

Schvalovací protokol stavby v přípravě „Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)“ ve stádiu 3

A. Základní identifikační údaje

Název stavby:	Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)
ISPROFOND/ISPROFIN:	521 351 0015
Místo stavby:	Železniční trať č. 171 (dle knižního jízdního řádu) Praha – Beroun
Kraj:	Středočeský
Investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město IČ: 70 99 42 34, DIČ: CZ – 70 99 42 34 Zastoupená Stavební správou západ, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8
Zpracovatel dokumentace:	METROPROJEKT Praha a. s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
Předpokládaná realizace:	2022 – 2025

B. Posuzovací část

B.1. Účel stavby

Stavba zajistí zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti, zvýšení rychlosti dopravy, zvýšení bezpečnosti provozu a bezpečnosti cestujících a dosažení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a traťové třídy zatížení D4 UIC. Účelem stavby je uvést traťový úsek do stavebnětechnického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC). Stavba je součástí III. tranzitního železničního koridoru Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava.

Úpravami kolejíště, železničního tělesa, umělých staveb, zejména mostů, technologických zařízení – zabezpečovacího, sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie, automatizovaného systému dispečerského řízení, osvětlení, silnoproudých rozvodů, ohřevu výměn, trakčního vedení – na požadované parametry podle „Zásad modernizace vybrané železniční sítě Českých drah, včetně dodatků“, Vyhlášky č. 173 a č. 177/1995 Sb., a na základě provedených průzkumů se dosáhne souladu s požadavky, ke kterým se ČR zavázala přijetím mezinárodních dohod.

Pro cestující veřejnost optimalizovaná trať přinese vyšší standard služeb nabízených železničními dopravci, který se projeví zejména vyšším stupněm bezpečnosti, pohodlí a rychlosti dopravy.

Stavbou bude odstraněn současný nevyhovující technický stav trati, vykazující časté poruchy, které omezují železniční provoz a způsobují zpoždění vlaků.

B.2. Popis stavby včetně kapacitních údajů

Stavba je situována na železniční trati Praha Smíchov – Beroun, v traťovém úseku Karlštejn – Beroun. Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou trať proudovou soustavou 3 kV DC s přípravou na střídavou trakci. Traťová třída zatížení bude D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/hod včetně. Prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC. Trať bude vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, připravena na dálkové řízení provozu. Nejvyšší traťová rychlost bude do zavedení ETCS 100 km/h.

Začátek stavebních úprav je v km 30,637 a konec stavebních úprav je v km 37,575, v místě výměnového styku výhybky č. 1 železniční stanice Beroun. Zde se navazuje na sousední projekt v realizaci Optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr. Souhrnná délka stavby je cca 7 km. V oblasti železničních staveb se jedná o zřízení nové dopravní odbočky Lom v km cca 34,164, dále je řešena optimalizace současné dvoukolejné trati přibližně vedené ve stávající stopě v délce asi 6,6 km, dále rekonstrukce železničního spodku a svršku pro dvoukolejnou trať, zajištění skalních svahů podél trati a výstavba nových nástupišť v zastávce Srbsko. Nástupiště zastávky Srbsko budou nová s výškou 550 mm nad úrovní temene kolejnice, s bezbariérovým přístupem na nástupiště. Bezbariérový přístup je zajištěn chodníky a podchodem. Nástupiště mají délku 220 m. Také je rekonstruován stávající úrovňový přejezd v km 33,041 a nově zřízen přechod pro pěší.

V oblasti pozemních komunikací dojde k novému řešení chodníků a zpevněných ploch v okolí zastávky Srbsko, k úpravě komunikace přes mostní objekt v km 35,438 a k realizaci příjezdové komunikace k odbočce Lom, včetně rekonstrukce stávající komunikace od zastávky Srbsko.

Z hlediska mostních objektů se v tomto úseku v současném stavu nachází 3 mosty, 19 propustků a jeden silniční nadjezd. Most v ev. km 33,500 slouží jako podchod na nástupiště v zastávce Srbsko. Všechny stávající objekty budou rekonstruovány tak, aby v novém stavu splňovali prvky interoperability, to znamená zejména účinnost zatížení, odpovídající nejméně třídě zatížení D4 UIC při rychlosti do 120 km/h a průchodnost objektu pro obrys UIC GC.

V km 35,438 je stávající silniční nadjezd, kde budou stávající podpěry i mostovka nahrazeny novými. Z pohledu zdí jde o realizaci nových opěrných zdí v km 33,680-33,900 a 34,145-34,260.

V oblasti silnoproudé elektrotechniky a silnoproudých zařízení bude řešena rekonstrukce trakčního vedení 3 kV DC, převěšení ZOK v uvedeném rozsahu, realizace nového magistralního rozvodu 22 kV formou závěsného kabelu, ukolejnění v uvedeném rozsahu, úprava kabelových rozvodů nn a osvětlení v zastávce Srbsko a vybudování potřebných elektrických rozvodů, trafostanice 22/0,4 kV a EOv ve výhybně Lom.

V oblasti pozemních staveb dojde ke zřízení nového zastřešení zastávky Srbsko, včetně orientačního systému, demolici Hradla Tetín a výstavbě technologického domku v odb. Lom.

V oblasti zabezpečovacího zařízení bude řešeno zřízení SZZ odbočky Lom a kompletní a komplexní rekonstrukce TZZ, včetně napojení na sousední dopravní Beroun a Karlštejn.

Traťové a staniční zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie, elektronický trojznakový automatický blok. Zařízení bude připraveno na zřízení systému ETCS.

V oblasti sdělovací techniky bude řešeno sdělovací zařízení a EZS odb. Lom, pokládka nových sdělovacích kabelů, rekonstrukce zařízení sdělovací techniky a vytvoření informačního systému s využitím dynamických ukazatelů, včetně kamerového systému.

Jedná se o stavbu náročnou, vzhledem k nutnosti její realizace za plného železničního provozu.

Stavební práce budou probíhat na stávajícím železničním tělese a sousedním přilehlém stavebním pruhu. Na základě technického řešení a rozsahu jednotlivých SO a PS je určen obvod staveniště. Průběh je navržen s ohledem na stávající hranici drážních pozemků (ČD/Správa železnic, státní organizace) dle KN. Pokud přesahuje hranici drážních pozemků, je obvod vyznačen 1,5 m za hranicí stavebních úprav. Činnost na staveništi bude probíhat při využívání ploch ZS a dalších ploch jako dočasných stavenišť pro terénní úpravy, pokládku sítí, manipulaci a skladování. Předání staveniště a zřizování ZS bude organizováno postupně podle etap výstavby. Přístupy na staveniště jsou možné po stávajících komunikacích a železnici.

Základní kapacitní údaje:

Kapacitní údaj	Popis	Měrná jednotka	Předchozí schválené stádium 2	Aktuální stádium 3
Traťová rychlost	Maximální traťová rychlost	km/h		$V_{100} = 120$
				$V_{130} = 125$
				$V_{150} = 130$
				$V_k = 145$
Prostorová průchodnost			UIC GC	UIC GC
Traťová třída zatížení			D4	D4
Rozsah stavby	Délka úseku technologické části	km	9	10,9
	Délka úseku stavební části	km	7,1	6,938
Železniční svršek	Zřízení koleje	m	14 200	13 160
	Počet výhybek	ks	4	4
Železniční spodek	Rozsah sanace	km		6,579
Zabezpečovací zařízení	Staniční	ks	2	2
	Traťové	ks	2	2
	Přejezdové	ks	1	1
Nástupiště	Počet nástupních hran délky 220 m	ks	2	2
Mostní objekty	Most železniční	ks	3	3
	Most silniční		1	1
	Propustky	ks	19	19
EOV	Počet sestav	ks	4	4
Trakční vedení	Délka	km	7,5	7,14

B.3. Projednání dokumentace

Ke stavbě byla vydána veškerá vyjádření a stanoviska všech dotčených orgánů státní správy, mimodrážních organizací, správců sítí a složek ČD a.s. a Správy železnic, státní organizace.

Ke stavbě bylo vydáno Krajským úřadem Středočeského kraje – Odbor územního plánování a stavebního řádu Územní rozhodnutí č. j. 000154/2022/KUSK dne 13. 1. 2022. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 19. 2. 2022.

Ke stavbě bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno souhlasné Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (stanovisko EIA) dle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. č. j. MPZ/2021/710/577 ze dne 7. 4. 2021.

Veškerá projednání s drážními organizacemi včetně sítí jsou uvedena níže, ostatní podklady jsou součástí dokumentace kap. H. Doklady.

Projednání s drážními organizacemi:

Správa železnic, státní organizace, Odbor přípravy staveb (O6), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 7556/2021-SŽ-GŘ-O6 ze dne 1. 2. 2021. Připomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Odbor řízení provozu (O11), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 7309/2021-SŽ-GŘ-O11 ze dne 29. 1. 2021, č. j. 12772/2021-SŽ-GŘ-O11 ze dne 22. 2. 2021, č. j. 33704/2021-SŽ-GŘ-O11 ze dne 12. 5. 2021. Připomínky vysvětleny a projednány na poradách dne 22. 3. 2021 a následně zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Odbor traťového hospodářství (O13), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 16339/2021-SŽ-GŘ-O13 ze dne 5. 3. 2021. Připomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 7188/2021-SŽ-GŘ-O14 ze dne 28. 1. 2021. Připomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Odbor provozuschopnosti (O15), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 736/2021-SŽ-GR-O15 ze dne 29. 1. 2021. Přípomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Odbor pozemních staveb (O23), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 6912/2021-SŽ-GR-O23 ze dne 28. 1. 2021. Přípomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Odbor elektrotechniky a energetiky (O24), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 8460/2021-SŽ-GR-O24 ze dne 3. 2. 2021. Přípomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 se vyjádřil č. j. 5239/2021-SŽ-GR-O30 ze dne 20. 1. 2021. Přípomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Praha (OR), Partyzánská 24, 170 00 Praha 7 se vyjádřilo č. j. S246/DSP-8466/2021-SŽ-OR PHA OPS ze dne 11. 3. 2021. Přípomínky vysvětleny a zapracovány.

Správa železnic, státní organizace, Centrum telematiky a diagnostiky (CTD), Malletova 2363/10, 190 00 Praha 9 se vyjádřila č. j. bez čísla ze dne 29. 1. 2021. Bez připomínek.

České dráhy, a. s. (ČD), Generální ředitelství, Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 se vyjádřily č. j. 1299/2021-O32 ze dne 16. 4. 2021. Přípomínky vysvětleny a zapracovány.

K připomínkám odborných útvarů Správy železnic, státní organizace a ČD, a.s. se projektant vyjádřil ve Stanovisku projektanta k připomínkám k dokumentaci pro stavební povolení. Vyjádření projektanta k připomínkám bylo s investorem projednáno, s navrženým řešením investor souhlasí.

B.4. Požadavky pro další přípravu a realizaci

Na základě výsledků projednání dokumentace pro stavební povolení a jejího posouzení je nutné při realizaci stavby splnit následující požadavky:

- 1) Respektování rozsahu a obsahu stavby dle dokumentace stavby vč. dodržení kapacitních údajů stavby a splnění podmínek schvalovacího protokolu (posuzovací a schvalovací části).
- 2) Splnění podmínek, uvedených v „Technických a kvalitativních podmínkách staveb státních drah“, schválené generálním ředitelem SŽDC dne 8. 1. 2010 pod č. j. S501/2010-OKS - třetí aktualizované vydání, ve znění posledních aktualizací.
- 3) Před zahájením prací je nutno s vybraným zhotovitelem stavby dohodnout rozsah potřebných výluk zabezpečovacího zařízení a jednotlivých kolejí, s ohledem na jednotlivé fáze výstavby, dále je potřeba dohodnout postup při tvorbě výlukových rozkazů ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D 7/2.
- 4) Při realizaci stavby musí být dodržena příslušná ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění, vyhlášky č. 177/95 Sb., kterou byl vydán Stavební a technický řád drah, v platném znění.
- 5) Zhotovitel v rámci vypracování dokumentace skutečného provedení stavby zpracuje geodetickou část dokumentace stavby dle směrnice č. 117.
- 6) Při realizaci stavby je nutno dodržet požadavky na zajištění polohového a výškového zaměření skutečného provedení dokončených provozních souborů a stavebních objektů nebo jejich částí, geodetickými metodami ve 3. třídě přesnosti (u předmětů, které zasahují do průjezdného průřezu nebo volného a schůdného manipulačního prostoru ve 2. třídě přesnosti), na vytyčovací síť v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv. Zaměrování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty bude provedeno dle platných předpisů.
- 7) V rámci realizace bude pro jednotlivé provozní soubory a stavební objekty, uvedené jako určená technická zařízení, zajištěno provedení TBZ UTZ. Budou stanoveny podmínky a rozsah zkušebního provozu a případně určeny ucelené provozuschopné části stavby.

- 8) Při realizaci stavby je nutno respektovat vyjádření všech zúčastněných orgánů a organizací, které ke stavbě sdělily svá stanoviska (viz. čl. III). Zhotovitel stavby zajistí případnou aktualizaci vyjádření všech dotčených orgánů státní správy a správců sítí technického vybavení, propadlých po vydání stavebního povolení nebo v průběhu stavby, doložených v dokladové části, potřebných pro řádnou realizaci stavby.
- 9) V místě stavby a v jejím nejbližším okolí se nachází podzemní i nadzemní vedení a zařízení v majetku nebo ve správě drážních i mimodrážních organizací uvedených v části III. (dále jen správců sítí). Zhotovitel na základě vyjádření správců sítí a stanovených požadavků pro zhotovitele stavby, požádá o vytýčení tohoto zařízení a zajištění případného odborného dozoru při provádění těchto prací, prokazatelně seznámí všechny pracovníky, provádějící zemní práce, s polohou těchto vedení. Bude respektovat zákresy všech dotčených sítí do koordinační situace a stanovené podmínky pro práce v místech uložení sítí a v ochranných pásmech sítí, kde nesmí být k výkopovým pracím použito žádných mechanizačních prostředků. Budou respektovány vypracované a odsouhlasené detaily křížení a souběhy v souladu s ČSN 736005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“ (vydané 09/1994), ČSN 33 4050 „Předpisy pro podzemní sdělovací vedení“ a ČSN 34 1050 „Předpisy pro kladení silových elektrických vedení“. Pokud dojde k obnažení kabelových vedení, musí zhotovitel zajistit jejich ochranu před mechanickým poškozením. Po ukončení zemních prací je třeba zhutnit zeminu pod zařízeními a vedeními a obnovit jeho krytí vč. položení výstražné fólie. Před provedením záhozu obnažených kabelů je zhotovitel povinen přizvat zástupce uvedených výkonných jednotek a organizací ke kontrole jejich celistvosti a způsobu uložení. Teprve po provedení této kontroly a prokazatelném odsouhlasení může být realizováno zakrytí, zához a definitivní úprava terénu v místě stavby. Na kabelových trasách nesmí být zřizováno zařízení staveníště, umístěno složiště materiálu a odstavována těžká stavební technika. Zemní práce nesmí měnit výšku krytí stávajících kabelových tras a tyto nesmí být zakryty nerozebíratelným krytem. Prováděné výkopy musí být ohrazeny a za noci osvětleny tak, aby byla zajištěna bezpečnost železničních zaměstnanců a cestující veřejnosti.
- 10) Zhotovitel na základě návrhu vlastních stavebních postupů předloží aktualizovaný harmonogram provádění stavby a požadavek na případné výluky železničního provozu pro uplatnění do plánu výluk.
- 11) Zhotovitel musí respektovat požadavky zákona č. 309/2006 sb. a Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveníštích. Upozorňujeme na povinnost provést ohlášení OIP.
- 12) Při realizaci stavby musí zhotovitel respektovat vedení tras v obvodu dráhy dané projektem stavby. V opačném případě zpracuje podklady pro uzavření smluv o smlouvách budoucích, zřízení věcných břemen nebo oddělovacích geometrických plánů pro převod pozemků, předjedná jejich uzavření a projedná územní rozhodnutí nebo územní souhlas dle zákona 183/2006 Sb. stavební zákon s obecným stavebním úřadem, vč. nabytí právní moci pro všechny úseky trasy, vedoucí mimo obvod dráhy. tj. po pozemcích, které nejsou ve vlastnictví České republiky, s právem hospodaření pro Správu železnic, státní organizaci nebo ve vlastnictví ČD, a. s.
- 13) Zhotovitel musí respektovat návrh nakládání s odpady v průběhu stavby s uvedením jejich množství dle jednotlivých kategorií, jeho projednání s dotčeným orgánem státní správy na úseku nakládání s odpady vč. projednání návrhu konkrétních skládek odpadu dle specifikací jednotlivých kategorií odpadů a protokoly o nakládání s odpady dokladovat při kolaudaci. Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, respektována rozhodnutí a vyjádření orgánů ochrany životního prostředí.
- 14) Budou splněny veškeré podmínky ve vztahu k ochraně životního prostředí, dle vyjádření orgánů ochrany životního, respektovány budou veškeré vznesené připomínky.
- 15) Stavbou nebudou nadměrně znečišťovány ani jinak znehodnocovány silnice a místní komunikace.
- 16) V rámci realizace je zásadně nepřipustné měnit rozsah obsahové náplně stavby stanovený schváleným projektovou dokumentací stavby.
- 17) Při zpracování dokumentace skutečného provedení stavby, musí zhotovitel zásadně uvádět název stavby tak, jak je uveden ve schvalovacím protokolu (posuzovací a schvalovací části).
- 18) Připomínky uvedené v tomto bodě schvalovacího protokolu tvoří nedílnou součást zadávací dokumentace na realizaci stavby.

B.5. Shrnutí posuzovací části

Stavba „**Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)**“ je v souladu s koncepčními záměry MD a Správy železnic, státní organizace a rovněž v souladu s požadavky příslušných orgánů státní správy a místní samosprávy.

Zpracovaná **Dokumentace pro stavební povolení** odpovídá potřebám Správy železnic, státní organizace a požadavkům platné legislativy, zejména zákonu o drahách č. 266/1994 Sb., stavebnímu zákonu č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na **Dokumentaci pro stavební povolení** podle Směrnice GR č. 11/2006 v platném znění.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné **Dokumentace pro stavební povolení** doporučuje Stavební správa západ stavbu ve **stádiu 3** ke schválení.

Zpracovatel posuzovací části:

Tomáš Míka, DiS, T:725 761 482; E: mikat@spravazeleznic.cz

V Plzni dne 23. března 2022

Bc. MSc. Michal Froněk CEng, MICE DIC

náměstek ředitele Stavební správy západ pro techniku