








AKTUALIZACE 10/2019

DOKUMENTACE PRO VÝBĚR ZHOTOVITELE

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>
Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9 - Libeň

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. JAROSLAVA ŠUDOVÁ Garant profese: Bc. MARTIN JARATH
---	--	---

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska: ING. JIŘÍ SYROVÝ 	Odpovědný projektant SO, IO, PS: Bc. MARTIN JARATH 	Vypracoval: Bc. MARTIN JARATH 	Kontroloval: ING. TOMÁŠ KAFKA 

Název akce: PRODLOUŽENÍ PODCHODU V ŽST. PRAHA HL.N. ETAPA 1A - PRODLOUŽENÍ SEVERNÍHO PODCHODU	Číslo smlouvy: 16 412 206
Část: SOUHRNNÁ ČÁST ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	Projektový stupeň: DVZ
	Datum: 11/2018
	Číslo části: B.2



**SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
201 Středisko tratí a uzlů**

PRODLOUŽENÍ PODCHODU V ŽST PRAHA HL. N.

Projekt

Vypracoval: Bc. Martin Jarath

Říjen 2019

Obsah

Úvod.....	3
1 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu infrastruktury	4
1.1 Popis stávajícího stavu ŽST Praha hlavní nádraží.....	4
1.1.1 Nástupiště.....	5
1.1.2 Seznam dopravních kolejí.....	5
1.1.3 Seznam manipulačních kolejí	5
1.1.4 Ohřev výhybek.....	5
1.1.5 Kamerový systém.....	5
1.1.6 Funkce ploch ve stanici a v navazujícím prostoru	5
2 Navrhované úpravy.....	6
3 Stanovení jednotlivých stavebních postupů a dopravních opatření při jednotlivých výlukách	8
Závěr.....	9
Seznam příloh	11

Úvod

Hlavním cílem této stavby je zlepšení dostupnosti ŽST Praha hlavní nádraží v rámci centra hlavního města Prahy. Toho má být dosaženo zejména prodloužením severního podchodu do prostoru za kolejíštěm, které je součástí 1. fáze I. etapy.

Součástí I. etapy stavby je dále ve 2. fázi rekonstrukce 5., 6. a 7. nástupiště tak, aby došlo ke sjednocení s rekonstruovanou částí pod halami (1. - 4. nástupiště).

Organizace výstavby bude navržena s dlouhodobým omezením nejvýše dvou nástupištních hran v celé délce. Provoz koleje 40b a k ní přilehlé nakládací rampy bude vyjma krátkých výluk pro zajištění přeložek zachován.

V průběhu zpracování bude dokumentace konzultována se zástupci SŽDC, Ministerstva dopravy ČR, ROPIDu, Středočeského kraje a hlavními dopravci.

Realizací stavby nemá dojít ke změně dopravního režimu ani k jiným změnám, které by měly přímý vliv na provoz železniční dopravy.

1 Provozně technologické vyhodnocení současného stavu infrastruktury

1.1 Popis stávajícího stavu ŽST Praha hlavní nádraží

ŽST Praha hlavní nádraží leží:

- v km 4,766 trati dvojkolejně celostátní dráhy Praha-Libeň – Praha hlavní nádraží (TTP 525A),
- v km 0,411 trati dvojkolejně celostátní dráhy Praha-Vysočany – Praha-Smíchov (TTP 525B),
- v km 185,837 trati dvojkolejně celostátní dráhy Praha ONJ-odjezd – Praha hlavní nádraží (TTP 525C, koleje číslo 103 a 105),
- v km 185,837 trati dvojkolejně celostátní dráhy Praha-Vršovice – Praha hlavní nádraží (TTP 525D, koleje číslo 102 a 101).

ŽST Praha hlavní nádraží je stanicí přednostního směru:

- pro 101. a 105 traťovou kolej do ŽST Praha-Vršovice,
- pro 2. traťovou kolej do Výhybny Praha-Vyšehrad,
- pro 302. traťovou kolej do Odbočky Balabenka,
- pro 601. traťovou kolej do ŽST Praha-Libeň.

Stanice je ve směně obsazena 6 výpravčími: v dopravní kanceláři hlavním výpravčím a dvěma panelisty, v přízemí dispozičním výpravčím, na 3. nástupišti pak dvěma výpravčími vnější služby (na severu a na jihu).

1.1.1 Nástupiště

Všechna nástupiště jsou s pevnou nástupištní hranou a 550 mm nad temenem kolejnice.

Pro příchod na nástupiště slouží severní, střední a jižní podchod, které vycházejí z odbavovací haly. Podchody jsou u nástupišť číslo 1 - 4 vybaveny vždy jedním schodištěm a na druhé straně dvěma eskalátory pro obousměrný provoz (severní podchod je vybaven též výtahem na nástupiště). U nástupišť číslo 5 - 7 je severní podchod vybaven na jedné straně šikmou rampou a střední podchod eskalátorem v provozu pro směr z podchodu na nástupiště (dále je u schodiště na 5. nástupiště v jižním podchodu instalována již nefunkční plošina pro imobilní cestující na vozíku).

1.1.2 Seznam dopravních kolejí

V ŽST jsou dopravní koleje číslo 1, 1a, 1b, 2, 2b, 3a, 7, 7b, 8, 8b, 9, 9b, 11, 11b, 12, 12b, 13a, 13b, 14, 14b, 16, 20, 20b, 22, 22b, 24, 24b, 26, 26b, 28, 28b, 30, 30b, 32, 32b, 34, 34+34a, 202, 201, 105, 103, 101, 102, 301, 302, 601, 602, 301a, 302a, 601a, 602a, 301b, 302b, 601b a 602b.

Všechny dopravní koleje (i kusé) jsou zatrolejované.

1.1.3 Seznam manipulačních kolejí

V ŽST jsou manipulační koleje č. 2a, 3b, 4b, 6b, 12a, 22a, 28a, 34a, 34b, 36b, 38b a 40b.

Zatrolejované jsou všechny manipulační koleje vyjma kolejí 34b (ST), 38b (OTV) a 40b (nakládková rampa).

1.1.4 Ohřev výhybek

Elektrickým ohřevem výhybek jsou vybaveny všechny elektromotoricky přestavované výhybky.

1.1.5 Kamerový systém

Kamerový systém je sveden do dopravní kanceláře.

1.1.6 Funkce ploch ve stanici a v navazujícím prostoru

Přístup do odbavovací haly a stanice je zajištěn ze strany Vrchlického sadů. Dále do spodní odbavovací haly ústí výstupy ze stanice Hlavní nádraží metra linky C.

2 Navrhované úpravy

Hlavním cílem této stavby je zlepšení dostupnosti ŽST Praha hlavní nádraží. Toho má být dosaženo zejména prodloužením severního podchodu do prostoru za kolejištěm (prostor bývalých nakládacích ramp, toho času probíhá realizace objektů CR-City) a dále napojením tohoto prostoru do ulice Seifertovy (výhledově přes CR-city na Churchilovo náměstí). Oproti původně sledované přípravné dokumentaci nebude dále sledována realizace schodiště (s výtahy) do ulice Španělské. S ohledem na vzdálenost tohoto přístupu od odbavovací haly bude uvažováno místo pro vybudování zázemí a zajištění vybraných služeb pro cestující.

Prodloužení podchodu nesmí znemožnit výhledové vybudování 8. nástupiště.

V dalších etapách stavby je uvažováno také vybudování chodníku podél Legerovy ulice pro napojení ulice Vinohradské, kde je nyní využíván nevyhovující úzký obrubník kolem magistrály a dochází tak k ohrožování pěších i silničního provozu.

Součástí I. etapy stavby je ve 2. fázi rekonstrukce 5., 6. a 7. nástupiště tak, aby došlo ke sjednocení s rekonstruovanou částí pod halami (1. - 4. nástupiště). Jedná se především o výměnu a rozšíření přístřešků, výměnu osvětlení a mobiliáře, opravu povrchu a doplnění eskalátorů pro obousměrný provoz do středního podchodu.

Realizací stavby dojde k částečné změně pohybu cestujících, uvažovat lze díky výrazně zkráceným docházkovým vzdálenostem i využívání nových prvků pro průchod prostorem nádraží.

Díky nasazení nového informačního systému může dojít k částečnému uvolnění prostoru u odjezdových tabulí, kde nyní dochází k nevhodnému kumulování osob před vyvěšením čísla nástupiště pro jednotlivé vlaky.

Realizací stavby nedojde ke změně dopravního režimu ani k jiným zásadním změnám, které by měly přímý vliv na provoz železniční dopravy.

Parametry nástupišť budou po realizaci stavby následující (*kurzivou jsou uvedeny parametry závislé na stavbou nedotčených objektech – údaje o délce neupravovaných nástupišť a poloze návěstidel jsou převzaty ze základní dopravní dokumentace, polohy návěstidel jsou dále upřesněny na základě dostupného zaměření*):

Nástupiště č.	Kolej č.	Typ nástupiště	Užitečná délka nástupištní hrany [m] (celkem / jižní + severní část)
<i>1a</i>	<i>11a</i>	<i>jazykové</i>	<i>101</i>
<i>1a</i>	<i>13a</i>	<i>jazykové</i>	<i>79</i>
<i>1b</i>	<i>13b</i>	<i>jazykové</i>	<i>86</i>
<i>1</i>	<i>9, 9b</i>	<i>vnější</i>	<i>418 / 193+193</i>
<i>2</i>	<i>1, 1b/7, 7b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>418 / 193+193</i>
<i>3</i>	<i>2, 2b/8, 8b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>418 / 193+193</i>
<i>4</i>	<i>14, 14b/20, 20b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>418 / 193+193</i>
<i>5</i>	<i>22, 22b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>427 (194 + 204)</i>
<i>5</i>	<i>24, 24b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>428 (197 + 203)</i>
<i>6</i>	<i>26, 26b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>427 (194 + 204)</i>
<i>6</i>	<i>28, 28b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>430 (197 + 203)</i>
<i>7</i>	<i>30, 30b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>408 (175 + 203)</i>
<i>7</i>	<i>32, 32b</i>	<i>ostrovní</i>	<i>412 (188 + 199*)</i>

* - návěstidlo v prostoru nástupiště

3 Stanovení jednotlivých stavebních postupů a dopravních opatření při jednotlivých výlukách

V 1. fázi bude provoz koleje 40b s rampou pro nakládku osobních automobilů a motocyklů přerušen pouze krátkodobě pro účely realizace provizorní přeložky této koleje – toto omezení by se mělo konat v období s minimální nakládkou (tj. nejdéle od pondělního dopoledne do pátečního poledne).

Do 32b. koleje bude během nepřetržité výluky vloženo mostní provizorium, které zajistí plnohodnotný provoz po dobu realizace 1. fáze, nebude-li konána zároveň se 2. fází (při výluce 7. nástupiště). 34. kolej bude dlouhodobě přerušena, provoz bude možný pouze vozidly nezávislé trakci na nevyložené části koleje přilehlé k vítkovskému zhlaví (obsluha kusých kolejí číslo 34b, 36b a 38b).

Tato stavba bude mít dopady na železniční provoz v celém pražském uzlu. Pro konečné a správné stanovení dopravních opatření je tak důležitá znalost termínů a jednotlivých fází realizace případných v souběhu realizovaných staveb (některé souběhy mohou být i vhodné, jiné mohou znamenat dodatečná dopravní opatření, která mohou být ze strany dopravců a objednatelů dopravy neakceptovatelná).

V současné době je realizace 2. fáze stavby předpokládána nejdříve v roce 2024.

Podrobný popis jednotlivých stavebních postupů, přijatých opatření atd. je uveden v části F Organizace výstavby.

Závěr

Realizací stavby dojde ke zlepšení dostupnosti ŽST Praha hlavní nádraží, a to především od Žižkova a Vinohrad. Dále budou kompletně rekonstruována nástupiště číslo 5, 6 a 7.

Organizace výstavby 1. fáze je navržena tak, aby nedošlo k dlouhodobému omezování provozu (dlouhodobě bude vyloučena pouze 34. kolej, ve 32b. koleji bude vloženo mostní provizorium).

Organizace výstavby 2. fáze je navržena tak, aby byly dlouhodobě omezeny nejvýše dvě nástupištní hrany v celé délce (po většinu výstavby se předpokládají výluky pouze části nástupiště).

V průběhu zpracování byla dokumentace projednávána na výrobních poradách se zástupci SŽDC, Ministerstva dopravy ČR, ROPIDu, Středočeského kraje a hlavními dopravci.

Realizací stavby nedojde ke změně dopravního režimu ani k jiným změnám, které by měly přímý vliv na provoz železniční dopravy.

P ř í l o h y

Seznam příloh

Příloha č. 1: Schéma části ŽST Praha hlavní nádraží – od 5. nástupiště dále

Schéma části stanice Praha hlavní nádraží

- od 5. nástupiště dále

Příloha č. 1

směr Praha - Vršovice

směr Praha - Libeň

