

Posuzovací protokol: čj. 29079/2018-SZDC-SSZ-ÚT1
Zpracoval: Ing. Petr Vaníček, tel.: 972 244 860

POSUZOVACÍ PROTOKOL STAVBY V PŘÍPRAVĚ Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov VE STÁDIU 2

A. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov
ISPROFOND/ISPROFIN: 511 352 0020/ 511 352 0020
Místo stavby: Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov
Železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n.
Železniční trať 0711 Praha-Smíchov společné nádraží – Hostovice
Železniční trať 0741 Praha-Smíchov – Středokluky (27,129 TÚ 0742)
Kraj: Hlavní město Praha
Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 10037/7,
110 00 Praha 1 – Nové Město, IČ: 70 99 42 34, DIČ: CZ – 70 99 42 34
Zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zpracovatel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 - Praha 3, IČ: 257 93 349, DIČ: CZ25793349
Předpokládaná realizace: 2022 – 2025

B. POSUZOVACÍ ČÁST

B.1 ÚČEL STAVBY

Stavba „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je kombinací modernizace a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako dopravní stavby.

Především se jedná o modernizaci všech zařízení dráhy - železniční svršek, železniční spodek, nástupiště, objekty železničního spodku, mosty, podchody, trakční a napájecí vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, zařízení silnoproudé technologie, zařízení silnoproudá, pozemní objekty využívané pro technologii a provoz, atd. Dále jsou to úpravy dotčených stávajících inženýrských sítí a zařízení, které vyplynulo z charakteru přestavby této liniové stavby.

Hlavní cíle dokumentace:

- uvedení stávajících objektů a zařízení do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu
- odstranění technicky nevyhovujícího stavu a tím zajištění bezpečného a spolehlivého provozu
- zvýšení traťové rychlosti (zavedení rychlosti 60 - 130 km.h-1), zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru GC a minimální traťovou třídou zatížení D4
- rekonstrukce nástupišť včetně zajištění bezbariérového přístupu, s předpokladem zatížení dopravy zejména v radiálním směru z III. TŽK (Praha – Plzeň) a ze směrů napojených do ŽST Praha-Smíchov (Rudná u Prahy, Hostovice)
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace)
- nové zabezpečovací zařízení umožňující nasazení ERTMS/ETCS L2 pro zajištění interoperability. Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2030.

- uvolnění prostor pro rozvoj města dle platného ÚP SÚ HMP v rozsahu společného a nákladového nádraží, tím i umožnění vytvoření přestupního integrovaného terminálu mezi MHD, železnicí, autobusy a IAD,
- zajištění přímé jízdy z prostoru osobního nádraží ve směru Praha-Zličín a v nákladní dopravě umožnění jízdy nákladních vlaků v relaci Plzeň/Kolín – Praha-Smíchov – Hostivice, např. pro variantní zásobování letiště Praha pohonnými hmotami

Pro dva samostatné úseky, žel. tratě Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Vršovice seř. n. (čekací koleje) – Praha odb. Tunel / odb. Velká Chuchle byla v r. 2013 zpracována studie proveditelnosti. Po jejím projednání s MD, agenturou JASPERS, složkami SŽDC byla studie dopracována, resp. zpracována „Aktualizace studie proveditelnosti Zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“ v r. 2014 – 2015 a následně po projednání dne 18. 9. 2015 v Centrální komisi MD byla studie proveditelnosti schválena Ministerstvem dopravy dopisem čj. 154/2015-910-IZD/7 z 2. 10. 2015 a schvalovacím protokolem SŽDC č.j. 50705/2015-SŽDC-07 z 30. 10. 2015 takto „Ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb požaduje připravovat variantu Střední 1.1 (úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov), s tím, že SŽDC, s. o. bude nadále sledovat i variantu Střední 2.1, jako cílové řešení. Při realizaci staveb v rozsahu varianty Střední 1.1 minimalizovat náklady, které by následnou dostavbou staveb varianty Střední 2.1 byly zmařeny.

B.2 POPIS STAVBY VČETNĚ KAPACITNÍCH ÚDAJŮ

Železniční stanice Praha-Smíchov leží v km 4,598 na pražské spojovací dvoukolejné trati dráhy celostátní Praha-Vysočany – Praha hl. n. – Praha-Smíchov (dle TTP 525B), v km 0,465 na dvoukolejné trati dráhy celostátní Praha-Smíchov – Karlštejn – Beroun (dle TTP 521B), v km 0,641 na jednokolejné trati dráhy celostátní Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice (dle TTP 528A) a v km 0,043 jednokolejné trati dráhy regionální Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun (dle TTP 520A). Stanice zasahuje trvalým či dočasným záborem na pozemky SŽDC s.o., ČD, a.s., určených k převodu v rámci UMVŽST a zasahuje i na pozemky Hlavního města Prahy a pozemky fyzických a právnických osob.

Stavební rozsah rekonstrukce tohoto úseku začíná v km 3,826 732 nového staničení za mostem v ev. km 3,706 žel. trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov, kde navazuje na stavbu „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a končí v km 1,805 žel. trati Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. polohou stávajícího vjezdového návěstidla do ŽST Praha-Smíchov, kde navazuje na stavbu „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“. Změna staničení je na nově definované hranici DÚ v nkm 5,765 767 (staničení trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov) = nkm 1,614 319 (staničení trati Praha-Smíchov – Plzeň hl. n.) na krajní výhybce č. 43 ŽST Praha-Smíchov. Celková délka stavebních úprav je 2,130 km. Mimo tento rozsah zasahují především kabelové trasy, úpravy trakčního vedení, úpravy na CDP Praha v prostoru Balabenky. Zapojení do stávajícího stavu kolejí je řešeno pouze směrovým vyrovnáním za ŽST Praha-Smíchov.

Železniční zabezpečovací zařízení

Je navrženo vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo. Dále dojde k zavázání připravovaných nových traťových zabezpečovacích zařízení od Prahy-Žvahova a Prahy-Radotína a stávajícího TZZ od Výhybny Prokopské údolí. SZZ v ŽST Praha-Smíchov bude v základním stavu ovládáno z CDP Praha. Pro případnou místní obsluhu bude zřízeno pracoviště JOP v obvodu Smíchov, které bude současně sloužit jako pracoviště PPV. Součástí stavby je rovněž převedení ŽST Praha-Radotín na dálkové ovládání a s tím související potřebné úpravy zabezpečovacích technologií v budově CDP Praha. Všechna nová zabezpečovací zařízení budou připravena pro montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému. Výstavba systému ETCS proběhne v rámci související stavby ETCS v uzlu Praha.

Železniční sdělovací zařízení

Je navrženo vybudování informačního systému a rozhlasového zařízení pro informování cestujících, kamerového systému, místní metalické a optické kabelizace, vnitřních sdělovacích rozvodů a systému dálkové diagnostiky technologických systémů. Sdělovací zařízení bude ovládáno z CDP Praha.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Je navrženo vybudování nové podřízené stanice dispečerské řídicí techniky v nově upravených prostorách výpravní budovy, v nově upravených prostorách TS1, v novém technologickém objektu TS2, v podchodech pro cestující v ev. km 0,453 a 0,552, v rozvodně nn. Tato podřízená stanice DŘT bude komunikovat s řídicí jednotkou na ED Praha Křenovka. Dále budou provedeny úpravy technologie DŘT na ED Praha Křenovka.

Dále je navržena rekonstrukce technologie stávající transformovny 22/0,4kV TS1, novostavba transformovny 22/0,4 kV TS2 včetně technologie, vybudování technologie stacionárního diesel agregátu s automatickým záskokem jako záložního zdroje elektrické energie, vybudování rozvodu nn a včetně instalace nové technologie v podchodech, zřízení technologické části staniční transformovny 6kV, 50Hz.

Ostatní technologická zařízení

Bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště ŽST Praha-Smíchov je u obou podchodů navržen pomocí eskalátorů (mimo výstup na 1. nástupiště z podchodu v ev. km 0,453) a osobních výtahů.

Železniční svršek

Je navržena rekonstrukce žel. stanice v rozsahu stávajícího obvodu osobního nádraží, zbylé části budou zrušeny – obvod společného nádraží a seřadiště, žel. trať z/do Prahy-Zličína bude zapojena v prostoru jižního zhlaví k novému ostrovnímu nástupišti. Budou vloženy kolejnice 60E2 a 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním K dispozici budou čtyři hlavní koleje č. 1, 2, 4 a 8, tři předjízdňé koleje č. 0, 3, 5 a jedna kusá dopravní kolej č. 6. Výše uvedené koleje jsou umístěny u nástupišť. Dále budou k dispozici dvě dopravní koleje č. 10 a 12 pro možnost jízdy nákladních vlaků ve směru Praha-Radotín – Praha-Smíchov – Praha-Žvahov, čtyři manipulační kusé odstavné koleje č. 5a, 7, 9 a 10a a dvě účelové kusé koleje SŽDC, OŘ Praha ST Praha západ – traťový oksek Smíchov. Obě dvě vlečky zapojené do této stanice zůstávají zachovány bez jejich rekonstrukce, mimo nejnutnějšího rozsahu v zapojení do stávajícího stavu jižního zhlaví. Rekonstrukce žel. stanice umožní zvýšení traťové rychlosti v rozmezí 60 – 130 km.h-1.

V hlavních a předjízdňých kolejích (1, 2, 3, 0) jsou navrženy výhybky soustavy 60E2 na betonových pražcích. Výhybky soustavy 49E1 jsou navrženy převážně 2. generace na betonových pražcích.

Železniční spodek

Navržena je sanace pražcového podloží, rozšíření zemního tělesa a zřízení odvodnění železničního spodku systémem trativodů, svodných potrubí, příkopů, žlabů a odřezů, popř. jiným způsobem (vsakovací žebra).

Nástupiště

Stávající nástupiště budou nahrazena novými, u stávající výpravní budovy s délkou 230 m, dvě rekonstruovaná ostrovní s délkou 415 a 400 m, s doplněním nového ostrovního/jazykového dl. 342/220 m a 105 m. Všechna nástupiště jsou propojena zrekonstruovanými a rozšířenými podchody v ev. km 0,487 (severní) a 0,552 (jižní). Bezbariérovou přístupnost obou podchodů nově zajišťují výtahy. Dále jsou výstupy z podchodů zajištěny eskalátory a pevnými schodišti. Napojení na prostor výpravní budovy zůstává beze změny.

Mosty, propustky, zdi

Je navržena rekonstrukce mostu v ev. km 3,891 přes ulici Hořejší nábřeží, mostu v ev. km 3,954 přes ulici Svornosti a mostu v ev. km 4,133 přes ulici Nádražní. Dále je navržena demolice a následná výstavba nových podchodů v ev. km 0,453 a v ev. km 0,552. Součástí stavby je i demolice stávajícího severního zavazadlového podchodu v ev. km 0,410 vč. výtahových šachet, dále pak demolice podélného zavazadlového tunelu a stávající lávky pro pěší v km 0,225.

Ostatní inženýrské objekty, potrubní vedení, pozemní komunikace, kabelovody, kolektory

Jedná se o zajištění vyvolaných úprav stávajících inženýrských sítí ve vlastnictví nebo správě cizích subjektů, vlastních sítí a napojení na cizí sítě (přípojky). Vybudování nového kabelovodu se šachtami a dále novostavby a úpravy stávajících komunikací. Jedná se o zpevněné plochy napojující nový objekt TS2, úpravu stávající zpevněné a chodníkové plochy u severního křídla výpravní budovy a stávajícího objektu TS a v prostoru TO Správy tratí. Dále je to úprava stávající komunikace ul. Ke Sklárně a to z důvodu zrušení „požární komunikace“.

Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

Součástí stavby je rekonstrukce objektu stávající trafostanice v ul. Nádražní, vybudování nového jednopodlažního pozemního objektu TS2, demolice a opětovná výstavba severního křídla VB s vyšší únosností stropů pro umístění nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Dále se jedná o sanaci stávajícího zastřešení nástupiště č. 1, vč. jeho zúžení, aby nezasahovalo do průjezdného průřezu, náhradu zastřešení ostrovních nástupišť č. 2 a 3 novou konstrukcí a vybudování nového zastřešení na nástupišti č. 4. Součástí stavby je oplocení železniční stanice a umístění mobiliáře pro cestující a prvků orientačního systému. Objekty kolidující s navrženým řešením kolejiště budou zdemolovány.

Trakční a energetická zařízení

Je navržena kompletní rekonstrukce trakčního vedení, vč. stožárů a bran, vyhovující pro současnou soustavu 3 kV DC i výhledovou 25 kV AC. Dále je součástí návrhu elektrický ohřev výhybek, vybudování nových drážních rozvodů VN 6kV 50Hz, VN 22kV, 50Hz a nového napájecího rozvodu NN a celková rekonstrukce venkovního osvětlení (vč. osvětlení provizorního nástupiště). Stávající systém DOÚO bude demontován a bude nahrazen novým.

Kapacitní údaje:

Kapacitní údaj	Popis	Měrná jednotka	Posuzované stádium DUR
Rozsah stavby	Délka úseku stavební části	km	2,130
	Délka úseku technologické části	km	7,885
Zabezpečovací zařízení	Staniční	ks	1
DOZ	Počet stanovišť dispečera	ks	3
	Počet dálkově ovládaných stanic	ks	1
Železniční svršek	Zřízení koleje	m	11 820
	Vložení výhybek	ks	44
Nástupiště	Počet nástupišť	Ks	4
	Délka včetně počtu hran	m/počet	230/1, 415/2, 400/2, 342/1, 220/1, 105/1
Mostní objekty	Mosty železniční demolice	ks	2
	Mosty železniční rekonstrukce	ks	5
Zdi	Zdi rekonstrukce	ks	1
Pozemní stavby	Obestavěný prostor	m ³	Trafostanice TS1: 1302 m ³ Trafostanice TS2: 1137 m ³ Výpravní budova: 1625 m ³
	Zastavěná plocha	m ²	Trafostanice TS1: 186,5 m ² Trafostanice TS2: 242 m ² Výpravní budova: 183 m ²
Trakční vedení	Délka	m	15 500
Zábory trvalé	Celkem / ZPF / PUPFL	m ² / m ² / m ²	140 468 (z toho 134 029 na pozemcích ČD a SŽDC)/0/0

B.3 PROJEDNÁNÍ DOKUMENTACE

Záměr je v souladu s platným ÚP SÚ HMP a se ZÚR Prahy. Navržená stavba „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ je vedena jako stavba veřejně prospěšná, a to jak v platném ÚP SÚ HMP s označením 35|DZ|5, tak v ZÚR s označením Z/501/DZ.

Na stavbu bylo vydáno Územní rozhodnutí Stavebním úřadem Městské části Praha 5 dne 22.10.2018, spis. zn.: MC05/OSU/20358/2018/Šev/Sm.5018/1, č.j. MC05 113605/2018, právní moci nabylo dne 24.11.2018.

Magistrát hlavního města Prahy vydal na stavbu vyjádření č.j.: MHMP 524478/2018, ze dne 4. 4. 2018, že změny záměru „Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov“, který byl dříve předmětem zjišťovacího řízení, nejsou významnou změnou § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001, o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a proto stavba „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ nepodléhá posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona, a to v případě zachování parametrů a činností, se kterými byl záměr předložen na MHMP.

Dokumentace pro územní rozhodnutí byla v průběhu zpracování projednána na pracovních poradách v rámci SŽDC se složkami dotčenými stavbou. DÚR byla projednána:

- SŽDC GR 006 pod č.j.: 25659/2017-SŽDC-GR-06 ze dne 15. 6. 2017
- SŽDC GR 11, O12 pod č.j.: 25747/2017-SŽDC-GR-O12 ze dne 19. 6. 2017
- SŽDC GR 013 pod č.j.: 26548/2017-SŽDC-GR-O13 ze dne 21. 6. 2017
- SŽDC GR 014 pod č.j.: 22056/2017-SŽDC-GR ze dne 12. 6. 2017
- SŽDC GR 015 pod č.j.: 26895/2017-SŽDC-GR ze dne 23. 6. 2017
- SŽDC GR 026 pod č.j.: 26659/2017-SŽDC-GR-O26 ze dne 22. 6. 2017
- SŽDC GR 030 pod č.j.: 22069/2017-SŽDC-GR-O30 ze dne 8. 6. 2017
- SŽDC OR Praha pod č.j.: S 8475/PD(U)-16984/2017-SŽDC-OR PHA-710-Čer ze dne 9. 6. 2017
- SŽDC SON pod č.j.: 10755/2017-GR SON PHA ze dne 13. 6. 2017
- SŽDC SSZ pod č.j.: 15532/2017-SŽDC-SSZ-ÚT1 ze dne 20. 6. 2017
- SŽDC SŽE pod č.j.: 16497/2017-SŽDC-SŽE-PHA ze dne 16. 6. 2017
- SŽDC SŽE pod č.j.: 13453/2017-SŽDC-TUDC-ÚATT ze dne 21. 6. 2017
- ČD GR O3 pod č.j.: 778/2017-O3 ze dne 12.5. 2018
- ČD Telematika pod č.j.: 7515/2017-O ze dne 15.6.2017
- ROPID pod č.j.: OPD/0470/17/MV ze dne 20. 6. 2017
- MD O190 emailem ze dne 20. 6. 2018

Záznamy z jednání jsou v části H – doklady. Připomínky byly projednány a uzavřeny na konferenčním jednání dne 27. 6. 2017. Přijaté připomínky jsou zpracovávány do Přípravné dokumentace/Dokumentace pro územní řízení (DÚR). DÚR je zpracována v souladu s platnou legislativou, TSI a předpisy SŽDC.

Záměr projektu byl předložen na Ministerstvo dopravy k projednání v listopadu 2018.

B.4 POŽADAVKY PRO DALŠÍ PŘÍPRAVU A REALIZACI

1. Zpracování dalšího stupně provádět v koordinaci zejména se stavbami SŽDC Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.), Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem, Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech a se záměrem Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov
2. V rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení budou provedeny doplňkové průzkumy zmíněné v části B.1.2.1 Souhrnné technické zprávy a dle potřeb jednotlivých SO.
3. Budou splněny požadavky ze stanovisek odborných složek SŽDC a dotčených orgánů státní správy a samosprávy obsažených v části H – Doklady zpracované DÚR
4. Bude prověřena možnost sloučení realizace vybraných provizorních propojení v závěru stavebního postupu č.1 za účelem nižšího počtu úprav SZZ.
5. Bude prověřena možnost přesunu výluk zab. zař. do prázdnin a budou upřesněna dopravní opatření pro všechny navržené výluky zab. zař.
6. Bude upřesněn postup výstavby TV.
7. V souladu se Záměrem projektu bude technické řešení zabezpečovacího zařízení respektovat zábrzdnu vzdálenost 700m s využitím detekčních prostředků prostřednictvím počítačů náprav.

B.5 SHRUTÍ POSUZOVACÍ ČÁSTI

Stavba „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ je v souladu s koncepčními záměry MD a SŽDC.

Zpracovaná dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby odpovídá potřebám SŽDC, 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 jednání a posouzení předmětné dokumentace pro stavební povolení doporučuje Stavební správa západ stavbu ve stádiu 2 ke schválení.

V Praze dne 11. 12. 2018

Ing. Pavel Paidar

náměstek ředitele Stavební správy západ pro techniku

