tělesa na kryté části nástupiště). Stávající osvětlení na mostě přes Vltavu se ponechá stávající (mimo hranice předmětné stavby) pouze se provede přepojení do nového podružného rozvaděče RSO1.

Nové osvětlení je navrženo v souladu se závěry z profesní konané 16. 4. 2008 dne tj. dle ČSN 36 0061 a vychází ze zpracovaného světelně-technického výpočtu

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 1 660 m výkopů
- 4 940 m kabelů typu AYKY
- 1 630 m kabelů typu TCEPKLEZE
- 52 ks svítidel na podpěrách TV
- 3 ks plastových rozvaděčů, venkovní provedení
- 1 ks ovl. rozvaděče společný VO a EOV

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Na základě požadavku posuzovacího protokolu v rámci zadávacích podmínek došlo ke koncepční změně způsobu osvětlení. Místo v PD projektovaných osvětlovacích věží OSŽ20P a dosvětlení na zhlavích pomocí stožárů Ž14 bylo rozhodnuto umístit osvětlovací tělesa na stožáry TV. Tento způsob osvětlení klade menší nárok na prostor (bez základů osvětlovacích věží a stožárů) a přináší menší náklady na realizaci. Řešení bylo upřesněno v rámci výrobních porad.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zřízení osvětlení na stožárech TV byl splněn.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-70-02 Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení nástupiště

Popis SO

Identifikace objektu. Jedná se o vnější prostor nástupišť č.1, 2 a 3 v žst. P.Holešovice (jedno vnější a dvě ostrovní nástupiště), které budou kompletně rekonstruovány zvýšením na 550 mm nad TK. Hlavním úkolem je zajištění normového osvětlení pro nástup a výstup cestujících.

Současný stav. Osvětlení kryté části nástupišť je provedeno osvětlovacími (silničními) tělesy osazenými na atypickém výložníku uchyceným v konstrukci zastřešení. Vzhledem k tomu, že v rámci úpravy přístřešků nebude část s osvětlením zasažena ponechá se osvětlení stávající. Na nekryté části nástupišť jsou stávající osvětlovací stožáry již na hranici životnosti. Stávající podružné rozvaděče pro napájení osvětlení kryté části nástupiště a nekryté části (parkové stožárky) jsou v současné době osazeny zárubních zidkách nad výstupem z podchodu na nástupišti č.1, 2 a 3.

Navrhovaný stav. Vzhledem ke kompletní rekonstrukci nástupišť se stávající osvětlovací stožáry na nekrytých částích nástupišť nahradí novými. Rekonstrukcí nástupišť a s tím souvisejícími úpravami zárubních zdí budou stávající rozvaděče dotčeny, proto se demontují a nahradí novými. Zároveň dojde k výměně stávajících napájecích kabelů ze stávajícího rozvaděče „ro“ osazeného v SOH.

V zidkách na nástupištích se pro sdělovací zařízení osadí vedle rozvaděčů pro osvětlení rozvaděč pro napojení kamer, nástupištích panelů a IS monitorů. Rozvaděče budou osazeny jističem pro hlavní jištění. Jističe pro napojení jednotlivých okruhů jsou součástí projektové dokumentace sděl. zařízení. Vývody pro osvětlení se rovněž osadí samostatným podružným měřením.

Osvětlení je navrženo v souladu se závěry z profesní konané 16. 4. 2008 dne tj. dle ČSN 36 0061 a vychází ze zpracovaného světelně-technického výpočtu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 1 320 m výkopů
- 4 000 m kabelů typu CYKY
- 17 ks parkových stožárků
- 6ks plastových rozvaděčů, venkovní provedení
- 1ks plastových rozvaděčů, vnitřní provedení

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Dle požadavku SŽE z projednání budou vývody pro odběr sdělovacího zařízení osazeny podružným měřením.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-70-04 Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), úprava DOO

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v železniční stanici Praha Holešovice vč. odb. Stromovka. Hlavním úkolem SO je rekonstrukce dálkového ovládní pohonů úsekových odpojovačů ve stanici.

Současný stav. Stávající dálkové ovládní odpojovačů je již na hranici životnosti, navíc bude dotčeno částečnou rekonstrukcí kolejiště, proto bude zrušeno a nahrazeno novým.

Navrhovaný stav. V rámci rekonstrukce TV je uvažováno s osazením nových motorových pohonů na trakčních stožárech. Ovládní pult se napojí pomocí DŘT na dálkové ovládní ze stanoviště elektrodispečera. Ovládní pult v žst. Holešovice se osadí v rozvodně nn. V celé žst. budou položeny nové kabely pro ovládní odpojovačů. Kabely budou uloženy jednak v zemi v kabelových žlabech nebo kabelovodech, jednak při křížení s kolejemi v plastových chráničkách a v místech nástupišť vedeny ve stávajících kabelovodech.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno

- 160 m výkopů
- 6 200 m kabelů typu CYKY
- 1 ks skříň ovládní DOO

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na jednotný způsob dálkového ovládní v obou stanicích s napojením systémem DŘT do nového ŘS ED ČD Praha Křenovka je prostřednictvím SO DŘT splněn.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 03-70-07 Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 3.668Popis SO

Identifikace objektu. Jedná se o provedení provizorní přeložky napájecího kabelu zab.zař. v době rekonstrukce mostu přes ulici Argentinskou.

Současný stav. Kabelová trasa je situována na levé straně mostu (ve směru staničení).

Navrhovaný stav. V km 3.375 bude vně kol.č.2 provizorní kabel napojen na kabel stávající a proveden příčný přechod pod stávajícími traťovými kol.č.1 a 2 (na mostě přes Vltavu). Mezi km 3.375 po km 3.860 bude kabel uložen vně kol.č.1 (dále pak vně kol.č.4) v chráničce (nejlépe husí krk), v části úseku na mostě přes Vltavu bude ležet v úrovni stávajícího šterkového lože, dále pak na novém šterkovém loži. V km 3.860 bude provizorní kabel převeden provizorním příčným přechodem (zřízeným v předpřípravě) pod kol.č.4, 2 a 1 a provizorně zaveden a naspojován na stávající kabel v kabelové šachtě č.15 na kraji 2.nástupiště.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 140 m výkopu
- 580 m kabelu
- 570 m chráničky

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Během projednávání silnoproudých rozvodů bylo investorem schváleno zařazení tohoto nového objektu. Důvodem byla složitost rekonstrukce v prostoru žst. P.Holešovice a nový SO měl situaci přeložky klíčového kabelu zprůhlednit.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-70-08 Definitivní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 3.668Popis SO

Identifikace objektu. Jedná se o provedení definitivní přeložky napájecího kabelu zab.zař. v době rekonstrukce mostu přes ul. Partyzánskou.

Současný stav. Kabelová trasa je situována na levé straně mostu (ve směru staničení).

Navrhovaný stav. V km 3.375 bude vně kol.č.2 odpojen provizorní kabel a na kabel stávající naspojován nový (na mostě přes Vltavu). Od km 3.375 bude kabel uložen nejprve vně kol.č.1 (dále pak vně kol.č.4) do kabelovodu - v části úseku na mostě přes Vltavu ve stávající (původní) chráničce, na mostě Argentinská do nové chráničky. Za mostem Argentinská cca v km 3.795 bude novým příčným přechodem kabel převeden mezi koleje č.3 a 1 a ve společné kabelové trase se zab.zařizováním přiveden do kabelové šachty č.15 na kraji 2.nástupiště, kde bude odpojen provizorní kabel a nový naspojován na stávající.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 80 m výkopu
- 565 m kabelu
- 500 m kabelového žlabu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Během projednávání silnoproudých rozvodů bylo investorem schváleno zařazení tohoto nového objektu. Důvodem byla složitost rekonstrukce v prostoru žst. P.Holešovice a nový SO měl situaci přeložky klíčového kabelu zprůhlednit.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-70-09 Provizorní přeložka kabelu 6kV 50Hz, most km 4.835Popis SO

Identifikace objektu. Jedná se provedení provizorní přeložky napájecího kabelu zab.zař. v době rekonstrukce mostu přes ulici Za elektrárnou.

Současný stav. Kabelová trasa je situována na pravé straně mostu (ve směru staničení).

Navrhovaný stav. V km 4.535 bude vně kol.č.5 naspojován provizorní kabel na kabel stávající. Od km 4.535 po km 4.980 bude kabel uložen vně kol.č.5 (dále pak vně kol.č.1) v chrániče (nejlépe husí krk) a mírně zahluoben (20 cm) do stávajícího šterkového lože. V km 4.980 bude kabel převeden provizorním příčným přechodem pod kol.č.1a a 2a a provizorně naspojován mezi kol.č.2a a 4a v místě stávajícího kabelu. V km 4.980 v místě stáv.kabelu bude (v rámci SO 02-70-01) napojen nový kabel pro traťový úsek Bubeneč-Holešovice.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 505 m výkopu
- 550 m kabelu
- 490 m kabelového žlabu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Během projednávání silnoproudých rozvodů bylo investorem schváleno zařazení tohoto nového objektu. Důvodem byla složitost rekonstrukce v prostoru žst. P.Holešovice a nový SO měl situaci přeložky klíčového kabelu zprůhlednit.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-70-11 Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení zavazadlového tuneluPopis SO

Identifikace objektu. Úkolem tohoto SO je v železniční stanici Praha Holešovice v zavazadlovém tunelu připravit stávající služební zavazadlový tunel k využití veřejností jako přístup imobilních k výtahům na nástupiště. Nové osvětlení bude mít za úkol zvýšení bezpečnosti v tunelu, kde zůstane i nákladní provoz.

Současný stav. Současný zavazadlový tunel není přizpůsoben veřejnému využití, slouží pouze služebním účelům pro dopravu nákladů k vlakům. Napájení je z rozvaděče RO situovaného v přízemí budovy.

Navrhovaný stav. Stávající osvětlení bude v celém rozsahu nahrazeno novým vč. kabelových rozvodů. Použita budou zářivková přisazená svítidla v párech cca po 4 m s připevněním na strop tunelu. V prostoru před výtahy bude osvětlení doplněno vždy jedním zářivkovým svítidlem. Kabely ke svítidlům budou uloženy v podhledu tunelu v ochranných trubkách, v místě odbočení ke svítidlům budou elektroinstalační krabice. Napájení bude ponecháno ze stávajícího rozvaděče RO. Napájení nouzového osvětlení bude ze zajištěné sítě z rozvaděče RZs z rozvodny nn – sloužit budou svítidla stejná jako pro běžné osvětlení.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude nainstalováno:

- 180 m kabelů typu CYKY
- 21 ks svítidel.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Založení SO osvětlení bylo vyvoláno prvotním požadavkem z posuzovacího protokolu (jako součásti zadávacích podmínek) na zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice na 550 mm nad TK. Zvýšení nástupištní hrany se dotklo přístupu osob se sníženou možností pohybu – imobilních osob. Stávající rampy z podchodu pro pěší již nebylo možné při rekonstrukci ponechat ve stávajícím stavu, ale přizpůsobit je vyhlášce č.369/2001 Sb. se z konstrukčního hlediska stalo, bez neúměrně vysokých nákladů, nemožné. Alternativním řešením přístupu na nástupiště byla zvolena doprava výtahy ze zavazadlového tunelu. Veřejné zpřístupnění prostoru zavazadlového tunelu si kromě stavebních úprav vyžádalo i úpravu osvětlení. Výsledkem projekčních prací a projednání s investorem je tedy založení nového SO.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zvýšení nástupiště na 550 mm nad TK je splněn s dopadem na řešení osvětlení zavazadlového tunelu dle předchozího odstavce.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-70-12 Žst. P.Holešovice, napájení výtahů

Popis SO

Identifikace objektu. Úkolem tohoto SO je v železniční stanici Praha Holešovice v zavazadlovém tunelu připravit normové napájení nových výtahů pro dopravu osob i nákladů na nástupiště.

Současný stav. Současné výtahy (3 ks, na každé nástupiště 1) jsou určené pouze pro dopravu nákladní s nosností 4000 kg. Napájení všech tří (s hodnotami příkonu pro každý $P_i=6\text{kW}$ a $P_s=3,6\text{kW}$) je řešeno jedním kabelem z hlavního rozvaděče RN1, který je ukončen v rozvaděči na začátku zavazadlového tunelu. Odtud jsou vývody k jednotlivým výtahům a elektroinstalaci tunelu.

Navrhovaný stav. Nové kombinované výtahy pro osobní i nákladní dopravu budou sice menších rozměrů, aby byly dodrženy normové vzdálenosti nové horní nosné konstrukce na nástupišti od nástupištní hrany, ale budou napájeny každý samostatným kabelem (CYKY 4Dx95 s ukončením v kabelové šachtě s rezervou 4 m) z upravené rozvodny nn (PS 03-03-02) s hodnotami příkonu pro každý $P_i=31\text{kW}$ a $P_s=25\text{kW}$.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 255 m kabelu typu CYKY
- 205 m kabelového roštu

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Založení SO bylo vyvoláno prvotním požadavkem z posuzovacího protokolu jako součásti zadávacích podmínek na zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice na 550 mm nad TK. Zvýšení nástupištní hrany bylo koncepční změnou, která pro výtahy neznamena pouze zvýšení dojezdu o cca 250 mm, ale i povinnost při rekonstrukci dodržet ostatní normové hodnoty jako je vzdálenost od krajů nástupištních hran a pro tento objekt zejména normové napájení výtahů.

Další koncepční změna při zvýšení nástupišť se týkala přístupu osob se sníženou možností pohybu – imobilních osob. Stávající rampy z podchodu pro pěší již nebylo možné při rekonstrukci ponechat ve stávajícím stavu, ale přizpůsobit je vyhlášce č.369/2001 Sb. se z konstrukčního hlediska stalo, bez neúměrně vysokých nákladů, nemožné. Alternativním řešením přístupu na nástupiště byla zvolena doprava výtahy ze zavazadlového tunelu a tedy instalace nových kombinovaných (z pohledu využití pro nákladní i osobní dopravu) výtahů. Výsledkem projekč.prací a projednání s investorem je tedy návrh nového napájení výtahů.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zvýšení nástupiště na 550 mm nad TK je splněn s dopadem na řešení nového napájení výtahů dle předchozích odstavců.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 03-70-13 Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení podchoduPopis SO

Identifikace objektu. Úkolem tohoto SO je v železniční stanici Praha Holešovice v podchodu pro cestující instalovat normové osvětlení.

Současný stav. V současné době je v podchodu instalováno osvětlení, které je nedostatečné a je nutná jeho rekonstrukce i v souvislosti s úpravami podhledů (SO 03-20-06), které rovněž nesplňují normové požadavky.

Navrhovaný stav. Stávající osvětlení bude v celém rozsahu nahrazeno novým vč. kabelových rozvodů. Použita budou zářivková zapuštěná svítidla s připevněním v tubusu podchodu v rohu mezi stěnou a stropem, v místech napojení ramp a schodišť pak na strop v ose výstupů. Kabely ke svítidlům budou vedeny v ochranných trubkách, v místě odbočení ke svítidlům budou elektroinstalační krabice. Napájení bude ponecháno ze stávajícího rozvaděče RO. Napájení nouzového osvětlení bude ze zajištěné sítě z rozvaděče RZS z rozvodny nn – sloužit budou svítidla stejná jako pro běžné osvětlení.

Návrh osvětlení byl proveden dle ČSN EN 12464-1 a vychází ze zpracovaného světelně-technického výpočtu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 190 m kabelu typu CYKY
- 27 ks svítidel typu antivandal

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Zařazení nového SO bylo navrženo na pracovních jednáních a investorem odsouhlaseno. Podstatné zvětšení stavebního zásahu do podchodů (oproti PD) zvýšením nástupišť na 550 mm nad TK přispělo k rozhodnutí prověřit podchody komplexněji. Důvodem byla jednak nedostatečnost stávajícího osvětlení a jednak nutný zásah do podhledu, kde nejsou splněny volné podchozí výšky. Výsledkem projekčních prací a projednání s investorem je tedy návrh nového osvětlení podchodu.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

5.15 Ukolejnění vodivých konstrukcíSeznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|---|
| SO | 01-80-02 | Žst. P.Bubeneč (vč.zast.P.Podbaba), ukolejnění ocel. kcí |
| SO | 02-80-02 | Bubeneč-Holešovice, ukolejnění ocel. konstrukcí |
| SO | 03-80-02 | Žst. P.Holešovice (vč.odb. Stromovka), ukolejnění ocel. kcí |
| SO | 03-80-04 | Odb. Stromovka-Bubny, ukolejnění ocelových konstrukcí |

Pro všechny SO ukolejnění ocelových konstrukcí platí následující

Popis SO

Identifikace objektů. SO ukolejnění zahrnují celý úsek optimalizované trati Bubeneč - Holešovice. Úkolem všech SO je zajištění ukolejnění ocelových konstrukcí nacházejících se v prostoru ohrožení trakčním vedením (POTV) a provedení proudových propojení kolejí pro zajištění vedení zpětného trakčního proudu.

Současný stav. Stav ukolejnění odpovídá stavu trakčního vedení prováděného v sedmdesátých letech s úpravami z první poloviny osmdesátých let minulého století a v současné době se nachází na hranici provozuschopnosti.

Navrhovaný stav. Ukolejnění ocelových konstrukcí a proudových propojení kolejí řeší návrhy míst připojení provizorních a definitivních ukolejnění podpěr TV a ocelových konstrukcí, nacházejících se v POTV podle EN 50122-1 Drážní a zařízení – Pevná trakční zařízení Část: „Ochranná opatření vztahující se na elektrickou bezpečnost a uzemňování“, včetně mezikolejových elektrických propojení pro zajištění vedení zpětného trakčního proudu. Významnými konstrukcemi pro ukolejnění jsou kromě podpěr TV, zábradlí na mostech, protihlukové stěny a přístřešky pro cestující. Dále se ukolejnění stožárů návěstidel (vč. jednoho krakorce) a osvětlovací a rozhlasové stožárky. Použity budou opakovatelné průrazky UPO 500. Tam, kde to není možné, např. veřejně přístupné prostory a další dle normy bude ukolejnění provedeno přes UPO 250 nebo přímo bez průrazek. Každý ucelený úsek bude po uvedení do provozu podroben technické kontrole.

Hlavní výměry.

V rámci objektu SO 01-80-02 bude provedeno:

- 80 ks demontáží stávajících ukolejnění
- 105 ks nových průrazek
- 12 ks izolovaných svodů
- 250 m ukolejňovacích lan nebo ocelového drátu

V rámci objektu SO 02-80-02 bude provedeno:

- 35 ks demontáží stávajících ukolejnění
- 45 ks nových průrazek
- 50 m ukolejňovacích lan nebo ocelového drátu

V rámci objektu SO 03-80-02 bude provedeno:

- 90 ks demontáží stávajících ukolejnění
- 110 ks nových průrazek
- 18 ks izolovaných svodů
- 500 m ukolejňovacích lan nebo ocelového drátu

V rámci objektu SO 03-80-04 bude provedeno:

- 15 ks demontáží stávajících ukolejnění
- 22 ks nových průrazek
- 30 m ukolejňovacích lan nebo ocelového drátu

Řešení SO přípravná dokumentace a projednání

Oproti řešení v PD dochází k drobným úpravám z pohledu upřesněných řešení TV a mostních objektů. Nová ukolejnění vyplývají z většího rozsahu protihlukových stěn v oblasti žst. P.Bubeneč a z koncepční změny přístřešků v nové zast. P.Podbaba.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Změny bez vlivu na ÚR.

5.16 Pozemní objekty, demolice

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|--|
| SO | 01-30-10 | Žst. P.Bubeneč, úpravy technologické budovy |
| SO | 01-30-11 | Žst. P.Bubeneč, kabelovody |
| SO | 03-30-03 | Žst. P.Holešovice, úpravy VB |
| SO | 03-30-04 | Žst. P.Holešovice, kabelovody |
| SO | 03-30-05 | Žst. P.Holešovice, úpravy výtahových šachet |
| SO | 00-30-01 | Bubeneč-Holešovice, demolice návěštních krakorců |

Seznam řešených objektů demolice mimo dokumentaci P

Žst. P.Bubeneč, demolice
Zast. P.Podbaba, demolice
Žst. P.Holešovice, demolice

SO 01-30-10 Žst. P. Bubeneč, úpravy technologické budovy

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v prostoru stávající žst. Praha Bubeneč vedle VB. Hlavním úkolem SO je úprava vnitřní dispozice stávajícího objektu technologické budovy pro umístění nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Současný stav. Objekt byl ve spodní části (obvodové nosné stěny a vnitřní nosné sloupy) vybudován z monolitického železobetonového konstrukčního systému. Nosné obvodové a nosné vnitřní konstrukce byly zrealizovány z prefabrikovaných plynosilikátových (železobetonových) panelů tl. 300mm, soudě z přítomnosti drobných svislých trhlin a viditelného napojení sousedních panelů v pravidelně se opakujícím délkovém modulu. Dělicí příčky jsou pravděpodobně vyzděny z cihel. Nosné konstrukce stropu jsou z prefabrikovaných panelů, které tvoří i nosnou konstrukci ploché střechy.

Navrhovaný stav. Stávající kancelář zabezpečovacího zařízení bude přesunuta na místo příručního skladu. Na její místo se přesune dopravní kancelář ze stávající výpravní budovy včetně vnitřního vybavení a zařízení. Stávající místnosti akumulátorovny a předsíň akumulátorovny budou zrušeny. Na jejich místo bude přesunut příruční sklad. Rekonstrukcí projde umývárna, sprcha a WC, dále místnost reléového zařízení. V prostoru stávající reléové ústředny vznikne místnost pro umístění nového napájení. Prostor stávajícího napájení UNZ uvolní místo pro novou dílnu.

Součástí uvedených přestaveb bude rekonstrukce a úprava elektroinstalace, vytápění a zdravotnické. V rámci elektroinstalace je řešeno osvětlení, zásuvkové rozvody, připojení klimatizace a ostatních zařízení, zejména přímotopné vytápění a boiler. Instalovány budou nové rozvodnice, stávající v rozvodně nn bude dozbrojena. Předmětem zdravotnické je rekonstrukce vnitřního vodovodu spočívající v náhradě stávajících povrchových rozvodů v ocelových trubkách trubkami z polypropylenu uložením do zdí včetně výměny koncových instalačních prvků.

Hlavní výměry.

- 150 m² půdorysné plochy TB stavebně upravované
- 8 ks nových nebo dozbrojovaných rozvodnic
- 9 ks přímotopných těles

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD nebylo uvažováno se stavebními úpravami tohoto pozemního objektu. SO byl zařazen do objektové skladby nově. Důvodem byla změna koncepce zabezpečovacího zařízení. Místo úpravy stávajícího zab.zař. typu AŽD 71 bylo na základě jednání vedeného investorem stavby, a potvrzeného 16.10.2007 Odbornou komisí pro posuzování rozsahu infrastruktury, navrženo v rámci stavby zabezpečit žst. P.Bubeneč nově Elektronickým stavědlem (ES). Pro umístění technologie ES byla vybrána technologická budova, kam bylo rozhodnuto přemístit i dopravní kancelář a objekt VB pro potřeby SŽDC úplně opustit.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, celý objekt technologické budovy je umístěn na drážním pozemku.

SO 01-30-11 Žst. P.Bubeneč, kabelovodyPopis SO

Identifikace objektu. Kabelovody se nachází podél hlavních kolejí vpravo i vlevo pod nově navrženými nástupišti zastávky P.Podbaba. Úkolem SO je sjednotit vedení kabelů stávajících i nově přivedených do společné kabelové trasy.

Současný stav. V současné době jsou kabely umístěny v poměrně živelně vybraných kinetách (kabelových rýhách) a svým umístěním jsou překážkou optimalizačních úprav.

Navrhovaný stav. Nové kabelovody budou vedeny v plastových 9-ti otvorových multikanálech s přípoží 2 chrániček DN110. Plastové revizní šachty budou zřízeny v max. vzdálenosti 50 m. V místě nástupišť jsou šachty osazeny do úrovně zámkové dlažby, aby byly kdykoliv přístupné. Šachty, kde dochází k přechodu nového kabelovodu na kabelové žlaby (mimo nástupiště) jsou plastové.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 220 m kabelovodů z jedné 9-ti otvorové tvarovky
- 225 m kabelovodů ze dvou 9-ti otvorových tvarovek
- 440 m chrániček DN110
- 12 ks plastových šachet

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl zařazen do objektové skladby nově. Důvodem bylo především sjednocení vedení kabelů ve společné kabelové trase (včetně jednodušší údržby) přes zastavěnou část nové zastávky P.Podbaba. Toto řešení bylo investorem přijato bez připomínek.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, objekt kabelovodu je umístěn na drážním pozemku.

SO 03-30-03 Žst. P. Holešovice, úpravy VBPopis SO

Identifikace objektu. Jedná se o část objektu VB v prostoru žst. Praha Holešovice. Hlavním úkolem SO je úprava vnitřní dispozice včetně nutných stavebních úprav vybraných částí 1. NP, 2.NP a 4. NP stávající VB jednak pro veřejný přístup imobilních k zavazadlovému tunelu s výtahy na nástupiště a jednak pro umístění nového technologického zařízení zabezpečovací a sdělovací techniky.

Současný stav. Objekt byl vybudován z prefabrikovaného železobetonového skeletu. Nosné sloupy 400x600mm v osových vzdálenostech 6,0 a 7,2m. Dělicí příčky byly vyzděny z cihel. Konstrukce fasád byly zhotoveny z montovaných fasádních dílců a panelů ZUKOV, popř. z obložení žulovými deskami do hliníkových profilů.

Navrhovaný stav.

1.NP - úprava vnitřní dispozice pro zpřístupnění výtahů v zavazadlovém tunelu osobám se sníženou schopností pohybu a orientace popř. matkám s dětskými kočárky a umožnění jejich bezbariérového přístupu na nástupiště.

2. a 4.NP – úprava prostor stávajícího reléového zařízení se zázemím, stávajícího sdělovacího zařízení se zázemím a dopravní kanceláře se zázemím. Stavební úpravy se týkají pouze výměny nášlapných vrstev podlah, umístění fólií s ochranným UV filtrem na okenní výplně, klimatizačních jednotek a vnitřních žaluzií v prostorech reléového a sdělovacího zařízení.

Součástí uvedených přestaveb bude rekonstrukce a úprava elektroinstalace, kde je řešeno osvětlení, zásuvkové rozvody, připojení klimatizace a ostatních zařízení a nasvětlení chodby k zavazadlovému tunelu. Instalovány budou nové nebo dozbrojeny stávající rozvodnice.

Hlavní výměry.

- 165 m² stavebních úprav půdorysné plochy 1.NP – přízemí
- 40 m² stavebních úprav půdorysné plochy 2.NP – 1. patro
- 440 m² stavebních úprav půdorysné plochy 4.NP – 3. patro
- 7 ks nových nebo dozbrojovaných rozvodnic

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD nebylo se stavebními úpravami tohoto pozemního objektu vůbec uvažováno. SO byl zařazen do objektové skladby nově. Důvody byly dva. Prvním byla změna koncepce zabezpečovacího zařízení. Místo úpravy stávajícího zab.zař. typu AŽD 71 bylo na základě jednání vedeného investorem stavby, a potvrzeného 16.10.2007 Odbornou komisí pro posuzování rozsahu infrastruktury, navrženo v rámci stavby zabezpečit žst. P.Holešovice nově Elektronickým stavědlem (ES). Pro umístění technologie ES byly určeny prostory stávajícího reléového sálu včetně souvisejících místností s nutnou technologií pro správnou funkci zab.zař.

Druhým důvodem zařazení úprav VB do objektové skladby byla úprava vnitřní dispozice pro zpřístupnění výtahů v zavazadlovém tunelu osobám se sníženou schopností pohybu a orientace popř. matkám s dětskými kočárky a umožnění jejich bezbariérového přístupu na nástupiště. Tento požadavek vyplynul z posuzovacího protokolu, jako součásti zadávacích podmínek projektu stavby - viz následující odstavec.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek Posuzovacího protokolu stanovil v projektu zvětšit výšku nástupní hrany na 550 mm nad TK a to u všech nástupišť vč. úpravy přístupů na tyto nástupiště. Stávající rampy z podchodu pro pěší již nebylo možné při rekonstrukci ponechat ve stávajícím stavu, ale přizpůsobit je vyhláškou č.369/2001 Sb. se z konstrukčního hlediska stalo, bez neúměrně vysokých nákladů, nemožné. Alternativním řešením přístupu na nástupiště byla zvolena doprava výtahy ze zavazadlového tunelu. Veřejné zpřístupnění prostoru zavazadlového tunelu přes prostory VB se stalo tedy součástí tohoto stavebního objektu.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, objekt VB je umístěn na drážním pozemku.

SO 03-30-04 Žst. P.Holešovice, kabelovody

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt kabelovodů se týká kolejiště a nástupišť žst. Praha Holešovice. Úkolem SO je sjednotit vedení kabelů stávajících i nově zřízených do společných kabelových tras a to v prostoru libeňského zhlaví (od mostu Argentinská včetně po začátek nástupišť), částečně nástupiště a konce nástupišť přes most Partyzánská, přes most Za Elektrárnou a poslední část je příčný přechod kabelovodu u odb.Stromovka.

Současný stav. V současné době jsou kabely mimo nástupiště a mosty umístěny v kabelových rýhách případně v kabelových žlabech. Některé z nich jsou v technicky nevyhovujícím stavu nebo jsou překážkou rekonstrukce izolace mostních objektů.

Kabelovody v nástupištích jsou v poměrně dobrém stavu, včetně stavu žlb.kabelových šachet a budou i pro optimalizovaný stav částečně využity.

Navrhovaný stav. Nové kabelovody budou vedeny v plastových 9-ti otvorových multikanálech, chráničkách DN110 a betonových žlabech 200/150mm. Plastové revizní šachty budou osazeny v místech vedení kabelovodů, kde nedochází k výrazné změně směru ani hloubky vedení a to po max. 50m. Přechod nových kabelovodů do stávajících kabelových kanálů u nástupišť bude realizován prostřednictvím stávajících žlb.monolitických šachet, které budou náležitě upraveny jak v prostoru revizního vstupu tak na připojení nových kabelovodů.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 160 m kabelovodů z jedné 9-ti otvorové tvarovky
- 485 m kabelovodů ze dvou 9-ti otvorové tvarovky
- 90 m kabelovodů ze třech 9-ti otvorových tvarovek
- 110 m kabelovodů ze čtyřech 9-ti otvorových tvarovek
- 715 m chrániček DN110
- 29 ks plastových šachet
- 23 ks upravených stávajících žb. šachet
- 6 ks demolovaných žb. šachet

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl zařazen do objektové skladby nově. Důvodem bylo především sjednocení vedení kabelů ve společných kabelových trasách (včetně jednodušší údržby) v rámci složitějšího kolejiště stanice s rekonstruovanými nástupišti. Toto řešení bylo investorem přijato bez připomínek.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, objekt kabelovodů je umístěn na drážním pozemku.

SO 03-30-05 Žst. P.Holešovice, úpravy výtahových šachet

Popis SO

Identifikace objektu. Úkolem tohoto SO je v železniční stanici Praha Holešovice v zavazadlovém tunelu připravit výtahové šachty pro umístění nových kombinovaných výtahů pro dopravu osob i nákladů na nástupiště.

Současný stav. Současné výtahy (3 ks, na každé nástupiště 1) jsou určeny pouze pro dopravu nákladů s nosností 5000 kg. Horní konstrukce na nástupišti má k hraně nástupiště nedostatečnou vzdálenost (menší než 2 m). Dojezd výtahů je upraven na 300 mm nad TK.

Navrhovaný stav. Stávající nástavby výtahů na nástupištích budou demolovány, stejně tak i spodní nosná konstrukce stávajících výtahů. Do výtahových šachet zavazadlového tunelu bude nainstalována nová ocelová konstrukce z uzavřených profilů a navrženy nové kombinované výtahy pro osobní i nákladní dopravu. Výtahy budou menších rozměrů, aby byly dodrženy normové vzdálenosti nové horní nosné konstrukce na nástupišti od nástupištní hrany (min. 2000 mm).

Hlavní výměry. V rámci objektu budou upraveny 3 výtahové šachty vč. nových nástaveb na nástupišti.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Založení SO bylo vyvoláno prvotním požadavkem z posuzovacího protokolu jako součástí zadávacích podmínek na zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice na 550 mm nad TK. Zvýšení nástupištní hrany bylo koncepční změnou, která pro výtahy neznamena pouze zvýšení dojezdu o cca 250 mm, ale i povinnost při rekonstrukci dodržet ostatní normové hodnoty jako je vzdálenost od krajů nástupištních hran a napájení výtahů.

Další koncepční změna při zvýšení nástupišť se týkala přístupu osob se sníženou možností pohybu – imobilních osob. Stávající rampy z podchodu pro pěší již nebylo možné při rekonstrukci ponechat ve stávajícím stavu, ale přizpůsobit je vyhlášce č.369/2001 Sb. se z konstrukčního hlediska stalo, bez neúměrně vysokých nákladů, nemožné. Alternativním řešením přístupu na nástupiště byla zvolena doprava výtahy ze zavazadlového tunelu. Veřejné zpřístupnění prostoru zavazadlového tunelu a jeho stavební úpravy včetně osvětlení jsou součástí jiných stavebních objektů.

Výsledkem projekčních prací a projednání s investorem je tedy návrh nových kombinovaných (z pohledu využití pro nákladní i osobní dopravu) výtahů pro které budou stavebně přizpůsobeny výtahové šachty vč. nových nástaveb na nástupišti.

Řešení SO x posuzovací protokol

Požadavek na zvýšení nástupiště na 550 mm nad TK je splněn s dopadem na řešení výtahů dle předchozích odstavců.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 00-30-01 Bubeneč-Holešovice, demolice návěstních krakorců

Popis SO

Identifikace objektu. Jedná 4 krakorce pro návěstidla stávajícího zabezpečovacího zařízení. Krakorec km 413,385 je ze směru od žst.Bubny před odb.Stromovka, krakorce v km 413,906 a 414,516 jsou v mezistaničním úseku Bubeneč-Holešovice a krakorec v km 416,388 je na začátku stavby v traťovém úseku směr Kralupy.

Současný stav. Všechny 4 krakorce stávajícího zabezpečovacího zařízení svým umístěním nevyhovují potřebám rozvržení návěstních bodů nového zabezpečovacího zařízení a pozbývají tak svého opodstatnění. Z hlediska drážního provozu by se navíc staly matoucí překážkou z důvodů rozhledových poměrů. Prvky a spoje OK jsou oslabeny korozí, oprava by byla problematická. Jejich další využití v jiné poloze by bylo neekonomické nehledě na skutečnost, že nevyhovují požadavkům na novou konstrukci těchto zařízení.

Navrhovaný stav. Krakorce budou sneseny v průběhu plné trakční i kolejové výluky. Před snesením budou odstrojeny návěstidla, jejich konzoly a ochranné sítě. Břevno a podpěra budou po oddělení sneseny samostatně. Jako poslední bude vybourán betonový základ, kde práce už nebudou vyžadovat trakční výlukou, ale pouze kolejovou v přilehlé koleji.

Hlavní výměry.

- 4 ks ocelových krakorců (sloup výšky 7,5m a váhy 3,1t, břevno délky 7m a váhy 2,5t)
- 50 m² demolice betonových základů

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD nebyl tento objekt uvažován neboť krakorce měly být pro návěstidla využitelné v rámci rekonstruovaného stávajícího zab.zařízení AŽD 71 i nadále. V rámci změny koncepce zab.zař. na ES pozbyly krakorce svého významu a se souhlasem investora byly v rámci projednání určeny k demolici.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, objekty krakorců jsou umístěny vždy na drážním pozemku.

Žst. P. Bubeneč, demolice

Popis SO

Identifikace objektu. Objekty se nachází v prostoru stávající stanice Praha Bubeneč u žel.mostu přes ul.Mlýnská. Hlavním úkolem SO je demolice ruiny stávajícího vyhořelého skladu a zárubní zídky pro uvolnění polohy optimalizované koleje.

Současný stav. Objekt skladu je jednopodlažní zděná stavba s pultovou střechou. Obvodové nosné konstrukce jsou vyžděny z cihel plných v kombinaci s betonovými tvárnicemi na maltu vápennocementovou. Výplně otvorů byly tvořeny z dřevěných oken a dřevěných vstupních dveří v dřevěné zárubni. V současnosti je objekt po požáru v havarijním stavu. Do objektu zatéká, povrchové úpravy konstrukcí (vápennocementové omítky) postupně opadávají, konstrukce a tím i celý objekt postupně chátrají.

Objekt zárubní zídky je zděný z cihel plných na maltu vápennocementovou, půdorysného rozměru tvaru U s lineárně rostoucí výškou. Uvnitř půdorysu je nasypaná zemina.

Navrhovaný stav. Stávající objekty budou zdemolovány včetně svých základových konstrukcí z důvodů uvolnění prostoru pro novou polohu kolejí a zabezpečení průjezdného průřezu. Důvodem je i naprosto nevyhovující technický stav uvedených pozemních objektů.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno 108 m³ demoličních prací.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD nebylo s demolicemi těchto objektu uvažováno. Úpravou kolejového řešení – šířkový posun kolejiště vlevo ve směru staničení - se objekty staly překážkou, kterou bylo nutno odstranit. Demolici podpořil i nevyhovující technický stav skladu po požáru.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

V PD nebylo s demolicí tohoto objektu uvažováno. Úpravou kolejového řešení – šířkový posun kolejiště vlevo ve směru staničení - se objekt stal překážkou, kterou bylo nutno odstranit. demolici podpořil i nevyhovující technický stav po požáru.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Nemá vliv na mimodrážní pozemky určené v ÚR, celý objekt skladu je umístěn na drážním pozemku.

Zast. P. Podbaba, demolice

Popis SO

Identifikace objektu. Objekty se nachází v prostoru nově navržené zastávky Praha Podbaba a části roztockého zhlaví žst. P.Bubeneč. Hlavním úkolem SO je demolice několika stávajících pozemních objektů – zděná garáž (km 416,015), plechová garáž (km 416,136), zděné kůlny 2 ks (km 416,300 a km 416,325) – pro zajištění polohy optimalizované koleje, umístění nových opěrných zdí a přístupových komunikací.

Současný stav. Zděné objekty jsou vyžděny z cihel plných na maltu vápennocementovou s tloušťkou obvodových nosných zdí cca 300 mm. Střechy jsou sedlové, popř. pultové a ploché, střešní krytina PVC a asfaltové modifikované pásy. Plechová garáž je typová, konstrukce ocelová, obvodový plášť a střešní krytina plechová s přidaným PVC. Objekty nejsou opatřeny žlaby ani svody dešťových vod, do konstrukcí zatéká, základy jsou podmáčené. Jejich stav je po technické stránce zcela nevyhovující až havarijní.

Navrhovaný stav. Stávající objekty budou zdemolovány včetně svých základových konstrukcí z důvodu provedení optimalizačních úprav - uvolnění prostoru pro stavební úpravy příp. přístup na staveniště. Důvodem k odstranění je i jejich nevyhovující technický stav.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno 75 m³ demoličních prací.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl oproti PD navržen s drobnými úpravami. Původně nebylo uvažováno s demolicí objektu zděné garáže, naopak plechové garáže k demolicí byly původně 3. (demolice 2 ks již proběhly). Přidání/vyřazení objektů demolic bylo investorem odsouhlaseno.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Změny bez vlivu na ÚR.

Žst. P. Holešovice, demolice

Popis SO

Identifikace objektu. Objekty demolic se nachází v prostoru ostrovních nástupišť stanice Praha Holešovice. Hlavním úkolem SO jsou demolice stanišť venkovních výpravčích na 2. a 3. nástupišti jednak z důvodu stavebních - rekonstrukce nástupišť a jednak z důvodů dopravních, kdy po optimalizaci trati nebude služba venkovních výpravčích potřeba.

Současný stav. Stanišť venkovních výpravčích jsou 4 plechové buňky umístěné na 2. a 3. nástupišti v km 3,915 a km 4,195 (vždy 2 ks buněk) obdélníkového půdorysu s plochou střechou. Obvodové konstrukce včetně střechy jsou tvořeny vlnitými plechy. Ve vnitřním prostoru buněk předpokládáme zdvojenou podlahu (ocelový nosný rošt + nášlapná vrstva z deskového materiálu), možné je i umístění elektrického přímotopného tělesa. Objekty jsou napojeny na rozvody el. energie.

Navrhovaný stav. Demolice zahrnuje odstranění plechových částí včetně podlahy a případných základů pro uvolnění prostoru k rekonstrukci nástupišť.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno 21 m³ demoličních prací.

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl zařazen do objektové skladby nově, v PD s demolicemi těchto objektů uvažováno nebylo. Důvody odstranění jsou stavební – uvolnění prostoru pro rekonstrukci nástupišť, a dopravní, kdy instalací nového zab.zař. typu ES pozbuje funkce venkovních výpravčích smyslu.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Změny bez vlivu na ÚR.

5.17 Inženýrské sítě

Seznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|--|
| SO | 01-40-01 | Žst.P.Bubeneč, kanalizační stoka Podobjekt 100, kanalizační stoka D2 Podobjekt 200, kanalizační přípojky D1 a D3 |
| SO | 01-43-01 | Žst.P.Bubeneč, úpravy a přeložky Pražská plynárenská |
| SO | 00-45-02 | Žst.P.Bubeneč, úpravy a přeložky Eltodo Citelum |

SO 01-04-1 Žst. Bubeneč, kanalizační stoky Podobjekt 100, kanalizační stoka D2

Popis SO

Identifikace objektu. Stavební objekt řeší odkanalizování části kolejiště nové zastávky Podbaba a části kolejiště žst. P.Bubeneč mezi novou zastávkou P.Podbaba a mostem přes ulici Mlýnskou. Hlavním úkolem SO je odvodnění zájmového území.

Současný stav. V současné době v zájmovém území zastávka není a kanalizace také ne. V prostoru se nachází pouze stávající část kolejiště žst. P.Bubeneč včetně kralupského zhlaví bez funkčního odvodnění.

Navrhovaný stav. Kanaalizační stoka D2 je navržena pro odvedení srážkových vod z části kolejiště zastávky P.Podbaba a z plochy části kolejiště žst. P.Bubeneč odkud je voda do kanalizace svedena soustavou podélných trativodů a příčných svodů. Potrubí kanalizační stoky je navrženo z korugovaných plastových trubek SN 8 z PE. Kontrolní šachty budou složeny z betonových prefabrikátů a zakryté litinovými poklopy třídy D, podružné šachty jsou navrženy plastové ze sortimentu výrobce potrubí a kryty budou poklopy třídy D. Dna šachet jsou navržena s průběžnými kynetami, bez odbočných hrdel, koncová šachta bude s jedním odbočným hrdlem. Přípojky budou realizovány výhradně spojkami IN-SITU do navrtaných otvorů. Výust bude realizována vsazením šachtové vložky do otvoru vybouraného v levé opěrné zdi opevnění koryta Dejvického potoka pod mostem v ul.Mlýnská. Výust je stavebně koordinována se stavbou povodňového opatření – osazení klapky do čela propustku na kralupské straně mostu Mlýnská.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 617 m stoky
- 17 ks šachet
- 1 výust

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD došlo k rozdělení objektu SO 01-04-01 na podobjekty 100 a 200. Rozdělení objektů bylo důsledkem jiného technického řešení zaústění odvodu srážkových vod na kralupské části stanice (zastávky P.Podbaba) – podobjekt 200. U podobjektu 100 došlo během jednání se zadavatelem k úpravě řešení spočívající v upřesnění umístění výustě do Dejvického potoka. Místo 3 míst zaústění – 1x před mostem Mlýnská a 2x do propustku vedle mostu Mlýnská provedeno pouze 1 zaústění za mostem do otevřeného koryta Dejvického potoka.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Podmínka vyústění pod mostem v ulici Mlýnské do Mlýnského potoka (bod 12.a, d, e) byla dodržena.

SO 01-04-1 Žst. Bubeneč, kanalizační stoky Podobjekt 200, kanalizační přípojky D1 a D3

Popis SO

Identifikace objektu. Stavební objekt řeší odkanalizování části nové zastávky Pobaba. Hlavním úkolem SO je odvodnění zájmového území.

Současný stav. V současné době v zájmovém území zastávka není a kanalizace také ne. V místě se nachází kralupské zhlaví včetně dvojité kolejové spojky s odvodněním do přilehlého terénu bez nutné kanalizace.

Navrhovaný stav. Kanaizační přípojky D1 a D3 jsou navrženy pro odvedení srážkových vod ze zastávky Praha Podbaba, a to z přístřešku, nekrytých úseků nástupišť a plochy hlavních kolejí. Potrubí je navrženo z korugovaných plastových trubek SN 8 z PE. Kontrolní šachty budou složeny z betonových prefabrikátů a zakryté litinovými poklopy třídy D, podružné šachty jsou navrženy plastové ze sortimentu výrobce potrubí, budou kryty poklopy třídy D. Dna šachet jsou navržena s průběžnými kynetami, bez odbočných hrdel, koncová šachta bude s jedním odbočným hrdlem. Přípojky budou realizovány výhradně spojkami IN-SITU do navrtaných otvorů. Výust bude realizována vsazením šachtové vložky do otvoru vybouraného ve dně šachty v ulici Jednořadá a ve stěně stoky v ulici Papírenská.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 134 m stok
- 7 ks šachet
- 2 výusti do veřejné kanalizace

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Oproti PD došlo k rozdělení objektu SO 01-04-01 na podobjekty 100 a 200. Rozdělení objektů bylo důsledkem jiného technického řešení zaústění odvodu srážkových vod na kralupské části stanice (zastávky P.Podbaba). Vyústění odvodnění zastávky a přístřešků pod mostem v ulici Podbabská do dešťové výpusti kanalizace DN 230 nemohlo být realizováno neboť kanalizace byla zrušena. Řešení odvodu dešťové vody bylo tedy přeprojektováno v rámci Podobjektu 200 na dva dílčí svody D1 a D3 (rozdělení srážkové vody na dva menší „prameny“) a s PVS a PVK projednáno a odsouhlaseno zaústění do kanalizace v ul. Jednořadá a Papírenská.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Podmínka vyústění pod mostem v ulici Podbabská do dešťové výpusti kanalizace DN 230 (bod 12.c) nemohla být splněna – kanalizace byla zrušena. S PVS a PVK projednáno a odsouhlaseno rozdělení zaústění do dvou míst - kanalizace v ul. Jednořadá a Papírenská.

SO 01-43-01 Žst.P.Bubeneč, úpravy a přeložky Pražská plynárenská

Popis SO

Identifikace objektu. V řešeném úseku dochází k 7 křížení s plynovodním vedením. V části dokumentace B.11 Vodohospodářské řešení je kromě vodovodních a kanalizačních sítí provedena i pasportizace křížení s plynovody. Do přímého styku se stavbou přichází pouze plynovod v oblasti nové zastávky P.Podbaba v místě rušeného propustku pod tratí („ilegální“ podchod). Úkolem SO bude zajištění ochrany plynovodu v místě rušeného propustku pod novou opěrnou zdí.

Současný stav. Současné vedení STL (PE 160) je uloženo pod „podlahou“ propustku v chrániče, která ve směru k zástavbě v Papírenské končí v úrovni čela propustku. Směrem k ul. Podbabská je chránička plynovodu protažena až za čelo sousedního podchodu pod náspovým tělesem bývalé vlečky Pražské teplárenské.

Navrhovaný stav. Vzhledem k rozšíření prostoru zastávky směrem k zástavbě v Papírenské novým nástupištěm pod ochranou opěrné zdi je navržena přeložka plynovodu v délce 2,8m a ochrana plynovodu prodloužením chráničky o 1,5. Opěrná stěna je založena hlouběji a v místě průchodu plynovodu je základ vynechán, aby nedošlo k přitížení vedení konstrukcí zdi.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 2,8 m přeložky plynovodu D 160
- 1,5 m prodloužení chráničky D 225

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 00-45-02 Žst.P.Bubeneč, úpravy a přeložky Eltodo Citelum

Popis SO

Identifikace objektu. V řešeném úseku dochází ke 13 křížením s kabely Eltodo Citelum. Lokality, kde se předpokládala nutnost provedení přeložek kabelů, byly zejména u mostu v ul. Mlýnské a pod mosty Stromovka 1 a 2. Kopanými sondami za přítomnosti správce však bylo zjištěno, že stavební práce na mostech tyto kabely neohrozí. Jedinými místy, kde bude nutné zařízení VO ošetřit, jsou lokality pod mostem v ul. Partyzánská a Za elektrárnou.

Současný stav. Na opěrách mostů a podhledu nosné konstrukce jsou připevněny kabely a svítidla, dnes již nefunkční.

Navrhovaný stav. Během sanačních a reprofilačních prací na betonovém povrchu opěr a podhledů mostů budou kabely a svítidla sneseny, po provedení prací budou nainstalovány kabely a svítidla nová a to ve stejných trasách a místech jako jsou stávající. Kabely budou vedeny po povrchu v plastových pancéřových chráničkách.

U mostu Partyzánská bude napájení zajištěno ze stávajícího stožárku VO přes nový plastový pilř umístěný pod ochranou zamykatelnou skříní v místě stávající rozpojovací skříně v patě kralupské opěry mostu. U mostu Za elektrárnou bude napájení zajištěno rovněž ze stávajícího stožárku VO přes novou plastovou skříňku umístěnou na opěře ve výšce cca 4,5m nad terénem.

V rámci objektu je pro lokality mostu v ul. Mlýnské a pod mosty Stromovka 1 a 2 tzv.havarijní řešení v případě, že by přeci jen došlo k poškození kabelů VO. Součástí dokumentace jsou situace napojení a výkazy výměr.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno:

- 700m nových kabelů
- 11 + 4 ks nových svítidel
- 2 ks plastových rozvaděčů

(výměry pro havarijní řešení zde neuvedeny)

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Místa úprav kabelů byla oproti PD upřesněna a průzkumem kopaných sond, které se v PD neprováděly, ověřena. V PD uvažované snesení nefunkčního osvětlení u mostů Partyzánská a Za elektrárnou bez náhrady nebylo správcem osvětlení po novém projednání schváleno.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

5.18 Ostatní objektySeznam řešených stavebních objektů

| | | |
|----|----------|---|
| SO | 01-60-05 | Zast. P.Podbaba, chodníky Podobjekt 100, zrušení propustku |
| SO | 01-65-01 | Zast. P.Podbaba, sadové úpravy |
| SO | 01-65-02 | Žst. P.Bubeneč, kácení dřevin |
| SO | 02-65-02 | Bubeneč-Stromovka, kácení dřevin |

SO 01-60-05 Zast. P.Podbaba, chodníkyPopis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v oblasti nové zast. P.Podbaba. Hlavním úkolem SO je zajištění přístupu na nástupiště zastávky a k novému podchodu pod tratí.

Současný stav. V současném stavu je v místě klíčové části přístupových chodníků od ulice Podbabská a Jednořadá vysoké násypové těleso snesené vlečky Pražské teplárenské. Na opačné straně kolejí k ulici Papírenské je v místě malé části budoucího chodníku a rampy trávník.

Navrhovaný stav. Realizace chodníků od ulice Podbabská a Jednořadá (z prostoru dnešní benzinové stanice) si v místě průchodů chodníků tělesem vyžádá odtěžení části násypu tělesa snesené vlečky Pražské teplárenské. Stávající chodník bude odstraněn. Hlavní přístup k zastávce je od ul. Podbabské chodníkem délky 65 m a šířky 4 m, který končí na nástupišti u vstupu na rampu podchodu. Od ul. Jednořadá je chodník ukončen na nástupišti u vstupu na schodiště podchodu délky 25 m a šířky 3 m. U výstupu z podchodu k ulici Papírenská je nově vybudovaná rampa (se sklonem 8,3 %), která je napojena na stávající stav. Všechny chodníky i rampa jsou navrženy z betonové zámkové dlažby uzavřené do chodníkových obrubníků. Rampa je opatřena ocelovým zábradlím městského typu. Chodníky i rampa jsou navrženy takovým způsobem, aby nebyly překážkou pro osoby se sníženou schopností pohybu. Odvodnění je řešeno příčným sklonem na okolní terén.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 2000 m³ výkopové zeminy
- 390 m² betonové dlažby
- 200 m chodníkových obrubníků
- 60 m³ štěrku
- 110 ks betonových palisád
- 850 m² zatravnovacích rohoží

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

SO byl po dohodě s investorem řešen jiným způsobem než v PD. Na rozdíl od koncepce PD se v P již nebude realizovat chodníkové propojení obou východů z nástupiště. Doplněním schodiště a úpravou rampy podchodu došlo i k drobné úpravě vedení chodníku od ulic Jednořadá a Podbabská. Součástí řešeného objektu se stal i původní stavební objekt SO 01-65-07 demolice násypu vlečky. Demolice stávajícího násypu vlečky se omezí na odstranění zeminy v místech průchodů chodníku valem a úpravou sklonů svahů. Východ do ulice Papírenské bude na rozdíl od PD řešen pouze rampou se zábradlím (v PD řešeno kombinací rampy a schodů).

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

**SO 01-60-05 Zast. P.Podbaba, chodníky
Podobjekt 100, zrušení propustku**Popis SO

Identifikace objektu. Propustek se nachází v oblasti nové zast. P.Podbaba pod násypovým tělesem opuštěné vlečky Pražské teplárenské. Dnes je objekt využíván jako podchod.

Současný stav. Propustek je zděný, klenbový, délky cca 11,5 m. Pod propustkem je plynové potrubí a sdělovací kabel Telefonica O2.

Navrhovaný stav. Při ponechání propustku by docházelo k jeho zaplavování dešťovou vodou a to jak ze strany od Podbabské tak od nástupiště nové zastávky. Propustek bude proto zaplněn částečně hutněnou zeminou a částečně mezerovitým betonem, vrchol propustku se doinjektuje. Pro možné budoucí použití budou do propustku při zasypávání vloženy 3 plastové chráničky opatřeny obetonováním. Součástí objektu je i prodloužení chráničky stávajícího plynového potrubí. Čela propustku se zasypou zeminou a zarovnájí do požadovaného sklonu. Odvodnění je řešeno sklonem do okolního zatravněného terénu.

Hlavní výměry. V rámci podobjektu bude provedeno cca:

- 300 m³ násypové zeminy
- 10 m³ násypu zeminy s organickou složkou
- 60 m² zatravněvacích rohoží
- 27 m³ mezerovitého betonu
- 80 m plastové chráničky D=150 mm
- 6,5 m prodloužení chráničky plynového potrubí

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Podobjekt zasypání propustku byl do dokumentace přidán dodatečně. Hlavním důvodem bylo odstranit reálnou možnost podmáčení nástupišť a kolejí nové zastávky dešťovou vodou, která by se v uzavřeném úžlabí cesty pod propustkem zachycovala. V úrovni PD se jednalo o objekt cizího vlastníka, který ani stavbě nevadil – po provedených výkopech je objekt součástí dražního pozemku s právem nakládat s propustkem dle uvážení investora.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez vlivu na ÚR.

SO 01-65-01 Zast. P.Podbaba, sadové úpravyPopis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v oblasti nové zast. P.Podbaba. Hlavním záměrem sadových úprav je začlenění nové zastávky do městské struktury, odclonění od frekventované trati, zlepšení mikroklimatických podmínek a vytvoření dobrých estetických pocitů uživatelů i cestujících.

Současný stav. V současném stavu je v místě budoucích úprav vysoké násypové těleso snesené vlečky Pražské teplárenské s řídkým porostem náletových dřevin ve špatném stavu. Na opačné straně kolejí k ulici Papírenské je prostor zarostlý křovinami a vysokými stromy.

Navrhovaný stav. Z důvodů maximální provozní bezpečnosti jsou použity stromy s vysoko nasazenou korunou a nízkých keřů tak, aby plochy zeleně byly transparentní. Na svahu tělesa vlečky k zastávce je linie úzkokorunných hrušní (pěkné květy na jaře, žádné nebo malé plody, na podzim vybarvená). Na zbývající části náspu jsou navrženy vzrůstné stromy (javor, platan dub) doplněné pro jarní efekt břízou. Na svazích i koruně náspu jsou pro doplnění navrženy půdopokryvné keře. Na opačné straně zastávky je v pruhu k obytné zastavbě ponecháno pouze zatravnění. V prostoru výstupu z podchodu je provedena náhradní výsadba (hrušně, javory duby, břízy) za vykácené dřeviny v rámci výstavby zastávky. Plochy jsou doplněny keřovou výsadbou.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno cca:

- 2 110 m² plošné úpravy plochy pro vegetaci
- 950 m² založeného trávníku
- 2 350 m² mulčovaných ploch
- 37 ks stromů
- 7 050 ks keřů

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Odpovídá požadavku ÚR bod 17.

SO 01-65-02 Žst. P.Bubeneč, kácení dřevin

Popis SO

Identifikace objektu. Objekt se nachází v oblasti kralupské části žst. P.Holešovice vč. odb. Stromovka a celé části traťového úseku Holešovice - Bubeneč. Hlavním úkolem SO je odstranění stávajících stromů, případně pouze ořez jejich korun a smýcení křovin, které jsou v prostoru nové konstrukce železničního spodku a zejména v pásu bezpečného prostoru (nebezpečí dotyku) trakčního vedení (TV), to vše pro zajištění bezpečného provozu.

Současný stav. V současném stavu jsou svahy a prostor ke koleji zarostlý náletovými stromy a křovím. Koruny stromů (někde i vlastní kmeny) zasahují do prostoru TV a brání rozhledovým poměrům pro viditelnost návěstidel. Keřový porost prorůstá místy do štěrkového lože a stává se překážkou údržby železničního svršku. Většina dřevin na svazích je poškozena zápojem a nedostatkem světla, část porostních skupin je poškozena povodní z r. 2002, další nevhodným řezem a nebo přidušena popínavou liánou.

Navrhovaný stav. Dřeviny v řešeném úseku jsou v kategorii dřevin rostoucích mimo les a pokud nebudou přímo určeny k ořezu nebo kácení, je nutné je chránit před poškozením stavební činností. Nejhodnotnější dřeviny jsou u paty svahů, kde se žádné stromy odstraňovat nebudou. Trasa se ve sledované části nemění ani nerozšiřuje a veškeré dřeviny nutné k odstranění jsou přerostlé nálety z důvodů zanedbané údržby. S pokácenými stromy a smýcenými křovinami bude naloženo podle pravidel nakládání s odpady.

Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin od trakčního vedení bude provedeno kácení ve vzdálenosti cca 8-10 m od osy koleje a současně ořezat stromy do výšky cca 9,5 m od TK. Zároveň budou odstraněny jednotlivé stromy, které svou nestabilitou ohrožují bezpečnost provozu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno kácení cca:

- 105 ks stromů
- 4800 m² porostních skupin

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Do SO byly oproti PD, pro zjednodušení a se souhlasem investora, sloučeny dva původní objekty kácení, a to SO 01-65-06 žst. P.Bubeneč, libeňské zhlaví, kácení dřevin a SO 01-65-09 zast. P.Podbaba, kácení dřevin.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

SO 02-65-02 Bubeneč-Stromovka, kácení dřevinPopis SO

Identifikace objektu. Objekt zahrnuje oblast žst. P.Bubeneč vč. nové zastávky P.Podbaba. Na libeňské straně žst. P.Bubeneč zasahuje do Stromovky a opačné straně končí před mostem přes ulici Pod Paťankou. Hlavním úkolem SO je odstranění stávajících stromů, případně pouze ořez jejich korun a smýcení křovin, které jsou v prostoru nové konstrukce železničního spodku a zejména v pásu bezpečného prostoru (nebezpečí dotyku) trakčního vedení (TV), to vše pro zajištění bezpečného provozu.

Současný stav. V současném stavu jsou svahy a prostor ke koleji zarostlý náletovými stromy a křovím. Koruny stromů (někde i vlastní kmeny) zasahují do prostoru TV. Keřový porost prorůstá místy do štěrkového lože a stává se překážkou údržby železničního svršku. Část území procházející Stromovkou je stejného charakteru jako v předcházejícím SO. Na náspu bývalé vlečky jsou od strany ul.Jenořadé vzrostlé domácí dřeviny, ze strany od kolejí je keřový porost. U zástavby ul.Papírenské je z poloviny minulého století založena parková úprava. Většina dřevin v porostní skupině je poškozena neodborným řezem, neprovedením probírek, silný zápoj způsobil vyvětvení části stromů.

Navrhovaný stav. Dřeviny v řešeném úseku jsou v kategorii dřevin rostoucích mimo les a pokud nebudou přímo určeny k ořezu nebo kácení, je nutné je chránit před poškozením stavební činností (platí zejména pro lokalitu u výstupu z podchodu směrem k u.Papírenské. Nejhodnotnější dřeviny v části Stromovky jsou u paty svahů, kde se žádné stromy odstraňovat nebudou. Libeňské oblouk.zhlaví mírně upravuje trasu, stejně tak v přímé části žst. P.Bubeneč je kolejiště posunuto cca o 2 m vlevo ve směru staničení, v prostoru nové zastávky je pak prostor rozšířen o nástupiště, výstupy z podchodu a PHS. I přesto je většina dřevin, nutná k odstranění, přerostlými nálety z důvodů zanedbané údržby. S pokácenými stromy a smýcenými křovinami bude naloženo podle pravidel nakládání s odpady.

Pro dodržení bezpečných vzdáleností dřevin od trakčního vedení bude provedeno kácení ve vzdálenosti cca 8-10 m od osy koleje a současně ořezat stromy do výšky cca 9,5 m od TK. Zároveň budou odstraněny jednotlivé stromy, které svou nestabilitou ohrožují bezpečnost provozu.

Hlavní výměry. V rámci objektu bude provedeno kácení cca:

- 860 ks stromů
- 13460 m² porostních skupin
- 290 m ořezu listnatých stromů

Řešení SO x přípravná dokumentace a projednání

Bez požadavků.

Řešení SO x posuzovací protokol

Bez požadavků.

Řešení SO x stanovisko MŽP (EIA)

Bez požadavků.

Řešení SO x územní rozhodnutí

Bez požadavků.

6 POROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍM STUPNĚM DOKUMENTACE

Pro lepší ilustraci vývoje dokumentace na akci Optimalizace trati je v následující kapitole přehled dokumentace k Územnímu povolení včetně rámcového rozsahu a obsahu jednotlivých výstupů a aktualizací.

Teprve další kapitola o dokumentaci ke Stavebnímu povolení charakterizuje jednotlivé rozdíly mezi dokumentacemi, které vznikly zejména dlouhou časovou prolukou, změnami v pohledu na vybavení a funkci drážních zařízení, rychlým vývojem techniky a technologie (rychlejší zastarávání zařízení) a dnes již jednoznačným začleněním úseku trati do sítě tratí EU včetně nových požadavků na Interoperabilitu.

6.1 Předchozí dokumentace

6.1.1 Přípravná dokumentace 12/1999

Přípravná dokumentace z 12/1999 byla pod názvem „ČD, DDC Optimalizace trati Praha Bubeneč - Praha Libeň“ zpracována v úseku Praha Bubeneč (včetně) - Praha Libeň (mimo).

PD 12/1999 řešila optimalizaci dvoukolejně elektrifikované (stejnoseměrná soustava 3kV) trati v délce cca 8 km včetně 2 železničních stanic (Bubeneč a Holešovice), 2 odboček (Stromovka a Rokytka) včetně Libeňského tunelu dl. 330m podle „Zásad modernizace vybrané železniční sítě ČD“ (dle platného Dodatku č.2). Řešený úsek prochází třemi lokalitami Chráněných přírodních útvarů (CHPV) - Královská obora, Pecka a Bílá skála.

Celkově bylo v rámci stavby řešeno 169 objektů, z toho 33 provozních souborů a 136 stavebních objektů.

6.1.2 Aktualizace PD 11/2000

Aktualizace 11/2000 vycházela z přípravná dokumentace 12/1999. Zadavatel (investor) ČD DDC 07 se po zhodnocení předešlé dokumentace, na základě zpracovaných připomínek jednotlivých složek ČD rozhodl rozčlenit provedení investice na dvě stavby.

- „ČD, DDC Optimalizace trati Praha Bubeneč - Praha Holešovice“
- „ČD, DDC Praha Holešovice - Praha Libeň rekonstrukce AB“

Logické členění na dvě stavby odpovídá charakteru, stavu a důležitosti té které části trati z hlediska průtahu I. tranzitního železničního koridoru ŽU Praha. Jejich realizace je zadavatelem uvažována v pořadí Optimalizace a potom Rekonstrukce AB.

Úsek Holešovice - Libeň (tzv. Holešovická přeložka) je poměrně novou stavbou, která po rekonstrukci železničního svršku v r.1993 na betonových pražcích s pružným upevněním, nevyžaduje z technického hlediska okamžitý zásah. Jediným anachronismem traťového úseku je technologická část, kterou je nutné rekonstruovat - čtyřznakový automatický blok. Ten je z hlediska bezpečnosti, funkčnosti a kompatibility zabezpečovacího zařízení nutno vyměnit za tříznakový. Rychlost v úseku zůstává stávající.

Úsek Bubeneč - Holešovice vyžaduje daleko větší stavební zásah, zejména v části nádraží Bubeneč. Pro začlenění této stanice do systému PID (pražská integrovaná doprava) je z hlediska propojení osobní dopravy s MHD naprosto nevyhovující (technické hledisko - zastaralé zařízení, bezpečnost cestujících - úroňový přístup, docházková vzdálenost - příliš odtažené od hlavních tepen bez jakýchkoliv přímých přestupních vazeb, apod.).

Stanice Holešovice je podobně jako Holešovická přeložka stavbou poměrně novou, s dostatečnou vybaveností pro cestující včetně velmi dobré vazby na centrum města prostřednictvím metra. Zahnutí této stanice do stavby optimalizace bylo však nutné právě z důvodů jejího přizpůsobení parametrům optimalizované trati.

Druhým důvodem, který vedl zadavatele k aktualizaci dokumentace, bylo převedení výškového systému Jadran na Bpv v návaznosti na ustanovení §4, odst.1), nařízení vlády č.116/1995 Sb. ze dne 19.04.95, kde je povoleno použití Jadranu nejdéle do roku 2000.

6.1.3 Aktualizace PD 12/2001

Aktualizace 12/2001 navrhuje především změnu v řešení přístupu cestujících na zastávku Podbaba. Původní záměr přístupu na nástupiště ze severní strany nástupišť od ulice Podbabská byl zrušen a zcela nahrazen přístupem nově navrženým - podchodem cca v 1/4 jižní části nástupišť. Podchod je zároveň veřejnou pěší komunikací pro spojení ulice Jednořadé/Podbabské (MHD) s ulicí Papírenskou. Vyústění z podchodu je na obě strany rampami se sklonem pro přístup osob se sníženou schopností pohybu, směrem k ul. Jednořadé/Podbabské je navíc přístup schodištěm.

Souvisejícími změnami a úpravami s vybudováním nového podchodu pro zast. Podbaba bylo:

- snesení části násypu zrušené vlečky Pražských tepláren pro přístup k nově uvažované konečné stanici tramvajů v prostoru stávající benzinové stanice (záměr MČ Prahy 6),
- zřízení chodníků pro přístup k zastávce včetně osvětlení,
- rozšíření sadových úprav i na rušené těleso vlečky a související plochy,
- přemístění přístřešků pro cestující na nástupištích.

Dalšími změnami v dokumentaci Aktualizace 12/2001 byla:

- aktualizace hlukové studie dle nové legislativy s návrhem PHS ve Stromovce,
- změna řešení Volného schůdného a manipulačního prostoru (VSMP) u kol.č.4 v žst. P.Bubeneč nově pouze s lokální úpravou oplocení,
- úprava zaústění kanalizačních svodů odvodnění kolejiště žst. P.Bubeneč,
- aktualizace POV (plochy zařízení staveniště a přístupy v oblasti zastávky Podbaba),
- úprava objektové skladby,
- aktualizace pozemkového elaborátu,

6.1.4 Aktualizace PD 09/2004

Hlavním důvodem zpracování přípravné dokumentace jako Aktualizace 09/2004, uvedeným ve i smlouvě o dílo, je zpracování připomínek ze stanoviska k dokumentaci EIA optimalizace trati. Zde se jednalo zejména o zpracování:

- nových protihlukových stěn (PHS) v žst. P.Holešovice a žst. P.Bubeneč,
- prostorové rezervy na PHS v oblasti CHPV Stromovka,
- antivibračních opatření v žst. P.Bubeneč.

Podstatným důvodem k aktualizaci PD bylo i to, že vzhledem k časové prodlevě vzniklé zpracováním dokumentace EIA došlo k jejímu zastarání pro použití jako dokumentace k podání žádosti o územní rozhodnutí. Jednalo se o zejména o tyto části:

- dokladová část (vyjádření dotčených správců sítí a organizací),
- geodetická část

Podpůrným krokem k aktualizaci byly i následující legislativní změny:

- změna názvu stavby (z názvu vypuštěno ČD DDC - tato složka dráhy jejím rozdělením na dvě organizace zanikla),
- změna názvu objednatele (rozdělením drážní organizace na dvě samostatné organizace ČD a.s. a SŽDC s.o. byly investice na optimalizaci trati převedeny z ČD na SŽDC s.o.),
- změna názvu zpracovatele (změnou majitele společnosti ILF CE s.r.o. došlo i ke změně názvu na IKP CE s.r.o.).

V rámci aktualizace byly provedeny další změny v dokumentaci, a to:

- úprava stávajícího stavu dle skutečné situace (změny za uplynulé cca 4 roky – např.snesení vlečky tepláren v žst. Bubeneč apod.),

- doprojektování některých drobných stavebních objektů dle změn současného stavu (např. demolice garáže u zast.Podbaba),
- zapracování některých dalších připomínek zadavatele do stavebních objektů, zejména u mostů a zdí.

Z hlediska členění a směrného rozsahu a obsahu přípravné dokumentace jsou výše uvedené změny dotčeny naprosto všechny části, přičemž část H Průzkumy byla pro odevzdání PD z dokumentace vyjmuta.

U dále vyjmenovaných částí byly zapracovány pouze legislativní změny:

- B1 Dopravní a provozní technologie,
- C Technologická část (C1 Zab.zař., C2 Sděl.zař., C3 Siln.zař., C4 DŘT),
- D8 Trakční vedení,
- F Výkresy (F1 Sch.úseku, F5 Rychl.graf, F7 Geodet.dokum.).

Celkově bylo v rámci přípravné dokumentace Aktualizace 09/2004 odevzdáno 117 objektů, z toho 30 provozních souborů a 87 stavebních objektů.

6.2 Projekt stavby

V následujících odstavcích budou stručně shrnuty rozdíly mezi Přípravnou dokumentací (PD) a dokumentací Projektu stavby. Nutno poznamenat, že požadavek zadávacích podmínek že „*Projekt stavby bude důsledně respektovat náplň aktualizované (09/2004) Přípravné dokumentace stavby*“ nemohl být splněn jednak z důvodů předepsaných požadavků ze Schvalovacího protokolu a jednak z důvodů dalších požadavků vlastní Zadávací dokumentace.

Dokumentace Projektu stavby je oproti PD v řadě případů zpracována s odlišnou koncepcí, kde jako hlavní důvody změn jsou jednak požadavky na Interoperabilitu optimalizované trati - požadavky EU na kompatibilitu hlavních koridorových tratí s evropskou sítí železnic (změny zejména v zabezpečovacím zařízení) a jednak mohutný technický pokrok díky kterému došlo k zastarání koncepce technického řešení (změny zejména ve sdělovacím zařízení). PD byla sice průběžně (viz předchozí kapitola) aktualizována, ale aktualizace se nedotýkala technického řešení. Neméně podstatným důvodem koncepčních změn byl požadavek Zadávací dokumentace na odmítnutí výjimek při řešení a požadavky vznesené na Vstupní poradě Projektu stavby (změny zejména v kolejovém řešení s vlivem na související objekty inženýrských objektů a TV).

Zmiňované koncepční změny v řešení však nemají vliv na vydané Územní rozhodnutí, a to zejména co se týká záborů nových pozemků – naopak v některých místech došlo ke zrušení záborů jak trvalých tak dočasných.

6.2.1 VSMP v žst. P.Bubeneč

V PD byla s Drážním úřadem projednána a schválena výjimka o nedodržení Volného schůdného a manipulačního prostoru (VSMP) v žst. P.Bubeneč mezi kol.č.4 a plotem přilehlých průmyslových podniků. Požadavek Schvalovacího protokolu na prověření možnosti zvětšení vzdálenosti kol.č.4 od oplocení a požadavek Zadávacích podmínek na bezvýjimekové řešení vedl k šířkovému posunu kolejíště o cca 2,1 m s dopadem na mnohem obtížnější rekonstrukci klíčového mostu přes ul.Mlýnskou. Přínosem tohoto řešení bylo naopak zjednodušení řešení opěrné a zárubních zdí mezi libeňským zhlavím a ul.Mlýnská, kde byl objekt novostavby zárubní zdi naproti VB nahrazen pouhou sanací stávající zdi. Ke zjednodušení došlo i v umístění stožárů trakčního vedení, které nemusely řešit buď kolizi se systémem odvodnění kolejíště nebo vícenásobnou nutnost zřízení věcného břemene na nedrážním pozemku.

6.2.2 Zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice

V PD byla nástupiště ponechána ve stávající výškové poloze, pouze u 2. a 3. nástupiště byly nahrazeny stávající nástupištní desky za nové s příslušným značením bezpečnostních pruhů. Nástupiště č.1 bylo ponecháno bez jakékoliv úpravy. Požadavek Schvalovacího protokolu na zvýšení všech nástupišť (tedy i nástupiště č.1) na 550 mm nad TK vedl k naprosté „revoluci“ v řešení nejen vlastních objektů nástupišť, ale i řešení souvisejících objektů s dopadem na nové řešení přístupu občanů se sníženou schopností pohybu a orientace.

Zvýšením nástupiště už nebylo možné ponechat přístup imobilních stávajícími rampami, které nebyly ani ve sklonu 1:12, ani opatřené nutnými mezipodestami, navíc však opatřené pseudo schůdky, které byly spíš překážkou přístupu a místem možného zakopnutí nebo podvrtnutí. Řešení spočívající v přizpůsobení rampy z podchodu normovým požadavkům bylo investičně neúměrně vysoké. Nakonec byla přijata varianta přístupu imobilních prostřednictvím zavazadlového tunelu.

V následujícím výčtu jsou vypsány všechny objekty, které byly zvýšením nástupišť koncepčně změněny nebo vyvolány jako úplně nové:

- nástupiště; nutný zcela nový mobiliář (lavičky, informační tabule, ..) včetně řešení středních prosklených zástěn v kovovém rámu (nový podobjekt nástupišť),
- most km 4,095 - podchod žst.; prodloužení schodišť a ramp, úprava podhledu,
- osvětlení podchodu (nový SO),
- most km 4,071 - zavazadlový tunel; úpravy pro veřejný bezbariérový přístup,
- výtahové šachty; stavební úpravy uvnitř pro nové výtahy šachet i konstrukce na nástupišti pro zajištění normové vzdálenosti konstrukce od hrany nástupiště,
- výtahy; nové výtahy pro osobní i nákladní dopravu (nový PS),
- napájení výtahů; nutné samostatné kabely ke každému výtahu (nový PS),
- rozvodna nn; úpravy pro připojení nového napájení výtahu samostatnými kabely s požadavkem řádově většího příkonu (nový PS),
- osvětlení zavazadlového tunelu (nový SO),
- opěrná zeď u 1.nástupiště; zvýšení zdi a zvýšení nebo úprava zábradlí na zdi (podstatné zvětšení rozsahu SO),
- stávající kabelovody; nutná úprava vyústění stávajících kabelových šachet kabelovodů na nástupištích,
- úpravy VB; úpravy pro veřejný bezbariérový přístup včetně osvětlení (nový SO včetně nového podobjektu).

6.2.3 Nástupiště s pevnou hranou

V PD byla nástupištní hrana na nové zast. P.Podbaba navržena z klasické konstrukce typu Sudop. Požadavek Zadávacích podmínek variantního prověření nástupišť s pevnou hranou vedl ke změně konstrukce nástupišť s touto úpravou. Poměrně značnou dobu projekční činnosti byla tato úprava sledována i v žst. P.Holešovice. V Holešovicích to však bylo s dopadem na atypické řešení hrany nástupiště v místě stávajících kabelových šachet a kabelovodů místo žlb.prefabrikátem tvaru L monolitickou žlb.zídkou. Uvedené úpravy nástupišť v žst. P.Holešovice byly orientačně investičně zhodnoceny a porovnány s variantou zvýšení nástupišť s klasickou konstrukcí z desek Sudop (rovněž včetně nutných monolitických nebo prefabrikovaných atypických částí). Výsledkem porovnání bylo rozhodnutí investora o doprojektování zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice ve variantě klasické konstrukce typu Sudop.

6.2.4 Nástupištní přístřešky v zast. P.Podbaba

V PD byly na nové zast. P.Podbaba navrženy klasické přístřešky městského typu. Na základě požadavku Zadávacích podmínek variantního prověření náhrady přístřešků krátkým zastřešením typu „vlaštovka“ bylo předloženo několik typů a variant zastřešení s výběrem a rozhodnutím investora o použití zastřešení typu „vlaštovka“. Výběr řešení však vyústil ve velmi komplikovanou koordinaci vlastního zastřešení, podchodu, opěrné zdi a PHS. Koncepti plného zastřešení (dl.cca 70-80 m na každém nástupišti) podpořil požadavek MD ČR ze Vstupního jednání na zastavování rychlíků tzv.II.segmentu v nové zastávce, čímž značně vzroste důležitost zastávky jako vstupního místa do hl.m.Prahy (ze severu) a jako prvního přestupního místa na prostředky MHD (zvýšení výhledové frekvence cestujících). Zastřešení typu „vlaštovka“ značně rozšířilo rozsah SO včetně nutnosti založení nového podobjektu elektroinstalace pro zajištění osvětlení.

6.2.5 Délka nástupiště v zast. P.Podbaba

V PD byla délka nástupišť nové zast. P.Podbaba navržena 180 m. Požadavek MD ČR ze Vstupního jednání byl na 220 m. Důvodem se stalo rozhodnutí o zastavování rychlíků tzv.II.segmentu v nové zastávce, které by v případě délky nástupišť 180 m zastavovat v zastávce nemohly. Prodloužení nástupišť mělo přímý vliv na zkrácení užitečných délek dopravních kolejí v žst.P.Bubeneč až o 90m, přičemž část tohoto zkrácení je nutné přičíst i na konto upravené konfigurace libeňského zhlaví z vložené nové kolejové spojky (viz následující odstavec).

6.2.6 Kolejová spojka v žst. P.Bubeneč

V PD byla na libeňském zhlaví žst. P.Bubeneč navržena pouze jediná spojka z kol.č.1 do kol.č.2 (ve směru staničení). Požadavek provozu (ČD, a.s. O11) na Vstupním jednání byl doplnit na tomto zhlaví i druhou kolejovou spojku z kol.č.2 do kol.č.1. Důvodem požadavku bylo zajištění plného dopravního programu pro případ výluk se zdůvodněním, že ze směru žst. P.Masarykovo (žst. P.Bubny) není v odb. Stromovka zajištěno opačné spojení právě z kol.č.2 do kol.č.1. Splnění požadavku velmi znesnadnilo to, že celé zhlaví je v oblouku s převýšením, navíc v oblasti průchodu Královskou oborou se striktním požadavkem řešení důsledně na stávajícím tělese (na pozemcích dráhy) přes stávající most Stromovka 2.

6.2.7 Zabezpečovací zařízení

V PD bylo zabezpečovací zařízení řešeno rekonstrukcí stávajícího zařízení AŽD 71. Zpracovatel však na počátku zadání projektu stavby upozornil investora, že toto řešení odpovídalo stavu v r.1999, kdy PD vznikla, ale ne současným požadavkům na interoperabilitu zařízení. Bylo by jen otázkou 2-4 let, kdy by se zabezpečovací zařízení muselo znovu rekonstruovat. Schválením Odborné komise (OK) investora ze dne 16.10.2007 byla tedy přijata rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na typ Elektronického stavědla (ES) v obou železničních stanicích řešeného úseku.

Přijetím tohoto investičně náročnějšího avšak z hlediska výhledu nezbytného řešení mělo dopad na zařazení rekonstrukce dvou pozemních objektů (VB v žst. P.Holešovice a TB v žst. P.Bubeneč včetně podobjektů elektroinstalací) a dvou provozních souborů (EPS a EZS ve VB v žst. P.Holešovice) – jako nových SO v objektové skladbě Projektu stavby. V rámci vlastního zab.zař. bude navíc řešena i část zabývajících se klimatizací sálu pro technologické zařízení ES. Zpracování změn z nového zab.zař. se dotklo i objektů sdělovacího zařízení a objektů silnoproudu zejména z hlediska napájení. Podpůrnou investicí pro variantu ES byla zrealizovaná stavba „Pilotní projekt GSM-R v úseku Děčín st.hr. – Ústí n.L. – Praha – Kolín“.

Instalace nového ES místo rekonstrukce stávajícího zařízení AŽD mělo vliv i na nové umístění návěstidel zejména v traťových úsecích a vyvolalo tím i nutnost demolice stávajících. Kromě demolice návěstidel stožárových, dochází na čtyřech místech k demolici nepoužitelných stávajících návěstních krakorců. Pro tuto činnost byl založen nový SO.

6.2.8 Sdělovací zařízení

V PD bylo sdělovací zařízení řešeno z pohledu poznání v úrovni roku 1999, dnes tedy dle zastaralé koncepce. Technický pokrok vyvolal nutné změny v objektové skladbě, které byly investorem přijaty a schváleny k zařazení. K novým objektům a podobjektům sdělovacího zařízení nyní patří:

- přenosový systém,
- rádiový systém MRTS,
- vizuální informační zařízení na zast. P.Podbaba,
- kamerový systém na zast. P.Podbaba a v žst. P.Holešovice,
- úpravy MK v žst. P.Holešovice.

Další změny a rozšíření řešení bylo dáno pokládkou nových kabelů v úseku optimalizace od doby odevzdání PD, případně novými požadavky investora na kabely nové. Došlo tedy k založení nových nebo rozšíření stávajících objektů následovně o:

- dálkový optický kabel pro SŽDC,
- úprava DK a DOK ČD (tzv. „povodňový“ kabel),
- úpravy ZOK ČD-T

Kladnými zásahy do skladby sdělovacího zařízení, z pohledu času, bylo zjednodušení provozních souborů Integrovaného telekomunikačního zařízení (ITZ) dle PD na pouhé Telefonní zapojovače (TZ) neboť telefonní ústředna byla již postavena. Drobnější změnou je náhrada zařízení Elektronického zabezpečovacího zařízení (EZS) v TB žst. P.Bubeneč za zařízení Autonomního samočinného hasicího systému (ASHS).

6.2.9 Odvodnění v žst. P.Bubeneč

V PD bylo odvodnění žel.spodku celé stanice, nástupišť a přístřešků v zast. P.Podbaba řešeno kanalizačními svody do Mlýnského potoka na jedné straně a do kanalizace pod ul.Podbabská na straně druhé. Zaústění do Mlýnského potoka bylo provedeno na třech místech s nutností překopu ul. Mlýnské. V Projektu stavby bylo řešení zjednodušeno. Odvodnění překopem ul. Mlýnská bylo nahrazeno svedením vody z libeňské části kolejí do prostoru Stromovky (jako je ve stávajícím stavu) a dvojí zaústění kanalizace do propustku vedle mostu v ul.Mlýnská bylo nahrazeno jedním zaústěním kanalizační stoky (D1) do otevřeného koryta Mlýnského potoka. Na opačné straně žst. bylo řešení odvodnění do dnes již neexistující (zrušené) kanalizace pod ul.Podbabská nahrazeno dvěma kanalizačními přípojkami (D2 a D3) se zaústěním do veřejné kanalizace v ul.Jednořadá a ul.Papírenská.

6.2.10 Železniční spodek v žst. P.Holešovice

V PD byl železniční spodek řešen pouze v oblasti odb. Stromovka. Na základě projednání s investorem byl rozsah sanace železničního spodku a odvodnění v Projektu stavby rozšířen. Jedná se jednak o úsek odb. Stromovka k mostu v km 4,835 (ul. Za elektrárnou), kde byly navrženy konstrukční vrstvy žel.spodku včetně odvodnění. U vlastní odb.Stromovka dojde k menšímu rozšíření drážního tělesa v dl. cca 20 m. V navazující části stanice je pak sanace podloží pod rozvětvením zhlaví u liché skupiny kolejí. U rekonstruovaných mostních objektů (Za elektrárnou, Partyzánská, podchod, zavazadlový tunel a Argentinská) byly zařazeny zesílené konstrukce pražcového podloží pod všemi kolejemi (důvodem je provádění izolace na mostech v celé šířce, ne jen pod hlavními

kolejemi jako tomu bylo v PD). A nakonec na libeňském zhlaví v liché skupině kolejí byly, vzhledem k dílčím změnám geometrické polohy koleje, rovněž zřízeny konstrukční vrstvy žel.spodku včetně odvodňovacího žebra.

6.2.11 PHS v žst. P.Bubeneč

V PD byly v prostoru žst. P.Bubeneč navrženy dvě PHS. První podél kol.č.3 v délce 300 m, druhá podél nástupiště nové zast. P.Podbaba u kol.č.2 v délce 180 m. Aktualizací Hlukové studie (důvodem bylo zavedení nové legislativy po r.1999) došlo v lokalitě žst. P.Bubeneč včetně nové zast. P.Podbaba k podstatnému rozšíření PHS. Na opačné straně od VB (podél kol.č.4) je navržena nová PHS délky 58 m. PHS podél kol.č.3 byla prodloužena přes zast. P.Podbaba a most přes Podbabskou na cca 830 m a PHS podél nástupiště nové zast. P.Podbaba u kol.č.2 prodloužena přes Podbabskou na cca 240 m.

6.2.12 Antivibrační opatření v žst. P.Bubeneč

V PD bylo v prostoru žst. P.Bubeneč vytipováno pouze jediné místo s vložením antivibračních rohoží do žel.spodku, a to v místě ohraničeném mostem přes ul. Mlýnskou a VB. Požadavek Stanoviska EIA, který byl zahrnut i do požadavků Územního rozhodnutí, byl ověřit nutnosti antivibračních opatření i v oblasti nové zast. P.Podbaba. Na základě měření současného stavu vibrací v uvedených lokalitách a Studie antivibračních opatření byla místa pro instalaci antivibračních rohoží potvrzena. Umístění v kolejišti je tedy před VB pod kolejí č.4 a v nové zast. P.Podbaba pod oběma hlavními kolejemi.

6.2.13 Rekonstrukce mostů

Oproti návrhům rekonstrukcí některých mostů v rámci PD došlo v Projektu stavby na požadavek investora k rozšíření rozsahu těchto úprav. Jednak se jedná se o rozšíření ploch izolace na celou plochu mostů v žst. P.Holešovice (mosty Argentinská, Partyzánská, Za elektrárnou) a jednak o rozšíření úprav pro instalaci PHS na římsách mostů v žst. P.Bubeneč vč. zast. P.Podbaba (most Podbabská - nově i na straně k zástavbě u ul.Pod Paťankou). O koncepční změně rekonstrukce podchodu a zavazadlového tunelu v žst. P.Holešovice bylo pojednáno v odstavci „Zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice“. U mostu Argentinská byla nově zařazena i výměna ložisek s dopadem na omezení (usměrnění) provozu pod mostem v ul. Argentinská během vlastních prací.

Rozšíření rozsahu úprav na mostech v žst. P.Holešovice (Argentinská, Za elektrárnou) a koncepční změna rekonstrukce mostu přes ul.Mlýnskou v žst. P.Bubeneč (šířkový posun kolejiště viz odstavce „VSMP v žst. P.Bubeneč“) mělo za následek vznik nových SO pro provizorní a definitivní uložení kabelu 6kV.

6.2.14 Podchod v zast. P.Podbaba

V PD byl v podchodu na nové zast. P.Podbaba navržen výstup na straně k ul.Podbabská pouze rampou. V rámci projednání řešení podchodu v úrovni Projektu stavby bylo investorem schváleno rozšíření výstupu z podchodu ještě o schodiště směrem k ul. Jednořadá. Druhou úpravou bylo stranové prohození schodiště a rampy pro výstup z podchodu směrem do ulice Papírenské.

6.2.15 TV v úseku žst.P.Bubeneč-odb.Stromovka-žst.P.Bubny

(s dopadem na změny v zabezpečovacím zařízení)

V PD byla v krátké části úseku odb. Stromovka směr žst. P.Bubny navržena výměna stožárů TV ke stávajícímu elektrickému děliči jehož poloha byla zachována. V úseku podél opěrné zídky mezi traťovými a odstavnými kolejemi v oblasti odb.Stromovka, byly v PD zachovány stávající polohy stožárů TV. Provedením zaměření skutečného stavu (v PD byla k dispozici pouze scanovaná JŽM) a upřesněním kolejového řešení (výhybky v odb. Stromovka), bylo upraveno i řešení TV. Hlavní změnou bylo zrušení el.děliče a instalace normového elektrického dělení v úseku odb. Stromovka směr žst. P.Bubny. Druhá změna vyplynula z požadavku zadání na koordinaci souvisejících drážních staveb – zajištění napájení stavby PRAKu v souvislosti s výhledovým vybudováním nové SpS Bubny.

Posun elektrického dělení v úseku odb. Stromovka směr žst. P.Bubny vyvolal i posun návěstidel. Na novou polohu návěstních bodů byla svolána komise pro umístění nových návěstidel, která v tomto místě konstatovala nutnost (z důvodů dostatečné viditelnosti) zřízení nového návěstního krakorce pro vnitřní kolej v oblouku. Pro tuto činnost byl založen nový SO. Demolice stávajícího návěstního krakorce byla zahrnuta do nového SO demolice – viz odstavec „Zabezpečovací zařízení“.

Zajištění napájení související stavby bylo v Projektu stavby v rámci návrhu TV zohledněno návrhem nového zesilovacího vedení v úseku žst. P.Bubeneč – odb. Stromovka (po obou stranách tratí) a návrhem nového napájecího vedení v úseku odb. Stromovka – žst. P.Bubny. Uvedená vedení už nebylo možné instalovat na stávajících stožárech, navrženy byly stožáry nové, únosnější a v nové poloze. Nová poloha v místě opěrné zídky (mezi traťovými a odstavnými kolejemi v oblasti odb.Stromovka) vyvolala i atypické řešení založení cca 9 stožárů.

Poslední změnou v koncepci TV je, že v P bylo upuštěno od výměny sloupů TV za nové nad skupinou odstavných kolejí č.101-103, rekonstrukce se bude týkat pouze trolejového vedení.

6.2.16 Kabelovody v žst. P.Holešovice a zast. P.Podbaba

V PD bylo vedení kabelů realizováno prostřednictvím kabelových žlabů. V žst. P.Holešovice byla pouze výměna žel.svršku, nástupiště zůstala prakticky bez úprav, na mostech zůstávaly žlaby stávající a řada kabelů tedy nebyla optimalizací dotčena. V ostatních úsecích pak byl odpovídající prostor na žlaby zajištěn. V Projektu stavby však koncepci s kabelovými žlaby nebylo v některých úsecích už možné udržet.

Rozsáhlá přestavba žst. P.Holešovice (viz předchozí odstavce „Zvýšení nástupišť v žst. P.Holešovice“ a „Železniční spodek v žst. P.Holešovice“) a zvýšení počtu nových kabelů a kabelů nutných k výměně (viz předchozí odstavce „Sdělovací zařízení“ a „Zabezpečovací zařízení“) vyvolala potřebu jiného koncepčního řešení – použití vedení v kabelovodech, které jsou kapacitní a vhodné pro stísněné poměry. Kabelovody zajišťují moderní přehledné uspořádání a uložení kabelů zabezpečovacích, sdělovacích a silových s možností jejich výměny bez nutnosti zemních prací. Pouze stávající kabelovody v nástupištích byly zachovány a úpravy se omezily na minimum – zvýšení šachet do nové úrovně nástupišť, výměna starých kabelovodů za nové v místech křížení s nově budovanými konstrukcemi a na krajích napojení na kabelovody nové.

Pro úsek nových nástupišť v zast P.Podbaba pak bylo, z podobných důvodů (výše uvedených), použito stejné řešení vedení kabelů jako v žst. P.Holešovice. Přijatá technická řešení vedla k založení dvou nových SO kabelovodů.

6.2.17 Chodníky v zast. P.Podbaba

V PD bylo v zast.Podbaba směrem k ulici Jednořadá v délce cca 85 m navrženo odtěžení náspu po bývalé vlečce Tepláren. V tomto prostoru byl pak zakreslen jako propojení dvou chodníků nových kolmých k ul.Jednořadá chodník podélný. Na základě dalších projednání, zejména s občany, bylo od úplného odtěžení náspu upuštěno, násep byl v příčném směru částečně ponechán a podélný chodník zrušen.

6.2.18 Ostatní změny objektové skladby

Oproti PD došlo k úpravě objektové skladby. Převážně se jedná o nově zařazené objekty či podobjekty, které byly zmíněny v předcházejícím textu. Ostatní změny jsou následující:

- zrušení dvou PS demontáže zab.zař. (v žst. P.Holešovice a žst. P.Bubeneč) sloučením do příslušného objektu úpravy SSZ,
- zrušení PS úpravy AB v úseku žst. Roztoky u P. - žst. P.Bubeneč nahrazením zjednodušeným řešením v rámci objektu úpravy SSZ žst. P.Bubeneč,
- vyjmutí bez náhrady PS úpravy a doplnění STS 6kV, 50Hz odb. Rokytká,
- vyjmutí bez náhrady PS úpravy a doplnění STS 6kV, 50Hz TM Balaběnka,
- zrušení PS úprav a přeložek kabelů MV ČR, dalším šetřením (vytýčením v terénu správcem příp. doplněním kopanou sondou) bylo prokázáno, že v rámci modernizačních úprav nebudou kabely dotčeny,
- zrušení PS a SO úprav a přeložek kabelů PRE, dalším šetřením (vytýčením v terénu správcem příp. doplněním kopanou sondou) bylo prokázáno, že v rámci modernizačních úprav nebudou kabely dotčeny,
- zrušení SO úprav a přeložek PVK, dalším šetřením (vytýčením v terénu správcem příp. doplněním kopanou sondou) bylo prokázáno, že v rámci modernizačních úprav nebudou kabely dotčeny,
- zrušení SO 2.nástupiště v zast. P.Podbaba sloučením do jednoho objektu nástupišť,
- vypuštění SO most 3,346 – Vltava z důvodu zkrácení stavby po km 3,553,
- zrušení SO opěrné zdi v km 416,470-416,141 na kraji stavby směr Kralupy nahrazením jiným technickým řešením v rámci objektu železničního spodku,
- zrušení SO PHS v km 3,917-3,770 sloučením do jednoho objektu PHS,
- několik změn nastalo ve SO definitivních a provizorních přeložek kabelu 6kV 50Hz zejména s ohledem na úpravy ve stavebních postupech, kdy některé objekty pozbyly významu a některé bylo naopak nutné založit,
- zrušení SO demolice garáže v km 415,990, která byla již zdemolována,
- zrušení SO terénních úprav libeňského zhlaví žst. P.Bubeneč sloučením do objektu železničního spodku,
- zrušení dvou SO kácení dřevin na libeňském zhlaví žst. P.Bubeneč a v zast. P.Podbaba sloučením do jednoho objektu kácení v žst. P.Bubeneč,
- zrušení SO demolice náspu vlečky na zast. P.Podbaba sloučením do objektu chodníků,
- zrušení dvou SO úpravy oplocení u kol.č.4 v žst. P.Bubeneč, odsunem kolejiště pozbyl objekt smyslu,
- v průběhu Projektu byl založen SO přejezdu mezi nástupišti na libeňském zhlaví žst. P.Holešovice, pak byl zrušen a založen SO služební přechod přes koleje, nakonec byl zrušen i tento SO,
- v některých objektech byly založeny tzv. fiktivní podobjekty, které výkazově a rozpočtově oddělují majetek ČD, a.s. RSM od majetku SŽDC, s.o.; tyto případy se týkají objektů v žst.P.Holešovice v místě 1.nástupiště,
- u SO Eltodo Citelum došlo k jeho rozšíření z úseku 01 na úsek celý (00), a to požadavkem správce na zařazením rekonstrukce osvětlení pod mosty Za elektrárnou a Partyzánská.

6.2.19 Plochy ZS, dočasné zábory

V PD byly zakresleny a územně chráněny plochy ZS. Ne všechny se však v dalším průběhu projednání s orgány, organizacemi i jednotlivci podařilo smluvně zajistit, příp. byl jejich rozsah zmenšen. Od některých ploch pak bylo upuštěno buď jiným technickým řešením nebo požadavkem zadavatele. Některé pozemky potřebné pro optimalizaci trati byly stavebníkem již odkoupeny, a to buď nově nebo v rámci dokončení procesu výkupů nevypořádaných pozemků v oblasti žst.Holešovice. Ze stejných důvodů došlo i k omezení dočasných záborů.

V dokumentaci P byl zmenšen zábor ZS podél opěrné zdi u 1.nástupiště v žst.P.Holešovice, stejně tak zábor pro ZS u mostu Stromovka 1. ZS mostu Stromovka 2 bylo vypuštěno, stejně jako ZS podél ulice Jednořadé, kde byl částečně ponechán násyp bývalé vlečky. Zmenšeno bylo ZS mezi zástavbou v ul.Papírenské a ul. Podbabskou.

Z dočasných záborů byly úplně vyloučeny nedrážní pozemky pod mosty, které si v rámci stavební činnosti zajistí sám zhotovitel stavby na základě práva přístupu k objektům při opravách a rekonstrukcích. Jiným technickým řešením nejsou zapotřebí zábory pro rekonstrukci zárubní zdi v žst. P.Bubeneč naproti VB.

Změnou postavení ČD, a.s. vůči SŽDC, s.o. po rozdělení ČD, s.o. a změnou přístupu k zacházení s pozemky byly na minimum omezeny dočasné zábory ČD, a.s. V části C.2 Koordinační situace již není zakreslena plocha ZS v areálu SDC ST mezi libeňským zhlavím žst.P.Holešovice a ul.Pod dráhou – tato plocha je CD, a.s. již dnes pronajímána stavebníkovi SŽDC, s.o., který ji může zapůjčit zhotoviteli stavby.

7 DOPLNĚNÍ DOKUMENTACE PO POSOUZENÍ SHODY

7.1 Zdůvodnění

Na základě Zprávy o výsledku posouzení shody s technickými požadavky na interoperabilitu ze dne 02.06.2009 (č.j. ZDA080662i), kterou na Projekt stavby „Optimalizace trati Praha Bubeneč – Praha Holešovice“ zpracoval Výzkumný ústav železniční, a.s. byly v subsystému INFRASTRUKTURY zjištěné některé neshody.

Neshody byly identifikovány ve dvou kategoriích – jednak jako I. Závazné požadavky a jednak jako II. Související informace. Zpracovatel Projektu stavby, veden požadavkem zadavatele dokumentaci P (i po proběhlém připomínkovém řízení) dokončit a ke Stavebnímu řízení předat bez neshod, zpracoval rozporované části následujícím způsobem:

- v rámci části I. Závazné požadavky doplnil u dotčených objektů výpočty Zatížitelnosti
- v rámci části II. Související informace doplnil u dotčených objektů Světelně technické výpočty
- v rámci části II. Související informace doplnil u dotčeného objektu v této kapitole Zdůvodnění rekonstrukce podchodu

7.2 Výčet dotčených objektů

I. Závazné požadavky - ZATÍŽITELNOST

- SO 03-25-05 Opěrná zeď km 3,815-3,865, kolej č.5
- SO 03-25-06 Opěrná zeď km 3,868-4,250, kolej č.5

II. Související informace – SVĚTELNĚ TECHNICKÉ VÝPOČTY

- SO 01-30-03 Zast. P.Podbaba, přístřešky 1.nást., Podobjekt 100, Elektroinstalace
- SO 01-30-04 Zast. P.Podbaba, přístřešky 2.nást., Podobjekt 100, Elektroinstalace

- SO 01-70-02 Zast. P.Podbaba, osvětlení nástupišť
- SO 01-70-10 Zast. P.Podbaba, osvětlení podchodu vč.schodišť a ramp
- SO 01-70-11 Zast. P.Podbaba, osvětlení chodníků
- SO 03-70-02 Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení nástupiště
- SO 03-70-11 Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení zavazadlového tunelu
- SO 03-70-13 Žst. P.Holešovice, úprava osvětlení podchodu

II. Související informace – ZDŮVODNĚNÍ REKONSTRUKCE

- SO 03-20-06 Most km 4.095 - podchod žst.

7.3 SO 03-20-06 Most km 4.095 - podchod žst., zdůvodnění rekonstrukce

V protokolu VÚŽ byly uvedeny důležité poznatky týkající se výšky schodišťových stupňů, madla u rampy a jejího sklonu. Omylem byl však uveden objekt SO 03-15-02 Žst. Praha Holešovice, úprava nástupišť, který tyto části neřeší. Správně je SO 03-20-06 Most km 4.095 - podchod žst. Níže jsou uvedeny připomínky a zdůvodnění řešení:

1) Výška schodišťových stupňů (165 mm) neodpovídá TSI HS+CR PRM a ČSN 73 4959.

Rekonstrukce objektu SO 03-20-06 se netýká rekonstrukce vlastních stávajících ramen, ty budou pouze prodlouženy z důvodu navýšení nástupiště na hodnotu 550 mm nad TK. Výška stupňů 165 mm je tedy výška stávající a její změna by znamenala stavební zásah nad rámec rozsahu rekonstrukce. Dva nové stupně mají obdobně výšku 165 mm, protože dle ČSN 73 4130, platí čl.26 „Všechny schodišťové stupně v jednom rameni musí mít shodnou výšku“.

2) U rampy není madlo dle TSI HS+CR PRM (střední) a ČSN 73 4959 (vodící tyč).

3) Sklon rampy není v souladu s TSI HS+CR PRM, ani s ČSN 73 4959.

Vzhledem k tomu, že rampy nesplňují podmínky bezbariérového přístupu a jejich demolice a vybudování ramp nových s vyhovujícím sklonem není z prostorových a statických důvodů možné, nejsou rampy objektu SO 03-20-06 řešeny jako bezbariérové. Umístění středního madla a vodící tyče je tedy bezpředmětné. Bezbariérový přístup na nástupiště bude umožněn pomocí přestavby nákladních výtahů na výtahy pro imobilní v objektu SO 03-20-07 Most km 4.071 - zavazadlový tunel.