

Naše zn.: 5 763/2013-SSZ-ÚT

Vyřizuje: Fridrich

Telefon: 972 244 833

Mobil: 602 269 052

E-mail: Fridrich@szdc.cz

Datum: 17. 5. 2013

Příloha ke SP č.j.: 25443/2013-0

Posuzovací protokol

projektu stavby

a

přípravné dokumentace stavby

„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař“

1. Všeobecné údaje

V letech 2003 až 2005 nechala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Stavební správa Praha zpracovat územně technickou studii stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.“ a její dvě dopracování, zhotovitelem byl SUDOP PRAHA a. s. Studie řešila koncepci úseku od žst. Praha-Hostivař (včetně) po jižní portál Vinohradských tunelů k vjezdovým návěstidlům žst. Praha hl. n. ÚTS byla uzavřena posuzovacím protokolem čj. 11 001/05-SSP z 15. 9. 2005 a schvalovacím protokolem čj. 5 780/05-OKS z 31. 10. 2005.

V letech 2006 až 2010 následovalo zpracování přípravné dokumentace stavby se shodným názvem a stejným zpracovatelem. Projednání PD v „Odborné komisi (OK) pro posouzení rozsahu modernizace železničních koridorů a železničních uzlů“ v říjnu a listopadu 2010 vedlo k vytipování úspor, které ale vzhledem k probíhajícím územním řízením již nebyly zapracovány do PD, ale jen do investičního záměru (IZ). Kromě toho byly úspory zahrnuty do podmínek posuzovacího protokolu PD. K IZ vydalo MD souhlasné stanovisko čj. MD 17/2011-130-IZD/2 ze dne 4. 3. 2011. Návazně byla PD zhodnocena posuzovacím protokolem čj. 1 190/2011-SSPHA-ÚT z 17. 5. 2011 a potvrzena schvalovacím protokolem čj. 24 141/11-OI z 23. 5. 2011.

Další stupeň byl zadán v roce 2011 společnou veřejnou zakázkou již s předpokladem rozdělené realizace dvou částí. Obě části mají svá vlastní územní rozhodnutí a jsou realizovatelné samostatně:

- „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ byla zadána ve stupni projekt. Zahrnuje rekonstrukce samotné žst. Praha-Hostivař,
- „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.“ byla zadána ve stupni PSŘ. Zahrnuje úsek od odbočky Záběhlce po žst. Praha-Vršovice (včetně).

Zhotovitelem projektu a PSŘ je SUDOP PRAHA a. s., který zakázku dokončil v prosinci 2012. Jako hlavní inženýr projektu vede práce ing. Vladislav Šefl.

Vzhledem k tomu, že na rozsah I. části nebyl zpracován posuzovací protokol PD, plní tento posuzovací protokol projektu stavby i účel posuzovacího protokolu přípravné dokumentace, byť je zpracován na podkladě projektu. Protože ale v původním posuzovacím protokolu byly uváděny kapacitní údaje a objektová skladba samostatně pro I. (a pro II. část), jsou zde pro porovnání uvedeny rovněž.

Rozhodujícími podklady pro zpracování projektu stavby byly:

- investiční záměr „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.“ (SUDOP PRAHA 2011) a souhlasné stanovisko MD čj. 17/2011-130-IZD/2 z 4. 3. 2011;
- PD „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.“, její posuzovací protokol a schvalovací protokol;
- zadávací dokumentace projektu (SŽDC SSPHA 2011);
- geodetické zaměření (ČD SŽG 2006, SUDOP PRAHA 2007, 2011 – 2012);
- geotechnický, hydrologický, stavebně technický a korozní průzkum (SUDOP PRAHA 2006 – 2007, 2011 – 2012);
- akustická studie (EKOLA Group 2007, SUDOP PRAHA 2012);
- biologický a dendrologický průzkum (2012);
- předkategorizace, pasportní informace správců o stavu HIMu;
- mapové podklady, údaje o vlastních nemovitostech;
- obecně platné zákony, vyhlášky, normy, drážní předpisy a výnosy.

Stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ je zařazena do Operačního programu doprava v prioritní ose 1.

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Daniela Jančíková.

2. Začlenění stavby do území a rozhodnutí o umístění stavby

Těžištěm stavby je železniční stanice Praha-Hostivař. Stavba zasahuje úpravami traťového zabezpečovacího zařízení a sdělovacími sítěmi i na další trati směr Praha-Malešice a Praha-Vršovice.

Železniční stanice Praha-Hostivař leží na území hl. m. Prahy v katastrálním území Hostivař, kabelové trasy procházejí i přes k. ú. Dolní Měcholupy, Hrdlořezy, Malešice, Strašnice, Záběhlice a Vršovice. Začlenění stavby do území se výrazněji nezmění, kolejiště žst. Praha Hostivař se mírně rozšiřuje jižně do sousedních nezastavěných pozemků. Nový podchod ve stanici, propojující nástupiště s ulicemi U Hostivařského nádraží a U Pekáren po obou stranách kolejiště, zlepší průchodnost území přes drážní pozemky, čímž i zvyšují bezpečnost a spolehlivost drážní dopravy díky eliminaci nepovoleného přecházení přes koleje.

Obvod dráhy v navrhované stavbě leží zcela na pozemcích, určených platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy k umístění dráhy (VPS 26|DZ|15 podle změny ÚP č. Z1890/07) a téměř zcela na pozemcích SŽDC s. o. a ČD a. s. Zábory mimodrážních pozemků jsou menšího rozsahu, částečně pro vyvolané investice do úprav pozemních komunikací.

Rada hl. m. Prahy usnesením č. 466 z 14. 4. 2009 schválila rozhodnutí o povolení výjimky ze zákazu stavební činnosti ve stavební uzávěře. Na stavbu vydal územní rozhodnutí Odbor územního rozhodování Úřadu městské části Praha 15 pod čj. 24323/2010/OÚR/HDo dne 6. 9. 2010, to nabylo právní moci dne 7. 10. 2010. Protože upřesněným řešením v projektu je třeba územní rozhodnutí změnit, zahájil OÚR ÚMČ P15 dne 31. 7. 2012 územní řízení o změně ÚR, po doplnění podkladů proběhlo dne 9. 5. 2013 opakované veřejné ústní jednání.

Stavba podléhá dle zákona č. 100/2001 Sb. povinnosti podání oznámení a následnému zjišťovacímu řízení. Na základě Oznámení záměru dle příl. 3 zákona (zpracovatel RNDr. T. Bajer, CSc., 12/2007) vydal MHMP dne 6. 8. 2008 Závěr zjišťovacího řízení, že záměr nebude posuzován podle uvedeného zákona.

3. Projednání dokumentace

Projekt stavby byl v průběhu zpracování projednáván na pracovních poradách v rámci SŽDC a ČD se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování projektu byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami.

Projekt stavby byl projednán:

- se SŽDC OZŘP vyjádřením čj. 35200/2012-OZŘP z 17. 8. 2012;
- se SŽDC OTH stanoviskem čj. 31259/12-OTH z 20. 8. 2012;
- se SŽDC OAE stanoviskem čj. 32483/2012-OAE z 2. 8. 2012;
- se SŽDC BEZ vyjádřením čj. 30488/2012-BEZ 1 z 13. 7. 2012;
- se SŽDC OP OŽP stanoviskem čj. 35443/12-OP z 31. 7. 2012;
- se SŽDC OŘ Praha vyjádřením čj. 10825/2012-OŘ PHA-OPS-159-S-719/Če z 3. 8. 2012;

- se SŽDC SSZ připomínkami čj. 10 619/2012-SSZ-ÚT z 30. 8. 2012;
- se SŽDC SŽE Hradec Králové vyjádřením čj. 5081/2012-SŽE z 31. 7. 2012;
- se SŽDC TÚDC připomínkami čj. 4082/2012-TÚDC z 13. 9. 2012;
- se SŽDC HZS dopisem čj. 3953/-HZS/ z 13. 7. 2012;
- s ČD a. s. souhrnným stanoviskem čj. 795/12-O3 z 29. 8. 2012, stanoviskem RSM z 17. 8. 2012, vyjádřením O3 čj. 10645/2012-O31 z 23. 8. 2012;
- s ČD Cargo a. s. vyjádřením čj. 0771-2012-O13/12 z 27. 7. 2012;
- s MD O190 stanoviskem čj. 155/2012-190-VD/2 z 30. 7. 2012;
- se společností ROPID vyjádřením čj. OPL/0383/12/Hs z 19. 7. 2012.

Připomínky byly projednány ve dnech 19. a 20. 9. 2012, záznamy jsou součástí dokladové části. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace.

Projekt stavby je zpracován v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC.

Protože v předchozím stupni dokumentace byla schválena celá stavba „Optimalizace trati Praha Hostivař – Praha hl. n.“ a nyní je vzhledem k postupu veřejnoprávního projednání a uvažovaným termínům zahájení účelné oddělené schválení projektu I. části (žst. Praha Hostivař) a II. části (žst. Praha-Zahradní Město – žst. Praha-Vršovice), informovala SŽDC Centrální komisi MD (CK MD) na jednání dne 11. 12. 2012 o tomto rozdělení stavby. CK MD vzala informaci na vědomí a uložila předložit samostatný investiční záměr na I. část projektu a následně na II. část projektu. Na zasedání CK MD dne 20. 3. 2013 byla udělena výjimka z ustanovení čl. 3 směrnice MD č. V-2/2012, aby bylo možno schválit záměr projektu (ZP) před projednáním Studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do žel. uzlu Praha. Záměr projektu SŽDC předložila na jednání CK MD dne 24. 4. 2013 a byl schválen s tím, že *v další fázi přípravy stavby bude investor akceptovat technické připomínky z oponentního posudku, předloženého Státním fondem dopravní infrastruktury. V Expertním posudku, zpracovaném Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. dne 4. 4. 2013, je dokumentace hodnocena v kapitole 4.1 Technické řešení „v rámci obecného konsensu ji po funkční stránce a úrovně zpracování nelze nic podstatného vytknout“.* V kapitole 6 Připomínky k záměru projektu se ve vztahu k technickému řešení uvádí tyto žádosti o zdůvodnění nebo vysvětlení:

- v kapitole 6.3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu: *„je otevřenou otázkou, zda je výstavba nového veřejného podchodu za stávající lávku nutnou investicí, resp. zda by se na ní nemělo podílet město.“* Lávka zůstane zachována, podchod byl již dříve vypuštěn a není součástí ZP ani projektu.
- v kapitole 6.4 Požadavky na technické řešení: *„nejsou v tomto stadiu přípravy připomínky“.*
- v kapitole 6.5 Specifikace rozhodujících SO a PS *„není uvedeno využití stávající výpravní budovy ani konkretizace odbavovacího objektu pro cestující. Je třeba zdůvodnit nutnost výstavby nové technologické budovy.“* Výpravní budova v majetku ČD a. s. se ocitne mimo osu pohybu cestujících a bude uvolněna pro mimodrážní využití (k prodeji). Umístění technologie do ní není přijatelné z důvodu rozvodů vody v horním podlaží, takže při banální závadě těsnosti rozvodu by hrozila škoda v řádu milionů Kč. Navíc současná budova nevyhovuje ani únosností podlah (v podsklepených částech). Pro cestující je navržen nový objekt u vstupu do podchodu, obsahující čekací plochu, pokladnu a sociální zařízení.
- v kapitole 6.6 Územně technické podmínky: *„je třeba prověřit, zda mají význam zálivy zastávky busů v ulici U Hostivařského nádraží.“* Nejde o zálivy autobusu, který v ulici již nejedí, ale o místa K+R (kiss and ride).
- v kapitole 6.8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska předpisů hygienických, jakostních, bezpečnostních, ochrany zdraví při práci apod.: *„Součástí ZP není uváděná hluková studie, v některých místech se však jedná o výstavbu PHS proti průmyslové zástavbě. Z tohoto důvodu doporučujeme v dalším stupni přípravy tuto otázku prověřit. Rovněž tak umístění PHS na vrcholu zářezů, kdy tyto postrádají účinnost.“* I v areálech, sloužících převážně jako průmyslové nebo skladové, jsou objekty určené podle KN k bydlení, které je nutno chránit. Podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. je nutné chránit vnější prostředí u ochraňovaných objektů, tedy ani pro ojedinělé stavby nestačí instalací IPO a tím redukovat rozsah PHS. Umístění PHS na koruně zářezového stavu je při poloze chráněného objektu v těsné blízkosti svahu optimální.
- v kapitole 6.12 Rozpis nákladů: *„Z položek SO+PS v přípravě dorešit SO 2-23-01 a SO 2-24-01 integrací a koordinací objektů opěrné (zárubní) zdi s PHS a opěrami TV. Zejména objekt opěrné zdi založený ve stávajícím násypu je nutno prověřit, resp. přeřešit. Nutnost vyplývá z posunu koleje č. 1 vně oblouku a tím i tělesa o 3 – 5 m.“* Objekty jsou koordinovány. V zárubní zdi řeší vždy místa podpěr TV rozšířená patka TV. Na opěrné zdi prochází její líc za podpěrou TV vzhledem k tomu, že umístění těchto podpěr v ose PHS by znemožňovalo přístup ke kotevním šroubům TV a integrovaný základ spojený se zdí ze strany kolejiště by znesnadnil provádění izolací proti vodě a vytvořil by předpoklady pro poruchy izolace. Zdi přitom vyplynuly z neprojednatelnosti trvalých záborů sousedních pozemků. *„Prověřit účelnost a nutnost rozsahu PHS.“* Viz výše ke kap. 6.8. *„Prověřit možnost využití část trakce (opěry TV včetně bran), protože nejsou dosud ani na hranici fyzického dožití.“* Využití podpěr a bran není reálné ani částečně vzhledem ke změně šířkového řešení kolejiště v celé stanici.

Technické připomínky z oponentního posudku proto nemají dopad na navrženou podobu projektu.

4. Zdůvodnění stavby

Železniční stanice Praha-Hostivař leží na vstupu IV. tranzitního železničního koridoru do železničního uzlu Praha. Rekonstrukce IV. tranzitního železničního koridoru byla zahájena podle vládních usnesení č. 1317 z 10. 12. 2001 a č. 885 z 13. 7. 2005, týkajících se úseků od Horního Dvořiště před žst. Praha Hostivař. Vstup tohoto koridoru do uzlu Praha je řešen samostatně, především pro svoji stavební i provozní propojenost s dalšími stavbami uzlu Praha.

Přes stanici projíždějí tyto spoje:

1. dálkové osobní dopravy na IV. TŽK Ex, R [Linz –] České Budějovice – Praha hl. n., interval 60 min. s předpokladem zahuštění na dva vlaky ve špičkové hodině;
2. regionální osobní dopravy na IV. TŽK Os [Benešov u P. –] Strančice – Praha-Hostivař – Praha hl. n., vedené úsekem ve špičkovém počtu 4 spojů za hodinu, dnes vinou nedostatečné infrastruktury v nepravidelném intervalu;
3. dálkové nákladní dopravy na IV. TŽK [Linz –] Č. Budějovice – Praha-Libeň/Kralupy n. Vlt. jak směsné, tak ucelené (plechy z VA, struska, chemické produkty);
4. dálkové nákladní vlaky do a z terminálu kombinované dopravy METRANS v Praze Uhřetěvesi (SRN – Děčín – Praha-Uhřetěves, v menší míře Praha-Uhřetěves – Česká Třebová a Praha Uhřetěves – Praha-Vršovice – Plzeň – SRN);
5. místní nákladní doprava (vlečka Kovošrot, všeobecná nákladková a vykládková kolej – VNVK);
6. o víkendech končí v žst. Praha-Hostivař městská linka „tangenty“ z Roztok u Prahy, objednatel (ROPID) plánuje její posílení na každodenní provoz s intervalem 30 minut. Tento záměr vyžaduje další, dosud neschválené investice na jiných tratích.

Hlavními cíli stavby jsou:

- odstranění vzájemné závislosti poloh vlaků opačných směrů, zaviněné současným úrovnovým přístupem na nástupiště žst. Praha Hostivař,
- zvýšení kapacity dráhy ve velmi zatížené části IV. TŽK vytvořením variantních vlakových cest a peronizací, zejména s ohledem na vlaky do/z kontejnerového terminálu METRANS v Praze Uhřetěvesi,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC GC,
- prodloužení délky kolejí pro nákladní vlaky na 650 m pro vlaky kombinované dopravy,
- zvýšení rychlosti a tím zkrácení přepravní doby,
- zvýšení bezpečnosti cestujících, zajištění bezbariérového přístupu k vlakům, zkvalitnění a zkrácení přestupních vazeb,
- náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty.

Těmito cíli se sleduje zvýšení atraktivity drážní dopravy pro zákazníky v osobní i nákladní přepravě, tím i zvýšení přepravních proudů a z hospodárnění provozu dráhy pro jejího vlastníka.

5. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Stavba začíná na uhřetěveském zhlaví železniční stanice Praha-Hostivař. ŽST Praha-Hostivař je odbočná stanice, v níž z dvoukolejné trati Č. Budějovice – Praha odbočuje jednokolejná trať do Prahy-Malešic. Stanice slouží osobní (přestup na autobusy a tramvaje) i nákladní (VNVK s rampou pro Armádu ČR, napojení vlečkového areálu) přepravě. Stanice má úrovněvá nástupiště, cestující využívají výpravní budovu na levé straně kolejíště. Po rekonstrukci bude rozsah kolejíště zhruba zachován, stanice bude mít pro trať směr Praha hl. n. dvojici hlavních staničních a dvojici předjízdových kolejí, všechny s nástupními hranami u dvou ostrovních nástupišť. Předjízdové koleje se využijí jak pro střídání hran při jízdě vlaků ve sledu za sebou, tak pro současné jízdy vlaků od Vršovic a od Malešic a spolu s kusou kolejí č. 4 bude předjízdová kolej č. 6 určena i pro obrát osobních vlaků linky „tangenty“ z Roztok u Prahy. Pro nákladní dopravu jsou určeny tři dopravní koleje, dvě pro tranzitní dopravu (8. a 10. – průjezd od/do Malešic, křižování na jednokolejně trati do Malešic, vyčkávání na zařazení do sledu) a jedna (12.) pro obsluhu vlečkového areálu Malešicko-hostivařské průmyslové oblasti. Dále nákladní doprava využije dvě manipulační koleje (3a, která pokračuje jako vlečka Skanska, a 3b – VNVK).

Přístup na ostrovní nástupiště v žst. Praha Hostivař bude novým podchodem, směřovaným k zastávkám městské hromadné dopravy v ulici Plukovníka Mráze a na druhou stranu do ulice U Pekáren. Dojde tak k posunutí osy přístupu cestujících k vlakům o zhruba 150 m východně. Současná výpravní budova přestane sloužit pro provozování dráhy.

Stavba zahrnuje také část navazujícího souběhu tratí směrem k žst. Praha-Vršovice a Praha-Malešice do km 177,570. Tento úsek bude rekonstruován na stávajícím tělese dráhy, s mírným směrovým posunem vlevo na výjezdu z Hostivaře.

Náplní stavby jsou rekonstrukce nebo novostavby železničního svršku, spodku, nástupišť, mostních objektů, protihlukových stěn (PHS), pozemních objektů pro technologie, řízení provozu a pro odbavení cestujících, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, trakčního vedení, silnoproudých rozvodů vn, nn, venkovního osvětlení, elektrického ohřevu výměn, silnoproudých technologických zařízení pro napájení včetně dispečerské řídicí techniky (DŘT), vyvolané rekonstrukce pozemních komunikací a velké množství přeložek cizích sítí. Rozsah prací v jednotlivých profesích odpovídá Směrnici GŘ č. 16/2005.

Navržené řešení v PD umožňuje tyto rychlosti:

staničení	rychlosti stávající stav	rychlosti PD 2011			rychlosti navržené		
[km]	V [km/h]	V [km/h]	V ₁₃₀ [km/h]	V _k [km/h]	V [km/h]	V ₁₃₀ [km/h]	V _k [km/h]
175,400 – 175,556	100	120	120	120	125	130	160
175,556 – 175,750					125	130	120
175,750 – 176,600					120	120	120
176,600 – 176,625					120	120	120 / 115
176,625 – 176,658	95 / 80	105	105	105	105	110 / 105	120 / 115
176,658 – 176,887	95 / 90				105	110 / 105	115
176,887 – 176,925					105	110	115
176,925 – 177,046					105	110	120 / 115
177,046 – 177,426					105	110	120
177,426 – 177,570							

Přesná poloha rychlostníků se částečně liší z důvodu prostorových podmínek pro jejich umístění.

Rychlosti ve zlomku značí údaje pro 1. kolej / 2. kolej.

V úseku km 176,925 – 177,570 je zavedení těchto rychlostí podmíněno realizací navazující stavby, do jejího dokončení budou dočasně rychlosti nižší.

Železniční svršek Železniční stanice Praha-Hostivař bude rekonstruována v plném rozsahu kolejiště:

- 1. a 2. SK jsou hlavní koleje trati Benešov u Prahy – Praha hl. n. Vyhovují pro traťovou rychlost (120 km/h),
- 3., 4. (kusá) a 6. SK jsou dopravní koleje pro osobní vlaky. Pro možnost střídání hran při jízdě vlaků ve sledu je v 3. a 6. SK navržena rychlost 80 km/h. Na 4. kusé SK se předpokládá ukončení vlaků od Roztok u Prahy,
- 8., 10. a 12. SK jsou dopravní koleje pro nákladní vlaky, délky 650 m. 8. SK je přímým pokračováním traťové koleje od Prahy-Malešic, 10. SK by byla obdobně přímým pokračováním výhledově 2. TK od Prahy-Malešic. Tyto dvě koleje jsou proto navrženy na rychlost 80 km/h,
- 3a. a 3b. SK jsou manipulační koleje, 3a. SK s boční rampou pro AČR, 3b. SK je VN VK.

Do stanice zůstanou zapojeny vlečky Kovošrot a Skanska, ostatní vlečky byly nebo jsou rušeny.

Koleje určené pro průjezd nákladních vlaků (1., 2., 8., 10.) jsou navrženy s kolejnicemi tvaru 60E2, stejně jako výhybky v těchto kolejích. Ostatní koleje jsou navrženy s kolejnicemi tvaru 49E1 (převážně užitými) a v této soustavě jsou i výhybky v těchto kolejích. S ohledem na výše uvedené rychlosti je většina výhybek štíhlá, spojky na vršovicko-malešickém zhlaví jsou částečně v oblouku s převýšením. Nové pražce budou použity pro pružné bezpodkladnicové upevnění, kolejové lože šterkové.

Železniční spodek

Těleso železničního spodku využije stávající zemní těleso trati, pouze z důvodu směrového posunu kolejí v oblasti nástupišť a v pravém oblouku vršovického zhlaví je potřebné rozšíření zemního tělesa, částečně s využitím opěrné a zárubní zdi nebo s podchycením paty svahů betonovými prefabrikáty. Na zemním tělese jsou pro dosažení potřebné únosnosti navrženy konstrukční vrstvy, především podkladní vrstva ze šterkodrti, doplněná zlepšením zeminy vápnem nebo mechanicky.

Srážková voda je odváděna nově navrženými trativody, svodnými potrubími a otevřenými rigoly na terén a do stok. Křížení se stokou km cca 177,3, využitě též pro zaústění odvodnění, je řešeno překrytím betonovou deskou a vyčleněno do samostatného podobjektu.

Součástí železničního spodku je také zpevněná plocha u VN VK a boční rampa, navržená

s ohledem na zařazení stanice mezi tzv. zájmové pro AČR.

Nástupiště

V žst. Praha Hostivař jsou dnes nízká nástupiště se zpevněnou hranou, přístup na ně je v úrovni od výpravní budovy.

Nově je navržena dvojice ostrovních nástupišť mezi 1. a 3., resp. mezi 2. a 6. SK s pokračováním jazykové části u 4. SK. Nástupiště budou mít výšku 550 mm nad TK, přístup na ně umožní schodiště a šikmý chodník z podchodu. Konstrukce nástupišť je s pevnou hranou, v povrchu tvořeném betonovou dlažbou bude provedeno značení pro nevidomé. Délka nástupišť je odvozena od délky uvažovaných vlaků a činí u 1. nástupiště 220 m, u 2. nástupiště 200 m (6. SK) + 100 m (4. SK), hrana u 2. SK tak má 300 m.

Mostní objekty, zdi, lávky

V řešeném úseku jsou rekonstruovány všechny mostní objekty, u některých s ponecháním současné mostovky. Důvodem rekonstrukce je změna polohy kolejí, stav a přechodnost objektů. Dva objekty jsou nové. Přehled mostních objektů:

- most ev. km 175,445 – stávající most pro dvě koleje záhlaví a jednu kolej vlečky Kovošrot. Zůstane nosná konstrukce tvořená betonovou a kamennou klenbou s nadnásypem, je navržena sanace, injektáž, spárování a izolace;
- most ev. km 176,110 – nový sedmikolejný podchod pro pěší ve stanici, zajišťující přístup na nástupiště a vyústěný do ulic Plukovníka Mráze, U Pekáren/Dolnoměcholupská. Konstrukci tvoří uzavřený železobetonový monolitický rám se světlou šířkou 6 m;
- silniční most km 176,110 – navazuje na předchozí podchod u jeho jižního čela, kde po podejití ulice je objekt pro odbavení cestujících a chodník k zastávkám autobusů. Most má délku rovněž 6 m a i jeho konstrukce je shodná: železobetonový monolitický rám;
- propustek ev. km 176,124 – rekonstrukce zděného propustku na trubicí DN 1200 mm v sousedství předchozího podchodu;
- most ev. km 176,212 – stávající most s předpjatými prefabrikáty KT27 bude zesílen spřaženou železobetonovou deskou tl. 200 mm, pod 1. a 3. SK je navržena nová mostovka tvořená ocelovými nosníky spřaženými s železobetonovou deskou. Most s osmi kolejemi překračuje ulici Průmyslovou;
- lávka pro pěší ev. km 176,518 – lávka nad kolejištěm mimo vlastnictví SŽDC, správcem je TSK. Oproti PD, v níž se z důvodu prostorového řešení kolejiště stanice předpokládala demolice lávky a její nahrazení novým podchodem, je v projektu lávka zachována. Pro novou polohu kolejí je třeba upravit protidotykové zábrany na lávce;
- propustek ev. km 176,748 – rekonstrukce tříkolejného propustku deskového a klenutého, nově navržen celý jako deskový železobetonový;
- propustek ev. km 177,024 – rekonstrukce tříkolejného propustku deskového a klenutého, nově navržen celý jako trubicí DN 1000 mm;
- lávka pro pěší ev. km 177,296 – lávka účelové komunikace mimo vlastnictví SŽDC, správcem je TSK. Pro novou polohu kolejí je třeba upravit protidotykové zábrany.

Z důvodu směrových posunů koleje je navržena vlevo trati (u 1. SK) opěrná zeď, umístěná v km 176,730 – 177,120 s konstrukcí železobetonovou úhlovou a výškou do 4,5 m, a dále zárubní zeď, situovaná v km 177,218 – 177,348 (kratší délka proti PD 2011) s konstrukcí gabionovou a výškou do 3 m. Další dvě zárubní zdi, uvedené v PD 2011, byly nahrazeny úspornějšími úpravami svahů s podchycením betonovými prefabrikáty.

Viditelnosti návěstidel je dosažena i díky jejich umístění na návěstní krakorce v km 175,217 a 177,345. Jde o typové ocelové konstrukce.

Pozemní komunikace

Rozšíření kolejiště zasahuje do ulice U Hostivařského nádraží, kterou je třeba v délce cca 280 m přeložit. V části ulice jsou oboustranné chodníky a v blízkosti podchodu k nástupišťům je navržena dvojice zálivů pro krátkodobé zastavení K+R. S ohledem na zrušení provozu autobusů po této komunikaci nejsou oproti PD navrženy autobusové zastávky.

Posun osy přístupu cestujících ke stanici je třeba řešit novým chodníkem od ulice Plukovníka Mráze k čelu nového podchodu.

Protihluková opatření

Ochranu chráněných prostor v okolí dráhy před hlukem ze železniční dopravy mají zajistit protihlukové stěny, vyjma dále uvedených úseků všechny jednostranně pohltné a výšky 3 m:

- km 175,571 – 175,625 a 175,606 – 175,721 vpravo, první část oboustranně pohltná,
- km 175,746 – 175,881 vlevo,
- km 175,920 – 176,037 vpravo,

- km 176,250 – 176,628 a 176,614 (překryv) – 176,954 vpravo, první část oboustranně pohltivá, druhá část výšky 2,5 m,
- km 176,311 – 176,456 a 176,498 – 176,942 vlevo,
- km 177,237 – 177,290 vlevo.

Rozsah zdí byl upraven proti PD 2011 podle výsledků nové hlukové studie, zohledňující změněnou legislativu. Ve stěnách jsou bezpečnostní úniky a pole po 50 m jsou předepsána jako vybouratelná pro složky IZS.

Pozemní stavby,
demolice

Pro umístění technologie je navržena jednopodlažní novostavba technologického objektu, obsahující i prostory pro řízení provozu. Umístěna je vlevo kolejiště v km 176,480, s rozměry 28,4 × 10 m. V sousedství je situován malý kiosek DAK. Po stavbě tak nebudou využívány žádné objekty ČD a. s.

Protože přístup cestujících na nástupiště v žst. Praha Hostivař bude nově zcela mimo současnou výpravní budovu, je součástí stavby i objekt odbavovacích prostor pro cestující velikosti 13,11 × 10,76 m u vstupu do podchodu. Objekt svým vybavením zajistí splnění vyhl. 177/95 Sb., § 21, obsahují WC, prostory pro čekání a odbavení cestujících a zůstane ve vlastnictví SŽDC.

Na nástupištech jsou navrženy přístřešky délky 112 a 114 m, zastřešení vstupů do podchodů, orientační systém, drobný mobiliář (lavičky, koše, tabule) a oplocení.

Součástí stavby jsou stavební úpravy související s vyklizením opuštěné výpravní budovy a demolice objektů překážejících novým stavbám (stavědel, skladů, garáží, budovy hradla), které jsou ve vlastnictví různých osob a musí být vykoupeny.

Trakční vedení,
silnoproud

Traťový úsek je a zůstane elektrifikován proudovou stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Nové trakční vedení bude v hlavních traťových a průběžných staničních kolejích provedeno podle vzorové sestavy „J“ a schválených doplňků, hlavní sestavou v dimenzi trolejový drát 150 Cu + nosné lano 120 Cu, v ostatních kolejích vedlejší sestavou - trolejový drát 100 Cu + nosné lano 50 Bz. Zesilovací vedení dle výsledků energetických výpočtů 2 × 120 Cu pro jednu stopu povede přes celou délku stanice.

Zimní provoz zajistí elektrický ohřev výhybek v počtu 26 kusů žst. Praha-Hostivař a 5 kusů odb. Záběhllice, napájený z rozvodu nn trafostanic 22 / 0,4 kV. EOv bude možné ovládat automaticky pomocí soustavy čidel v kolejišti nebo ručně z kombinovaného ovládacího panelu (VO+EOV) v technologickém objektu nebo přímo z rozvaděčů v kolejišti.

Součástí stavby je venkovní osvětlení (svítidla ze stožárů TV, ze samostatných stožárů výšky 6 m a 12 m), veřejné osvětlení (17+2 stožárů u nových chodníků a přeložené komunikace), dálkové ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů trakčního vedení (10 ks), kabelové rozvody SŽDC (nn), přeložky vedení PREDi (nn, vn 22 kV) a ukolejnění.

Zabezpečovací
zařízení

V žst. Praha Hostivař je v současné době elektromechanické zabezpečovací zařízení (řídící přístroj a závislá stavědla), na něž navazuje směr Praha Vršovice hradlový poloautoblok (jednosměrný, s mechanickými návěstidly odbočky Záběhllice a hr. Železný most), směr Praha-Malešice automatické hradlo a směr Praha-Uhřetěves tříznakový autoblok.

Stanice Praha Hostivař bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením typu elektronické stavědlo, s kolejovými obvody 275 Hz (doplňeny počítači náprav) a přenosem kódu VZ. Elektronické stavědlo bude nasazeno dočasně i na odb. Záběhllice, vzhledem k požadavku banalizace a doplnění spojky pro provoz ve stavebních postupech; odbočka bude dálkově ovládána z žst. Praha-Hostivař.

Traťové zabezpečovací zařízení trati Praha Hostivař – Praha Malešice bude nově obousměrný elektronický tříznakový autoblok s přenosem kódu VZ a s kolejovými obvody 75 Hz, s vnitřní výstrojí soustředěnou do žst. Praha-Hostivař. Úsek Praha-Hostivař – odb. Záběhllice – Praha Vršovice bude opatřen AH s bodem na trati, které umožní ve stavebních postupech obousměrný provoz a zůstane v provozu do navazující stavby v tomto úseku. Protože po dobu stavby zůstane ještě v provozu přejezd u Trakční měnárny Třešňovka (u odb. Záběhllice), bude dočasně opatřen PZS s celými závory (PZS 3ZBI).

Zabezpečovací zařízení bude ovládáno z JOP v žst. Praha-Hostivař, ale umožní následné dálkové ovládání z CDP Praha a je připraveno pro pozdější montáž ETCS.

Ve stavebních postupech se využije mobilní provizorní zab. zař. ve dvou kontejnerech.

Sdělovací
zařízení

Pro spojení telekomunikačních a datových zařízení, informačního systému, DŘT, rozhlasu a další funkce bude podél trati fungovat síť kabelů:

- dálkové (diagnostické) optické kabely Benešov u P. – Praha-Hostivař (stávající, bude

ukončen v nové technologické budově), Praha-Hostivař – TM Třešňovka (stávající, bude částečně snesen a nahrazen novým DOK 72 vláken, položeným spolu s rezervní trubicí), Praha-Hostivař – Praha hl. n. (nový 72 vláken), Praha-Hostivař – Praha-Malešice (nový 72 vláken) – U2 (nový 36 vláken);

- traťové metalické kabely Benešov u P. – Praha Hostivař (stávající, úprava zakončení v Hostivaři) – Praha hl. n. (nový), Praha Hostivař – Praha Malešice (nový);
- dálkové metalické kabely SŽDC (úprava a výpichy);
- místní optické a metalické kabely.

Ve stanici bude přemístěn a doplněn přenosový systém, vybudován nový telefonní zapojovač IP technologie s využitím stávajícího Touchscreenového terminálu. Ve stanici je pro ochranu zabudované technologie navržen též autonomní samočinný hasicí systém, elektrická zabezpečovací signalizace a kamerový systém.

Pro informování cestujících je určeno rozhlasové zařízení, hlasový a vizuální informační systém.

Stávající traťový rádiový systém TRS bude zachován, rádiový systém GSM-R již je vybudován a ve stavbě bude stávající BTS připojena novou místní kabelizací na přenosový systém.

Silnoproudá
technologie a
dispečerská
řídící technika

V železniční stanici je navržena transformovna 22 / 0,4 kV, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení 3 kV / 2×230 V a rozvaděč zajištěné sítě.

Ústřední řízení technologických celků PETZ a NZZ z elektrodispečinku Praha bude zajištěno zařízením DŘT.

Přeložky sítí

Optimalizace trati vyvolává přeložky nebo ochranu velkého množství sítí, především metalických a optických rozvodů, kabelů, vodovodů a plynovodů.

Odvedení srážkových vod z kolejiště a komunikací vyvolává potřebu řešení nové dešťové kanalizace v km cca 176,1, rozdělené do více SO podle budoucích vlastníků. Napojení chodníku od podchodu na současný chodník je důvodem pro úpravu příkopu podél ulice Plukovníka Mráze.

K novým pozemním objektům jsou potřebné přípojky vodovodu, kanalizace, nízkého a vysokého napětí.

Kabelové trasy jsou ve stanici soustředěny do kolektoru délky 1,3 km.

Na stavbu navazují a s ní souvisejí další stavby na rameni České Budějovice – Praha a v železničním uzlu Praha, zejména sousední:

„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.“ Stavba SŽDC, navazující v konci posuzované stavby a pokračující do žst. Praha-Vršovice, jejíž realizací by mělo být dokončeno zaústění IV. TŽK do uzlu Praha pro osobní dopravu. Stavba má zpracované PSŘ a předpokládanou dobu realizace 2015 – 2017.

„DOZ Praha-Uhřetěves (mimo) – Praha hl. n.“ Stavba SŽDC, zajišťující dálkové dispečerské řízení z CDP Praha na Balabence. V současné době se připravuje zadání PD, realizace by měla navázat na obě stavby úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n.

„ETCS České Budějovice – Praha“. Stavba SŽDC, zajišťující doplnění koridorových staveb o evropské zabezpečovací zařízení ETCS L2. Zabezpečovací zařízení v posuzované stavbě je pro toto doplnění připraveno. Uvažuje se realizace v souběhu s posledními koridorovými stavbami po roce 2015. Podle Rozhodnutí Evropské komise z 15. 11. 2010 (oznámeno pod číslem K(2010) 7789) se České republice přiznává odchylka od uplatňování rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému na trati Strančice – České Budějovice do 31. 12. 2018.

„GSM-R uzel Praha.“ Stavba SŽDC, zajišťující rádiový systém na tratích Beroun – Praha – Benešov u Prahy. Její součástí jsou mj. i návazné dálkové kabely v úseku Praha-Malešice – Praha-Libeň, napojující se na kabely pokládané v posuzované stavbě.

„Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Malešice, I. stavba“ a případně další akce SŽDC na trati Praha-Hostivař – Praha-Malešice – Praha-Libeň, prověřované ve Studii proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha. Příprava na úrovni PD dosud nebyla zahájena.

„Praha 15-Hostivař, U Hostivařského nádraží – VOTS, kVN“. Stavba PREdistribuce a. s., obsahující přípojky nezbytné pro posuzovanou stavbu, které si podle zákona 458/2000 Sb. zajišťuje přímo energetická společnost.

Stavby cizích investorů v oblasti žst. Praha-Hostivaře, nemající ale bezprostřední návaznost na posuzovanou stavbu, např. „Datové centrum Hostivař“ investora CONTRSCTIS s. r. o.

6. Kapacitní údaje

		PD (2011)		P
Rozsah stavby	staničení	km	175,400-177,570	175,400-177,570
	délka rekonstruovaného úseku	km	2,170	2,170
Staniční zabezp. zařízení	elektronické stavědlo	stanic	1	1
	el. st. integrované do jiného SZZ	obvody	1	0 ¹⁾
Traťové zabezp. zařízení	elektronický obousměrný AB	mezist. úseků	1	1
	nové automatické hradlo AH	mezist. úseků	0	1 ¹⁾
Železniční svršek	zřízení koleje tvaru UIC 60 nové	km	2,8	3,5 ²⁾
	zřízení koleje tvaru S 49 nové	km	6,0	1,6 ²⁾
	zřízení koleje tvaru S 49 regener.	km	0,7	2,9 ²⁾
	výhybky UIC 60 nové	výh. jednotek	14	19 ²⁾
	výhybky S 49 nové	výh. jednotek	13	7 ²⁾
	výhybky S 49 regener.	výh. jednotek	3	2 ²⁾
Nástupiště	ostrovní oboustranné	objektů	2	2 (hrany délky 1050 m)
Mostní objekty	mosty nové (podchody)	objektů	2	1 ³⁾
	mostů rekonstruované	objekty	2	2
	propustky rekonstruované	objekty	3	3
	návěstní krakorce	objekty	3	2 ⁴⁾
	zdi zárubní	objekty	3	1 ⁵⁾
	zdi opěrné	objekty	1	1
	silniční mosty nové	objekty	1	1
Pozemní stavby	Přístřešky, zastřešení	m ²	2 844	2 290 ³⁾
	Budovy nové	m ³	2 120	2 330
Trakční vedení	stavební úprava	km	11	11,4
Úspora pracovních sil	(bez dálkového ovládání z CDP)	osob	22	24 ⁶⁾
Zábory trvalé		m ²	5 634	5 093
	z toho zemědělský půdní fond	m ²	1 687	1 449
	z toho lesní půdní fond	m ²	0	0

¹⁾ dočasné AH v úseku žst. Praha-Hostivař – odb. Záběhllice – žst. Praha-Vršovice do doby realizace II. části. S ohledem na změnu řešení SZZ žst. Praha-Zahradní Město (neoddělování odb. Záběhllice) v II. části nebude v cílovém stavu z Prahy-Hostivaře ovládána tato odbočka.

²⁾ poměr koleje a výhybek různých tvarů byl upřesněn podle významu kolejí (UIC 60 v hlavních kolejích pro nákladní vlaky) a dostupného vyzískaného roštu k regeneraci. Celkový úbytek délky koleje je dán zkrácením vršovického zhlaví stanice a zrušením jedné vlečky, snížení počtu výhybek o jednu vyplynulo také ze zrušení jedné z vleček.

³⁾ V projektu po úpravě kolejového řešení není nutné odstranění lávky v ev. km 176,518 a tím ani nový podchod v km 176,506, který nebude realizován. Dopadem je mj. i redukce plochy zastřešení o rampy tohoto podchodu.

⁴⁾ Upřesněním polohy návěstidel není nutné realizovat jeden z krakorců.

⁵⁾ Dvě zárubní zdi byly nahrazeny vysvahováním a podchycením paty svahu betonovým prefabrikátem.

⁶⁾ Vedle signalistů, hradlaře a staničního dozorce na odbočce se uspoří navíc i druhý denní výpravčí (2 ve směně).

Ostatní změny jsou drobné a vyplynuly ze zpřesněného řešení při zpracování podrobnější dokumentace.

7. Seznam provozních souborů a stavebních objektů

č. PS, SO název

změny proti PD 2011

PROVOZNÍ SOUBORY

Železniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 1-01-01 ŽST Praha Hostivař, SZZ

PS 3-01-01 Odbočka Záběhllice, úpravy ZZ odbočky

Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 3-01-02 Odbočka Záběhllice – Praha Vršovice os. n., úpravy TZZ

PS 8-01-01 Praha Hostivař – Praha Malešice, TZZ

Železniční sdělovací zařízení

Místní kabelizace

PS 1-02-01 ŽST Praha Hostivař, místní kabelizace

PS 3-02-01 Odbočka Záběhllice, místní kabelizace

Rozhlasová zařízení

PS 1-02-10 ŽST Praha Hostivař, rozhlasové zařízení

Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 1-02-05 ŽST Praha Hostivař, ITZ

Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

PS 1-02-06 ŽST Praha Hostivař, ASHS

PS 1-02-07 ŽST Praha Hostivař, EZS

PS 1-02-08 ŽST Praha Hostivař, kamerový systém

Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 1-02-02 ŽST Praha Hostivař, úprava stávajících DOK a TK

PS 1-02-03 ŽST Praha Hostivař, úprava stávajícího DK ČD

PS 2-02-01 Praha Hostivař – Odbočka Záběhllice, POK a TK

PS 8-02-01 Praha Hostivař – Praha Malešice – U2, POK a TK

Informační zařízení pro cestující

PS 1-02-11 ŽST Praha Hostivař, informační systém

Jiná sdělovací zařízení

PS 1-02-04 ŽST Praha Hostivař, úprava přenosového systému

PS 1-02-09 ŽST Praha Hostivař, sdělovací zařízení

PS 1-02-09.1 ŽST Praha Hostivař, sdělovací zařízení, úprava zařízení GSM-R

vyčleněný podobjekt
z předchozího SO vzhledem
k budoucímu správce

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 1-06-01 ŽST Praha Hostivař, DŘT

Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)

~~PS 1-03-01 ŽST Hostivař, TS 22/0,4 kV, technologie, část PREDi~~

vypuštěn, řeší si PREDi na
základě smlouvy o připojení

PS 1-03-02 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, technologie, část SŽDC

PS 1-03-03 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV, technologie pro vlastní spotřebu

úprava názvu

Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

PS 1-03-04 ŽST Praha Hostivař, měnič pro napájení zabezpečovacího zařízení

PS 1-03-05 ŽST Praha Hostivař, rozvaděč zajištěné sítě

STAVEBNÍ OBJEKTY

Inženýrské objekty

Železniční svršek a spodek

SO 1-10-01 ŽST Praha Hostivař, železniční svršek

SO 1-11-01 ŽST Praha Hostivař, železniční spodek

SO 1-11-01.1 ŽST Praha Hostivař, železniční spodek, ochrana kanalizačního potrubí

vyčleněný podobjekt
z předchozího SO

SO 1-15-01 ŽST Praha Hostivař, výstroj a značení trati

SO 1-83-01 ŽST Praha Hostivař, kácení a náhradní výsadba

Nástupišť

SO 1-14-01 ŽST Praha Hostivař, nástupiště

Mosty, propustky a zdi

SO 1-20-01 Železniční most v ev. km 175,445

SO 1-20-02 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší)

SO 1-20-02.1 Železniční most v km 176,110 (podchod pro pěší), osvětlení podchodu

vyčleněný podobjekt
z předchozího SO vzhledem
k budoucímu správce

SO 1-20-03 Železniční most v ev. km 176,212

~~SO 1-20-04 Železniční most v km 176,506 (podchod pro pěší)~~

podchod vypuštěn

SO 1-20-04.1 Železniční most v km 176,506 (podchod pro pěší) – rampy	podchod vypuštěn
SO 1-21-01 Propustek v ev. km 176,124	
SO 1-21-02 Propustek v ev. km 176,748	
SO 1-22-01 Silniční most v km 176,110	
SO 1-24-01 Zárubní zeď v km 175,917 – 175,960 (vlevo)	zeď nahrazena vysvahováním
SO 1-24-02 Zárubní zeď v km 176,460 – 176,504 (vpravo)	zeď nahrazena vysvahováním
SO 1-26-01 Lávka pro pěší v ev. km 176,518 – úprava protidotykových zábran	změna názvu a náplně – lávka zůstane zachovaná
SO 1-26-02 Návěstní krakorec v km 175,217	změna staničení
SO 2-21-01 Propustek v ev. km 177,024	
SO 2-23-01 Opěrná zeď v km 176,730 – 177,120 (vlevo)	
SO 2-24-01 Zárubní zeď v km 177,200 – 177,450 (vlevo)	
SO 2-26-01 Lávka pro pěší v ev. km 177,296 – úprava protidotykových zábran	upřesnění náplně
SO 2-26-02 Návěstní krakorec v km 177,345	změna staničení
SO 2-26-03 Návěstní krakorec v km 177,570	krakorec vypuštěn
Ostatní inženýrské objekty	
SO 1-73-01 Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů MK a DK spol. Telefonica O2	
SO 1-73-02 Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana opt. rozvodů DOK spol. Telefonica O2	
SO 1-73-03 Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana metal. rozvodů PREdistribuce a. s.	
SO 1-73-04 Žst. Praha Hostivař, úpravy a ochrana opt. rozvodů DOK PREdistribuce a. s.	
SO 2-73-02 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana opt. rozvodů DOK spol. Telefonica O2	
SO 2-73-04 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů UPC	
SO 2-73-05 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů TransgasNet	
SO 2-73-06 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů Dial Telecom	
SO 2-73-07 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů Sitel	
SO 2-73-08 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů MTCAG	
SO 2-73-09 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů Pražská teplárenská	
SO 2-73-10 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů Pragonet	
SO 2-73-11 Praha Hostivař – Praha Zahradní Město, úpravy a ochrana kabelů GTS	
Potrubní vedení (voda, plyn, kanalizace)	
SO 1-70-01 ŽST Hostivař, dešťová kanalizace	
SO 1-70-02 ZST Hostivař, úprava příkopu podél ul. Plukovníka Mráze	
SO 1-70-03 ŽST Hostivař, přípojky kanalizace k pozemním objektům	
SO 1-71-01 ŽST Hostivař, vodovodní přípojky k pozemním objektům	
SO 1-71-02 ŽST Hostivař, přeložky vodovodů PVS a. s.	
SO 1-72-01 ZST Praha Hostivař, přeložka plynovodu STL	
SO 1-72-02 ŽST Praha Hostivař, plynové přípojky k pozemním objektům	přípojka zrušena, vytápění bude elektřinou
Pozemní komunikace	
SO 1-30-01 ŽST Praha Hostivař, přeložka komunikace	
SO 1-30-02 ZST Praha Hostivař, přístupová komunikace pro pěší	
SO 1-84-01 ŽST Praha Hostivař, zabezpečení veřejných zájmů	
Kabelovody, kolektory	
SO 1-44-01 ŽST Praha Hostivař, kabelovod	
Protihlukové objekty	
SO 1-50-01 ŽST Praha Hostivař, protihlukové stěny	
SO 1-51-01 ŽST Praha Hostivař, individuální protihluková opatření	IPO vypuštěna, v plném rozsahu zajištěno splnění vnějšího hluku
Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů	
Pozemní objekty budov (provozní, technologické, skladové)	
SO 1-40-01 ŽST Praha Hostivař, technologická budova	
SO 1-40-02 ŽST Praha Hostivař, odbavovací prostory pro cestující	
SO 1-40-03 ŽST Praha Hostivař, stavební úpravy stáv. VB	
SO 1-40-04 ŽST Praha Hostivař, DAK	

SO 1-42-01 ŽST Praha Hostivař, drobná architektura, oplocení

Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 1-41-01 ŽST Praha Hostivař, zastřešení nástupišť

~~SO 1-41-02 ŽST Praha Hostivař, zastřešení vstupu do podchodu v km 176,600~~

podchod vypuštěn

Orientační systém

SO 1-43-01 ŽST Praha Hostivař, orientační systém

Demolice

SO 1-45-01 ŽST Praha Hostivař, demolice

Trakční a energetická zařízení

Trakční vedení

SO 1-60-01 ŽST Praha Hostivař, úprava TV

SO 1-60-02 ŽST Praha Hostivař, převěšení optického kabelu – SZDC

Ohřev výměn (elektrický – EOv, plynový – POv)

SO 1-64-01 ŽST Praha Hostivař, elektrický ohřev výhybek

SO 1-64-01.1 ŽST Praha Hostivař, elektrický ohřev výhybek, přechodový stav

*vyčleněný podobjekt
z předchozího SO*

Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 1-62-01 ŽST Praha Hostivař, venkovní osvětlení

SO 1-62-01.1 ŽST Praha Hostivař, venkovní osvětlení, přechodový stav

*vyčleněný podobjekt
z předchozího SO*

SO 1-62-02 ŽST Praha Hostivař, venkovní rozvody nn

SO 1-62-03 ŽST Praha Hostivař, dálkové ovládání úsekových odpojovačů

SO 1-62-04 ŽST Praha Hostivař, ulice U Hostivařského nádraží – úprava veřejného osvětlení ELTODO a. s.

SO 1-62-05 ŽST Praha Hostivař, most v km 176,212 – úprava veřejného osvětlení ELTODO a. s.

~~SO 1-62-06 ŽST Praha Hostivař, most v km 176,506 (podchod pro pěší) – napájení veřejného osvětlení ELTODO a. s.~~

podchod vypuštěn

~~SO 1-62-07 ŽST Praha Hostivař, TS 22/0,4 kV – přípojka 22 kV PRE a. s.~~

*vypuštěn, řeší si PREd na
základě smlouvy o připojení*

SO 1-62-08 ŽST Praha Hostivař, km 175,690 – 175,745 – úprava rozvodu vn 22 kV PREdistribuce a. s.

SO 1-62-09 ŽST Praha Hostivař, km 176,620 – 176,640 – úprava rozvodu vn 22 kV PREdistribuce a. s.

SO 1-62-10 ŽST Praha Hostivař, km 176,710 – km 176,744 úprava rozvodu nn PREdistribuce a. s.

SO 3-62-05 Odbočka Záběhlíce, přípojka pro objekt zab. zařízení

Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 1-61-01 ŽST Praha Hostivař, ukolejnění vodivých konstrukcí

8. Připomínky

Při realizaci stavby je třeba respektovat následující připomínky, které vyplynuly z posuzování a projednávání dokumentace:

Organizace výstavby

1. Minimalizovat počet krátkodobých výluk pro přípravné práce na TV a dodržet realizaci v noční době u předepsaných výluk.
2. Zajistit střežení provizorních přechodů na nástupiště a provizorních stavebních přejezdů zaměstnancem s příslušnou odbornou zkouškou.
3. Při výlukách traťových zabezpečovacích zařízení zajistit bezpečné zjišťování volnosti traťových úseků v žst. Praha-Hostivař i v sousedních dopravních už tehdy, když konec vlaku mine vjezdové zhlaví.

Železniční svršek a spodek, nástupiště

4. Konstrukci prázdcového podloží upřesnit po odtěžení kolejového lože sondami na úroveň projektované zemní plně s ověřením únosnosti spolu s ostatními vlastnostmi zemní plně (provedením průkazných zkoušek podle TKP staveb státních drah a vyhodnocením získaných výsledků) za účasti investora a zhotovitele.
5. Při provádění zemních prací dbát na trvalé odvodnění zemní plně a všech výkopů.

6. Ověřit podle TKP staveb státních drah v předstihu vlastnosti materiálů z výkopů, použitelných do násypů a přísypávek, předepsanými laboratorními zkouškami. Musí být doložena stabilita navrženého drážního tělesa, navržena optimální technologie zřizování nových násypů vč. jejich založení, přísypávek a dosažení požadovaných vlastností tělesa železničního spodku.
7. Podle skutečně zastížených zemin upřesnit vegetační ochranu svahů tak, aby byla zajištěna trvalá ochrana svahů.
8. Odvoz těženého materiálu a navážení nového materiálu (zejména pro železniční svršek, spodek, PHS a umělé stavby) musí být prováděny bez degradace zemní pláně, s využitím dopravy po kolejích.

Mostní objekty

9. Izolace provádět v souladu s platnými TNŽ. Předložit ke schválení projekty izolací pro konkrétní vybraný SVI, včetně Technologických předpisů.
10. Zajišťovací body řešit podle výnosu čj. 1 453/2001-O7-Hg.
11. Injektáže doložit vodní tlakovou zkouškou před zahájením injektážních prací a po skončení injektážních prací.
12. Prostupy trubek skrz betonové a železobetonové konstrukce řešit neděrovanými trubkami, vyčnívající části z HDPE s přesahem.
13. Příkopové tvarovky zaústovat do šachet s min přesahem 100 mm.
14. Letopočty provádět vlysem do betonu a o jednotné výšce 200 mm.
15. Veškeré poklopy zajistit proti odcizení - řešení dohodnout se správcem.
16. Zajistit spolupráci s geotechnikem při pilotovém založení.
17. Předložit investorovi ke schválení VVOK veškerých ocelových konstrukcí.

Trakční vedení, silnoproudá elektrotechnika

18. V rámci realizace stavby při výstavbě osvětlení bude sledován předpis SŽDC E11 - Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC, schválený GR SŽDC čj. S 14840/11-OAE s účinností od 1. 4. 2011. Osvětlení přístupových ploch a prostor pro cestující bude respektovat požadavky stanovené dokumentem TSI PRM „Rozhodnutí Komise Evropských společenství o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“, včetně upřesňujícího rozhodnutí NB-Railu - dokumentu RFU-PRM-054 z 3. 12. 2010.
19. V rámci realizace stavby bude provedeno a ověřeno „Koordinační schéma ukolejnění a trakčního propojení (KSU a TP) dle „Směrnice pro zavedení, používání a správu KSU a TP (příl. k čj. 56731/96 - S14 ze dne 27. 5. 1996) ve znění všech platných změn a doplňků.“
20. V rámci realizace stavby při provádění technicko bezpečnostních zkoušek (TZB) trakčního vedení musí být respektován „Pokyn generálního ředitele č.15/2008“, vydaný GR SŽDC, pod čj. S1712/08-OAE ze dne 31. 10. 2008 v platném znění.
21. Při realizaci stavby v oblasti provádění přeložek zařízení distribuční soustavy nutno v plném rozsahu sledovat smluvně dohodnuté podmínky s distribuční společností PREdistribuce, a. s.

Pozemní stavby

22. Dveře současné výpravní budovy směřující ke kolejišti po skončení stavby trvale uzamknout.

9. Závěr

Stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ je v souladu se záměry MD ČR, SŽDC a hlavního města Prahy.

Předložený projekt stavby odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na projekt stavby podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětného projektu

se doporučuje

- a) **schválit**
přípravnou dokumentaci stavby a projekt stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“;
- b) **stanovit, resp. potvrdit**
závazné parametry stavby:
- prostorová průchodnost UIC GC,
- traťová třída zatížení D4 pro přidruženou rychlost,
- traťová rychlost 105 – 120 km/h.
- c) **uložit**
investorovi stavby:
- zajistit další přípravu a realizaci předmětné stavby při splnění podmínek, uvedených v 8. kapitole tohoto posuzovacího protokolu;
- při přípravě dodržet výše uvedené závazné ukazatele stavby uvedené v kap. 6 tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracovala SŽDC SSZ ÚT, sepsal Fridrich

V Praze dne 17. května 2013

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(3)



Ing. Pavel Mathé
náměstek ředitele pro techniku