



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK 10/2014

1.	Napojení vlečky METAZ	02/2015	Vyskočil	
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

kontaktní adresa:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Sdružení "METROPROJEKT + AF-CITYPLAN", člen sdružení:



AF-CityPlan

AF-CityPlan s.r.o.
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
tel.: +420 277 005 540
fax: +420 224 922 072
e-mail: cityplan@afconsult.com

METROPROJEKT Praha a.s.
nám. I. P. Pavlova 2/1786
120 00 Praha 2

generální ředitel: Ing. David Krása
tel.: +420 296 154 105
www.metroprojekt.cz
info@metroprojekt.cz

vedoucí sdružení:



METROPROJEKT

Souprava číslo:

HIP:

Ing. Petr Vyskočil

tel.: 296 154 153

Podpis:

Stupeň:

Projekt stavby / DSP

Název a účel díla:

REVITALIZACE TRATI PRAHA - VRANÉ
N. VLTAVOU - ČERČANY

Zpracovatelský útvar:

S60 - dopravních staveb
296 154 209

Název části díla:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1-20

Vedoucí útvaru:

Ing. Zbyněk Pěnka

Podpis:

Odpovědný projektant:

Ing. Petr Vyskočil

Podpis:

Vypracoval:

Ing. Petr Vyskočil

Podpis:

Název přílohy:

Složka:

Číslo příl.:

Skart. znak: V20/2035 Datum: 10/2014

Počet formátů: 103xA4 Měřítko: -

IČD: 14 6443 02 01 00 00

000

1.	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	3
2.	PRŮZKUMY A PODKLADY	4
2.1	ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH.....	4
2.2	VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ	8
2.3	POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTÝČOVACÍ SÍTĚ POLOHOVÉ A VÝŠKOVÉ.....	11
3.	OCHRANNÁ PÁSMA	11
3.1	ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH	11
3.2	STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANÝCH PÁSEM	13
3.3	ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE BÁŇKÝCH PODMÍNEK.....	13
3.4	ÚDAJE O ZELENÍ	14
3.5	ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU	15
4.	KONCEPCE STAVBY	17
4.1	ÚČEL STAVBY	17
4.2	PŘEHLED O DODRŽENÍ OBEČNÝCH TECHNICKÝCH PODMÍNEK NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	18
4.3	ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ....	20
4.4	STRUČNÝ POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHOŘEŠENÍ PS A SO	20
4.5	NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY	69
4.6	POŽADAVKY NA ZDROJE	72
4.7	ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI	72
4.8	NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY	74
4.9	ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ	74
4.10	BEZPEČNOST PRÁCE	75
4.11	POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	76
4.12	PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ INVESTICE.....	77
5.	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK	79
5.1	PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY	79
5.2	PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	85
5.3	DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ	85
6.	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	85
6.1	UVOLNĚNÍ STAVENIŠTĚ	85
6.2	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	85
6.3	DOČASNÉ VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	86
6.4	ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC	86

6.5	LIKVIDACE POROSTŮ.....	86
6.6	LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ	86
6.7	ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝ PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH POROSTŮ PO DOBU VÝSTABY.....	86
6.8	PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ.....	87
6.9	OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY	87
6.10	VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY.....	88
6.11	OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGIÍ.....	90
7.	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	91
8.	VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM.....	92
9.	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	92
10.	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	92
11.	POŽADAVKY BEZP. A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI, ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	93
12.	ENERGETICKÉ VÝPOČTY	93
13.	PROTIKOROZNÍ OCHRANA	95
14.	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI.....	95
15.	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	95
16.	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....	98
17.	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA.....	100
18.	OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	100
19.	OCHRANA OBYVATELSTVA	100
20.	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ	101

1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Výběr stavebního pozemku vychází z předmětu stavby – rekonstrukce železniční trati. Výběr pozemku je limitován stávajícím směrovým vedením železniční trasy a také složitou konfigurací terénu. Z těchto důvodů je stavba situována do prostoru stávající železniční trati a stávajících železničních stanic. Stavební pozemek je umístěn na stávajícím drážním pozemku.

Úseky zabezpečovacích kabelových tras jsou vedeny podél kolejí převážně po drážních pozemcích.

Staveniště je umístěno v prostoru železničních stanic Praha Braník, Davle, Luka pod Medníkem, Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Měchenice a Čisovice. Jedná se o rovinaté pozemky.

Staveniště v ŽST Praha Braník je umístěno na území městské části Praha 4 v nadmořské výšce 200 m.n.m. Z východu je vymezeno ulicí Pikovická, ze severu ulicí Údolní a z východu skladovým areálem a železniční tratí Praha Radotín – Praha Krč. Z východu je plocha z části vymezena skalním zářezem. Staveniště je přístupné kolejovou dopravou nebo z ulice Údolní a Pikovická.

Staveniště v ŽST Vrané nad Vltavou leží v nadmořské výšce 212,5 m.n.m. Ze severu staveniště vymezuje ulice Nádražní a z jihu zářezový svah. Staveniště je přístupné kolejovou dopravou nebo z ulice Nádražní.

Staveniště v ŽST Davle leží v nadmořské výšce 204 m.n.m. Úzké staveniště je vymezeno ze severu ulicí Jílovská a z jihu zářezovým svahem a účelovou komunikací k obytnému objektu. Staveniště je přístupné kolejovou dopravou nebo z ulice Jílovská.

Staveniště v zast. Luka pod Medníkem leží v nadmořské výšce 276 m.n.m. Staveniště je v prostoru původní železniční stanice. Z východu je vymezeno zástavbou rodinných domů a ze severu místní komunikací. Staveniště je přístupné kolejovou dopravou nebo ze souběžné místní komunikace.

Staveniště v ŽST Jílové u Prahy leží v nadmořské výšce 300 m.n.m. Staveniště je z východu a ze západu vymezeno strmými svahy. Staveniště je přístupné kolejovou dopravou nebo přes ulici K Nádraží ze silnice II/105.

Staveniště v ŽST Týnec nad Sázavou leží v nadmořské výšce 265 m.n.m. Staveniště je z jihu vymezeno areálem METAZ a ze severu autobusovým nádražím. Staveniště je přístupné kolejovou dopravou nebo ze silnice II/107.

Staveniště v ŽST Měchenice leží v nadmořské výšce 205,8 m.n.m. Stavební práce budou probíhat ve zhlaví železniční stanice a v koleji u výpravní budovy. Staveniště je vymezeno ze severu ulicí Hlavní a ze severu zástavbou podél ulice Nad Nádražím. Staveniště je přístupné kolejovou dopravou nebo po pozemních komunikacích v trase silnice II/102 – ulice Hlavní.

2. PRŮZKUMY A PODKLADY

2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH

Geotechnický průzkum

Průzkum byl proveden v obvodech žst. Praha - Braník, žst. Davle, žst. Vrané nad Vltavou, zast. Luka pod Medníkem, žst. Jílové u Prahy a žst. Týnec nad Sázavou. Dále byl proveden průzkum pro propustky.

Průzkumné práce byly provedeny v souladu s následujícími předpisy :

- předpisy SŽDC S3 a SŽDC S4
- „Technické kvalitativní podmínky staveb Českých drah“ (kapitoly 3, 6, 7 a 18)
- příslušnými ČSN, na které se výše uvedené předpisy odvolávají
- příslušnými ČSN, souvisejícími s prováděnými průzkumnými pracemi

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží spočívaly v provedení:

- 17 ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat příslušné zkoušky (šířka ve směru osy koleje minimálně 0,4 m, ve směru kolmém pak min. 1,0 m). Ze dna sondy byl proveden vrt ruční soupravou a odběr porušených vzorků charakteristických zemin železničního spodku pro laboratorní rozbor.
- 12 statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m. Deska byla uložena do písčitého lože na ručně dočištěném dně kopané sondy. Vzdálenost osy zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala v rozmezí 1,00 až 1,15 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4, doba trvání zkoušky se pohybovala v závislosti na druhu zkoušené zeminy od 30 do 40 minut.
- 13 ks dynamických penetračních zkoušek ze dna kopaných sond
- laboratorních rozborů u 6 vzorků zemin železničního spodku. U všech odebraných vzorků byl proveden základní klasifikační rozbor (vlhkost, zrnitost, konzistenční meze) a následně zařazení podle příslušných norem.

ŽST Praha Braník

V koleji č. 1 je mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,50 m - 0,80 m, materiál zemní pláně, zastižený kopanými sondami, tvoří středně uhlé písčité zeminy třídy S5 a S3, silně uhlé zeminy třídy G3 a jemnozrnné zeminy tříd F2 pevné konzistence, zeminy, zastižené v úrovni zemní pláně, jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, vodní režim je v daném úseku příznivý.

V koleji č. 3, je mocnost štěrkového lože v místě sondy je 0,50 m, materiál zemní pláně, zastižený kopanou sondou, tvoří středně uhlé písčité zeminy třídy S3 a silně uhlé štěrkovité zeminy třídy G3, zeminy, zastižené v úrovni zemní pláně, jsou namrzavé, vodní režim je v místě sondy příznivý.

V koleji č. 5 je mocnost štěrkového lože v místě sondy je 0,40 m, materiál zemní pláně, zastižený kopanou sondou, tvoří středně uhlé písčité zemina třídy S3, zeminy, zastižené v úrovni zemní pláně, jsou namrzavé, vodní režim je v místě sondy příznivý

ŽST Vrané nad Vltavou

V koleji č. 1, km je mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,50 m - 0,60 m, materiál zemní pláň, zastižený kopanými sondami, tvoří ulehlé písčité zeminy třídy S3 a středně ulehlé zeminy třídy G3, zeminy, zastižené v úrovni zemní pláň, jsou namrzavé, vodní režim je v daném úseku příznivý

V koleji č. 3 je mocnost štěrkového lože v místě sondy je 0,35 m, materiál zemní pláň, zastižený kopanou sondou, tvoří ulehlá až středně ulehlá písčité zemina třídy S4, zemina, zastižená v úrovni zemní pláň, je namrzavá, vodní režim je v místě sondy příznivý.

V koleji č. 4 je mocnost štěrkového lože v místě sondy je 0,40 m, v úrovni zemní pláň byla pod štěrkovým ložem zastižena břidlice navětralá, vrstevnatá, třídy R3, hornina, zastižená v úrovni zemní pláň, je nenamrzavá, vodní režim je v místě sondy příznivý.

ŽST Davle

V koleji č. 1 je mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,40 – 0,50 m, zeminy v úrovni zemní pláň koleje č. 1, ověřené kopanými sondami, mají charakter štěrkovitých zemin třídy G2, které jsou ulehlé. V sondě km 29,922 bylo v úrovni zemní pláň zastiženo skalní podloží charakteru navětralé prachovité břidlice (třída R3), zastižené zeminy v úrovni zemní pláň jsou nenamrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku příznivý

V koleji č. 2 je mocnost štěrkového lože v místě sondy je 0,35 m, štěrkové lože bylo překryto 0,20 m mocnou vrstvou tuhé humózní hlíny štěrkovité, materiál zemní pláň, zastižený kopanou sondou, tvoří středně ulehlá písčité zemina třídy S4, zeminy, zastižené v úrovni zemní pláň, jsou namrzavé, vodní režim je v místě sondy příznivý

V koleji č. 3 je mocnost štěrkového lože v místě sondy je 0,30 m, štěrkové lože bylo překryto 0,20 m mocnou vrstvou tuhé humózní hlíny písčité, materiál zemní pláň, zastižený kopanou sondou, tvoří středně ulehlá štěrkovitá zemina třídy G3, zeminy, zastižené v úrovni zemní pláň, jsou namrzavé, vodní režim je v místě sondy příznivý

Zastávka Luka pod Medníkem

Mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,50 m - 0,80 m, materiál zemní pláň, zastižený kopanými sondami, tvoří středně ulehlé a ulehlé písčité zeminy třídy S3, S4 a S5, jemnozrnné zeminy tříd F4, F6 a F2 tuhé a pevné konzistence, v sondě v km 23,384 byla zastižena ulehlá konstrukční vrstva štěrkovité zeminy třídy G3, zeminy, zastižené v úrovni zemní pláň, jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, vodní režim je v daném úseku příznivý až nepříznivý

ŽST Jílové u Prahy

V koleji č. 1 je mocnost štěrkového lože kolísá v rozmezí 0,30 – 0,40 m, zeminy v úrovni zemní pláň koleje č. 1, ověřené kopanými sondami, mají charakter písčitých zemin třídy S3, které jsou středně ulehlé, zastižené zeminy jsou namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku příznivý

V koleji č. 2 a 3 je mocnost štěrkového lože v sondách byla v rozmezí 0,40 – 0,50 m, v úrovni zemní pláň byla zastižena břidlice silně zvětralá, charakteru silně ulehlých zemin třídy S3 a G3, zastižené zeminy jsou namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku příznivý, obě sondy byly při hloubení rychle zatopeny podzemní vodou přitékající z úrovně 0,30 – 0,35 m, z vrstvy zvodnělého štěrkového lože, silný přítok mohl být způsoben intenzivními dešťovými srážkami ve dnech těsně před terénními pracemi

ŽST Týnec nad Sázavou

Mocnost šterkového lože v koleji č. 1 a 5 kolísá v rozmezí 0,30 – 0,55 m, u sondy v km 9,800 koleje č. 1 bylo šterkové lože překryto 0,20 m mocnou vrstvou humózní hlíny písčité, zeminy v úrovni zemní pláně, ověřené kopanými sondami, mají charakter kyprých až ulehých písčitých zemin třídy S3 a S5, Zeminy, zastižené v úrovni zemní pláně, jsou namrzavé, vodní režim je ve zkoumaném úseku příznivý

a) Stavebně technický průzkum pozemních objektů

Cílem průzkumu je ve výpravních budovách ověření technického stavu vybraných vnitřních nosných i nenosných zdí a nosných konstrukcí v rámci zájmových a dále vybraných prostor, ověření skrytých rozměrů nosných zdí a konstrukcí, pevnostních charakteristik zdiva a zdících prvků vybraných zdí a nosných konstrukcí a ověření vlhkosti zdiva. V objektu VB v Žst. Praha - Braník je provedeno ověření stavu krovu. Průzkum byl zaměřen zejména na zájmové prostory, na sklepy pod zájmovými prostory a na podkrovní prostor celého objektu.

ŽST Praha Braník

- krovy - je nezbytné provést otesání napadené dřevní hmoty, příp. úplnou výměnu prvku, a to u cca 30 % prvků (zejména hambálky a krokve), výměnu hřebenových vaznic, min. části vaznic v oblasti uložení na komínová tělesa. Je nutné provést obnovení preventivní fungicidní ochrany dřeva všech přístupných prvků krovu. Dále je nutné provést odstranění veškeré kůry, která je živnou půdou pro dřevokazný hmyz.
- rekonstrukce podlah včetně zásypů, zejména v nepodsklepených částech
- oprava schodů a oprava oken v přízemí od nástupiště
- realizovat opatření ke snížení vlhkosti zdiva

ŽST Davle

- rekonstrukce podlah včetně zásypů, zejména v nepodsklepených částech, zvážit instalaci provětrávaných dutinových podlah a zateplení budovy z exteriéru (opatření ke snížení vlhkosti)
- realizovat opatření ke snížení vlhkosti zdiva,
- opravit komíny nad úrovní střechy

ŽST Jílové u Prahy

- rekonstrukce podlah včetně zásypů, zejména v nepodsklepených částech, zvážit instalaci provětrávaných dutinových podlah
- realizovat opatření ke snížení vlhkosti zdiva, mj:
- opravit kryt střechy - utěsnit místa, kudy do střechy zatéká. Místa jsou z půdy dobře viditelná při denním světle venku
- opravit komíny nad úrovní střechy
- opravu izolace střechy závětrí vstupu do sklepa u východní obvodové stěny. - při opravě střechy bude nutné vytipovat poškozené krokve a ty vyměnit (odhadem 20 %)
- náhradu stávajících omítek sanačními (min. 1,5 m nad vnitřní podlahy).
- zvážit možnosti zateplení objektu z exteriéru.

ŽST Týnec nad Sázavou

- rekonstrukce podlah včetně zásypů, zejména v nepodsklepených částech
- opravit trhliny na kontaktu levé nepodsklepené a střední podsklepené části,
- realizovat opatření ke snížení vlhkosti zdiva, mj:
- opravit komíny nad úrovní střechy

- náhradu stávajících omítek sanačními (min. 0,8 m nad stávající vlhkostní mapy).
- zvážit možnost zateplení objektu z exteriéru.

b) Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum se týká pouze vybraných lokalit, kde jsou plánovány nějaké stavební úpravy s možným dopadem na mimolesní zeleň, přesněji řečeno na dřeviny, které jsou v přímém střetu se stavbou nebo s plochami plánovaných záborů, a to konkrétně v železničních stanicích Praha-Braník, Davle, Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, železniční zastávce Luka pod Medníkem a u železničního přejezdu u Chrástu nad Sázavou (dle podkladů z ledna 2014). Rozsah kácení byl stanoven na základě místních šetření provedených v listopadu 2013 a únoru 2014.

Na základě dendrologického průzkumu je v souvislosti s realizací záměru navrženo ke kácení celkem 57 ks stromů a přibližně 160 m² křovin. V těchto případech většinou nejde ani tak o přímý střet vlastní stavby se dřevinami, ale nejčastěji o dočasné zábory ploch.

c) Průzkum stávajících inženýrských sítí

Průzkum byl proveden v průběhu 07/2014-08/2014, zajištěn společností METROPROJEKT Praha, a.s.. Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen vlastníci) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen vlastnictví) v daném zájmovém území.

d) Pyrotechnický průzkum

Možná pyrotechnická rizika na posuzovaném úseku trati vyplývají z bojové činnosti, která probíhala na zájmové ploše v závěru II. sv. války. Lze ji rozdělit do následujících skupin:

- Letecké útoky
- Zbrojní výroby v železničních tunelech
- Výcvikový prostor Waffen-SS
- ostatní

Velmi pravděpodobně lze největší pyrotechnická rizika předpokládat na úseku trati procházejícím bývalým výcvikovým prostorem jednotek SS v úseku Týnec nad Sázavou – Poříčí nad Sázavou (resp. Čerčany). Na tomto úseku nelze vyloučit výskyt širokého spektra nevybuchlé munice, včetně ženijní. Tedy včetně tzv. „zaminování mostů“ pro jejich „vyhození do povětří“ při ústupu.

Nelze jednoznačně vyloučit možnost nálezu jednotlivého kusu nevybuchlé munice jako pozůstatků pozemních bojů v průběhu povstání, např. ve výše popisované lokalitě Zbraslav – Komořany-Modřany. Pravděpodobnost nálezu však není vysoká.

S výjimkou hloubkařů, kteří na cíle útočily velkorážnými kulomety, nebyly proti železnici na posuzovaném území vedeny jiné cílené letecké útoky. Rovněž nebyly zjištěny žádné informace o případném náletu na tento úsek železnice.

Metodika pyrotechnického průzkumu musí vycházet z požadavků stavby, zejména z uvažované hloubky výkopů a dílčích pracovních ploch (nádraží, břeh řeky, okolí mostu, řeka. atd.) na kterých bude stavební činnost probíhat.

Jako nejčastější nebo nejschůdnější metoda se tak jeví vzájemná kombinace dozoru pyrotechnika u bagru a použití ručního detektoru kovů – minohledačky.

e) Radonový průzkum

Stanovení radonového indexu pozemku podle vyhlášky č. 307/2022 sb., ve znění vyhlášky č. 499/2055 Sb. bylo v místě projektovaného objektu proveden podle metodiky CSI a.s. Praha, schválené Státním úřadem pro jadernou bezpečnost v lednu 2005.

Měření objemové a ^{222}Rn v půdním vzduchu se provádí odběrem z tlučných sond v místě předpokládané zástavby. Odebraný půdní vzduch je měřen pomocí scintilačních komůrek o objemu 125 cm³ přístrojem ERM 2.

Stanovení plynopropustnosti je prováděno metodou odborného posouzení. Při odborném posuzování jsou provedeny vrty (nejméně dva) do hloubky 1 m. Uložení zemin a horní ve vrtu je popsáno s ohledem na plynopropustnost a z každého vrtu z hloubky 0,8 m je odebrán vzorek zeminy analyzován na obsah jemné frakce smyslu ČSN 73 1001. Na základě těchto poznatků je stanovena plynopropustnost zemin ve stupnici nízká – střední – vysoká, podle obsahu jemné frakce.

2.2 VHODNOST GEOLOGICKÝCH A HYDROGEOLOGICKÝCH POMĚRŮ V ÚZEMÍ

a) Geologické poměry

Předkvartérní podklad

Z regionálního hlediska se zájmové území nachází z větší části v oblasti **tepelsko - barrandienské** a z menší části v oblasti **moldanubika**.

Do oblasti tepelsko - barrandienské patří v zájmové oblasti horniny ordovického stáří a horniny svrchnoproterozoického stáří kralupsko-zbraslavské skupiny a štěchovické skupiny, místy se mohou v zájmové oblasti vyskytovat i horniny metamorfovaných ostrovů. Horniny tvoří jižní křídlo barrandovského synklinoria vsv.-zjz. směru.

Ordovické horniny jsou původně sedimentární horniny postižené variskou orogenezí, při které byly vrstvy hornin zvrásněné a místy porušené zlomy.

Proterozoické horniny jsou původně sedimentární nebo vulkanické horniny postižené kadomskou i variskou orogenezí, při kterých došlo ke zvrásnění vrstev hornin, místy k tektonickým poruchám.

Nejvýznamnější tektonickou poruchou vzniklou při variských procesech je Závistský přesmyk. Při kadomské orogenezi byly proterozoické horniny i slabě regionálně metamorfovány. Vulkanické horniny proterozoického stáří jsou protažené v pásech JZ-SV směru, kopírují průběh tektonických linií.

Ordovické horniny vycházejí na povrch mezi žst. Praha Braník a Závistí u Zbraslavi, kde jsou na ně (na letenské souvrství) směrem od JV nasunuté (podél závistského přesmyku) proterozoické horniny štěchovické skupiny.

Ordovické horniny jsou v zájmovém území zastoupené hlavně letenským souvrstvím. Letenské souvrství je tvořené střídajícími se vrstvami drob a břidlic. Skalní výchozy a skalní stěny se v trase nacházejí jednak přirozeně a jednak v zářezech železnice a silnice na pravém břehu Vltavy u Zbraslavi. Na pravém břehu Vltavy se zde nacházejí ve skalní stěně strmě ukloněné vrstvy pískovců a tmavých prachovců.

Proterozoické horniny obou skupin se nacházejí v zájmovém území od Závisti u Zbraslavi až Žampachu do údolí Chotouňského potoka.

Kralupsko - zbraslavská skupina je z hlediska stratigrafie budována blovičským a davelským souvrstvím. Horniny blovičského souvrství jsou tvořené tmavými až černými jílovými břidlicemi, prachovci, drobami a vulkanickými produkty. Vulkanické horniny jsou tvořené bazalty a metabazalty označovanými jako spility.

Horniny davelského souvrství jsou tvořené stejným typem sedimentárních hornin. Kromě bazických bazických vulkanitů (bazaltů a metabazaltů) se v blovičském souvrství vyskytují i intermediální a kyselé vulkanity - andezity, ryolity a dacity a hojná pyroklastika (tufy). K davelskému souvrství patří i nejjižnější pás slabě metamorfovaných vulkanitů JZ-SV směru tzv. Jílovské pásmo. Jedná se o střídající se pásy vulkanitů - bazaltů, andezitů a ryolitů částečně proniknutými mladšími intruzivními a žilnými vyvřelými horninami. Horniny Jílovského pásma se vyskytují mezi Pikovicemi a Žampachem.

Nejsvrchnější část davelského souvrství je tvořena lečickými vrstvami - jedná se o černě zbarvené páskované břidlice obohacené organickým uhlíkem a pyritem a místy přecházející do silicitů.

Štěchovická skupina je tvořena střídajícími se vrstvami šedých prachovitých a jílovitých břidlic, prachovců a drob, často s gradačním zvrstvením. Jedná se o sedimentární horniny flyšového charakteru. Uvnitř vrstev jsou časté i čočkovité polohy slepenců. Plošně převažují horniny štěchovické skupiny nad horninami kralupsko-zbraslavské skupiny.

Proterozoické horniny vytvářejí vysoké a strmé skalní stěny na pravém břehu Vltavy od Zbraslavi až po soutok Vltavy se Sázavou.

Do oblasti **moldanubika** patří v zájmové oblasti vyvřelé horniny středočeského plutonu variského stáří

Vyvřelé horniny středočeského plutonu vycházejí k povrchu od Žampachu (údolí Chotouňského potoka) až po žst. Čerčany. Středočeský pluton je zde tvořen převážně amfibol-biotitovým granodioritem až tonalitem (sázavského typu) a biotitovým granodioritem (požárského typu). Okrajově se v trase železnice (mezi Týncem nad Sázavou a Čerčany) může nacházet i amfibolové a amfibol - biotitové gabro (peceradského typu).

Tektonika a seismická aktivita

Tektonická stavba barrandienského proterozoika a spodního paleozoika se vyznačuje vrásovými strukturami SV-JZ směru. Ordovické horniny nasedají na proterozoické horniny vždy s výraznou úhlovou diskordancí. Tektonické linie v barrandienu (zlomy a přesmyky) jsou generelně rovněž SV-JZ směru. Na tektonické linii SV-JZ směru (středočeském švu) vznikl i středočeský pluton. V tělese středočeského plutonu jsou časté i zlomové linie SZ-JV směru. Na případnou stavbu nebudou mít tektonické linie v horninové prostředí podstatnější vliv.

Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy a_{gR} 0,00-0,02 g.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je v zájmovém úseku budován navážkami, fluviálními, deluviálními a deluviofluviálními sedimenty. Většinou je kvartérní pokryv málo mocný, výjimkou jsou fluviální sedimenty Vltavy a Sázavy.

Navážky se vyskytují v celém úseku trasy v náspech železniční trati, tam kde se kříží trať s místními komunikacemi a v městských zástavbách. Převážně jsou tvořeny písčitohlinitými a písčitojílovitými zeminami, s organickými zbytky a s příměsí úlomků hornin, cihel a škváry.

Fluviální sedimenty jsou v zájmovém vázané hlavně na nivu Vltavy, Sázavy, a dále na drobné vodoteče. Svrchu jsou tvořené náplavovými hlínami a v jejich podloží fluviálními písčitymi a štěrkovitými zeminami.

Deluviální sedimenty se vyskytují ve svazích a při úpatí svahů údolí. Tvořené jsou většinou kamenitohlinitými, místy v blízkosti skalních výchozů až blokovitými sedimenty.

Deluviofluviální sedimenty se nacházejí ve splachových depresích a v závěrech údolí drobných vodotečí. Tvořené jsou převážně kamenitohlinitými až písčitohlinitými zeminami hlínami a písčitymi štěrky.

Poddolovaná území

Železniční trať prochází 3 poddolovanými územími registrovanými v České geologické službě - Geofondu ČR. Poddolovaná území se nacházejí na pravém břehu Sázavy mezi Lukami pod Medníkem a Žampachem. Evidována jsou pod čísly a názvy : 2176 Luka p. Medníkem 1; 2191 Jílové u Prahy; 2203 Jílové u Prahy. Poddolování souvisí s těžbou zlatonosné rudy. V současnosti se již zlatonosná ruda netěží.

Chráněná ložisková území

Železniční trať neprochází žádným chráněným ložiskovým územím registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR

Geodynamické jevy

V zájmovém území není v České geologické službě - Geofondu ČR evidována žádná svahová deformace (sesuv, skalní řízení). Může zde však existovat vzhledem k existenci vysokých skalních stěn nad tratí (především v úseku Zbraslav - Pikovice - Žampach) potenciální riziko skalního řízení.

b) Hydrogeologické poměry

Hlavní erozní bázi zájmového území tvoří řeky Vltava a Sázava.

Nejmladším a současně nejvýznamnějším hydrogeologickým kolektorem jsou kvartérní fluviální sedimenty Vltavy (mimo zátopovou oblast přehrad) a Sázavy. Jedná se o štěrkovité a písčité zeminy při povrchu přikryté vrstvou málo propustných náplavových hlín.

Předkvartérní podklad je na většině území tvořen sedimentárními a vulkanickými horninami proterozoika a sedimentárními horninami ordoviku. V menší části území je předkvartérní podklad tvořen vyvřelými horninami středočeského plutonu. Oběh podzemní vody je horninách předkvartérního podkladu vázán na přípovrchovou vrstvu zvětralin a rozpojení puklinami.

2.3 POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ VYTYČOVACÍ SÍTĚ POLOHOVÉ A VÝŠKOVÉ

a) Geodetické podklady a podmínky založení vytyčovací sítě

- měření provedli společnosti SŽDC, SŽG Praha a Pragema
- souřadnicový systém S-JSTK
- výškový systém Bpv
- zaměření polohopisu a výškopisu bylo provedeno dle „Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty“ v platném znění. Zaměření odpovídá 2. třídě přesnosti
- bylo použito bodů železničního bodového pole ve správě SŽG Praha

b) Mapové podklady

- Základní mapa ČR 1:25 000, Český úřad zeměměřický a katastrální
- mapy DKM, KMD, katastrální mapy

c) Bodové pole

Pro zaměření bylo použito bodové pole vybudované SŽG Praha současně se zaměřením podkladu pro projekt. Z důvodu probíhající obnovy ŽBP obsahuje Geodetická dokumentace pracovní verzi ŽBP a proto je nutné před jakýmkoliv dalším geodetickým měřením požádat Oddělení centrální dokumentace při SŽG Praha o aktuální dokumentaci. ŽBP je třeba vždy ověřit současně s jakýmkoli geodetickým měřením.

3. OCHRANNÁ PÁSMA

3.1 ÚDAJE O DOSAVADNÍCH DOTČENÝCH OCHRANÝCH PÁSMECH A CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

Záměr nezasahuje do žádného zvláště chráněného území (ZCHÚ) či jeho ochranného pásma - § 14 z.č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Záměr nezasahuje do žádného významného krajinného prvku (VKP) podle § 3 odst. b) z.č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Záměr zasahuje do prvku ÚSES (biocentrum, biokoridor, interakční prvek) def. § 3 z.č. 114/92 Sb., v platném znění. Záměr zasahuje do ochranného pásma nadregionálního biokoridoru.

Záměr nezasahuje do evropsky významné lokality (EVL) ani do ptačí oblasti (PO) podle § 45a a § 45e z.č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Záměr zasahuje do přírodního parku (§ 12), nezasahuje do přechodně chráněné plochy podle § 13 z.č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Památné stromy evidované v ústředním seznamu ochrany přírody se v zájmovém území nenacházejí.

Záměr nezasahuje do ochranných pásem vodního zdroje (§ 30), do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (§ 28), nezasahuje do citlivých (§ 32) ani do zranitelných oblastí (§ 33) podle z.č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Záměr nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody (hlava V) z.č. 163/2001 Sb., v platném znění.

Stavba nezasahuje do památkové zóny (§ 6), nenachází se v památkové rezervaci (§ 5) ani v jejím ochranném pásmu (§17) z.č. 20/1987 o památkové péči, v platném znění. V zájmovém území je předpoklad přítomnosti archeologických nálezů (§ 23) z.č. 20/1987 o památkové péči v platném znění.

V prostoru obvodu stavby se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě, které mají vymezena ochranná pásma. Osová vedení těchto sítí jsou zakreslena v situacích.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000Sb. § 46 odst.3 písm. a) svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
U napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
U napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
U napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Na adresu správce bude zaslána žádost o udělení souhlasu s prováděním činnosti a s umístěním stavby v ochranném pásmu energetického zařízení s ustanovením zákona č. 458/2000 Sb. § 46 odst.8 a odst. 11.

Ochranné pásmo telekomunikačních vedení

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů, na něž se vztahuje platnost ustanovení § 7 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích činí 1,5 m od krajního kabelu trasy

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo je vymezeno v zákoně č. 458/2000 Sb., v platném znění. § 68 odst. (3) - Ochranná pásma činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, kterými se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od půdorysu 4 m
- u technologických objektů na všechny strany od půdorysu 4 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

- U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 mod vnějšího líce stěny potrubí
- U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

Silniční ochranná pásma pro dálnice, silnice a komunikace určuje zákon č.13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Silničním ochranným pásmem se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti 100 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu rychlostní komunikace R1.

Ochranné pásmo hřbitova a krematorií

Ochranná pásma hřbitovů vymezuje ust. § 17 zákona č. 256/2001 Sb. o pohřebnictví a o změně některých zákonů, podle kterého se ochranné pásmo veřejných pohřebišť zřizuje v šíři nejméně 100 m od hranice pohřebišť. V OP nesmí být zřizovány zdroje pitné vody a činnosti prováděné v OP nesmí narušovat pietní místo hřbitova. Stavba do ochranného pásma nezasahuje.

Ochranné pásmo lesa

Do ochranného pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. - 50 m) stavba zasahuje.

3.2 STANOVENÍ NOVÝCH OCHRANÝCH PÁSEM

Vzhledem k tomu, že dochází pouze k drobným korekcím kolejiště, změny stávajícího ochranného pásma dráhy budou nevýznamné. Jiná nová ochranná pásma nebudou vyhlášena.

3.3 ÚDAJE O CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍCH A SPECIFIKACE BÁŇKÝCH PODMÍNEK

Chráněná ložisková území

Chráněné ložiskové území (CHLÚ) se podle horního zákona stanoví za účelem ochrany výhradního ložiska před znemožněním nebo ztížením jeho dobývání. V blízkosti řešené tratě se nachází jediné CHLÚ (a v rámci něj také současně těžený dobývací prostor), které však nemůže být rekonstrukcí železnice dotčeno, jelikož se nachází na opačném břehu Vltavy.

Dobývací prostory

Stanovením dobývacího prostoru (DP) vzniká právo dobývat vyhrazený nerost. V řešeném území v blízkosti stávající železniční tratě se nachází pouze jediný DP v Krhanicích, případná úprava trasy železnice by do tohoto prostoru logicky neměla vstoupit.

Stará důlní díla

V trase železnice je evidováno několik starých důlních děl, a to v okolí Žampachu. V těchto místech bude pokládán pouze sdělovací kabel.

Poddolovaná území

V řešeném území se nachází několik poddolovaných území, zejména v oblasti Luk pod Medníkem a Žampachu. V těchto místech bude pokládán pouze sdělovací kabel.

3.4 ÚDAJE O ZELENÍ

Železniční trať prochází čtyřmi bioregiony dle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996). Jedná se o bioregiony 1.18 Karlštejnský, 1.2 Řipský, 1.22 Posázavský a 1.20 Slapský.

KARLŠTEJNSKÝ BIOREGION

Bioregion se nachází na jihozápadě středních Čech, zabírá téměř celou Hořovickou pahorkatinu (kromě západního cípu) a jižní výběžek Pražské plošiny. Bioregion má plochu 475 m² a tvar protažený značně JZ – SV.

Typická část je tvořena vápencovou vrchovinou, rozčleněnou údolími toků. Bioregion reprezentuje nejrozsáhlejší krasové území České kotliny a hostí charakteristickou vápnomilnou biotu. Dominující vegetací je mozaika teplomilných doubrav a dubohabřin, na jižních svazích jsou skalní stepi, na severních suťové lesy a vápnomilné bučiny. Dominuje 2. bukovo – dubový a 3. dubovo – bukový vegetační stupeň. Flóra je bohatá na různé migranty a floroelementy.

Dnes převažuje orná půda, relativně hojné jsou přirozené doubravy i travnato-bylinná lada. Biota je poškozována rozsáhlou těžbou vápenců.

ŘIPSKÝ BIOREGION

Bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech a tvoří ho opuková tabule s pauperizovanou teplomilnou biotou 2. bukovo-dubového vegetačního stupně. V kaňonech Vltavy se nachází pestrá biota se zbytky teplomilné lesní a stepní vegetace. V současnosti v bioregionu dominuje orná půda, hodnotné jsou fragmenty travních lad a skalního řídkolesí.

POSÁZAVSKÝ BIOREGION

Bioregion leží na jihovýchodě středních Čech, zabírá východní část geomorfologického celku Benešovská pahorkatina a severní výběžky celků Vlašimská pahorkatina a Křemešnická vrchovina. Bioregion je tvořen vrchovinou na žulách a rulách podél zaříznutého údolí Sázavy a jejích přítoků. Je charakteristický ochuzenou mezofilní biotou, tvořenou acidofilními doubravami a podružně též květnatými bučinami a dubohabřinami.

SLAPSKÝ BIOREGION

Bioregion se nachází na jihu středních Čech, zabírá střední část geomorfologického celku Benešovská pahorkatina. Bioregion je tvořen převážně žulovou pahorkatinou rozřezanou skalnatým údolím Vltavy a jejích přítoků. Bioregion má mezofilní charakter, v jeho potenciální vegetaci převažují acidofilní doubravy.

Druhové složení stávající zeleně pro dotčené území

STROMY		KEŘE	
český název	vědecký název	český název	vědecký název
borovice lesní	<i>Pinus sylvestris</i>	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>
bříza bradavičnatá	<i>Betula pendula</i>	brslen evropský	<i>Euonymus europaeus</i>
dub červený	<i>Quercus rubra</i>	dříšťál obecný	<i>Berberis vulgaris</i>
dub letní	<i>Quercus robur</i>	hloh jednosemenný	<i>Crataegus monogyna</i>
habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>	hlošina úzkolistá	<i>Eleagnus angustifolia</i>
hrušeň domácí	<i>Pyrus domestica</i>	jalovec obecný polehlý	<i>Juniperus communis</i> <i>'Repandens'</i>

STROMY		KEŘE	
český název	vědecký název	český název	vědecký název
jabloň domácí	<i>Malus domestica</i>	kalina obecná	<i>Viburnum opulus</i>
jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>	křídlatka	<i>Reynoutria sp.</i>
javor babyka	<i>Acer campestre</i>	líška obecná	<i>Corylus avellana</i>
javor mléč	<i>Acer platanoides</i>	ostružiník maliník	<i>Rubus fruticosus</i>
jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	pámelník bílý	<i>Symphoricarpos albus</i>
lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>	přísavník pětistý	<i>Parthenocissus quinquefolia</i>
modřín opadavý	<i>Larix decidua</i>	růže šípková	<i>Rosa canina</i>
olše lepkavá	<i>Alnus glutinosa</i>	slivoň trnitá	<i>Prunus spinosa</i>
orešák královský	<i>Juglans regia</i>	svída krvavá	<i>Swida sanguinea</i>
smrk pichlavý	<i>Picea pungens</i>	šeřík obecný	<i>Syringa vulgaris</i>
smrk ztepilý	<i>Picea abies</i>	škumpa octová	<i>Rhus typhina</i>
topol osika	<i>Populus tremula</i>	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>
trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	zerav západní	<i>Thuja occidentalis 'Smaragd'</i>
třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	zlatice prostřední	<i>Forsythia intermedia</i>
vrba bílá	<i>Salix alba</i>		
vrba bílá smuteční	<i>Salix alba 'Tristis'</i>		

Vliv na lesní porosty

Stavba se pohybuje v pásu 50 m od lesa. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti 50 m od PUPFL je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů k dotčení těchto pozemků dle zákona č. 289/1995 Sb. §14 odst. 2.

3.5 ÚDAJE O ZÁBORECH ZEMĚDĚLSKÉHO A LESNÍHO FONDU

V důsledku realizace stavby dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu a bude třeba řešit vynětí dotčených pozemků ze ZPF dle zákona č. 334/1992 Sb., v platném znění. Dojde k trvalému záboru ZPF o výměře 13 m².

U pozemků určené k plnění funkcí lesa dojde k trvalému záboru o výměře 2 m². Jedná se o pozemek par. č. 1873/12 ve vlastnictví města Jílové u Prahy. Trvalý zábor je navržen z důvodu úpravy stávajícího drážního tělesa. Dále je navržen dočasný zábor 17 m² pro umístění potrubí DN 200 (průměr 200 mm) pro odvodnění nástupiště. Potrubí je umístěno v minimální vzdálenosti od železniční koleje. Lesní porost nebude dotčen.

Tab. Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL

Katastrální území	Trvalý zábor		Dočasný zábor do 1 roku	
	ZPF	PUPFL	ZPF	PUPFL
	m ²	m ²	m ²	m ²
Krč	0	0	0	0
Braník	0	0	0	0
Hodkovičky	0	0	0	0
Modřany	0	0	0	0
Komořany	0	0	0	0
Zbraslav	0	0	0	0
Lhota u Dolních Břežan	0	0	0	0
Ohrobec	0	0	0	0
Zvole u Prahy	0	0	0	0
Vrané nad Vltavou	0	0	0	0
Březová u Zvole	0	0	0	0
Měchenice	0	0	0	0
Oleško u Zvole	0	0	0	0
Davle	0	0	0	0
Sázava u Davle	0	0	0	0
Sázava u Petrova	0	0	0	0
Petrov u Prahy	0	0	0	0
Luka pod Medníkem	13	0	0	0
Jílové u Prahy	0	2	0	17
Borek nad Sázavou	0	0	0	0
Pohoří u Prahy	0	0	0	0
Kamenný Přívoz	0	0	0	0
Krhanice	0	0	0	0
Týnec nad Sázavou	0	0	0	0
Pecerady	0	0	0	0
Bukovany u Týnce nad Sázavou	0	0	0	0
Poříčí nad Sázavou	0	0	0	0
Mrač	0	0	0	0
Čerčany	0	0	0	0
Trnová u Jíloviště	0	0	0	0
Klínec	0	0	0	0
Hvozdnice	0	0	0	0
Líšnice u Prahy	0	0	0	0
Čisovice	0	0	0	0
celkem	13	2	0	17

4. KONCEPCE STAVBY

4.1 ÚČEL STAVBY

Železniční trať č. 210 Praha – Vrané – Dobříš a Vrané - Čerčany je významnou regionální tratí, obsluhující jihozápadní a jižní část pražské aglomerace. V ŽST Praha Vršovice je trať zapojena do pražského železničního uzlu a také napojena na IV tranzitní železniční koridor – trať č. 221 Praha – Čerčany – Benešov u Prahy – České Budějovice. V ŽST Vrané nad Vltavou respektive v odbočce Skochovice se trať dělí na dvě větve, a to na větev do ŽST Dobříš a větev do ŽST Čerčany.

Část trati a řada technologických zařízení již vyčerpala svou životnost a vyžaduje obnovu. Pomocí souhrnu technických návrhů a opatření mají být proto v zájmové oblasti zajištěna následující vylepšení, která odstraní nevyhovující současný stav:

- Odstranění propadů rychlosti.
- Zvýšení bezpečnosti cestujících.
- Zvýšení kultury cestování.
- Zajištění vyhovujícího technického stavu železničního svršku a spodku ve vybraných železničních stanicích.
- Náhrada zastaralého zabezpečovacího a sdělovacího zařízení novou technologií, umožňující dálkové řízení provozu.

Z hlediska přepravních vazeb bude trať připravena na bezproblémové odbavení plánované poptávky po pravidelné regionální železniční přepravě a zároveň umožní zachovat nákladní dopravu tj. obsluhu vlečků. Realizací rekonstrukce trati dojde ke zkrácení jízdních dob a umožní zavedení taktového grafikonu v hodinovém intervalu v přepravní špičce. Instalací nových technologických zařízení bude zvýšena bezpečnost železničního provozu a zároveň budou sníženy provozní náklady.

4.2 PŘEHLED O DODRŽENÍ OBECNÝCH TECHNICKÝCH PODMÍNEK NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Základní právní normou v oblasti železnice je **zákon č. 266/1994** o drahách. Na tento zákon navazuje, požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje **vyhláška č. 177/1995 Sb.** kterou se vydává stavební a technický řád drah. Trať č. 210, je regionální trať. Z hlediska obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se na ní vztahuje **vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb.**

Zákon 266/1994 Sb.

Ochranné pásmo

V zákoně je definováno ochranné pásmo dráhy u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Ochranné pásmo se nemění.

Vyhláška 177/1995 Sb.

Průjezdny průřez

Pro návrh stavby je standardně použit průjezdný průřez Z-GC.

Osové vzdálenosti kolejí

Osové vzdálenosti kolejí ve stanici jsou v přímé a obloucích o poloměru $R=300\text{m}$ a větším min 4,75m.

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. při rekonstrukcích kolejiště železničních stanic, je-li to nezbytné, s přihlédnutím k místním podmínkám, je nejmenší vzdálenost os kolejí v přímé koleji a v obloucích o poloměru 300 m a větším, 4 750 mm.

Volný schůdný a manipulační prostor

Volný schůdný a manipulační prostor je zajištěn ve všech kolejích, v souladu s vyhláškou 177/1995 sb. tj. min 3,000 m, nebo střed další koleje musí být vzdálen nejméně 4 750 mm.

Směrové řešení

Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 500 m a v případě rekonstrukce nebo modernizace dráhy, při které se nezřizuje nové drážní zemní těleso, nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 300 m. V dopravních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 300 m. V manipulačních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 190 m.

Výškové řešení

Maximální sklon v prostoru stanice, kde se předpokládá odstavování souprav a vozů je 0,714 promile. Podle vyhlášky 177/ 1995 Sb. tato hodnota nesmí přesáhnout 1 promile.

Uspořádání žel. spodku

Těleso železničního spodku je navrženo tak, aby pro:

- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 30 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 50 MPa.
- hlavní traťové a hlavní staniční koleje dosáhlo minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 20 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 40 MPa.

Proti nepříznivým účinkům povrchových a podzemních vod je těleso zajištěno systémem trativodů, svodných a kanalizačních potrubí, která odvodňují železniční spodek a zároveň odvádějí vodu ze zpevněných ploch.

Uspořádání dopravních ploch

Ve stanicích jsou navržena poloostrovní nebo boční nástupiště s úrovnovým bezbariérovým přístupem. Boční nástupiště jsou (Praha Braník, Vrané n/Vl., Luka p/M.) přímo napojeno na bezbariérovou komunikaci do přednádraží.

Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice je v souladu s požadavky vyhlášky 177/1995 Sb.

Železniční svršek

V rozsahu hlavních a dopravních kolejí je navržena bezстыková kolej.

Vybavenost železniční stanice

Nově budou stanice vybaveny elektronickým informačním zařízením. Orientační systém pro cestující bude zcela nový, včetně názvu stanice, který bude umístěn v prostoru obou zhlaví. Všechny veřejné prostory stanice budou bezbariérově přístupné. Stanice budou nově osvětlena.

Intenzita osvětlení

Rozmístění, typy a výkon svítidel nové osvětlovací soustavy ve stanicích

předměstí je navrženo na základě výsledků světelně technického výpočtu intenzit osvětlení v jednotlivých částech stanice.

Zabezpečovací zařízení

Má zajištěnu plynulou dodávku el. energie. Přípojky řeší příslušné SO.

Vyhláška ministerstva pro místní rozvoj č.398/2009 Sb..

Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v Doporučeném standardu technickém DOS T, soubor 5, č. 11, Viktor Dudr, Petr Lněnička „Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob“.

Signální pásy (nebo jejich části) bezprostředně související s přechodem a vodící pásy přechodu tvoří funkční celek a musí být jako celek vytýčeny, osa vytýčení je rovnoběžná s osou přechodu (směrem přecházení).

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Přechody pro pěší a nástupiště autobusových zastávek budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí

splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

Pochozí plochy, nástupiště a výtahy musí odpovídat technickým a stavebním požadavkům uvedených ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj ČR č.398/2009 Sb.

4.3 ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Z urbánního hlediska stavba zachovává stávající poměry v území. Hmotově přibývá pouze přístřešek pro cestující v Lukách pod Medníkem.

Objekty nových nástupišť v železničních stanicích a vybraných zastávkách jsou pojaty jako čistě účelové konstrukce bez větších nároků na architektonické ztvárnění. Vzhledem k výšce nástupiště 550 mm nad T.K. nepůjde o vizuální bariéru v území.

4.4 STRUČNÝ POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PS A SO

D.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.1.1 STANIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (SZZ)

PS 01-01-01ŽST Čerčany, úprava SZZ

Předmětem provozního souboru je navázání stávajícího staničního elektronického zab. zařízení na upravené traťové zařízení ve směru Týnec nad Sázavou a na nově zřízená přejezdová zařízení v tomto traťovém úseku. Součástí je i úprava SW elektronického stavědla.

PS 03-01-01ŽST Týnec nad Sázavou, SZZ

V rámci provozního souboru bude nahrazeno stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení s mechanickými přestavíky a světelnými návěstidly novým zařízením hybridního typu.

Výhybky rozhodující o jízdách na dopravní koleje budou vybaveny elektromotorickými přestavíky. Ostatní výhybky ve vlakových cestách budou opatřeny snímači polohy jazyka a výměnovými zámky, výsledné klíče budou vkládány do EZ v kolejišti.

Odjezdová návěstidla budou u každé dopravní koleje. Seřaďovací návěstidla budou pouze před hroty krajních výhybek. Zabezpečené posunové cesty budou pouze na dopravní koleje. Ostatní posunové cesty budou nezabezpečené. Návěstidla situována pro případné zvýšení zábrzdné vzdálenosti na 700 m.

Jako prostředky pro zjišťování volnosti budou použity počítače náprav. Zařízení bude dálkově ovládané z dispečerského pracoviště, ve stanici bude pouze deska nouzových obsluh. Vnitřní výstroj bude umístěna ve výpravní budově.

Kabelizace bude v celé stanici nová. Napájení staničního zab. zařízení je řešeno v samostatných stavebních objektech. Jako náhradní zdroje budou použity akumulátorové baterie, pro případ delších výpadků budou použity mobilní dieselagregáty. Zařízení bude vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby.

PS 05-01-01ŽST Jílové u Prahy, SZZ

V rámci provozního souboru bude nahrazeno stávající mechanické zabezpečovací zařízení s mechanickými návěstidly novým zařízením hybridního typu.

Výhybky rozhodující o jízdách na dopravní koleje budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Ostatní výhybky ve vlakových cestách budou opatřeny snímači polohy jazyka a výměnovými zámky, výsledné klíče budou vkládány do EZ v kolejišti.

Odjezdová návěstidla budou u každé dopravní koleje. Seřaďovací návěstidla budou pouze před hroty krajních výhybek a před přejezdem. Zabezpečené posunové cesty budou pouze na dopravní koleje. Ostatní posunové cesty budou nezabezpečené. Návěstidla situována pro případné zvýšení zábrzdné vzdálenosti na 700 m.

Jako prostředky pro zjišťování volnosti budou použity počítače náprav. Zařízení bude dálkově ovládané z dispečerského pracoviště, ve stanici bude pouze deska nouzových obsluh. Vnitřní výstroj bude umístěna ve výpravní budově.

Kabelizace bude v celé stanici nová. Napájení staničního zab. zařízení je řešeno v samostatných stavebních objektech. Jako náhradní zdroje budou použity akumulátorové baterie, pro případ delších výpadků budou použity mobilní dieselaagregáty. Zařízení včetně přejezdů bude vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby.

Součástí provozního souboru bude i zabezpečení přejezdů v km 20,298 a 20,420 novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou. Do dopravního značení na komunikacích nebude zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdu v km 20,420 budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

PS 09-01-01ŽST Davle, SZZ

V rámci provozního souboru bude nahrazeno stávající mechanické zabezpečovací zařízení s mechanickými návěstidly novým zařízením hybridního typu.

Výhybky rozhodující o jízdách na dopravní koleje budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Ostatní výhybky ve vlakových cestách budou opatřeny snímači polohy jazyka a výměnovými zámky, výsledné klíče budou vkládány do EZ v kolejišti.

Odjezdová návěstidla budou u každé dopravní koleje. Seřaďovací návěstidla budou pouze před hroty krajních výhybek a před přejezdy. Zabezpečené posunové cesty budou pouze na dopravní koleje. Ostatní posunové cesty budou nezabezpečené. Návěstidla situována pro případné zvýšení zábrzdné vzdálenosti na 700 m.

Jako prostředky pro zjišťování volnosti budou použity počítače náprav. Zařízení bude dálkově ovládané z dispečerského pracoviště, ve stanici bude pouze deska nouzových obsluh. Vnitřní výstroj bude umístěna ve výpravní budově.

Kabelizace bude v celé stanici nová. Napájení staničního zab. zařízení je řešeno v samostatných stavebních objektech. Jako náhradní zdroje budou použity akumulátorové baterie, pro případ delších výpadků budou použity mobilní dieselaagregáty. Zařízení včetně přejezdů bude vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby.

Součástí provozního souboru bude i zabezpečení přejezdu v km 30,955 novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou.

Do dopravního značení na komunikaci nebude zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdu budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

PS 11-01-01 Odbočka Skochovice, úprava SZZ

Předmětem provozního souboru je úprava stávajícího zab. zařízení z důvodu navázání nových traťových zab. zařízení.

PS 17-01-01 ŽST Praha Modřany, úprava SZZ

Předmětem provozního souboru je úprava staničního zab. zařízení, která umožní dálkové ovládání stanice z dispečerského pracoviště Vrané nad Vltavou jako náhradu stávajícího ovládání ze ŽST Braník.

PS 19-01-01 ŽST Praha Braník, SZZ

V rámci provozního souboru bude nahrazeno stávající reléové zařízení typu TEST novým zařízením hybridního typu.

Výhybky rozhodující o jízdách na dopravní koleje budou vybaveny elektromotorickými přestavíky. Ostatní výhybky ve vlakových cestách budou opatřeny snímači polohy jazyka a výměnovými zámky, výsledné klíče budou vkládány do EZ v kolejišti.

Odjezdová návěstidla budou u každé dopravní koleje. Seřaďovací návěstidla budou pouze před hroty krajních výhybek. Zabezpečené posunové cesty budou pouze na dopravní koleje. Ostatní posunové cesty budou nezabezpečené. Návěstidla situována pro případné zvýšení zábrzdné vzdálenosti na 700 m.

Jako prostředky pro zjišťování volnosti budou použity počítače náprav. Zařízení bude dálkově ovládané z dispečerského pracoviště, ve stanici bude pouze deska nouzových obsluh. Vnitřní výstroj bude umístěna ve výpravní budově.

Kabelizace bude v celé stanici nová. Napájení staničního zab. zařízení je řešeno v samostatných stavebních objektech. Jako náhradní zdroje budou použity akumulátorové baterie, pro případ delších výpadků budou použity mobilní dieselagregáty. Zařízení včetně přejezdu bude vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby.

Součástí provozního souboru bude i zabezpečení přejezdu v km 8,540 novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením s polovičními reléového typu s elektronickou nadstavbou. Do dopravního značení na komunikaci nebude zasahováno, ani nebude doplňováno.

PS 21-01-01 ŽST Praha Krč, úprava SZZ

Předmětem provozního souboru je úprava stávajícího staničního zab. zařízení z důvodu navázání nového traťového zab. zařízení ve směru do ŽST Praha Braník.

PS 23-01-01 ŽST Čisovice, úprava SZZ

Předmětem provozního souboru je úprava stávajícího elektromechanického zab. zařízení, která zajistí navázání na nové traťové zařízení ve směru na Měchenice. Mechanická návěstidla na sudém zhlaví budou nahrazena světelnými. V nejnútnejším rozsahu budou zřízeny počítače náprav. Zařízení bude umístěno v novém technologickém domku.

PS 25-01-01ŽST Měchenice, SZZ

V rámci provozního souboru bude nahrazeno stávající mechanické zabezpečovací zařízení s mechanickými návěstidly novým zařízením hybridního typu.

Výhybky rozhodující o jízdách na dopravní koleje budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Ostatní výhybky ve vlakových cestách budou opatřeny snímači polohy jazyka a výměnovými zámky, výsledné klíče budou vkládány do EZ v kolejišti.

Odjezdová návěstidla budou u každé dopravní koleje. Seřaďovací návěstidla budou pouze před hroty krajních výhybek. Zabezpečené posunové cesty budou pouze na dopravní koleje. Ostatní posunové cesty budou nezabezpečené. Návěstidla situována na zábrzdnu vzdálenost na 400 m.

Jako prostředky pro zjišťování volnosti budou použity počítače náprav. Zařízení bude dálkově ovládané z dispečerského pracoviště, ve stanici bude pouze deska nouzových obsluh. Vnitřní výstroj bude umístěna ve výpravní budově.

Kabelizace bude v celé stanici nová. Napájení staničního zab. zařízení je řešeno v samostatných stavebních objektech. Jako náhradní zdroje budou použity akumulátorové baterie, pro případ delších výpadků budou použity mobilní dieselaagregáty. Zařízení včetně přejezdů bude vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby.

Součástí provozního souboru bude i zabezpečení přejezdů v km 28,090 a 28,422 novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou. Do dopravního značení na komunikacích nebude zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdech budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

D.1.2 TRAŤOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (TZZ)**PS 02-01-01 Čerčany - Týnec nad Sázavou, úprava TZZ**

V rámci provozního souboru bude provedena úprava stávajícího traťového zařízení typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel, která umožní průběžnou obsluhu manipulačního místa Pecerady n. Výhybky na manipulačním místě budou doplněny snímači polohy jazyka. Výsledné klíče budou vkládány do nově zřízeného EZ v kolejišti.

Součástí provozního souboru bude i nové zabezpečení přejezdů v km 1,003; 1,983; 3,341; 4,560; 4,817 a 4,924 v tomto mezistaničním úseku. Přejezdy budou vybaveny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou, přejezd v km 1,983 bude elektronický. Přejezdy budou začleněny do dispečerského dálkového ovládání a budou vybaveny diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby. Do dopravního značení na komunikacích nebude zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdech budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.Doplněna bude kabelizace v celém mezistaničním úseku.

PS 04-01-01 Týnec nad Sázavou - Jílové u Prahy, TZZ

V rámci provozního souboru bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti budou zřízeny počítače náprav. Výstroj traťového zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic. Zařízení bude ovládáno z dispečerského pracoviště.

Součástí zařízení bude i zabezpečení tří manipulačních míst v traťovém úseku. Výhybky na těchto místech budou opatřeny snímači polohy jazyka a výměnovými zámkami, výsledné klíče budou vkládány do EZ v kolejišti.

Součástí provozního souboru bude i nové zabezpečení vybraných přejezdů v traťovém úseku. Přejezdy v km 11,194; 11,471 a 11,651 budou vybaveny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami reléového typu s elektronickou nadstavbou. Přejezdy v km 14,526; 15,294; 18,813 a 18,999 budou vybaveny stejným zařízením bez závor. Přejezdy budou začleněny do dispečerského dálkového ovládání a budou vybaveny diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby.

Na komunikaci k přejezdu v km 11,194 bude upraveno dopravní značení z důvodu doplnění závor. Na ostatních přejezdech nebude do dopravního značení na komunikacích zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdech budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Kabelizace bude v celém mezistaničním úseku nová.

PS 06-01-01 Jílové u Prahy - Davle, TZZ

V rámci provozního souboru bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti budou zřízeny počítače náprav. Výstroj traťového zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic. Zařízení bude ovládáno z dispečerského pracoviště.

Součástí provozního souboru bude i nové zabezpečení přejezdů v km 23,384 a 24,288 v tomto mezistaničním úseku. Přejezdy budou vybaveny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou. Přejezdy budou začleněny do dispečerského dálkového ovládání a budou vybaveny diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby. Do dopravního značení na komunikacích nebude zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdu v km 23,384 budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Kabelizace bude v celém mezistaničním úseku nová.

PS 10-01-01 Davle - odbočka Skochovice, TZZ

V rámci provozního souboru bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti budou zřízeny počítače náprav. Výstroj traťového zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic. Zařízení bude ovládáno z dispečerského pracoviště. Kabelizace bude v celém mezistaničním úseku nová.

PS 12-01-01 Odbočka Skochovice - Vrané nad Vltavou, úprava TZZ

Předmětem tohoto PS je náhrada staré kabelizace mezi odb. Skochovice a přejezdem v km 36,071.

PS 18-01-01 Praha Modřany - Praha Braník, úprava TZZ

Předmětem provozního souboru je přemístění výstroje stávajícího traťového zařízení 3. kategorie do nové stavědlové ústředny v ŽST Praha Braník.

PS 20-01-01 Praha Braník - Praha Krč, TZZ

V rámci provozního souboru bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti budou zřízeny počítače náprav. Výstroj traťového zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic. Zařízení bude ovládáno částečně ovládáno z dispečerského pracoviště. Kabelizace bude v celém mezistaničním úseku nová.

PS 24-01-01 Čisovice - Měchenice, TZZ

V rámci provozního souboru bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti budou zřízeny počítače náprav. Výstroj traťového zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic. Zařízení bude ovládáno z dispečerského pracoviště.

Součástí provozního souboru bude i nové zabezpečení přejezdů v km 25,592 a 26,780 v tomto mezistaničním úseku. Přejezdy budou vybaveny novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou. Přejezdy budou začleněny do dispečerského dálkového ovládání a budou vybaveny diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby. Do dopravního značení na komunikacích nebude zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdech budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Kabelizace bude v celém mezistaničním úseku nová.

PS 26-01-01 Měchenice - odbočka Skochovice, TZZ

V rámci provozního souboru bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Pro zjišťování volnosti budou zřízeny počítače náprav. Výstroj traťového zařízení bude umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic. Zařízení bude ovládáno z dispečerského pracoviště.

Kabelizace bude v celém mezistaničním úseku nová.

D.1.3 PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ**PS 14-01-02 PZS v km 34,591**

Předmětem provozního souboru je nové zabezpečení tohoto přejezdu. Bude vybaven novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou. Přejezd bude začleněn do dispečerského dálkového ovládání a bude vybaven diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby. Výstroj bude umístěna v technologickém domku u přejezdu. Do dopravního značení na komunikaci nebude zasahováno, ani nebude doplňováno.

PS 16-01-03 PZS v km 38,890

Předmětem provozního souboru je nové zabezpečení tohoto přejezdu. Bude vybaven novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor reléového typu s elektronickou nadstavbou. Přejezd bude začleněn do dispečerského dálkového ovládání a bude vybaven diagnostickým zařízením s přenosem informací na pracoviště údržby. Výstroj bude umístěna v technologickém domku u přejezdu. Do dopravního značení na komunikaci nebude zasahováno, ani nebude doplňováno, pouze na přejezdu budou zrušeny značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

D.1.5 DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ (DOZ)

PS 90-01-01 Řídící pracoviště DOZ Praha - Vrané n. Vlt. - Čerčany/Měchenice

Předmětem provozního souboru je rozšíření stávajícího řídicího dispečerského pracoviště v ŽST Vrané nad Vltavou a začlenění nových staničních, traťových a přejezdových zařízení, vybudovaných v rámci stavby, do tohoto pracoviště.

D.2 ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

D.2.1 KABELIZACE (MÍSTNÍ, DÁLKOVÁ) VČETNĚ PŘENOSOVÝCH SYSTÉMŮ

Současný stav

Traťové kabely

V úseku Praha-Braník – Praha-Zbraslav je optický kabel 12 vláken a metalický kabel 5XN0,8 z r.2009 a kabely PK2 a ŽDK1 po době životnosti. V úseku Praha-Zbraslav – odb. Skochovice je DOK 24 vláken a traťový kabel 10XN0,8 z r.2012. V úseku odb. Skochovice – Dobříš a odb. Skochovice - Týnec nad Sázavou je pouze provizorní kabelizace. V úseku Týnec nad Sázavou – Čerčany je hybridní kabel 5XN0,8+12vláken.

DOK

V úseku Praha-Braník – Praha-Zbraslav je optický kabel s 12 vlákny, v úseku Praha Zbraslav – Odbočka Skochovice je optický kabel s 24 vlákny. V úseku Týnec nad Sázavou – Čerčany je hybridní kabel 5XN0,8+12vláken.

PS 03-02-01 ŽST Týnec nad Sázavou, místní kabelizace

PS 05-02-01 ŽST Jílové u Prahy, místní kabelizace

PS 09-02-01 ŽST Davle, místní kabelizace

PS 19-02-01 ŽST Praha Braník, místní kabelizace

PS 25-02-01 ŽST Měchenice, místní kabelizace

V současném stavu je místní kabelizace nevyhovující. Bude dotčena výstavbou nástupišť a rekonstrukcí kolejí.

Nová místní kabelizace bude provedena v nezbytně nutném rozsahu - u vjezdových návěstidel, přejezdů v žst., pomocných staveb, případně k elektromagnetickým zámkům budou umístěny VTO.

Místní kabelizace bude realizována v žst. Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy, Davle, Praha Braník a Měchenice. Dle požadavku jiných profesí bude ve stanici Týnec nad Sázavou k objektu trafostanice, ve stanici Praha Braník k objektu rozvodny NN přiveden MOK 12 vláken. V objektech trafostanice a rozvodny NN jsou umístěny rozvaděče EO.V.

PS 90-02-01 Čerčany - Odbočka Skochovice, TK

Podél železniční trati v úseku Odbočka Skochovice - km 36,420 (31,258), dále v úseku km 33,676 - Praha-Zbraslav - Praha Braník bude položen traťový metalický kabel. Traťový kabel bude vždy profilu 10XN0,8. Do HDPE trubky bude v rámci PS 90-02-04 zafouknut (zatažen) optický kabel 36 vl. SM 9/125. Traťový kabel bude veden ve stávající kabelové trase, kde je v současné době položen kabel 5XN0,8. Nově pokládáný TK 10XN0,8 nahradí stávající kabel, ten

však zůstane v zemi. HDPE trubka nebude pokládána, v daném úseku jsou stávající HDPE trubky modrá a černá. Kabel bude vyveden celým profilem v každé železniční stanici mimo žst. Vrané nad Vltavou, kde je již vyveden a ukončen kabel 10XN0,8 z r. 2012.

Traťový kabel pokládáný z Odbočky Skochovice bude v km 36,420 (31,258) napojen na stávající TK 10XN0,8, jeho propojení na TK 5XN0,8 bude zrušeno. Traťový kabel pokládáný od km 33,676 (RD přejezdu P5723) bude ukončen ve stávajícím rozváděči na zdi RD, ukončení stávající TK 5XN0,8 bude ponecháno. Ukončení stávajícího TK 5XN0,8 v žst. Praha Zbraslav, Praha Modřany a Praha Braník bude ponecháno, nově pokládáný TK 10XN0,8 bude nově ukončen dle předpisu SŽDC.

Kabely budou ukončeny na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v uzamykatelných 19" skříních výšky 45U, které jsou součástí dodávky tohoto PS. Svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Vybrané čtyřky (6ks) traťového kabelu budou osazeny translátory. Dále bude v rámci tohoto PS provedeno v žst. Praha Modřany a Praha Braník propojení místnosti, kde je traťový kabel ukončen, se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8. Na Odbočce Skochovice bude kabel ukončen v ŠM skříní vedle budovy hradla, propojení do budovy hradla je stávající a bude ponecháno. V žst. Vrané nad Vltavou je ukončen stávající TK 10XN0,8, propojovací kabel je rovněž stávající. V žst. Praha Zbraslav je stávající TK ukončen ve stavědlové ústředně, nový TK bude ukončen ve stávající 19" skříní v dopravní kanceláři, propojovací kabel je realizován a bude ponechán.

U přejezdů (RD) budou kabely výpichů ukončeny ve venkovních plastových rozváděčích pro 100 párů umístěných vždy na venkovní zdi RD. Na zastávkách Skochovice, Praha Komořany a Praha Modřany zastávka bude kabel výpichu ukončen ve skříní pro umístění technologie rozhlasu. Na zastávce Jarov bude kabel výpichu ukončen v rozváděči ovládání osvětlení. Na zastávce Praha Komořany bude připojen kabelem ze skříně pro umístění technologie rozhlasu rozváděč ovládání osvětlení. Do skříní technologie rozhlasu a rozváděčů ovládání osvětlení budou vyvedeny okruhy DO osvětlení a DO rozhlasu (pomocí datové sítě). Do RD přejezdů budou vyvedeny okruhy traťový a nehodový a okruh DDTSŽDC (datová síť). Kabely budou vždy ukončeny na zářezových svorkovnicích rozpojovacích, svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu.

Rezervy TK budou zřízeny u všech významnějších mostů, nadjezdů a v místech ukončení kabelů. Při přechodech mostů a propustí, pokud budou realizovány vrchem mimo šterkové lože, budou kabely (traťové, místní) a HDPE trubka vedeny v nerozebíratelných chráničkách upevněných ke konstrukci mostu - svařená ocelová roura.

PS 90-02-02 Čerčany - Odbočka Skochovice, DOK

V rámci pokládky traťového kabelu v rámci PS 90-02-01 bude položena jedna provozní trubka HDPE modrá pro optický kabel. Po dokončení pokládky HDPE trubky bude do ní zafouknut optický kabel s 36 vlákny s charakteristikou dle G.652.D.

V žst. Čerčany bude kabel vyveden a ukončen celým profilem (12 vláken ve stavědlové ústředně, 24 vláken ve sdělovací místnosti), ukončení OK bude situováno do technologického objektu.

V žst. Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy a Davle bude OK ukončen vždy ve výpravní budově v adaptované místnosti nouzového ovládání, z každého směru bude 12 vláken ukončeno

ve stavědlové ústředně, 12 vláken v místnosti nouzového ovládání a 12 vláken bude provedeno do průběhu.

Na Odbočce Skochovice bude v rámci tohoto PS ukončeno 12 vláken v budově hradla, 12 vláken ukončeno ve stavědlové ústředně a 12 vláken (v rozváděči v budově hradla) zůstane nezapojeno - tato vlákna budou provedena na vlákna DOK v rámci PS 90-02-04 Odbočka Skochovice - Praha Krč, úprava DOK.

Kabel bude ukončen v optických rozváděcích na konektorech E2000/APC v 19" skříních dodaných v rámci PS „traťový kabel“ (PS 90-02-01). Mezi sdělovací skříní a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 12 vláken optického kabelu.

PS 90-02-03 Odbočka Skochovice - Praha Krč, úprava TK

Podél železniční trati v úseku Odbočka Skochovice - km 36,420 (31,258), dále v úseku km 33,676 - Praha-Zbraslav - Praha Braník bude položen traťový metalický kabel. Traťový kabel bude vždy profilu 10XN0,8. Do HDPE trubky bude v rámci PS 90-02-04 zafouknut (zatažen) optický kabel 36 vl. SM 9/125. Traťový kabel bude veden ve stávající kabelové trase, kde je v současné době položen kabel 5XN0,8. Nově pokládáný TK 10XN0,8 nahradí stávající kabel, ten však zůstane v zemi. HDPE trubka nebude pokládána, v daném úseku jsou stávající HDPE trubky modrá a černá. Kabel bude vyveden celým profilem v každé železniční stanici mimo žst. Vrané nad Vltavou, kde je již vyveden a ukončen kabel 10XN0,8 z r. 2012.

Traťový kabel pokládáný z Odbočky Skochovice bude v km 36,420 (31,258) napojen na stávající TK 10XN0,8, jeho propojení na TK 5XN0,8 bude zrušeno. Traťový kabel pokládáný od km 33,676 (RD přejezdu P5723) bude ukončen ve stávajícím rozváděči na zdi RD, ukončení stávající TK 5XN0,8 bude ponecháno. Ukončení stávajícího TK 5XN0,8 v žst. Praha Zbraslav, Praha Modřany a Praha Braník bude ponecháno, nově pokládáný TK 10XN0,8 bude nově ukončen dle předpisu SŽDC.

Kabely budou ukončeny na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v uzamykatelných 19" skříních výšky 45U, které jsou součástí dodávky tohoto PS. Svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Vybrané čtyřky (6ks) traťového kabelu budou osazeny translátory. Dále bude v rámci tohoto PS provedeno v žst. Praha Modřany a Praha Braník propojení místností, kde je traťový kabel ukončen, se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8. Na Odbočce Skochovice bude kabel ukončen v ŠM skříní vedle budovy hradla, propojení do budovy hradla je stávající a bude ponecháno. V žst. Vrané nad Vltavou je ukončen stávající TK 10XN0,8, propojovací kabel je rovněž stávající. V žst. Praha Zbraslav je stávající TK ukončen ve stavědlové ústředně, nový TK bude ukončen ve stávající 19" skříní v dopravní kanceláři, propojovací kabel je realizován a bude ponechán.

U přejezdů (RD) budou kabely výpichů ukončeny ve venkovních plastových rozváděcích pro 100 párů umístěných vždy na venkovní zdi RD. Na zastávkách Skochovice, Praha Komořany a Praha Modřany zastávka bude kabel výpichu ukončen ve skříní pro umístění technologie rozhlasu. Na zastávce Jarov bude kabel výpichu ukončen v rozváděči ovládání osvětlení. Na zastávce Praha Komořany bude připojen kabelem ze skříně pro umístění technologie rozhlasu rozváděč ovládání osvětlení. Do skříní technologie rozhlasu a rozváděčů ovládání osvětlení budou vyvedeny okruhy DO osvětlení a DO rozhlasu (pomocí datové sítě). Do RD přejezdů budou vyvedeny okruhy traťový a nehodový a okruh DDTSŽDC (datová síť). Kabely budou vždy ukončeny na zářezových svorkovnicích rozpojovacích, svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu.

Rezervy TK budou zřízeny u všech významnějších mostů, nadjezdů a v místech ukončení kabelů. Při přechodech mostů a propustů, pokud budou realizovány vrchem mimo šterkové lože, budou kabely (traťové, místní) a HDPE trubka vedeny v nerozebíratelných chráničkách upevněných ke konstrukci mostu - svařená ocelová roura.

PS 90-02-04 Odbočka Skochovice - Praha Krč, úprava DOK

V rámci předchozích staveb byly položeny 2 HDPE trubky 40/33 barvy modré a černé pro optický kabel. Do trubek bude zafouknut optický kabel s 36 vlákny s charakteristikou dle G.652.D.

Z Odbočky Skochovice do žst. Vrané nad Vltavou bude DOK 36 vláken zafouknut společně s DOK 24 vláken v rámci PS 90-02-06 Čísovice - Odbočka Skochovice, DOK do HDPE trubky černé.

Ze žst. Vrané nad Vltavou do žst. Praha Zbraslav bude DOK 36 vláken přifouknut do HDPE trubky modré ke stávajícímu DOK 24 vláken.

Ze žst. Praha Zbraslav do žst. Praha Braník bude DOK 36 vláken zafouknut do HDPE trubky černé.

Na Odbočce Skochovice bude v rámci tohoto PS ukončeno 12 vláken v budově hradla, 12 vláken ukončeno ve stavědlové ústředně a 12 vláken (v rozváděči v budově hradla) bude provaženo na vlákna DOK v rámci PS 90-02-02 Čerčany - Odbočka Skochovice, DOK.

V žst. Vrané nad Vltavou bude kabel vyveden ve výpravní budově ve sdělovací místnosti, kde jsou vyvedeny HDPE trubky. Z každého směru bude 12 vláken ukončeno ve sdělovací místnosti, 12 vláken z každého směru bude provaženo na propojovací kabel do stavědlové ústředny, kde bude z každého směru ukončeno 12 vláken - stavědlová ústředna se nachází v samostatném technologickém objektu, a 12 vláken bude provaženo do průběhu. Propojovací kabel mezi sdělovací místností a stavědlovou ústřednou bude společný pro DOK v rámci tohoto PS a DOK 24 vláken v rámci PS 90-02-06 Čísovice - Odbočka Skochovice, DOK, bude použit kabel se 60 vlákny (pro DOK 24 vláken - 12 vláken zabezpečovacích a 12 vláken propojovacích, pro DOK 36 vláken - 2x12 vláken zabezpečovacích z každého směru a 12 vláken propojovacích). Propojovací kabel bude přifouknut do stávající HDPE trubky mezi sdělovací místností a stavědlovou ústřednou ke stávajícímu propojovacímu kabelu pro stávající DOK 24 vláken.

V žst. Praha Zbraslav bude OK vyveden a ukončen ve výpravní budově, vyveden bude v místnosti stavědlové ústředny, kde jsou vyvedeny HDPE trubky. Z každého směru bude 12 vláken ukončeno ve stavědlové ústředně, 12 vláken v místnosti dopravní kanceláře a 12 vláken bude provaženo do průběhu.

V žst. Praha Modřany bude OK vyveden a ukončen v technologické budově, z každého směru bude 12 vláken ukončeno ve stavědlové ústředně, 12 vláken ve sdělovací místnosti a 12 vláken bude provaženo do průběhu.

V žst. Praha Braník bude OK vyveden a ukončen celým profilem ve výpravní budově (12 vláken ve stavědlové ústředně, 24 vláken v adaptované místnosti nouzového ovládání)

Kabel bude vždy ukončen v optických rozváděcích na konektorech E2000/APC. Na Odbočce Skochovice bude kabel ukončen na novém optickém rozváděči dodaném v rámci PS 90-02-02 Čerčany - Odbočka Skochovice, DOK, umístěném do stávající uzamykatelné 19" skříň 600x600, výšky 45U dodané v rámci předchozí stavby, skříň je umístěna v budově hradla. V žst. Vrané nad Vltavou bude kabel ukončen na novém optickém rozváděči v 19" skříni dodané v

rámci PS 90-02-04 Čísovice - Odbočka Skochovice, DOK. V žst. Praha Zbraslav bude kabel ukončen ve stavědlové ústředně v novém nástěnném optickém rozváděči, v dopravní kanceláři na novém optickém rozváděči ve stávající uzamykatelné 19" skříní 600x600, výšky 45U dodané v rámci předchozí stavby. V žst. Praha Modřany a Praha Braník bude kabel ukončen v 19" skříních dodaných v rámci PS „traťový kabel“ (PS 90-02-03). Mezi sdělovací skříní a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 12 vláknů optického kabelu.

PS 90-02-05 Čísovice - Odbočka Skochovice, TK

Podél železniční trati v úseku Odbočka Skochovice - Čísovice bude položen traťový metalický kabel, v souběhu s ním jedna HDPE trubka barvy modré. Traťový kabel bude vždy profilu 10XN0,8. Do HDPE trubky bude v rámci PS 90-02-06 zafouknut (zatažen) optický kabel 24 vl. SM 9/125. Pokládka traťového kabelu bude ze žst. Čísovice na Odbočku Skochovice (do ŠM skříně mezi budovou hradla a RD-SÚ). Od km 28,760 na Odbočku Skochovice bude kabel veden ve stávající kabelové trase, kde je v současné době položen kabel 5XN0,8 z Odbočky Skochovice. Nově pokládáný TK 10XN0,8 nahradí stávající kabel, ten však zůstane v zemi. Pokládka HDPE trubky bude ze žst. Čísovice do km 28,760, kde bude napojena na stávající HDPE trubku na Odbočku Skochovice, položenou v rámci předchozí stavby.

Kabel bude vyveden celým profilem v každé železniční stanici. Kabely budou ukončeny na zářezových rozpojovacích svorkovnicích v uzamykatelných 19" skříních výšky 45U, které jsou součástí dodávky tohoto PS. Svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Vybrané čtyřky (6ks) traťového kabelu budou osazeny translátory. Dále bude v rámci tohoto PS provedeno v žst. Měchenice propojení místnosti, kde je traťový kabel ukončen, se stavědlovou ústřednou kabelem UKFY 10XN0,8. V žst. Čísovice bude traťový kabel ukončen ve stávající dopravní kanceláři výpravní budovy, kde bude umístěn zadávací počítač, není tedy potřeba dalšího propojení. Na Odbočce Skochovice bude kabel ukončen v ŠM skříní vedle budovy hradla, propojení do budovy hradla je stávající a bude ponecháno.

Z traťového kabelu budou provedeny potřebné výpichy - ke 2 přejezdům na trati v km 25,592 a km 26,780, budou vyvedeny okruhy traťový a nehodový (pro VTO) a okruh DDTSŽDC (datová síť).

U přejezdů (RD) budou kabely výpichů ukončeny ve venkovních plastových rozváděčích pro 100 párů umístěných vždy na venkovní zdi RD. Kabely budou vždy ukončeny na zářezových svorkovnicích rozpojovacích, svorkovnice budou opatřeny bleskojistkami pro celý profil kabelu. Kabely výpichů budou stejného provedení jako TK v profilu 5XN0,8.

Na zastávkách Bojanovice (km 21,463) a Bojov (km 23,096) budou ponechány rezervy na TK v délce 5m pro možnost budoucího provedení výpichu.

Dále bude v rámci tohoto PS provedena „místní kabelizace“ v žst. Čísovice - VTO bude umístěn u vjezdového návěstidla S v km 19,676. Kabel bude ukončen ve stejné 19" skříní jako traťový kabel, bude ukončen na zářezové rozpojovací svorkovnici, ta bude opatřena bleskojistkami pro celý profil kabelu. Bude použit kabel profilu 3XN0,6.

Rezervy TK budou zřízeny u všech významnějších mostů, nadjezdů a v místech ukončení kabelů. Při přechodech mostů a propustů, pokud budou realizovány vrchem mimo šterkové lože, budou kabely (traťové, místní) a HDPE trubka vedeny v nerozebíratelných chráničkách upevněných ke konstrukci mostu - svařená ocelová roura.

PS 90-02-06 Čisovice - Odbočka Skochovice, DOK

V rámci pokládky traťového kabelu v rámci PS 90-02-05 bude položena jedna provozní trubka HDPE modrá pro optický kabel. Po dokončení pokládky HDPE trubky bude do ní zafouknut optický kabel s 24 vlákny s charakteristikou dle G.652.D.

V žst. Čisovice bude kabel vyveden a ukončen celým profilem ve stávající dopravní kanceláři výpravní budovy (24 vláken).

V žst. Měchenice bude OK ukončen ve výpravní budově v adaptované místnosti nouzového ovládání, z každého směru bude 12 vláken ukončeno ve stavědlové ústředně, 12 vláken v místnosti nouzového ovládání a 12 vláken bude provaženo do průběhu.

Na Odbočce Skochovice nebude DOK ukončen. Po vyústění z HDPE trubky bude bez přerušení zafouknut společně s DOK 36 vláken v rámci PS 90-02-04 Odbočka Skochovice - Praha Krč, úprava DOK do HDPE trubky černé směr Vrané nad Vltavou.

V žst. Vrané nad Vltavou bude kabel vyveden a ukončen celým profilem (12 vláken ve stavědlové ústředně, 24 vláken ve sdělovací místnosti výpravní budovy).

Kabel bude vždy ukončen v optických rozváděcích na konektorech E2000/APC v 19" skříních. Ty budou dodány v žst. Čisovice a Měchenice v rámci PS „traťový kabel“ (PS 90-02-05), v žst. Vrané nad Vltavou v rámci tohoto PS. Mezi sdělovací skříní a stavědlovou ústřednou bude provedeno propojení 12 vláken optického kabelu.

PS 90-02-12 Praha - Vrané nad Vltavou - Dobříš/Čerčany, přenosové zařízení

Datové propojení sdělovacího zařízení a diagnostiky bude řešeno 1Gb ethernetem s prioritizací paketů a řízením datového toku (QoS), s podporou autentizačního protokolu 802.1x a SNMPv3. Pro datové uzly budou použity switche s optickým rozhraním. Datová síť na zastávkách bude realizována modemy Tx/Eth4x10/100 po metalickém kabelu. Pro zálohování datového propojení sdělovacího zařízení (mimo kamer) bude provedeno zaokružování geograficky oddělenou trasou Praha - Čerčany přes Strančice. V žst. Týnec n/S a Praha Braník bude propojení objektů trafostanice a EOV po optickém kabelu MOK, navrhuje se mediapřevodník optika/ethernet a SWITCH 24portů10/100 s optickým modulem SFP. V žst. Jílové, Davle a Měchenice je rozvaděč uvnitř budovy se sdělovacím zařízením, propojení bude po datovém metalickém kabelu. Nově budované prvky budou začleněny pod stávající dohledové a konfigurační systémy.

D.2.2 VNITŘNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ (VNITŘNÍ INSTALACE, ITZ, EPS, EZS)**PS 03-02-02ŽST Týnec nad Sázavou, sdělovací zařízení****PS 05-02-02ŽST Jílové u Prahy, sdělovací zařízení****PS 09-02-02ŽST Davle, sdělovací zařízení****PS 17-02-02ŽST Praha Modřany, sdělovací zařízení****PS 25-02-02ŽST Měchenice, sdělovací zařízení**

V současném stav je v železniční stanici Praha Zbraslav, Vrané n/V a Odbočka Skochovice jsou vybaveny telefonním IP-zapojovačem, ve stanici Praha Modřany a Praha Braník je MIKRO NZ10 firmy Inoma a náhradním zapojovačem MIKRO NZ8.

Na dispečerském pracovišti je navržen telefonní zapojovač s dotykovým terminálem a integrovaným ovládáním. V dopravnách, které nebudou trvale obsazeny, je navržen telefonní IP-zapojovač ve zjednodušené formě (převodník MB/IP) s náhradním zapojovačem nezávislým na přenosové cestě.

V technologických prostorách budovy se zřídí rozvody strukturované kabeláže, budou ukončeny na dvojzásuvkách jednotlivých místností a patchpanelu ve skříni KS 1.

PS 03-02-03 ŽST Týnec nad Sázavou, ASHS

PS 05-02-03 ŽST Jílové u Prahy, ASHS

PS 09-02-03 ŽST Davle, ASHS

PS 15-02-03 ŽST Praha Zbraslav, ASHS

PS 19-02-03 ŽST Praha Braník, ASHS

PS 25-02-03 ŽST Měchenice, ASHS

V současném stav nejsou technologické prostory vybaveny ASHS. V žst. Praha Modřany jsou vytypované prostory vybaveny stávající EPS, MHU 110.

V žst. Týnec nad Sázavou, žst. Jílové u Prahy, žst. Davle, žst. Praha Zbraslav, žst. Praha Braník a žst. Měchenice budou nově vybudované prostory stavební ústředny vybaveny ASHS. Systém bude obsahovat ústřednu/ústředny s vestavěným spouštěcím tlačítkem, konvenční – neadresné, opticko-kouřové hlásiče, ovládací tlačítka, výstražnou signalizaci, sestavu tlakové láhve s dostatečným množstvím hasiva a potrubní rozvod/rozvody.

ASHS automaticky detekuje vzniklé ohnisko požáru nebo požár. Tento stav vyhodnocuje a samočinně nebo prostřednictvím osob spouští hašení. Doplní a zkvalitňuje celkové protipožární zajištění objektu. ASHS je nasazeno z důvodu ochrany majetku (zařízení velkých hodnot mající vliv na bezpečnost a plynulost železničního provozu) a zdraví zaměstnanců.

Přenos informací o provozních stavech ASHS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty /DDTS ŽDC/ bude zajištěn pomocí beznapěťových kontaktů NC/NO a I/O modulu. Služba 24hod/den bude zajištěna na dispečerském pracovišti v žst. Vrané nad Vltavou, následně na CDP Praha.

PS 03-02-04 ŽST Týnec nad Sázavou, EZS

PS 05-02-04 ŽST Jílové u Prahy, EZS

PS 09-02-04 ŽST Davle, EZS

PS 15-02-04 ŽST Praha Zbraslav, EZS

PS 19-02-04 ŽST Praha Braník, EZS

PS 25-02-04 ŽST Měchenice, EZS

V současném stavu nejsou technologické prostory vybaveny EZS, mimo žst. Vrané nad Vltavou.

V žst. Týnec nad Sázavou, žst. Jílové u Prahy, žst. Davle, žst. Praha Zbraslav, žst. Praha Braník a žst. Měchenice budou nově vybudované technologické prostory (stavební ústředna a sdělovací místnost) vybaveny EZS, který bude tvořen plášťovou ochranou - magnetické kontakty, detektory tříštění skla a prostorovou ochranou - duální pohybové detektory. V technologických

prostorách (stavědlové ústředny, místnosti akumulátorů a sdělovací místnosti) bude použita i technická ochrana – tlačítkové hlásiče a opticko-kouřové nebo tepelné hlásiče požáru zapojené do EZS.

Použitý systém bude umožňovat přenos informací o provozních stavech EZS do dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty. Služba 24hod/den bude zajištěna na dispečerském pracovišti v žst. Vrané nad Vltavou, následně na CDP Praha.

D.2.3 INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ (ROZHLAS PRO CEST., INFORMAČNÍ A KAMEROVÝ SYSTÉM)

PS 03-02-05 ŽST Týnec nad Sázavou, informační zařízení

PS 05-02-05 ŽST Jílové u Prahy, informační zařízení

PS 09-02-05 ŽST Davle, informační zařízení

PS 13-02-05 ŽST Vrané nad Vltavou, úprava rozhlasového zařízení

PS 19-02-05 ŽST Praha Braník, informační zařízení

PS 90-02-07 Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš/Čerčany, informační zařízení na zastávkách

V současném stavu je rozhlasové zařízení ve stanicích (mimo Vrané a Zbraslav) nevhodné pro dispečerské řízení. Vizualní informační zařízení je ve stanici Vrané nad Vltavou a Týnec nad Sázavou..

V úseku trati Čerčany - Praha Braník bude ve všech železničních stanicích a zastávkách vybudováno rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Podřízené pracoviště vizualního informačního zařízení bude vybudováno ve stanici Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy, Davle, Praha Zbraslav a na zastávkách Petrov u Prahy, Praha Modřany.

Navrženo je rozhlasové a informační zařízení s dálkovým ovládáním z dispečerského pracoviště a automatickým hlášením dle jízdy vlaku s možností manuálního hlášení ve stanicích, systém je napojen na „Provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení“. V neobsazených dopravních bude umožněno místní hlášení. Stanice budou doplněny hlasovými majáčky pro nevidomé a zařízením jednotného času.

PS 03-02-06 ŽST Týnec nad Sázavou, kamerový systém

PS 05-02-06 ŽST Jílové u Prahy, kamerový systém

PS 09-02-06 ŽST Davle, kamerový systém

PS 13-02-06 ŽST Vrané nad Vltavou, úprava kamerového systému

PS 19-02-06 ŽST Praha Braník, kamerový systém

V současném stavu ve většině dotčených žst. není v současné době instalován kamerový systém. V žst. Praha Zbraslav a v žst. Vrané nad Vltavou je instalována vždy jedna Autodome G5 IP kamera.

V železničních stanicích, ve kterých se z hlediska zabezpečovacího zařízení předpokládá dálkové řízení, bude vybudován IP kamerový systém.

V jednotlivých žst. budou kamery rozmístěny tak, aby monitorovaly prostor nástupišť a přechody přes koleje. V instalaci budou použity barevné, statické IP kamery, v počtu, žst. Týnec

nad Sázkou 4ks, žst. Jílové u Prahy 4ks, žst. Davle 4ks, žst. Vrané nad Vltavou 4ks, žst. Praha Braník 5ks. Kamerový systém v žst. Měchenice nebude nyní realizován. K umístění kamer bude použito převážně nově postavených stožárů KS.

Signál z nových i stávajících kamer bude sjednocen a pomocí přenosového zařízení distribuován do záznamového zařízení. Digitální záznamové zařízení bude umístěno v žst. Vrané nad Vltavou ve sdělovací místnosti. Záznamové zařízení bude mít takovou kapacitu, aby byl splněn požadavek směrnice SŽDC č. 30. Všechny IP kamery, záznamové zařízení a monitorovací pracoviště budou komunikovat po vnitřní technologické síti SŽDC.

Předpokládají se rozvody datovými kabely UTP 4x2x0,5 Cat.5+, při delších trasách pak optickými vlákny. Kabely budou uloženy převážně ve společných páteřních trasách v trubkách v zemi. Vnitřní rozvody budou provedeny v PVC instalačních žlabech na omítce, případně v trubkách uložených pod omítkou.

D.2.4 RÁDIOVÉ SPOJENÍ (TRS, SOE, GSM-R)

PS 90-02-08 Praha–Vrané nad Vltavou–Dobříš/Čerčany, TRS

PS 90-02-09 Praha–Vrané nad Vltavou–Dobříš/Čerčany, MRS

V současné době není převážná část tratě vybavena traťovým rádiovým systémem. V předchozích stavbách byl realizován TRS v žel. stanicích Vrané nad Vltavou, Praha-Zbraslav a Praha-Braník s ovládáním v žst. Vrané nad Vltavou a Praha-Braník. V žst. Čerčany je v provozu základnová radiostanice TRS stuhové sítě na trati Praha - České Budějovice.

V železničních stanicích Vrané nad Vltavou, Praha-Zbraslav, Praha-Modřany a Praha-Braník jsou v provozu radiobloky MRS systému RV3, dálkově ovládané z žst. Vrané nad Vltavou a Praha-Braník. V ostatních železničních stanicích dotčených stavbou je stávající zařízení pro místní rádiové sítě bez možnosti dálkového ovládání.

Traťový rádiový systém bude zřízen v celém obvodu dálkového řízení. Návrh rozmístění základnových radiostanic je v projektu upřesněn podle závěrů z měření elektromagnetického pole. Jsou navrženy vykrývací radiostanice do mezistaničních úseků, kde je nedostatečné pokrytí rádiovým signálem. Předpokládá se použití nového zařízení s digitálním způsobem propojení s ohledem na stávající zařízení tohoto typu v části trasy (Vrané, Zbraslav, Braník). Musí být použito zařízení splňující požadavky UIC č. 751-3 kompatibilní se stávajícím zavedeným systémem TRS a musí splňovat další požadavky na rádiové systémy specifikované ve směrnici SŽDC č.35, kterou se stanovují technické specifikace vlakových rádiových zařízení a zásady pro jejich přípravu a realizaci na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu ve znění změny č.1.

Místní rádiové sítě budou zřízeny ve všech dopravních v obvodu dálkového řízení. Bude využito stávající zařízení na části tratě (Vrané, Zbraslav, Praha Modřany, Praha Braník) a bude začleněno do dispečerského řízení.

Centrální ovládání obou rádiových systémů bude z dispečerského pracoviště v žst. Vrané n.Vlt. (stávající), při nouzovém obsazení řízení dopravy budou používány přenosné radiostanice. Záznam rádiového provozu bude řešen digitálním záznamovým zařízením na dispečerském pracovišti (stávající) společným i pro telefonní zapojovače.

D.2.5 DÁLKOVÁ KONTROLA A OVLÁDÁNÍ VYBRANÝCH SDĚLOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

PS 90-02-10 Dohledové pracoviště kamerové systémy

V současné době je v ŽST Vrané nad Vltavou zřízeno pracoviště pro dálkovou správu a monitorování malého kamerového systému do kterého jsou zapojeny dvě Autodome G5 IP kamery (1x ŽST Praha Zbraslav a 1x ŽST Vrané nad Vltavou).

V rámci této stavby bude v železničních stanicích, ve kterých se z hlediska zabezpečovacího zařízení předpokládá dálkové řízení, vybudován IP kamerový systém. Jedná se o žst. Týnec nad Sázavou, žst. Jílové u Prahy, žst. Davle, žst. Praha Zbraslav, a žst. Praha Braník. Pro ovládání a monitorování těchto kamerových systémů bude v ŽST Vrané nad Vltavou ve VB v dopravní kanceláři na pracovišti pro dálkové řízení tratě Praha - Vrané n. Vltavou - Dobříš/Čerčany zřízeno ovládací a monitorovací pracoviště KS. Pracoviště bude se stálou obsluhou (24hod/denně). Na tomto pracovišti bude umístěn dohledový a monitorovací PC pro KS. PC bude serverového typu a bude vybaven příslušným HW a SW pro dálkovou správu výše jmenovaného systému. SW pro KS bude umožňovat prohlížení živého videa z jednotlivých kamer nebo uložený obraz na záznamovém zařízení. Stávající záznamové zařízení bude v systému nadále využito jako kamerový klient.

PS 90-02-11 DO sdělovacího a informačního zařízení

V žst. Vrané nad Vltavou již bylo zřízeno pracoviště pro dálkové ovládání stanice Praha Zbraslav a odbočky Skochovice

Stávající pracoviště dálkového ovládání rozhlasu a informačního zařízení ve Vraném bude rozšířeno o šest stanice a čtrnáct zastávek. Záložní pracoviště hlavního nebude na této trati v této stavbě budováno. Zařízení musí umožňovat přemístění do nových prostor řízení na CDP Praha.

Systém zapojovače umožňuje převzetí obsluhy zapojovače v podřízené stanici - vybrané linky zaústěné do podřízeného zapojovače jsou přepojeny do řídicího zapojovače. Přepínání linek je závislé od stavu zabezpečovacího zařízení v dané stanici. Propojení zapojovačů z podřízených stanic je přes technologickou datovou síť.

Bude dodán druhý identický ovládací pult zapojovače. Nahrávání provozu zapojovače bude ve Vraném na digitálním záznamovém zařízení (společně pro TRS, MRS a telefonní zapojovače), rozšíří se o příslušné počty licencí. Bude dodán i náhradní zapojovač pro nový úsek trati.

D.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

D.3.1 DISPEČERSKÁ ŘÍDÍCÍ TECHNIKA (DŘT)

PS 03-06-01 ŽST Týnec nad Sázavou, DDTSŽDC

PS 05-06-01 ŽST Jílové u Prahy, DDTSŽDC

PS 09-06-01 ŽST Davle, DDTSŽDC

PS 11-06-01 Odbočka Skochovice, DDTSŽDC

PS 13-06-01 ŽST Vrané nad Vltavou, DDTSŽDC

PS 15-06-01 ŽST Praha Zbraslav, DDTSŽDC

PS 19-06-01 ŽST Praha Braník, DDTSŽDC

PS 25-06-01 ŽST Měchenice, DDTSŽDC

PS 90-06-01 InS a klientská pracoviště, DDTSŽDC

Předmětem této části dokumentace je realizace dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) pro TLS realizované v rámci této stavby. Navržené řešení respektuje aktuální stav směrnice TS 2/2008 - ZSE a technická řešení odsouhlasená SŽDC po jejím vydání a zapadá tak do již navrženého systému DDTS ŽDC.

Ve stanicích Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy a Praha-Braník budou realizováni InK systému DDTS ŽDC pro připojení TLS z vlastní stanice a přilehlých zastávek. Do stávajících InK v žst. Praha-Zbraslav, Vrané nad Vltavou a Skochovice odb. budou integrovány technologie z úseku zast. Praha Komořany – zast. Petrov u Prahy a žst. Měchenice.

Ve sdělovací části jsou instalovány komunikační prostředky pro připojení TLS na zastávkách. Osvětlení, monitorování NZZ a měření spotřeby el. energie na zast. Luka pod Medníkem je řešeno touto stavbou, ostatní zastávky jsou řešeny souběžnou stavbou „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku trati Praha – Vrané Dobříš a Vrané – Čerčany – záměr projektu“ a tato stavba řeší pouze jejich integraci do DDTS ŽDC. Monitoring NZZ přejezdů bude realizován pouze u přejezdů napájených ze společné přípojky s osvětlením zastávek. Monitoring NZZ ve stanicích bude realizován spolu s dohledem nad příslušnými rozvodnami přes instalované RDD v žst. Týnec nad Sázavou, žst. Jílové u Prahy, žst. Davle a žst. Měchenice.

Data z instalovaných a doplňovaných InK budou připojena do InS na CDP Praha, jehož realizace je řešena v předcházejících stavbách a je pro tuto část stavby podmiňující. Na těchto InS dojde k integraci dat z jednotlivých InK, dále dojde k doplnění klientských aplikací, aplikace na TeS na CDP Praha a doplnění klientských pracovišť připojených k těmto serverům. Dále bude dodán jeden mobilní klient systému DDTS ŽDC pro hotovostní složky OŘ Praha SSZT a druhý pro údržbu OŘ Praha SEE. Budou také realizováni dva dopravní klienti systému DDTS ŽDC na dotykových terminálech telefonního zapojovače na CDP Praha. Pro správu odečtů a odběrných míst bude dodán energetický klient systému DDTS ŽDC na pracoviště SŽE Územní správa Praha. Do DK v žst. Vrané nad Vltavou bude instalován dispečerský klient DDTS ŽDC, který bude sloužit pro dohled a ovládání TLS připojovaných k DDTS ŽDC realizovaných ve stavbě do doby zprovoznění pracoviště DŽDC pro předmětný traťový úsek. V každé žst., kde není, bude vyvedena síť DDTS pro připojení mobilního klienta.

D.3.5 TECHNOLOGIE TRANSFORMAČNÍCH STANIC VN/NN (ENERGETIKA)

PS 03-04-01 ŽST Týnec nad Sázavou, trafostanice 22/0,4kV

Tento provozní soubor řeší napájení elektrickou energií Žst. Týnec nad Sázavou. V současné době je Žst. Týnec nad Sázavou napájena ze stávající elektrické přípojky NN z distribuční sítě ČEZ Distribuce. Z důvodu výrazného nárůstu potřebného příkonu bude v Žst. Týnec nad Sázavou vybudována nová odběratelské trafostanice 22/0,4kV, ze které budou napájeny nové technologie i stávající odběry v železniční stanici. Nová trafostanice bude v typovém kioskovém provedení, je navržena jako pochozí a bude umístěna na pozemcích dráhy. Stavební i technologická část trafostanice bude ve správě SŽDC včetně vstupního rozváděče VN 22 kV. Napájení trafostanice bude řešeno z nově vybudované kabelové přípojky z distribuční soustavy ČEZ Distribuce 22 kV ze stávajícího nadzemního vedení. Místo připojení bude stávající příhradový stožár č.b.66 na pozemku parc.č.3069/2. Kabelová přípojka VN je součástí samostatného stavebního objektu předmětné stavby a bude ve správě SŽDC.

PS 19-04-01 ŽST Praha Braník, nová hlavní rozvodna NN

Tento provozní soubor řeší napájení elektrickou energií ŽST Praha Braník. V současné době je Žst. Praha Braník napájena ze stávající elektrické přípojky NN z distribuční sítě PRE Distribuce. Z důvodu výrazného nárůstu potřebného příkonu bude v Žst. Praha Braník vybudována nové odběrné místo – nová kiosková hlavní rozvodna NN, ze které budou napájeny nové technologie i stávající odběry a která bude umístěna na pozemcích dráhy. Stavební i technologická část této nové hlavní rozvodny NN bude ve správě SŽDC (včetně nové kabelové přípojky NN). Napájení této nové hlavní rozvodny NN bude řešeno z nové krátké kabelové přípojky z distribuční soustavy NN PRE Distribuce a to z nově vybudovaných rozvodů NN, které zajistí PRE Distribuce. Nová kabelová přípojka NN bude ve správě SŽDC. Dle předběžné dohody vybuduje PRE Distribuce v blízkosti nové kioskové rozvodny SŽDC rozpojovací kabelovou skříň se 4 vývody, z nichž 3 budou napojeny na distribuční síť NN PRE Distribuce a 1 bude určen pro napájení nové kioskové rozvodny SŽDC. Propojení této rozpojovací skříně PRE Distribuce s novou kioskovou rozvodnou SŽDC bude řešit výše zmíněná krátká kabelová přípojka v rámci samostatného stavebního objektu.

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

E.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

SO 03-10-01 ŽST Týnec nad Sázavou - železniční svršek

Stávající stav

Ve stávajícím stavu má stanice tři dopravní koleje (1, 3, 5), tři manipulační (2, 2a, 7) a dvě vlečkové (9, 11 s odvratem). Do stanice je zapojena vlečka METAZ a.s. Nástupišť ve stanici jsou sypané úrovně. Železniční svršek je ve stanici tvořen kolejnicemi T na betonových a dřevěných pražcích. Výhybky jsou buď stupňové tvaru T, nebo poměrové tvaru S49. V dopravních kolejích jsou výhybky přestavovány elektromotorickými přestavníky ovládanými místně, u ostatních kolejí ručně.

Navrhovaný stav

Ve stanici bude docházet k pravidelnému křížování vlaků. V této stanici jsou tedy požadovány dvě dopravní koleje a zřízení dvou nástupních hran s výškou 550mm nad TK.

Ve stanici jsou navrženy čtyři dopravní koleje č. 1, 2, 3 a 5. Nová kolej č. 2 ve stávající stopě, nová kolej č.1 ve stopě stávající koleje č. 3 nová kolej č.3 ve stopě stávající koleje č. 5 a nová kolej č.5 ve stopě stávající koleje č.7. Do prostoru stávající koleje č. 1 je umístěno nové poloostrovní oboustranné nástupiště s užitnou délkou 170m s přístupem prostřednictvím centrálního přechodu přes dopravní kolej č. 2. Do stanice je dále zapojena kusá kolej č. 2a a z koleje č. 5 prostřednictvím výhybky č.5 kusá kolej pro odstavování MUVky.

Do stanice je zapojena vlečka METAZ a.s., vlečka Týnec nad Sázavou – závod z koleje č. 3 výhybkou č. 6.

Železniční stanice je délkově omezena na jedné straně mostem a na druhé úroňovým přejezdem. Pro splnění požadavku délky nástupiště 170m s úrovní 550m nad TK je jediný možný přístup k nástupišti v úrovni nákladové rampy. Tato rampa bude tedy bez náhrady zdemolována. Přístupový chodník bude zřízen podél koleje č.2 až k výpravní budově.

V hlavní koleji č. 1 a předjízdě koleji č.2 je navržena rychlosti 50km/h. V dopravní koleji č.3 a 5 je navržena rychlost 40km/h.

Ve stanici budou ústředně stavěny výhybky č. 2, 3, 4, 6, 7, 8 a 9. Tyto výhybky budou vybaveny čelistovými uzávěry, válečkovými stoličkami pro snížení přestavitelného odporu a EO.V.

SO 05-10-01 ŽST Jílové u Prahy - železniční svršek

Stávající stav

Ve stávajícím stavu má stanice dvě dopravní koleje a dvě manipulační koleje s boční nákladovou rampou využívanou k vykládce a deponování sypkých hmot (uhlí). Nástupiště ve stanici jsou sypané úroňové. Železniční svršek je ve stanici tvořen kolejnicemi T na betonových pražcích. Výhybky jsou převážně stupňové tvaru T, výhybka č.3 je poměrová tvaru S49. Výhybky jsou přestavovány ručně.

Navrhovaný stav

Ve stanici je dán dopravní technologií požadavek na zachování dvou dopravních kolejí a zřízení dvou nástupních hran s výškou 550mm nad TK s délkou 170m. Současně je zde požadavek na zachování manipulační koleje zaručující vykládku.

Ve stanici jsou navrženy dvě dopravní koleje. Nová kolej č. 2 ve stopě stávající koleje č. 2 a nová kolej č.1 ve stopě stávající koleje č. 3. Do prostoru stávající koleje č. 1 je umístěno nové poloostrovní oboustranné nástupiště délky 170m. Toto uspořádání dopravních kolejí vyvolává nové situování kusé manipulační koleje č. 3 s osazením kolejnicového zarážedla. Z důvodu nové polohy manipulační koleje (směrový posun až 4,75m oproti stávající poloze) vyvolá s ohledem k funkčnosti nákladové rampy její demolici a nahrazení volnou skládkou u koleje č. 3. Stávající manipulační kolej č.5 bude bez náhrady zrušena a to z důvodu zabezpečitelnosti úroňového přejezdu v km 20,298 a rozšíření volné skládky.

Z důvodu stísněných poměrů na obou zhlavích stanice a zajištění potřebných užitečných délek dopravních kolejí a zřízení dvou nástupních hran s výškou 550mm nad TK je v hlavní koleji č.1 a dopravní koleji č.2 ponechána stávající rychlost 40km/h.

Ve stanici budou ústředně stavěny výhybky č.1 a 3. Tyto výhybky budou vybaveny čelistovými uzávěry, válečkovými stoličkami pro snížení přestavitelného odporu a EO.V.

SO 06-10-01 zast. Luka pod Medníkem - železniční svršekStávající stav

Ve stávajícím stavu se jedná o zastávku v širé trati se sypaným úrovnovým nástupištěm. Železniční svršek je v rozsahu nově zřizované stanice tvořen kolejnicemi S49 na dřevěných pražcích.

Navrhovaný stav

V železniční zastávce Luka pod Medníkem je ve výhledu počítáno s obnovou železniční stanice s dvěma dopravními kolejemi a dvěma nástupními hranami. Z tohoto důvodu je traťová kolej navržena tak, aby umožňovala vložení dvojice výhybek a zřízení dopravní koleje s poloostrovním oboustranným nástupištěm délky 170m.

Jak hlavní kolej č. 1 tak i výhledová předjízdňá kolej č. 2 jsou navrženy na rychlost 50km/h.

SO 09-10-01 ŽST Davle - železniční svršekStávající stav

Ve stávajícím stavu má stanice dvě dopravní koleje a jednu manipulační kolej s volnou skládkou využívanou k vykládce a deponování sypkých hmot (uhlí). Nástupiště ve stanici jsou sypané úrovnové. Železniční svršek je ve stanici tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích. Výhybky jsou poměrové tvaru S49.

Navrhovaný stav

Ve stanici nebude docházet k pravidelnému křižování vlaků. Křižování vlaků zde bude realizováno v případě nostalgických jízd. Z tohoto důvodu jsou v této stanici požadovány dvě dopravní koleje a zřízení dvou nástupních hran s výškou 550mm nad TK s délkami 170 a 100m. Současně je zde požadavek na zachování stávající využívané volné skládky.

Ve stanici jsou tedy navrženy dvě dopravní koleje. Nová kolej č. 2 cca 0,5m vpravo od osy stávající koleje č. 2 a nová kolej č. 1 částečně ve stopě stávající koleje č. 1 a 3. Do prostoru stávající koleje č. 1 je umístěno nové poloostrovní nástupiště částečně oboustranné a jednostranné u koleje č. 1 délky 111m a u koleje č. 2 délky 170m. Toto uspořádání dopravních kolejí vyvolává zkrácení manipulační koleje č. 3 s osazením kolejnicového zarážedla a její směrový posun až cca 2m do nákladíště.

Toto směrové vedení koleje č. 3 vyvolá úpravu nákladové plochy, a to přesunutí mobilní buňky do nové polohy, přeložení telefonní a elektro přípojky k mobilní buňce a nové oplocení včetně rozšíření nákladové plochy. Tato úprava je součástí samostatného SO 09-42-01 ŽST Davle, Úprava areálu uhelného skladu.

Z důvodu stísněných poměrů na obou zhlavích stanice (u výh.č. 1 skalní odřez, u výhybky č.2 a 3 hranice dráhy a přilehlá stávající komunikace) jsou výhybky č.1, 2 a 3 ponechány ve stávajícím stavu. Z těchto důvodů je v hlavní koleji č.1 a dopravní koleji č.2 ponechána stávající rychlost 40km/h.

Ve stanici budou ústředně stavěny výhybky č.1 a 3. Tyto výhybky budou vybaveny čelistovými uzávěry, válečkovými stoličkami pro snížení přestavitelného odporu a EO.V.

U vykládkové koleje č.3, je nutné z důvodu stávajícímu nedostatečnému volném a schůdném manipulačním prostoru vybudovat novou zárubní zídku v předepsané vzdálenosti 3m

od osy koleje č.3. Na tuto zídku bude osazeno zábradelní svodidlo z důvodu souběžně vedené místní komunikace. Výstavba této zídky vyvolá trvalý i dočasný zábor mimodrážního pozemku.

SO 11-10-01 odb. Skochovice - železniční svršek

Stávající výhybky č. 1 a 2 jsou vybaveny elektrom. přestavníky a EOV. Z tohoto důvodu jsou úpravy na těchto výhybkách vyjmuty ze stavby. Obsahem tohoto SO je pouze zřízení odvodnění v oblasti vložených EOV ve výhybce č.1 vsakovacím žebrem, výhybka č.2 je již odvodňovaná stávajícím otevřeným příkopem.

SO 13-10-01 ŽST Vrané nad Vltavou - železniční svršek

Stávající stav

Ve stávajícím stavu má stanice tři dopravní koleje a jednu manipulační kusou kolej. Stávající kolej č. 3 je v oblasti výpravní budovy nesjízdná a je na ní s obou stran osazena návěst „Stůj“. Do stanice je výhybkou č.5 z koleje č.3 zapojena vlečka. Mezi stávající kolejí č.2 a 4 (dříve č.6) leží z kolejiště odpojený kolejový rošt původní koleje č.4. Nástupiště ve stanici jsou sypané úrovně. Železniční svršek je ve stanici tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích. Výhybky jsou převážně stupňové tvaru T, výjimečně poměrové tvaru S49.

Navrhovaný stav

Ve stanici bude docházet k pravidelnému křížování vlaků. V této stanici jsou tedy požadovány tři dopravní koleje a zřízení tří nástupních hran s výškou 550mm nad TK.

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje č. 1, 2 a 4. Kolej č. 3 je navržena jako manipulační kusá zapojená do stanice z pražského zhlaví. Vložením výhybky č. 3 do koleje č. 1 je zapojena do stanice stávající vlečka. Ve stanici jsou navrženy tři nástupní hrany s nástupní hranou 550mm nad TK. U koleje č. 1 je situováno vnější nástupiště délky 100m. Mezi kolejemi č. 2 a 4 (v ose prapůvodní koleje č.4) je umístěno poloostrovní oboustranné nástupiště délky 170m přístupné centrálním přechodem přes kolej č. 1.

Ve stanici budou ústředně stavěny výhybky č.1, 2, 4 a 6. Tyto výhybky budou vybaveny čelistovými uzávěry, válečkovými stoličkami pro snížení přestavitelného odporu a EOV.

SO 19-10-01 ŽST Praha Braník - železniční svršek

Stávající stav

Ve stávajícím stavu má stanice čtyři dopravní koleje a jednu manipulační. Do stanice jsou dále zapojeny dvě vlečky a to z koleje č.2 (vlečka AVERS) a z koleje č.5 vlečka Pražské vodárny s.p. Nástupiště ve stanici jsou sypané úrovně. Železniční svršek je ve stanici tvořen kolejnicemi S49 a T na betonových a dřevěných pražcích. Výhybky na krčském zhlaví jsou stupňové tvaru T, na čerčanském zhlaví poměrové tvaru S49. Výhybky jsou stavěny ručně.

Navrhovaný stav

Ve stanici nebude docházet k pravidelnému křižování vlaků. Tato je ale výchozí stanicí pro organizování nostalgických jízd. Z tohoto důvodu jsou v této stanici požadovány tři dopravní koleje a zřízení dvou nástupních hran s výškou 550mm nad TK.

Oznámením o postradatelnosti zařízení dopravní cesty v ŽST Praha Braník Č.j. 35669/08-OŘ dne 19. 11. 2008 byla vydána postradatelnost na část manipulační koleje č.5b od konce výhybky č.10 po zarážedlo (stav. délka cca 90 m). Rozhodnutím Drážního úřadu Č.j.DUCR-34266/09/Wo ze dne 31.10.2009 byla vlečka Pražské vodárny, s.p. zrušena kompletně. Z tohoto důvodu bude v novém stavu manipulační kolej č. 5 zkrácena za přejezd s osazením kolejnicového zarážedla. Přilehlý úrovňový přejezd bude v novém stavu jednokolejný.

Do stanice je dále zapojena vlečka AVERS a to z koleje č. 2.

Ve stanici jsou tedy navrženy tři dopravní koleje, stávající kolej č.1, 2 a stávající kolej č.5 nově č.3. Zrušená je částečně stávající kolej č.3, do jejíhož prostoru je situováno poloostrovní jednostranné nástupiště dl. 170m přístupné centrálním přechodem přes kolej č.3. U nové koleje č.3 je umístěno nové vnější nástupiště délky 200m. Obě nástupiště jsou navrženy s nástupní hranou 550mm nad TK. Do nové dopravní koleje č.3 je výhybkou č.5 zapojená manipulační kusá kolej č. 3a.

Směrovým a výškovým vyrovnáním koleje před stanicí a přetrasováním krčského zhlaví je odstraněn v hlavní koleji č. 1 propad rychlosti 40km/h. Popsanými úpravami je tedy v hlavní koleji na krčském zhlaví a ostatních dopravních kolejích navržena rychlost na krčském zhlaví 50km/h.

SO 25-10-01 ŽST Měchenice – železniční svršek

Dopisem zn. 28419/2014-OŘ PHA/300, Tr nám bylo Oblastním ředitelstvím Praha sděleno, že v Žst. Měchenice bude v termínu od 29.9. – 7.11.2014 snesena stávající kolej č. 2 a výhybky č. 2 a 3, které budou nahrazeny kolejovými poli. Tento stavební objekt bude tedy obsahovat pouze nezbytnou regeneraci stávajících výhybek č. 1 a 3 (nového číslování) pro osazení EMP a EOv a zřízení odvodnění těchto výhybek v prostoru EOv vsakovacími žebry.

SO 03-11-01 ŽST Týnec nad Sázavou - železniční spodek

SO 05-11-01 ŽST Jílové u Prahy - železniční spodek

SO 06-11-01 zast. Luka pod Medníkem - železniční spodek

SO 09-11-01 ŽST Davle - železniční spodek

SO 13-11-01 ŽST Vrané nad Vltavou - železniční spodek

SO 19-11-01 ŽST Praha Braník - železniční spodek

Výchozím podkladem pro návrh skladby konstrukčních vrstev pražcového podloží a jejich nadimenzování byl geotechnický průzkum pražcového podloží „Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš - Čerčany“ z prosince 2013 a doplňkový geotechnický průzkum pražcového podloží ze srpna 2014. Průzkumy provedla firma GeoTec – GS. a.s. Praha.

Podle výsledků průzkumných prací jsou geotechnické poměry v daných úsecích celkem příznivé. Zemní plán je tvořena převážně písčitymi (S3-S5) a štěrkovitými (G2 – G3) zeminami. Výjimečně byly zachyceny kopanými sondami zeminy jemnozrné (F2). V žst. Vrané a Davle bylo průzkumnými pracemi zachyceno i skalní podloží třídy R3 (zvětralé břidlice). Hladina podzemní

vody nebyla zjištěna v žádné sondě, kromě žst. Jílové, kde byly sondy zatopeny podzemní vodou v úrovni 0,30 – 0,35m pod terénem. Vodní režim je hodnocený převážně jako příznivý.

Pochůzkou v předmětných úsecích byly zjištěny poruchy pražcového podloží (blatáky) pouze ve staničních kolejích v žst. Týnec nad Sázavou.

Konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku.

Návrh konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku bude proveden podle postupu daného předpisem SŽDC S4 – Železniční spodek, příloha č.6 a č.7.

Předpis SŽDC S4 stanoví pro hlavní traťové a hlavní staniční a předjízdne koleje na regionálních tratích minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 15 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 30 MPa. V ostatních staničních kolejích stanoví předpis SŽDC S4 na regionálních tratích minimální hodnotu modulu přetvárnosti na zemní pláni 15 MPa a na pláni tělesa železničního spodku min. hodnotu 20 MPa.

Pro zesílené konstrukce pražcového podloží v přechodových oblastech mostních objektů stanoví předpis SŽDC S4 příloha č. 24 na pláni tělesa železničního spodku následující min. hodnoty $E_{pl} = 50\text{MPa}$ při $E_{pl} = 30\text{MPa}$ navazující tratě

Index mrazu (dle S4, příloha 7, obr.1) $I_{mn} = 450^{\circ}\text{C.den}$

Hloubka promrzání $H_{pr} = 0,045\sqrt{I_{mn}} = 0,96\text{m}$

(pro – žst. Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy a zast. Luka pod Medníkem)

Index mrazu (dle S4, příloha 7, obr.1) $I_{mn} = 400^{\circ}\text{C.den}$

Hloubka promrzání $H_{pr} = 0,045\sqrt{I_{mn}} = 0,90\text{m}$

(pro – žst. Davle a žst. Praha Braník)

Budou navrženy konstrukce předpokládající snesení kolejového roštu a odtěžení kolejového lože v potřebném rozsahu.

Plán tělesa železničního spodku

V upravovaných úsecích je navržena buď vodorovná pláň pokud není v koleji navrženo odvodnění pražcového podloží, nebo ukloněná pláň tělesa železničního spodku ve sklonu 5% (4% v zast. Luka p.M.) v případě navržení odvodnění. Základní šířka pláně tělesa železničního spodku jednokolejné trati při je 3,20m.

Základní šířka pláně tělesa železničního spodku v kolejích v širé trati je v oblouku s převýšením rozšiřována podle zásad vzorového listu Ž1.11 N, čl.21, první odstavec tj. na vnější straně oblouku o hodnotu „a“ přičemž $a = 0,10\text{m}$ při převýšení koleje $D=30$ až 79mm , $a=0,20\text{m}$ při převýšení koleje $D = 80$ až 150mm .

Zajištění předepsané šířky pláně tělesa železničního spodku je zajištěno v násypu i v zářezu rozšířením drážní stezky drobnými přísypy. (žst. Luka p. Medníkem)

Úpravy svahů

Návrhy kolejových úprav ve stanicích nevyžadují ochranu přilehlých svahů s výjimkou zast. Luka p. M, kde je navržena protierozní ochrana svahů příkopu vrstvou ornice tl. 0,15m s osetím travního semene.

Z důvodu snížení rozsahu záborů je v žst. Davle u koleje č. 3 navržena v okolí propustku evkm 30,348 pražcová rovinanina v délce cca 19m. Na tuto úpravu navazuje nová zárubní monolitická zídka dl. 47,5m se zábradelním svodidlem. Tato zídka je navržena z důvodu zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru 3m od osy koleje č. 3 a hranou stávající souběžné komunikace III. třídy.

Odvodnění

Odvodnění sedlané zemní pláně je zajištěna buď prostým vyvedením na kraj násypu, nebo k podélným odvodňovacím zařízením a to buď otevřeným příkopům - nezpevněným a zpevněným (tvárnice TZZ5), případně trativody.

SO 90-15-01 Výstroj a značení trati

Vystrojení trati zahrnuje návěsti respektive značky pro provozní a stavebně technickou orientaci, nezapojené do zabezpečovacího zařízení. Součástí objektu je i odstranění stávající výstroje.

Stavební objekt zahrnuje částečnou úpravu vystrojení trati na úsecích Čerčany (mimo) – odb.Skochovice (mimo) a Dobříš (mimo) – Praha-Modřany – Praha-Krč (mimo). Stávající soustavy staničení vč. osazených betonových staničníků (mimo místa stavby železničního spodku) budou ponechány. Součástí objektu je i odstranění části stávající výstroje.

V úseku Čerčany (mimo) – odb. Skochovice (mimo) dochází k doplnění staničníků před přejezdy nově vybavované PZS, úpravě rychlostníků pro návěstení rychlostí V v souvislosti s odstraněním propadů rychlosti a doplnění rychlostníků pro V130 a příslušných předvěstníků v oblasti zast. Luka pod Medníkem dle nového rychlostního profilu. V místech úprav železničního spodku a nástupišť budou přesazeny staničníky, případně doplněny návěsti Konec nástupiště a Místo zastavení. Osazení sklonovníků a ostatních v dokumentaci neuvedených návěstidel zůstává beze změn.

V úseku Dobříš (mimo) – Praha-Modřany – Praha-Krč (mimo) dochází k doplnění staničníků před přejezdy nově vybavované PZS, úpravě rychlostníků pro návěstení rychlostí V v souvislosti s odstraněním propadů rychlosti a doplnění příslušných předvěstníků dle nového rychlostního profilu. V místech úprav železničního spodku a nástupišť budou přesazeny staničníky, případně doplněny návěsti Konec nástupiště a Místo zastavení. Osazení sklonovníků a ostatních v dokumentaci neuvedených návěstidel zůstává beze změn.

Staničníky, jejich parametry, způsob instalace a prostorové umístění upravuje předpis ČD M 21 Předpis pro staničení železničních tratí. Technické parametry těchto staničníků a způsob osazení jsou stanoveny v TNŽ 73 6395 Staničníky a mezníky ČD a upraveny předpisem ČD M 21. Ostatní prvky vystrojení trati jsou navrženy dle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis a příslušných vzorových listů řady ZT.

E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

SO 03-14-01 ŽST Týnec nad Sázavou – nástupiště

Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou ve stanici tři úrovně sypané nástupiště délky 130 - 160m

Navrhovaný stav

Ve stanici bude docházet k pravidelnému křížování vlaků. Je zde tedy požadováno zřízení dvou nástupních hran s výškou nástupní hrany 550mm nad TK s délkami minimálně 100 a 170m.

Změnou dispozice kolejí je mezi koleje č. 1 a 3 umístěno poloostrovní nástupiště z prostorových důvodů částečně oboustranné a částečně jednostranné. U koleje č. 1 je navržena nástupní hrana délky 186m. U koleje č. 2 je navržena délka nástupní hrany 176m. Minimální šířka jednostranného nástupiště v prostoru přístupové rampy je 2,1m, šířka oboustranného nástupiště je pak 5,7m.

Konstrukce nástupištní hrany je tvořena prefabrikovanou nástupištní hranou H 130. Odvrácená hrana nástupiště je tvořena nástupištním blokem L 130. Na tento blok bude pomocí kotevních desek osazeno třímadlové trubkové zábradlí výšky 1100mm. Čela nástupiště budou z prostého betonu. Pochozí plocha nástupiště bude vydlážděna betonovou dlažbou tl. 80mm, u nástupní hrany bude zhotovena z profilované betonové dlažby také hmatová opticky značená vodící linie s funkcí varovného pásu. Dlažba bude položena do lože z pískového podsypu fr. 0/4. Konstrukce pak bude tvořena vrstvou z prostého betonu C 12/15. tl. 100mm a hutněnou nenamrzavou zeminou v potřebném rozsahu.

Odvodnění nástupiště je řešeno příčným střechovitým sklonem 2% ke koleji.

Přístup na poloostrovní nástupiště je navržen úrovněm přechodem šířky 2,5m přes kolej č. 2 a následně rampou šířky 2,5m ve sklonu 1:12. Od úrovně přechodu je přístupový chodník veden v úrovni nákladové rampy a je napojen na chodník plánovaného autobusového terminálu, který je cizí investicí. Součástí stavebního objektu je také chodník délky 82m v šířce 2,0m, který spojuje přístřešek výpravní budovy s centrálním přechodem. Konstrukce chodníku bude tvořena betonovou dlažbou tl. 80mm. Podél chodníku bude osazeno trubkové třímadlové zábradlí výšky 1100mm ve vzdálenosti 3m od osy koleje č. 2.

Demolice rampy je součástí SO železničního spodku.

SO 05-14-01 ŽST Jílové u Prahy – nástupištěStávající stav

Ve stávajícím stavu jsou ve stanici dvě úroňové sypané nástupiště délky 100m.

Navrhovaný stav

Ve stanici bude docházet k pravidelnému křížování vlaků. Je zde tedy požadováno zřízení dvou nástupních hran s výškou nástupní 550mm nad TK s délkou 170m.

Požadované nástupiště je navrženo jako poloostrovní oboustranné nástupiště umístěné mezi kolejemi č. 1 a 2 s délkou nástupní hrany 170 a 171m. Minimální šířka oboustranného nástupiště pak při požadované délce nástupiště a navržené nové kolejové dispozici stanice vychází 4,3m.

Konstrukce nástupních hran je tvořena prefabrikovanou nástupištní hranou H 130. Čela nástupiště budou z prostého betonu. Pochozí plocha nástupiště bude vydlážděna betonovou dlažbou tl. 80mm, u nástupní hrany bude zhotovena z profilované betonové dlažby také hmatová opticky značená vodící linie s funkcí varovného pásu. Dlažba bude položena do lože z pískového podsypu fr. 0/4. Konstrukce pak bude tvořena vrstvou z prostého betonu C 12/15. tl. 100mm a hutněnou nenamrzavou zeminou v potřebném rozsahu.

Součástí stavebního objektu je také chodník délky 60m v základní šířce 2,0m, který spojuje přístřešek výpravní budovy s centrálním přechodem a dále umožňuje příchod ke zpevněné ploše před nádražní budovou. Konstrukce chodníku bude tvořena betonovou dlažbou tl. 80mm. Podél chodníku bude osazeno trubkové třímadlové zábradlí výšky 1100mm.

Odvodnění nástupiště je řešeno příčným střechovitým sklonem 2% ke koleji.

Přístup na poloostrovní nástupiště je navržen úroňovým přechodem přes kolej č. 1 šířky 2,5m a následně přístupovým chodníkem šířky 2,5m ve sklonu 1:12.

SO 06-14-01 zast. Luka pod Medníkem – nástupištěStávající stav

Ve stávajícím stavu se jedná o zastávku v širé trati se sypaným úroňovým nástupištěm délky 100m s nástupní hranou zpevněnou betonovými panely.

Navrhovaný stav

V železniční zastávce Luka pod Medníkem je ve výhledu počítáno s obnovou železniční stanice s dvěma dopravními kolejemi a dvěma nástupními hranami. Z tohoto důvodu je traťová kolej navržena tak, aby umožňovala vložení dvojice výhybek a zřízení dopravní koleje s poloostrovním oboustranným nástupištěm délky 170m.

V novém stavu je navrženo jednostranné nástupiště s délkou nástupní hrany 170m s výškou nástupní hrany 550mm nad TK a šířka nástupiště 3,1m. Toto nástupiště odpovídá svým rozsahem a polohou budoucímu poloostrovnímu oboustrannému nástupišti.

Konstrukce nástupištní hrany je tvořena prefabrikovanou nástupištní hranou H 130. Čela nástupiště budou z prostého betonu. Odvrácená hrana nástupiště je tvořena betonovou obrubou. Pochozí plocha nástupiště bude vydlážděna betonovou dlažbou tl. 80mm, u nástupní hrany bude zhotovena z profilované betonové dlažby také hmatová opticky značená vodící linie s funkcí varovného pásu. Dlažba bude položena do lože z pískového podsypu fr. 0/4. Konstrukce pak

bude tvořena vrstvou z prostého betonu C 12/15. tl. 100mm a hutněnou nenamrzavou zeminou v potřebném rozsahu.

Odvodnění nástupiště je řešeno příčným vyspádováním nástupiště 2% od koleje na terén.

Přístup na nástupiště je navržen přístupovým chodníkem šířky 1,8m ve sklonu 1:12.

SO 09-14-01 ŽST Davle – nástupiště

Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou ve stanici dvě úroňové nástupní hrany. U koleje č. 2 je sypané nástupiště délky cca 100m. U koleje č. 1 je úroňové nástupiště z betonových přejezdových panelů délka nástupiště 50m.

Navrhovaný stav

Ve stanici nebude docházet k pravidelnému křižování vlaků. Křižování vlaků zde bude realizováno v případě nostalgických jízd. Z tohoto důvodu jsou v této stanici požadovány dvě nástupní hrany s výškou nástupní hrany 550mm nad TK s délkami minimálně 170 a 100m.

Změnou dispozice kolejiště je mezi koleje č. 1 a 2 umístěno poloostrovní nástupiště, z důvodu zajištění přístupu na nástupiště částečně oboustranné a částečně jednostranné. U koleje č. 1 je navržena nástupní hrana délky 112m. U koleje č. 2 je navržena délka nástupní hrany 170m. Minimální šířka jednostranného nástupiště je 2,5m, minimální šířka oboustranného nástupiště pak 3,2m, v prostoru přístupové rampy je šířka 2,35m.

Konstrukce nástupních hran je tvořena prefabrikovanou nástupištní hranou H 130. Odvrácená hrana nástupiště je tvořena nástupištním blokem L 130. Na tento blok bude pomocí kotevních desek osazeno třímadlové trubkové zábradlí výšky 1100mm. Čela nástupiště budou z prostého betonu. Pochozí plocha nástupiště bude vydlážděna betonovou dlažbou tl. 80mm, u nástupní hrany bude zhotovena z profilované betonové dlažby také hmatová opticky značená vodící linie s funkcí varovného pásu. Dlažba bude položena do lože z pískového podsypu fr. 0/4. Konstrukce pak bude tvořena vrstvou z prostého betonu C 12/15. tl. 100mm a hutněnou nenamrzavou zeminou v potřebném rozsahu.

Součástí stavebního objektu je také chodník délky 25m v šířce 2,0m, který spojuje přístřešek výpravní budovy s centrálním přechodem. Konstrukce chodníku bude tvořena betonovou dlažbou tl. 80mm. Podél chodníku bude osazeno trubkové třímadlové zábradlí výšky 1100mm.

Odvodnění nástupiště je řešeno příčným střešovitým sklonem 2% ke koleji.

Přístup na poloostrovní nástupiště je navržen úroňovým přechodem přes kolej č. 1 šířky 2,5m a následně přístupovým chodníkem šířky 2,5m ve sklonu 1:12.

SO 13-14-01 ŽST Vrané nad Vltavou – nástupiště

Předmětem tohoto stavebního objektu je snesení stávajících nástupišť a zřízení nových mimoúrovňových nástupišť č. 1 a 2.

V rámci bouracích prací budou snesena nástupiště č. 1 a 2 (úroňové typu Tischer) délek 185 a 216m a č. 3 a 4 (úroňové sypané) délek 265 a 241m. Současně budou sneseny přechody k nástupišťům z betonových panelů.

Nástupiště č. 1 je navrženo jako vnější u koleje č. 1 namísto snesené koleje č. 3. Je navrženo délky nástupní hrany 100m (km 31,887 650 - km 31,988 250), výšky 550mm nad spojnici TK, šířky 2,50m. Je umístěno v přímé části trati ve vzdálenosti 1,67m od osy přilehlé koleje. Příčný sklon nástupiště je 2,0% směrem od osy koleje, podélný sklon odpovídá podélnému sklonu přilehlé koleje – 0,6‰.

Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou tvaru L výšky 1,30m, uloženou do vyrovnávací vrstvy z cementové malty a podkladního betonu C16/20 tl. 100mm. Na opačné straně je pak ohraničeno chodníkovým obrubníkem, resp. palisádami, usazenými do podkladního betonu. Pochozí plocha je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm, uloženou do kladecí vrstvy tl. 30mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' ŠD tl. 200mm. Těleso nástupiště je tvořeno nenamrzavým zhutněným materiálem. Na obou koncích nástupiště je navržena železobetonová opěrná zídka tloušťky 0,3m.

Nástupiště je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 0,80m. Je ohraničen vodící linií varovného pásu šířky 0,40m. Na straně přiléhající bezpečnostnímu pásu je varovný pás v šířce 0,15m opticky vyznačen žlutým nátěrem (odstín RAL 6200). V prostoru přístupu na nástupiště je varovný pás v délce 0,40m přerušen a pomocí signálního pásu šířky 0,80m jsou cestující navedeni k východu. Signální pás je navržena ze zámkové dlažby s půlkulatými výstupky v barvě nástupiště. Vodící linie varovného pásu je tvořena dlaždicemi s podélnými drážkami. Nástupiště je opatřeno ocelovým trubkovým zábradlím výšky 1,1m nad pochozí plochou.

Nástupiště č. 2 je navrženo jako poloostrovní mezi kolejemi č. 2 a 4 (nové značení) namísto snesené koleje č. 4. Je navrženo délky nástupní hrany 2x170m (km 31,810 037 - km 31,981 450), výšky 550mm nad spojnici TK, šířky 5,14m (min. 3,27m). Je umístěno částečně ve směrovém oblouku R=300m, částečně v přímé části trati ve vzdálenosti 1,68m od osy přilehlé koleje. Příčný sklon nástupiště je max. 2,0% směrem od osy koleje, podélný sklon odpovídá podélnému sklonu přilehlé koleje – 0,6‰.

Konstrukčně je nástupiště řešeno nástupištní hranou tvaru L výšky 1,30m, uloženou do vyrovnávací vrstvy z cementové malty a podkladního betonu C16/20 tl. 100mm. Pochozí plocha je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm, uloženou do kladecí vrstvy tl. 30mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' ŠD tl. 200mm. Těleso nástupiště je tvořeno nenamrzavým zhutněným materiálem. Na obou koncích nástupiště je navržena železobetonová opěrná zídka tloušťky 0,3m. Na nástupišti bude umístěn mobiliář, sestávající z laviček s oddělenými sedáky 4ks, odpadkových košů 2ks a vývěsek na jízdní řády 2ks.

Nástupiště je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 0,80m. Je ohraničen vodící linií varovného pásu šířky 0,40m. Na straně přiléhající bezpečnostnímu pásu je varovný pás v šířce 0,15m opticky vyznačen žlutým nátěrem (odstín RAL 6200). Vodící linie varovného pásu je tvořena dlaždicemi s podélnými drážkami. Nástupiště je opatřeno na obou koncích ocelovým trubkovým zábradlím výšky 1,1m nad pochozí plochou.

SO 19-14-01 ŽST Praha Braník – nástupiště

Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou ve stanici tři úroňové nástupní hrany. U koleje č. 2 je sypané nástupiště s hranou z betonových prachů délky cca 200m. U koleje č. 1 je úroňové nástupiště z betonových nástupištních konzolových desek uložených na nástupištních tvárnících délka nástupiště 200m. U koleje č.3 je v současném stavu sypané úroňové nástupiště délky 280m.

Navrhovaný stav

Ve stanici nebude docházet k pravidelnému křižování vlaků. Tato je ale výchozí stanicí pro organizování nostalgických jízd. Z tohoto důvodu jest v této stanici požadováno zřízení dvou nástupních hran délky minimálně 1 x 170m a 1x 100m s výškou nástupní hrany 550mm nad TK.

Změnou dispozice kolejiště jsou v žst. Praha Braník navrženy dvě nové nástupní hrany. U koleje č. 3 vnější nástupiště délky 200m, šířky 3m. U koleje č. 1 je navrženo jednostranné poloostrovní nástupiště délky 170m se šířkou 3 - 4,9m, v prostoru přístupové rampy je šířka 2,1m.

Konstrukce nástupních hran obou nástupišť je tvořena prefabrikovanou nástupištní hranou H 130. Druhá strana obou nástupišť je tvořena nástupištním blokem L 130. Na tento blok bude pomocí kotevních desek osazeno trubkové třímadlové zábradlí výšky 1100mm. Čela nástupišť budou z prostého betonu. Pochozí plocha nástupišť bude vydlážděna betonovou dlažbou tl. 80mm, u nástupní hrany bude zhotovena z profilované betonové dlažby také hmatová opticky značená vodící linie s funkcí varovného pásu. Dlažba bude položena do lože z pískového podsypu fr. 0/4. Konstrukce pak bude tvořena vrstvou z prostého betonu C 12/15. tl. 100mm a hutněnou nenamrzavou zeminou v potřebném rozsahu.

Odvodnění vnějšího nástupiště je řešeno příčným vyspádováním nástupišť 2% od koleje na upravovanou zpevněnou plochu před výpravní budovou. (Viz. SO 19-31-01 ŽST Praha Braník, přístup na nástupiště) Dešťová voda z poloostrovního nástupiště bude svedena střešovitým příčným sklonem do kolejiště.

Přístup na poloostrovní nástupiště je navržen úroňovým přechodem přes kolej č. 3 šířky 2,5m a následně přístupovým chodníkem šířky 2,5m ve sklonu 1:12. Přístup na vnější nástupiště je buď čelním přístupovým chodníkem, nebo čtyřmi schodišti se třemi stupni.

E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 02-13-01 Přejezd v km 1,003

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd z betonových zádlážbových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. V rámci odvodnění bude rekonstruován trubicí propustek pod převáděnou komunikací a instalována ocelová svodnice š. 120 mm pro odvedení srážkové vody z povrchu. Povrchová úprava komunikace bude z vibrovaného šterku. Délka navržených úprav je 13,85 m.

SO 02-13-02 Přejezd v km 3,341

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd z betonových zádlážbových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. V rámci odvodnění budou

rekonstruovány dva trubní propustky pod převáděnou komunikací a instalována štěrbinová trouba š. 400 mm pro odvedení srážkové vody z povrchu. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav je 22,02 m.

SO 02-13-03 Přejezd v km 4,560

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu z železobetonových panelů za nový komplet z železobetonových přejezdových panelů v délce 6,15 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 5,00 m a úhel křížení 80°. Stávající konstrukce nezpevněné vozovky je odstraněna v tloušťce 350 mm, nahrazena novou nezpevněnou vozovkou z vrstvy vibrovaného štěrku v délce 12,201 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Na severní straně přejezdu je umístěna ocelová svodnice vody délky 5,50 m. Z důvodu zajištění rozhledových poměrů na přejezdu je navržen odkop stávajícího terénu, úprava stávající vegetace a opatření přejezdu dopravním zrcadlem.

SO 02-13-04 Přejezd v km 4,924

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu z železobetonových panelů za nový komplet z železobetonových přejezdových panelů v délce 7,38 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 5,00 m a úhel křížení 65°. Stávající konstrukce nezpevněné vozovky je odstraněna v tloušťce 350 mm, nahrazena novou nezpevněnou vozovkou z vrstvy vibrovaného štěrku v délce 19,821 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Na západní straně přejezdu je umístěna ocelová svodnice vody délky 6,50 m. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

SO 04-13-01 Přejezd v km 11,194

Železniční trať není v tomto úseku navržena k rekonstrukci. Zůstává ve směrově přímé. Rekonstruován bude přejezd v celé šířce přejezdu, plus na délku přechodové oblasti.

Je navržena konstrukce přejezdu z celopryžových vnitřních a vnějších panelů, uložení do závěrných zídek, stažení panelů spínacími táhly. Pod celopryžovou konstrukcí budou použita upevňovací s antikorozií úpravou. Soustava vnitřních panelů bude mít po obou stranách v ose koleje ochranný klín.

Parametry místní komunikace zůstanou zachovány. Vozovka bude rekonstruována na obě strany až na hranici drážního pozemku v délce min. 4 m od osy koleje.

SO 04-13-02 Přejezd v km 11,471

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd ze základových panelů v km 11,471, ležící na účelové komunikaci. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. V rámci odvodnění budou rekonstruovány dva propustky ležící pod převáděnou komunikací.

SO 04-13-03 Přejezd v km 11,651

Součástí tohoto objektu je úprava převáděné komunikace, kdy dojde k ubourání části přejezdové konstrukce z důvodu nasměrování chodců před výstražník. K tomu bude sloužit nově zbudovaný chodník délky 3,5m a šířky 1,1m. Dále dojde k přeložce stávající nezpevněné komunikace v šířce 3,5m a délce 17m a odsunutí vjezdu na hlavní komunikaci. Nezpevněná komunikace bude odsunuta směrem od koleje. Stávající svah bude podepřen gabiony o délce 13m a výšky 1 až 1,5m. V rámci odvodnění bude na rozhraní asfaltové komunikace a nezpevněné cesty umístěna ocelová svodnice vody š. 120mm a délky 5,93m, která zabrání vtékání vody na komunikaci a dále do koleje.

SO 04-13-04 Přejezd v km 18,813

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd ze zádražkových panelů v km 18,813, ležící na účelové komunikaci. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. V rámci odvodnění budou rekonstruovány dva propustky ležící pod převáděnou komunikací. V rámci odvodnění budou rekonstruovány dva propustky ležící pod převáděnou komunikací. Dále dojde k umístění ocelových svodnic vody š.120mm a délky 5m po obou stranách od koleje.

SO 04-13-05 Přejezd v km 18,999

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd z vnitřních zádražkových panelů v km 18,999, ležící na účelové komunikaci. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav. V rámci odvodnění bude napravo od koleje zřízena ocelová svodnice vody š.120mm a délky 5m.

SO 05-13-01 Přejezd v km 20,298

Součástí tohoto objektu je výměna stávající přejezdové konstrukce. Nové konstrukce přejezdů jsou navrženy jako celopryžové v km 20,298, ležící na místní komunikaci. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude od přejezdu plynule napojena na stávající stav.

SO 05-13-02 Přejezd v km 20,420

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd z betonových zádražkových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace. Šířka převáděné komunikace je 5 m. Povrchová úprava komunikace bude z vibrovaného štěrku. Délka navržených úprav je 11,84 m.

SO 06-13-01 Přejezd v km 23,384

Šířka / délka přejezdu: 5,4 m / 5,0 m; v ose koleje / v ose silnice mezi hranicemi nebezp. pásma

Železniční trať je v tomto úseku navržena k rekonstrukci, začátek úprav geometrické polohy koleje je zhruba 80 m před přejezdem (ZÚ km 23,300). V místě přejezdu je trať vedena ve směrovém oblouku.

I přes nízkou intenzitu projíždějících vozidel je navržena konstrukce přejezdu z celopryžových vnitřních a vnějších panelů, uložení do závěrných zídek, stažení panelů spínacími táhly. Pod celopryžovou konstrukcí budou použita upevňovací s antikorozií úpravou. Soustava vnitřních panelů bude mít po obou stranách v ose koleje ochranný klín.

Parametry místní komunikace zůstanou zachovány, volná šířka komunikace bude alespoň 5 m. Vozovka bude rekonstruována na obě strany do vzdálenosti 4 m od osy koleje.

SO 06-13-02 Přejezd v km 24,288

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu ze středového silničního panelu za nový komplet z železobetonových přejezdových panelů v délce 8,61 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 5,00 m a úhel křížení 51°. Stávající konstrukce nebezpečné vozovky je odstraněna v tloušťce 350 mm, nahrazena novou nebezpečnou vozovkou z vrstvy vibrovaného štěrku v délce 19,239 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Dále je součástí kompletní výměna stávajícího kolejového roštu za nový v délce 25,00 m. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

SO 09-13-01 Přejezd v km 30,955

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu z asfaltových betonových vrstev za nový komplet z železobetonových přejezdových panelů v délce 6,15 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 5,00 m a úhel křížení 84°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 410 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 14,780 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Na západní straně přejezdu je umístěna odvodňovací šterbinová trouba délky 5,50 m. Z důvodu zajištění rozhledových poměrů na přejezdu je navržena úprava stávající vegetace.

SO 14-13-01 Přejezd v km 33,961

Součástí tohoto objektu je opatření stávající přístupové komunikace pro pěší od stávajícího přejezdu k nástupišti trubkovým ocelovým zábradlím délky 40,00 m s odsazením od osy koleje 2,50 m.

SO 16-13-01 Přejezd v km 38,890

Součástí tohoto objektu je výměna stávajícího přejezdu z asfaltových betonových vrstev za nový komplet z železobetonových přejezdových panelů v délce 6,15 m. Rekonstruovaný přejezd má šířku 5,00 m a úhel křížení 90°. Stávající konstrukce asfaltové vozovky je odstraněna v tloušťce 410 mm, nahrazena novou vozovkou z asfaltových vrstev v délce 9,945 m a směrově a výškově napojena na stávající stav. Na východní straně přejezdu je umístěna odvodňovací šterbinová trouba délky 6,00 m. Přilehlá přístupová komunikace na nástupiště pro pěší je opatřena trubkovým ocelovým zábradlím délky 11,35 m s odsazením od osy koleje 2,50 m. Dále je součástí kompletní výměna stávajícího kolejového roštu za nový v délce 25,00 m. Rozhledové poměry na přejezdu jsou vyhovující.

SO 20-13-01 Přejezd v km 8,540

Přejezd přes hlavní kolej tratě č. 210 bude rekonstruován, na této trati dochází ke změně geometrické polohy koleje. Nově v místě přejezdu přechází kolej z přechodnice do přímé. Před přejezdem je kolej v oblouku o $R=190$ m, $L_k=27$ m, $D=60$ mm, $l=96$ mm, $V=50$ km/h, $n=9 \cdot V$. Tento přejezd bude z celopryžových panelů vnitřních a vnějších, uložení do závěrných zídek, stažení panelů spínacími táhly. Pod celopryžovou konstrukcí budou použita upevňovací s antikorozní úpravou. Soustava vnitřních panelů bude mít po obou stranách v ose koleje ochranný klín.

Kolej vlečky bude demontována, z vícekolejného přejezdu tak nově bude přejezd jednokolejný. Kolej vlečky bude ukončena za přejezdem na straně bližší k železniční stanici Praha – Braník. Bude se tak jednat o kolej kusou, zakončenou zarážedlem, které bude umístěno do místa mimo rozhledové trojúhelníky rekonstruovaného přejezdu.

Nově bude řešen přechod přes trať pro pěší, situován bude na straně bližší k železniční stanici Praha – Braník.

SO 24-13-01 Přejezd v km 25,592

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd z betonových zádlahových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. Pro snadnější přístup na nástupiště a zvýšení bezpečnosti pohybu chodců v okolí přejezdu bude vybudován nový chodník š. 1,5 m opatřený po obou stranách zábradlím. Povrchová úprava komunikace bude

z vibrovaného štěrku, povrchová úprava chodníku bude provedena z betonové dlažby. Délka navržených úprav komunikace je 16,23 m.

V rámci objektu bude také rekonstruován železniční svršek v délce 25 m. Kolejnice budou 49E1 na dřevěných pražcích.

SO 25-13-01 Přejezd v km 28,090

Součástí tohoto objektu je výměna konstrukce stávajícího přejezdu za nový přejezd, který bude tvořen pouze z vnitřních betonových zádlážbových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace, která bude v oblasti nebezpečného pásma přejezdu rozšířena na hodnotu 5 m. Povrchová úprava komunikace bude z asfaltového betonu. Délka navržených úprav komunikace je 16,63 m.

V rámci objektu bude také rekonstruován železniční svršek v délce 25 m. Kolejnice budou 49E1 na dřevěných pražcích.

SO 25-13-02 Přejezd v km 28,422

Součástí tohoto objektu je výměna stávající přejezdové konstrukce na třech kolejích za přejezdovou konstrukci z betonových zádlážbových panelů. Dále dojde k úpravě přilehlé komunikace. Šířka převáděné komunikace je 5 m. Povrchová úprava komunikace bude z vibrovaného štěrku. Délka navržených úprav komunikace je 17,87 m.

V rámci objektu bude také rekonstruován železniční svršek ve třech kolejích v celkové délce 75 m. Ve dvou kolejích budou kolejnice 49E1 na betonových pražcích, v jedné koleji budou kolejnice 49E1 na dřevěných pražcích.

E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

SO 06-21-01 Propustek v ev. km 23,457

Rekonstrukce propustku spočívá v demolici stávající konstrukce propustku a ve zhotovení nového trubního propustku z prefabrikovaných železobetonových patkových trub DN 1000. Propustek se osadí na železobetonovou základovou desku, která je na koncích propustku zesílená a ukončená příčnými prahy. Části stávajícího propustku (základy) mimo rozsah výkopů budou ponechány. Dále budou provedeny zhutněné zásypy objektu, betonový práh dlažby na vtoku a odláždění dna na vtoku a svahů kolem čel propustku.

SO 09-21-01 Propustek v ev. km 30,348

Rekonstrukce propustku spočívá v demolici části stávající konstrukce propustku, té pod tratí a ve zhotovení této části novým trubním propustkem z prefabrikovaných železobetonových patkových trub DN 1000. Propustek se osadí na železobetonovou základovou desku. Části stávajícího propustku (základy) mimo rozsah výkopů budou ponechány. Dále budou provedeny zhutněné zásypy objektu, odláždění dna na vtoku a svahů kolem čela propustku. Na vtoku bude provedeno betonové čelo. Na výtoku bude provedena železobetonová šachta o vnitřních světlých rozměrech 1400 x 1600 mm, mezi stávajícím propustkem a novým propustkem. V šachtě budou zřízena stupadla. Na šachtě bude poklop o vnitřním otvoru 600x600 mm. Stěna šachty bude vytažena a bude tvořit opěrnou zídku stávajícímu odkopanému svahu. Na stěně bude umístěn plot v rámci objektu SO 09-42-01. Ponechaná část propustku bude pročištěna od nánosů.

SO 20-21-01 Propustek v ev. km 8,546

Rekonstrukce propustku spočívá v demolici stávající vtokové jímky a zhotovení nové vtokového objektu. Jímka je navržena monolitická železobetonová. Stěny a dno bude vyztuženo kari sítěmi a strop bude vyztužen betonářskou výztuží. Dno bude vydlážděno z lomového kamene. Pro účely revizí a možnosti čištění jímky bude strop osazen zadlažďovacím poklopem o rozměrech 1,7x1,0 m B125. Dále budou provedeny zhutněné zásypy objekty. Trouby budou pročištěny.

E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

90-83-01 Kácení

V souvislosti s rekonstrukcí v místě žel. zastávky Luka pod Medníkem jsou vymezena dvě místa dočasného záboru (staveniště), kde bude nutné provést kácení mimolesní zeleně, a to v rozsahu 55 ks dřevin (příčemž se jedná o dva zapojené porosty dřevin o rozlohách nad 40 m²) a cca 160 m² keřových porostů.

Dále bude pokácena lípa u přejezdu v km 11,194 v k.ú. Týnec nad Sázavou na pozemku 3821/5 z důvodu zajištění bezpečnosti /rozhledové poměry v křižovatce/ a lípa v ŽST Praha raník z důvodu kolize s navrženým nástupištěm.

93-83-02 Sadové úpravy

Kromě náhrady ekologické újmy sleduje návrh náhradní výsadby také další cíle, jako jsou zvýšení zastoupení původních druhů, zvýšení estetiky ploch v okolí žel. zastávky Luka pod Medníkem a zajištění ochranné funkce zeleně před hlukem z provozu na železniční trati (zde se počítá s postupným přirozeným šířením druhů a zvyšováním zápoje). Náhradní výsadba bude za kácení porostů u zastávky Luka pod Medníkem, za kácenou lípu u přejezdu v km 11,194 v k.ú. Týnec nad Sázavou na pozemku 3821/5 a za kácenou lípu v ŽST Praha Braník.

Luka pod Medníkem

V souvislosti s rekonstrukcí v místě žel. zastávky Luka pod Medníkem jsou vymezeny dvě lokality dočasného záboru (staveniště), kde bude nutné provést kácení mimolesní zeleně, a to v rozsahu 55 ks dřevin (příčemž se jedná o dva zapojené porosty dřevin o rozlohách nad 40 m²) a cca 160 m² keřových porostů. Jako kompenzace vzniklé újmy je po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody navržena nová výsadba v plochách dočasných záborů.

Lokalita 1 - druhové složení nové výsadby bude odpovídat místně původní skladbě dle potenciální přirozené vegetace, kterou jsou černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). Navržena je výsadba 30 ks stromů následující druhové skladby a množství:

- dub zimní (*Quercus petraea*) – 10 ks
- habr obecný (*Carpinus betulus*) – 15 ks
- lípa srdčitá (*Tilia cordata*) – 5 ks

Pro výsadbu jsou navrženy výpěstky o obvodu 15 cm ve výšce 130 cm. V podrostu je navržena výsadba následujících keřů:

- trnka obecná (*Prunus spinosa*) – 9 ks
- růže šípková (*Rosa canina*) – 7 ks
- líska obecná (*Corylus avellana*) – 4 ks

Lokalita 2 - na základě dohody s orgánem ochrany přírody byla na ploše navržena pouze výsadba keřových porostů. Druhové složení nové výsadby bude odpovídat místně původní skladbě dle potenciální přirozené vegetace, kterou jsou černýšové dubohabřiny (Melampyro nemorosi-Carpinetum):

- trnka obecná (*Prunus spinosa*) – 15 ks
- růže šípková (*Rosa canina*) – 12 ks
- líska obecná (*Corylus avellana*) – 8 ks
- hloh obecný (*Crataegus laevigata*) – 4 ks

Týnec nad Sázavou

V povolení ke kácení (č.j. MUTnS – 1664/2014 z 16.4.2014, Městský úřad Týnec nad Sázavou) je stanovena náhradní výsadba na pozemku 3080/140 v k.ú. Týnec n/S. Zde bude vysazeno 7 ks strom *Crataegus laevigata* Paul s Scarlet (hloh obecný Paulův tmavé barvy, které měřené ve výšce 1 m mají obvod kmínku 12 – 14 cm. Dle aktuálních informací je pozemek již nově osázen a bude městským úřadem určen pozemek.

Praha Braník

V povolení ke kácení (č.j. P4/023595/14OŽPAD/HNL ze 7.4.2014, Úřad MČ Praha 4) je stanovena náhradní výsadba na pozemku 3102/8 v k.ú. Braník. Bude z de vysazena 1 lípa srdčitá o obvodu kmene 20 – 22 cm.

90-73-01 Ochrana kabelů O2

Braník, přejezd v ulici Údolní, km 8,550

Stávající stav:

Ulici Údolní kříží kolej železniční trati a kolej vlečky. Po severovýchodní straně ulice Údolní vede pod kolejemi trasa sdělovacího vedení. Další sdělovací trasa kříží ulici Údolní na jihovýchodní straně přejezdu. Železniční přejezd bude rekonstruován a dojde i k úpravě krátkého úseku navazující komunikace. Stávající kolej vlečky bude zrušena a nová kolej železniční trati bude výše o 4mm než kolej stávající. Na jihovýchodní straně přejezdu bude rekonstruována stávající šachta odvodnění do které je zaústěno odvodňovací potrubí křížící železniční trať a stávající odvodňovací žlab svádějící vodu z ulice Údolní mimo trať.

Návrh řešení

Sdělovací vedení bude vytyčeno a budou provedeny kopané sondy pro kontrolu uložení stávajících vedení. Pokud je sdělovací vedení uloženo s krytím minimálně 1,5m pod niveletou stávající koleje a 0,9m pod stávající komunikací nedojde k přímému dotčení sdělovacích tras. Při rekonstrukci stávající šachty odvodnění bude v případě odkrytí sdělovacího vedení toto vedení uloženo do chráničky a po dobu provádění prací bude vyvěšeno tak, aby nedošlo k jeho poškození.

Davle, přeložka kabelů v km 30,350 - 30,410

Stávající stav:

Po mostě přes Vltavu přichází od severu sdělovací vedení. Část sdělovacích vedení odbočuje západním směrem po severní straně ulice Jílovské a část sdělovacích vedení kříží ulici Jílovskou a po jižní straně ulice pokračují západním a východním směrem.

Z trasy vedoucí západním směrem ve dvou místech odbočují trasy jižním směrem a kříží kolejiště ve stanici Davle v km 30,275 a v km 30,294.

Trasy na jižní straně ulice Jílovské jsou v kolizi s nově zřizovanou zárubní zídou. Trasy křížící kolejiště jsou v kolizi s upravovaným kolejištěm.

Podél jižní strany ulice Jílovské je umístěno nákladiště s váhou a buňkou obsluhy. K buňce je přivedena sdělovací přípojka vrchním vedením zavěšeným na sloupech NN. Buňka obsluhy i sloup přípojky jsou v kolizi s navrhovanými úpravami ve stanici Davle.

Návrh řešení

Sdělovací vedení bude vytyčeno a budou provedeny kopané sondy pro kontrolu uložení stávajících vedení.

Sdělovací vedení jdoucí západním směrem po jižní straně ulice Jílovské bude přeloženo do stávající trasy vedoucí západním směrem po severní straně ulice Jílovské. Na úrovni stávajícího křížení kolejiště v km 30,294 trasa přejde na jižní stranu ulice Jílovské. Pod kolejištěm bude v km 30,294 zřízena nová chránička uložená tak, aby nebyla v kolizi s navrhovanými úpravami kolejiště. Nová trasa bude po jižní straně kolejiště pokračovat západním směrem až do místa stávajících spojek na kabelech. Do trasy budou uloženy nové kabely, které budou na stávající naspojovány v místě stávajících spojek na jižní straně mostu přes Vltavu a dále na jižní straně ulice Jílovské a na jižní straně kolejiště v místě stávajících spojek.

Sdělovací vedení jdoucí východním směrem po jižní straně ulice Jílovské bude přeloženo do nové trasy vedoucí východním směrem po severní straně ulice Jílovské. Na úrovni stávajícího síťového rozvaděče SR5 DAVL330 trasa přejde na jižní stranu ulice Jílovské k SR5 DAVL330 a bude pokračovat ve stávající trase východním směrem cca 6m. Zde bude trasa ukončena v místě stávající spojky na metalickém kabelu. Do trasy budou uloženy nové kabely a trubky HDPE 40, které budou na stávající naspojovány v místě stávajících spojek na jižní straně mostu přes Vltavu. Jeden kabel bude ukončen v síťovém rozvaděči SR5 DAVL330 a druhý bude naspojován na stávající kabel v místě stávající spojky východně od SR5 DAVL330. Trubky HDPE 40 budou na stávající trubky napojeny na jižní straně mostu přes Vltavu a ukončeny budou u nové optické spojky zřízené východně od SR5 DAVL330. Do takto připravené trasy z trubek HDPE 40 bude provedena přeložka dotčeného optického kabelu.

Spolu s buňkou pro obsluhu váhy bude přemístěn i sloup přípojky NN a sdělovací. Po dobu prací bude stávající sdělovací vrchní vedení odpojeno, smotáno, zajištěno proti poškození a zavěšeno na nejbližším sloupu NN. Po opětovném osazení sloupu bude stávající kabel vrchního sdělovacího vedení opět použit pro připojení buňky obsluhy na síť elektronických komunikací. Nová trasa vrchního vedení bude o cca 1m kratší.

Chrást nad Sázavou, úprava místní nebezpečné komunikace

Stávající stav:

Kolem stávající místní nebezpečné komunikace vede trasa sdělovacího vedení. Místní komunikace se bude v rámci úpravy železničního přejezdu upravovat. Dojde k jejímu posunu dále od železniční trati a tím se dostane do kolize se stávající trasou sdělovacího vedení.

Návrh řešení

Stávající sdělovací trasa bude v místě budoucí nebezpečné komunikace vytyčena a budou provedeny kopané sondy pro kontrolu uložení stávajícího vedení. Sdělovací vedení bude v místě

oblouku trasy odkryto. Bude zřízena nová trasa, která povede okrajem nezpevněné komunikace podél nové gabionové opěrné zdi. Nová trasa je kratší než trasa původní a to umožní zahloubení kabelů v místě budoucí nezpevněné komunikace. Do nové trasy se sdělovací vedení přemístí bez přerušení provozu na kabelu a sdělovací vedení se uloží do odolných dělených trubek. Souběžně se uloží rezervní chránička.

Před zahájením zemních prací souvisejících s úpravou železničního přejezdu, kolejiště a nezpevněné místní komunikace a po ukončení prací na přeložkách bude provedeno kontrolní měření sdělovacích vedení.

Po ukončení prací bude dle technické směrnice O2 vypracována dokumentace skutečného provedení. Dokumentace, včetně geodetického zaměření a měřicích protokolů, bude předána O2. Práce budou provádět firmy odborně způsobilé a schválené pro práce v sítích O2.

90-73-02 Ochrana silových kabelů

Ochrana nn kabelu PRE v km 8,540

V místě rekonstruovaného železničního přejezdu v km 8,540 (SO 20-13-01 Přejezd v km 8,540) kříží železniční trať nn kabely PRE. Železniční přejezd bude zkrácen o jednu kolej. V současnosti jsou kabely opatřeny chráničkou. Při předpokládaném normovém krytí 1,5 m pod niveletou koleje by kabely neměly být stavbou dotčeny. Pokud bude při realizaci potvrzeno jejich uložení v dostatečné hloubce, budou opatřeny v místě přechodu pod železniční dělenou chráničkou, která bude následně obetonována. V případě, že uložení nebude vyhovující, budou kabely cca 3 m před a za přejezdem naspojovány kabelem stejného typu, uloženým do obetonované chráničky. Pod železniční tratí budou kabely uloženy v chráničkách s minimálním krytím 1,5 m. Nové uložení kabelových sítí musí respektovat platné ČSN 33 2000-5-52 a ČSN 73 6005.

Ochrana nn kabelu ČEZ Distribuce

V místě rekonstruovaného železničního přejezdu v km 23,385 (SO 06-13-01 Přejezd v km 23,384) kříží železniční trať nn kabely ČEZ Distribuce. V současnosti jsou kabely opatřeny chráničkou. Při předpokládaném normovém krytí 1,5 m pod niveletou koleje by kabely neměly být stavbou dotčeny. Pokud bude při realizaci potvrzeno jejich uložení v dostatečné hloubce, budou opatřeny v místě přechodu pod železniční dělenou chráničkou, která bude následně obetonována. V případě, že uložení nebude vyhovující, budou kabely cca 3 m před a za přejezdem naspojovány kabelem stejného typu, uloženým do obetonované chráničky. Pod železniční tratí budou kabely uloženy v chráničkách s minimálním krytím 1,5 m. Nové uložení kabelových sítí musí respektovat platné ČSN 33 2000-5-52 a ČSN 73 6005.

E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ

SO 19-70-01 ŽST Praha Braník, odvodnění zpevněných ploch

Odvodnění zpevněné plochy bude vyřešeno napojením do nejbližší stávající kanalizace 600/1100. Jsou navrženy dvě kanalizační přípojky DN 200. Přípojky budou délky 34 m a 28 m. Do obou přípojek odvodnění jsou přes šachty nade dnem napojeny trativody.

Obě přípojky budou z okraje kolejiště směrem ke stoce prováděny hornickým způsobem. Nově budou osazeny revizní šachty skružové průměru 1000. Vstupní kanalizační šachty jsou navrženy s kompozitními poklopy na zatížení B125.

Napojení do stávající stoky 600/1100 bylo projednáno na PVS a povoleno.

SO 19-70-02 ŽST, Praha Braník, přípojky trativodů

Napojení trativodů ze spodní stavby kolejiště bude přípojkou napojeno přípojkami DN 200 z potrubí kameninového do nejbližšího možného místa.

Jedna přípojka je dlouhá 8 m a je napojena do šachty drážního propustku u silničního přejezdu. Další napojení trativodů jsou zaústěny do vstupních kanalizačních šachet přípojek odvodnění zpevněných ploch viz SO 19-70-01.

E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE**SO 06-31-01 zast. Luka pod Medníkem, přístup na nástupiště**

Přístup na stávající nástupiště je po nezpevněné cestě. Nově je navržen chodník od místní komunikace k přístřešku u nástupiště po pozemcích SŽDC s.o.. Chodník má délku 93 m a šířku 2m.

Výškové řešení vychází zejména z nivelety místní komunikace v místě napojení na stávající stav a stávající konfigurace terénu. Chodník kopíruje stávající výškovou úroveň. Příčný sklon je do 2% a podélný v rozmezí 0,35% – 6,0%. Srážkové vody jsou podélným a příčným spádem svedeny do přilehlého terénu.

SO 13-31-01 ŽST Vrané nad Vltavou, přístup na nástupiště

Předmětem tohoto stavebního objektu je zřízení přístupů na nástupiště č. 1 a 2 ze stávající zpevněné plochy před výpravní budovou.

Přístup na nástupiště č. 1 je situován v prostoru před výpravní budovou a je řešen kombinací schodiště a komunikací pro pěší ve sklonu, obě konstrukce s průchozí šířkou 1,72m. Schodiště je tvořeno třemi schodišťovými stupni rozměrů 3x110x400mm. Stupnice nástupního a výstupního stupně je označena kontrastním pruhem šířky 0,10m žluté barvy (RAL 6200), vzdálené 0,05m od hrany schodu. Před prvním schodem na nástupišti je proveden zdrsněný hmatný pás šířky 0,40m, vzdálený 0,60m od hrany schodu, v barvě nástupiště. Šikmá přístupová komunikace je navržena délky 6,40m ve sklonu 5,2%. Schodiště i šikmá přístupová komunikace jsou opatřeny oboustranným zábradlím.

Přístup na nástupiště č. 2 je tvořen chodníkem, vedoucím podél nástupiště č. 1, centrálním přechodem a šikmou komunikací k nástupišti. Chodník je navržený v šířce 2,25m a je tvořený zámkovou dlažbou. Centrální přechod, umístěný v km 31,994 600, je šířky 2,7m a je tvořen celopryžovými přejezdovými panely pro zatížení pěšími v modulu 0,9m – celkem je použito 6ks vnitřních panelů a 12ks vnějších panelů. V místě napojení chodníku k centrálnímu přechodu jsou navrženy prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace dle vzorového listu SŽDC Ž 8.7. Jedná se o varovný pás šířky 0,40m, tvořený dlažbou s pūkulatými výstupky v kontrastní barvě a signální pás šířky 0,80m, tvořený dlažbou s pūkulatými výstupky v kontrastní barvě. Šikmá komunikace k nástupišti je průchozí šířky 2,04m, délky 6,7m a sklonu 8,33%. Je opatřena oboustranným trubkovým zábradlím.

Veškeré zpevněné plochy jsou tvořeny zámkovou dlažbou tloušťky 60mm, uloženou do kladecí vrstvy tl. 30mm. Podkladní vrstvu tvoří šterkodrt' ŠD tl. 200mm. Barva dlažby chodníku je shodná s barvou dlažby nástupiště (kromě varovných a signálních pásů). Dlažba je ohraničena chodníkovým obrubníkem 100x250mm, usazeným do podkladního betonu C16/20, nebo opěrnými zídками, zřízenými v rámci SO 13-14-01.

SO 19-31-01 ŽST Praha Braník, přístup na nástupiště

Přístup na stávající úrovněové nástupiště je od schodiště z ulice Pikovická po dlážděném povrchu. Mezi schodištěm a centrálním přechodem je navržena nově zpevněná plocha o šířce 5,7 m s krytem z betonové dlažby umožňující pojezd vozidly.

Výškové řešení vychází zejména z nivelety stávajících zpevněných ploch. Chodník kopíruje stávající výškovou úroveň. Příčný sklon je 1% a podélný v rozmezí 0,7 – 6,5%. Srážkové vody jsou podélným a příčným spádem svedeny do přilehlého terénu. Jako vodící linie od stávajícího schodiště k centrálnímu přechodu bylo navrženo třímádlové trubkové zábradlí výšky 1,1m, které je přerušeno v délce 5m pro umožnění průjezdu vozidel.

Pro zajištění bezbariérového přístupu od ulice Pikovická bude odstraněn stávající přístupový chodník s nepříznivým podélným sklonem a bude nahrazen prodlouženým chodníkem délky 23m o šířce 2,0m ve sklonu 8%.

Pro odvedení vody ze stávající plochy z kamenné dlažby mezi restaurací a nově navrženým nástupištěm bude tato plocha přespádována, nově bude osazeno 6 dešťových dvorních vpustí. Vpusti budou zaústěny do svodného potrubí DN200 dl. 71,5m, které bude napojeno do šachty v km 8,823. (Viz. SO 19-70-01 ŽST Praha Braník, odvodnění zpevněných ploch) Na svodném potrubí byly navrženy 2 revizní šachty DN400.

Stávající asfaltová plocha před výpravní budovou bude po stavbě nástupiště a překopech pro svodné potrubí v nutném rozsahu obnovena.

Podél koleje č. 3 je navrženo zábradlí v délce 31m ve vzdálenosti 3,0m od osy koleje. Spolu se zábradlím bude doplněna betonová obruba v délce 109m do bet. lože s opěrou, která bude vzdálena 3,05m od osy koleje 3 a 3a.

SO 90-84-01 Zabezpečení veřejných zájmů

Vozovky, jež budou prokazatelně narušeny stavební dopravou, budou po ukončení prací uvedeny do původního stavu. Příslušný rozsah bude určen v průběhu stavebních prací místním šetřením.

E.2 POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY**E.2.1 POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV****SO 25-40-01 ŽST Měchenice, Úprava výpravní budovy**

Objekt VB je původní jednopatrová, částečně podsklepená budova obdélníkového půdorysu s rozměry cca 17 x 8 m. Má 2 patra označené dále jako 1. PP (sklepní prostory), 1. NP (prostory pro cestující, DK a byt) a (podkroví - půda).

Nástupiště je v úrovni podlahy 1. NP.

Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v levé části z pohledu od nástupiště. Prostor kanceláře je nepodsklepen. Prostory dopravní kanceláře budou použity pro umístění zabezpečovací technologie (reléové místnosti a místnost pro nouzové ovládání, rozvaděče elektro a sdělovací zařízení).

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

Vybourání skladby podlah, částečné otlučení vnitřních narušených omítek, provedení kabelového žlabu, osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva - antistatické PVC, výměna výplní otvorů (okna, vnitřní dveře), osazení okenních bezpečnostních mříží, osazení vstupních bezpečnostních dveří, případně mříží, vyzdění přičky od sousedních prostor, které nebudou využívány pro účely ústředny, elektroinstalace, osvětlení, zemnění, topení bude v maximální míře zachováno, úprava topení, opravení vnějších a vnitřních omítek, provedení vnitřní malby, provedení izolací kolem objektu.

SO 19-40-01 ŽST Praha - Braník, Úprava výpravní budovy

Objekt VB je původní jednopatrová, částečně podsklepená budova obdélníkového půdorysu s rozměry cca 19 x 12 m. Má 2 patra označené dále jako 1. PP (sklepní prostory), 1. NP (prostory pro cestující, DK a byt) a (podkroví - půda).

Nástupiště je v úrovni podlahy 1. NP.

Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v Levé části z pohledu od nástupiště. Prostor kanceláře je nepodsklepen. Prostory dopravní kanceláře budou použity pro umístění zabezpečovací technologie (reléové místnosti a místnost pro nouzové ovládání, rozvaděče elektro a sdělovací zařízení)

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

Vybourání skladby podlah, částečné otlučení vnitřních narušených omítek, osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva - antistatické PVC, výměna výplní otvorů (okna, vnitřní dveře), opravení vnějších a vnitřních omítek, provedení vnitřní malby, provedení kabelového žlabu, osazení okenních bezpečnostních mříží, osazení vstupních bezpečnostních dveří, případně mříží, zazdění otvorů do sousedních prostor, které nebudou využívány pro účely ústředny, provedení izolace z východní strany objektu

SO 09-40-01 ŽST Davle, Úprava výpravní budovy

Objekt VB je původní jednopatrová, částečně podsklepená budova obdélníkového půdorysu s rozměry cca 17 x 8 m. Má 2 patra označené dále jako 1. PP (sklepní prostory), 1. NP (prostory pro cestující, DK a byt) a (podkroví - půda).

Nástupiště je v úrovni podlahy 1. NP.

Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v Levé části z pohledu od nástupiště. Prostor kanceláře je nepodsklepen. Prostory dopravní kanceláře budou použity pro umístění zabezpečovací technologie (reléové místnosti a místnost pro nouzové ovládání, rozvaděče elektro a sdělovací zařízení).

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

Vybourání skladby podlah, vybourání nenosných příček, částečné otlučení vnitřních narušených omítek, osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva - antistatické PVC, výměna výplní otvorů (okna, vnitřní dveře), opravení vnějších a vnitřních omítek, provedení vnitřní malby, provedení kabelového žlabu, osazení okenních bezpečnostních mříží, osazení vstupních bezpečnostních dveří, případně mříží, zazdění otvorů do sousedních prostor, které nebudou využívány pro účely ústředny

SO 09-42-01 ŽST Davle, Úprava areálu uhelného skladu

Předmětem stavebního objektu jsou úpravy oplocení pozemku parc. č. 854/1, kat. úz. Davle. Úpravy oplocení jsou vyvolány posunutím nákladní koleje k areálu.

Ve stávajícím stavu je tvořeno oplocením z ocelové strojního pletiva napnutém na ocelové sloupky. Stav plotu je na hranici dožití. Starý plot bude demontován a na nově vyznačené hranici budou sloupky zabetonovány do betonových patek a ve vzdálenosti cca 75m napnuto nové pletivo výšky 1,5m.

Součástí objektu je i demolice rampy váhy.

SO 05-40-01 ŽST Jílové u Prahy, Úprava výpravní budovy

Objekt VB je původní jednopatrová, částečně podsklepená budova obdélníkového půdorysu s rozměry cca 17 x 8 m. Má 2 patra označené dále jako 1. PP (sklepní prostory), 1. NP (prostory pro cestující, DK a byt) a (podkroví - půda).

Nástupiště je v úrovni podlahy 1. NP.

Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v Levé části z pohledu od nástupiště. Prostor kanceláře je nepodsklepen. Prostory dopravní kanceláře budou použity pro umístění zabezpečovací technologie (reléové místnosti a místnost pro nouzové ovládání, rozvaděče elektro a sdělovací zařízení).

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

Vybourání skladby podlah, vybourání nenosných příček, částečné otlučení vnitřních narušených omítek, osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva - antistatické PVC, výměna výplní otvorů (okna, vnitřní dveře), opravení vnějších a vnitřních omítek, provedení vnitřní malby, provedení kabelového žlabu, osazení okenních bezpečnostních mříží, osazení vstupních bezpečnostních dveří, případně mříží, zazdění otvorů do sousedních prostor, které nebudou využívány pro účely ústředny

SO 03-40-01 ŽST Týnec nad Sázavou, Úprava výpravní budovy

Objekt VB je původní vícepatrová, částečně podsklepená budova obdélníkového půdorysu s rozměry cca 25 x 7 m. Má 4 patra označené dále jako 1. PP (sklepní prostory), 1 a 2. NP (prostory pro cestující, DK a byty) a 3.NP (podkroví - půda).

Nástupiště je v úrovni podlahy 1. NP.

Stávající dopravní kancelář a místnosti pro obsluhu jsou v 1. NP v Levé části z pohledu od nástupiště. Prostor kanceláře je podsklepen. Prostory dopravní kanceláře budou použity pro umístění zabezpečovací technologie (reléové místnosti a místnost pro nouzové ovládání, rozvaděče elektro a sdělovací zařízení).

Popis rekonstrukční prací a oprav stavebních konstrukcí

Vybourání skladby podlah, částečné otlučení vnitřních narušených omítek, provedení kabelového žlabu, osazení nové skladby podlahy s tepelnou izolací, s izolací proti zemní vlhkosti, nášlapná vrstva - antistatické PVC, výměna výplní otvorů (okna, vnitřní dveře), osazení okenních bezpečnostních mříží, osazení vstupních bezpečnostních dveří, případně mříží, vyzdění příčky od sousedních prostor, které nebudou využívány pro účely ústředny, úprava topení, opravení vnějších a vnitřních omítek, provedení vnitřní malby, provedení izolací kolem objektu.

E.2.2 ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ

SO 06-41-01 Zast. Luka pod Medníkem, Přístřešek pro cestující

Navrhovaný přístřešek je situován severovýchodně od nástupiště, které je navrženo výhledově jako ostrovní. Přístřešek nacházející se na ostrovním nástupišti by musel být průchozí. Z těchto důvodů je nový přístřešek navržen v docházkové vzdálenosti od nástupiště a nenachází se na nástupišti.

Půdorysné rozměry přístřešku jsou 6,5m x 2,08m (včetně přetažení střechy), výška 2,8m. Půdorysná plocha vychází z výhledových obrátů cestujících pro každý směr dle údajů provozní technologie.

Z architektonického hlediska je přístřešek navržen jako jednoduchá prefabrikovaná železobetonová konstrukce. Stanice bude málo využívána a z širšího urbanistického hlediska se nachází v rozptýlené zástavbě klasických rodinných domů. Proto se jedná o jednoduchou architekturu blízkou se svou celistvostí okolní zástavbě. Zvolení železobetonové konstrukce a ne montované ocelové je právě s ohledem na lokalitu stanice.

E.2.3 ORIENTAČNÍ SYSTÉM

SO 03-41-01 ŽST Týnec nad Sázavou, orientační systém

SO 05-41-01 ŽST Jílové u Prahy, orientační systém

SO 06-41-01 zast. Luka pod Medníkem, orientační systém

SO 09-41-01 ŽST Davle, orientační systém

SO 13-41-01 ŽST Vrané nad Vltavou, orientační systém

SO 19-41-01 ŽST Praha - Braník, orientační systém

Stavební objekt řeší poskytování vizuálních informací pro orientaci cestujících na nové přístupové komunikaci k novému nástupišti a na nástupišti samotném.

Pro informaci cestujících bude dále sloužit nové informační zařízení, které řeší samostatný PS. Bezbariérový přístup cestujících na poloostrovní nástupiště bude umožněn pomocí centrálního přechodu.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ a typizační směrnici ministerstva dopravy „Orientační systém veřejné části výpravních budov“. Grafické symboly – piktogramy budou zhotoveny podle Katalogu orientačních piktogramů pro objekty veřejných doprav ČSSR. Podle tohoto katalogu jsou i očíslovány.

Označení železniční stanice na novém nástupišti bude bez loga „ČD“ a provedeno písmem ARIAL, malá a velká abeceda, bez orámování. Velikost fontu je 360/140mm. Doplňující texty ostatních tabulí budou provedeny fontem Sans Serif.

Všechny prvky orientačního systému budou v modro-bílém provedení. Text a piktogramy budou bílé na modré podkladové fólii umístěné na tabuli z neděleného hliníkového, popř. pozinkovaného plechu.

Provedení tabulí orientačního systému bude neprosvětlené – osvětlené. Jejich osvětlení bude zajištěno osvětlením nástupiště.

Prvky orientačního systému budou umístěny (tam, kde je to možné) na sloupy osvětlení vzhledem ke snaze o optimalizaci počtu pomocných ocelových konstrukcí. V ostatních případech budou umístěny na samostatných ocelových sloupcích. Ocelové konstrukce pro prvky orientačního systému budou pozinkované a opatřeny kombinovaným protikorozním nátěrem.

E.2.4 DEMOLICE

SO 03-45-01 ŽST Týnec nad Sázavou, Demolice drážních objektů

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt nakládací rampy, který se nachází na pozemku ČD.

Stávající rampa je z kamene a betonu, výška cca 1,20m. Hrany rampy jsou opatřeny železnými L profily.

Základní rozměry objektu: š= cca 8,0 m, dl. cca = 11,0 m v= cca 1,20 m. Demolovaný objekt bude vybourán – dle potřeby – do hloubky cca 50cm (základy) pod okolní terén. Vzniklý, vybouraný prostor bude zasypán zeminou a zhutněn.

SO 05-45-01 ŽST Jílové u Prahy, Demolice drážních objektů

Předmětem demolice je objekt rampy, který se nachází na pozemku ČD. Dojde k částečné demolice části rampy, která bude zasahovat do VPP. Stávající rampa je kamenná, výšky cca 1,20 m. Hrany rampy jsou opatřeny železnými L profily. Základní rozměry objektu : š = cca 1,80 m, dl.cca = 29,0 m, v= cca 1,20 m.

Demolovaný objekt bude vybourán – dle potřeby – do hloubky cca 25 cm pod okolní terén. Vzniklý, vybouraný prostor bude zasypán zeminou a zhutněn. Důvodem demolice je, že stávající objekt bude ve fyzické kolizi s nově navrženým řešením.

SO 09-45-01 ŽST Davle, Demolice drážních objektů

Předmětem demolice je samostatně stojící objekt rampy, který se nachází na pozemku ČD.

Stávající rampa je z kamene, výšky cca 1,20 m. Hrany rampy jsou opatřeny železnými L profily. Základní rozměry objektu: š. = cca 1,5 m, dl. =cca 24,0 m, v = 1,80 m Demolovaný objekt bude vybourán – dle potřeby – do hloubky cca 50 cm (základy) pod okolní terén. Vzniklý, vybouraný prostor bude zasypán zeminou a zhutněn.

E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ

E.3.4 OHŘEV VÝMĚN

SO 03-64-01 ŽST Týnec nad Sázavou, EOVS

V současné době není v ŽST Týnec nad Sázavou ohřev výměn nainstalován. Je plánován bezobslužný provoz s dálkovým ovládáním, který vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy instalaci elektrického ohřevu výměn EOVS.

EOVS bude v každé nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje a případně na dalších výhybkách dálkově stavěných (osazených elmot. přestavíky), budou to výhybky číslo 2, 4 a 8. EOVS bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic). Hl. přírady budou osazeny elektroměry podružného měření SŽE. Topné soupravy budou napájeny z rozvaděčů REOV1 a REOV2 umístěných na jednotlivých zhlavích stanice. Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel. Chod EOVS bude plně automatický v závislosti na

klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

SO 05-64-01 ŽST Jílové u Prahy, EOVS

V současné době není v ŽST Jílové u Prahy ohřev výměn nainstalován. Je plánován bezobslužný provoz s dálkovým ovládáním, který vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy instalaci elektrického ohřevu výměn EOVS.

EOVS bude v každé nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje a případně na dalších výhybkách dálkově stavěných (osazených elmot. přestavníky), budou to výhybky číslo 1 a 3. EOVS bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic). HL. přívody budou osazeny elektroměry podružného měření SŽE. Topné soupravy budou napájeny z rozvaděče REOVS umístěného v nouzové dopravní kanceláři. Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel. Chod EOVS bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

SO 09-64-01 ŽST Davle, EOVS

V současné době není v ŽST Davle ohřev výměn nainstalován. Je plánován bezobslužný provoz s dálkovým ovládáním, který vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy instalaci elektrického ohřevu výměn EOVS.

EOVS bude v každé nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje a případně na dalších výhybkách dálkově stavěných (osazených elmot. přestavníky), budou to výhybky číslo 1 a 3. EOVS bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic). HL. přívody budou osazeny elektroměry podružného měření SŽE. Topné soupravy budou napájeny z rozvaděče REOVS1 umístěného v nouzové dopravní kanceláři. Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel. Chod EOVS bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

SO 19-64-01 ŽST Praha Braník, EOVS

V současné době není v ŽST Praha Braník ohřev výměn nainstalován. Je plánován bezobslužný provoz s dálkovým ovládáním, který vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy instalaci elektrického ohřevu výměn EOVS.

EOVS bude v každé nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje a případně na dalších výhybkách dálkově stavěných (osazených elmot. přestavníky), budou to výhybky číslo 1, 2, 3, 5 a 6. EOVS bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic). HL. přívody budou osazeny elektroměry podružného měření SŽE. Topné soupravy budou napájeny z rozvaděčů REOVS1 a REOVS2 umístěných na jednotlivých zhlavích stanice. Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel. Chod EOVS bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

SO 25-64-01 ŽST Měchenice, EOVS

V současné době není v ŽST Měchenice ohřev výměn nainstalován. Je plánován bezobslužný provoz s dálkovým ovládáním, který vyžaduje pro zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy instalaci elektrického ohřevu výměn EOVS.

EOV bude v každé nainstalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje a případně na dalších výhybkách dálkově stavěných (osazených elmot. přestavíky), budou to výhybky číslo 1 a 3. EOV bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic). Hl. přívody budou osazeny elektroměry podružného měření SŽE. Topné soupravy budou napájeny z rozvaděče REOV1 umístěného v nouzové dopravní kanceláři. Topné soupravy budou obsahovat i soupravy pro ohřev táhel. Chod EOV bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách s možností dálkového ovládání a kontroly, bude začleněn do systému DDTS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

E.3.6 ROZVODNY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ

SO 02-62-01 NN napájení PZS v km 1,003

Nový PZS bude napájen z Žst. Čerčany ze stávajícího zásuvkového stojanu ZS1. Podružné měření bude umístěno v novém pilíři RP1 umístěného u reléového domku pro PZS v km 1,003. V novém pilíři RP1 bude umístěn i přepínač sítí včetně přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie, Z tohoto pilíře bude napájen PZS v km 1,003.

SO 02-62-02 NN napájení PZS v km 1,983

Nový PZS bude napájen ze zast. Poříčí nad Sázavou, kde bude navýšen rezervovaný příkon na hodnotu odpovídající jističi 32B/3. Pro napájení PZS bude vybudován nový rozvaděč RP1 vedle stávajícího rozvaděče osvětlení, ze kterého bude napájen stávající PZS na zastávce a bude v něm umístěno měření spotřeby elektrické energie pro technologii PZS. V novém rozvaděči RP1 bude umístěn i přepínač sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie.

Z rozvaděče RP1 bude vyveden napájecí zemní kabel do nového rozvaděče RP2, ze kterého bude napájen nový PZS v km 1,983.

SO 02-62-03 NN napájení PZS v km 3,341

Nový PZS bude napájen ze zast. Poříčí nad Sázavou, kde bude navýšen rezervovaný příkon na hodnotu odpovídající jističi 32B/3. Pro napájení PZS bude vybudován nový rozvaděč RP1 v rámci SO 02-62-02 vedle stávajícího rozvaděče osvětlení, ze kterého bude napájen stávající PZS na zastávce a bude v něm umístěno měření spotřeby elektrické energie pro technologii PZS. V novém rozvaděči RP1 bude umístěn i přepínač sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie.

Z rozvaděče RP1 bude vyveden napájecí zemní kabel do nového rozvaděče RP3, ze kterého bude napájen nový PZS v km 3,341.

SO 02-62-04 NN napájení PZS v km 4,560 km 4,745, km 4,817 a km 4,924

Nové PZS budou napájeny ze zastávky poříčí nad Sázavou – Svárov, na které bude zřízeno nové OM se sazbovým jističem 25B/3. Společnost ČEZ Distribuce, nebo jí pověřená osoba vybuduje na zastávce novou přípojkovou skříň, ze které bude napojen nový rozvaděč RP1, ze kterého bude napájen nový PZS pro přejezd v km 4,560. V rozvaděči RP1 bude umístěn přepínač sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie.

Z rozvaděče RP1 bude vyveden nový zemní kabel smyčkováný přes rozvaděč RP2, ze kterého bude napájen nový PZS pro přejezdy v km 4,817 a 4,924, do rozvaděče RTRS, ze kterého bude napájena TRS v km 6,1.

Přejezd v km 4,745 reálně neexistuje, v rámci stavby nebude nijak upravován ani zabezpečován.

SO 02-62-05 zast. Pecerady, napájení NN rozhlasu

Nové sdělovací zařízení bude napájeno ze stávajícího odběrného místa pro PZS v km 8,621, kde bude navýšen sazbový jistič na hodnotu 25B/3. Ze stávajícího elektroměrového rozvaděče RE bude vyveden nový zemní kabel do nového rozvaděče RP1 umístěného vedle rozvaděče RE, do kterého budou přepojeny kabely určené pro napájení stávajícího přejezdu. Rozvaděč RP1 bude osazen mj. přepínačem sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie. Z rozvaděče RP1 bude vyveden nový zemní kabel do rozvaděče RVR, kde bude ukončen. Z rozvaděče RVR bude napojeno nové sdělovací zařízení.

Kabel je dimenzován i na výhledové napájení osvětlení na zastávce a PZS v případě zabezpečení přejezdu vedle zastávky.

SO 03-62-01 ŽST Týnec nad Sázavou, přípojka VN

SO 03-62-02 ŽST Týnec nad Sázavou, rozvody NN

Stanice je v současné době napájena zemní kabelovou přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. určenou pro ČD. Měření pro ČD je osazeno sazbovým jističem 3x80A, byt je měřen samostatně.

Z důvodu navýšení požadovaného příkonu bude ve stanici vybudovaná nová trafostanice 160kVA napájena novou VN přípojkou. Z trafostanice bude přímo napájeno EOV a rozvaděč RH, ze kterého budou napájeny i ostatní technologie. Vývody pro jednotlivé technologie budou měřeny podružným měřením SŽE.

SO 03-62-03 ŽST Týnec nad Sázavou, osvětlení

V současné době je stanice osvětlena dvaceti stožáry typu JŽ 14 osazenými svítidly se sodíkovými výbojkami ovládanými ručně z dopravní kanceláře.

Z důvodu změny tvaru kolejiště a nástupišť a nevyhovujícího stavu osvětlení bude vybudováno nové osvětlení nástupišť a kolejiště sklopnými stožáry o výšce 6m a 12m osazenými svítidly s LED technologií. Toto osvětlení bude ovládáno automaticky s možností dálkového nebo místního ovládání z rozvaděče RVO umístěného ve VB.

SO 04-62-01 Napájení PZS v km 11,194, km 11,471 a km 11,651

Nové PZS budou napájeny ze zastávky Chrást nad Sázavou, na které bude navýšen rezervovaný příkon na hodnotu odpovídající sazbovému jističi 25B/3. Na zastávce Chrást nad Sázavou bude vybudován nový elektroměrový rozvaděč RE1 vedle objektu stávající zastávky, ze kterého bude napájen nový rozvaděč RV1, ze kterého bude nově napájeno a ovládáno osvětlení a bude v něm umístěno i podružné měření pro PZS a přívodka pro mobilní záložní zdroj elektrické energie vč. přepínače sítí. R rozvaděče RV1 bude napojeno i stávající osvětlení v místě střešníku na objektu zastávky.

Z rozvaděče RV1 bude vyveden nový zemní kabel, který bude smyčkován přes rozvaděče RP1 a RP2 a bude ukončen v rozvaděči RP3. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napájeny příslušné PZS.

SO 04-62-02 zast. Kamenný Přívoz, napájení NN rozhlasu

Pro nové sdělovací zařízení bude na zast. Kamenný přívoz zřízeno nové odběrné místo s hodnotou sazbového jističe 10B/1. Z elektroměrového rozvaděče bude napájen nový rozvaděč RVR, ze kterého bude napájeno nové sdělovací zařízení.

Kabely jsou dimenzovány i na výhledové připojení osvětlení na zastávce.

SO 04-62-03 NN napájení PZS v km 14,526 a km 15,294

Nové PZS budou napájeny ze zastávky Prosečnice. Na zastávce Prosečnice bude doplněn stávající rozvaděč o jistič pro přejezdy, měření spotřeby elektrické energie a přepínač sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie. Z tohoto rozvaděče bude vyveden nový zemní kabel, který bude smyčkován přes rozvaděč RP1 do rozvaděče RP2. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napájeny příslušné PZS.

SO 04-62-05 NN napájení PZS v km 18,813 a km 18,999

Nové PZS budou napájeny z Žst. Jílové u Prahy. Z rozvaděče RZZ ve stanici budou napojeny nové rozvaděč RP1 a RP2, umístěném v blízkosti reléových domků. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napájeny příslušné PZS.

SO 05-62-01 ŽST Jílové u Prahy, přípojka NN**SO 05-62-02 ŽST Jílové u Prahy, rozvody NN**

Stanice je v současné době napájena venkovní přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. Měření pro ČD je osazeno sazbovým jističem 3x20A, byt je měřen samostatně.

Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem odpovídajícím sazbovému jističi 100B/3. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

Z elektroměrového rozvaděče bude napojen rozvaděč RH v nouzové dopravní kanceláři, kde budou umístěna jednotlivá měření SŽE pro vývody jednotlivých technologií.

SO 05-62-03 ŽST Jílové u Prahy, osvětlení

V současné době je stanice osvětlena deseti stožáry typu JŽ 14 osazenými svítidly se sodíkovými výbojkami.

Z důvodu změny tvaru kolejiště a nástupišť a nevyhovujícího stavu osvětlení bude vybudováno nové osvětlení nástupišť a kolejiště sklopnými stožáry o výšce 6m a 12m osazenými svítidly s LED technologií. Toto osvětlení bude ovládáno automaticky s možností dálkového nebo místního ovládání z rozvaděče RVO umístěného ve VB.

SO 06-62-01 zast. Luka pod Medníkem, osvětlení

V současné době je zastávka osvětlena dvěma stožáry typu JŽ 14 osazenými svítidly se sodíkovými výbojkami.

Z důvodu změny tvaru nástupišť bude vybudováno nové osvětlení nástupišť sklopnými stožáry o výšce 6m osazenými svítidly s LED technologií. Toto osvětlení bude ovládáno automaticky s možností dálkového nebo místního ovládání z rozvaděče RV1.

SO 06-62-02 Napájení PZS v km 23,384, km 24,080 a km 24,288

Nové PZS budou napájeny ze zastávky Luka pod Medníkem. Na zastávce Luka pod Medníkem bude provedena kompletní rekonstrukce rozvaděčů. Na zastávce bude vybudován nový rozvaděč osvětlení, ze kterého budou napájeny jednotlivé rozvaděče RP novými zemními kabely. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napájeny příslušné PZS.

SO 06-62-03 zast. Petrov - Chlomek, napájení NN rozhlasu

Nové sdělovací zařízení bude napájeno ze zast. Petrov u Prahy. Z rozvaděče RVO budovaného v rámci související stavby bude vyveden nový zemní kabel do rozvaděče RVR umístěného na zast. Petrov Chlomek. Z nového rozvaděče RVR bude napájeno nové sdělovací zařízení.

Napájecí kabel je dimenzován i na výhledové napojení osvětlení.

SO 09-62-01 ŽST Davle, přípojka NN**SO 09-62-02 ŽST Davle, rozvody NN**

Stanice je v současné době napájena venkovní přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. Měření pro ČD je osazeno sazbovým jističem 3x25A, byt je měřen samostatně.

Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem odpovídajícím sazbovému jističi 100B/3. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

Z elektroměrového rozvaděče bude napojen rozvaděč RH v nouzové dopravní kanceláři, kde budou umístěna jednotlivá měření SŽE pro vývody jednotlivých technologií.

SO 09-62-03 ŽST Davle, osvětlení

V současné době je stanice osvětlena osmi stožáry typu J (dřevěné bez patky) osazenými svítidly se sodíkovými výbojkami ovládaných manuálně z dopravní kanceláře.

Z důvodu změny tvaru kolejiště a nástupišť a nevyhovujícího stavu osvětlení bude vybudováno nové osvětlení nástupišť a kolejiště sklopnými stožáry o výšce 12m osazenými svítidly s LED technologií. Toto osvětlení bude ovládáno automaticky s možností dálkového nebo místního ovládání z rozvaděče RVO umístěného ve VB.

SO 09-62-04 NN napájení PZS v km 30,955

Nový PZS bude napájen z nového OM v blízkosti přejezdu. Z nové přípojkové skříně vybudované společností ČEZ Distribuce nebo jí pověřenou osobou bude vybudováno nové HDV do nového elektroměrového rozvaděče RE1 umístěného v blízkosti reléového domku, ze kterého bude napájen nový rozvaděč RP1 umístěný vedle RE1 osazený mj. přívodkou pro mobilní záložní zdroj elektrické energie vč. přepínače sítí. Z nového rozvaděče RP1 bude napájen nový reléový domek.

SO 13-62-01 ŽST Vrané nad Vltavou, osvětlení a úpravy nn

V současné době je zastávka osvětlena jedenácti stožáry typu JŽ 14 osazenými svítidly se sodíkovými výbojkami.

Z důvodu změny tvaru nástupišť bude vybudováno nové osvětlení nástupišť sklopnými stožáry o výšce 6m osazenými svítidly s LED technologií. Toto osvětlení bude ovládáno

automaticky s možností dálkového nebo místního ovládání z rozvaděče RH umístěného ve stávajícím technologickém objektu. Do rozvaděče RH bude přepojeno i stávající osvětlení zhlaví.

SO 14-62-01 NN napájení PZS v km 33,961 a v km 34,591

Nový PZS v km 34,591 bude napájen z nového OM v blízkosti přejezdu. Z nové přípojkové skříňe vybudované společností ČEZ Distribuce nebo jí pověřenou osobou bude vybudováno nové HDV do nového elektroměrového rozvaděče RE1 umístěného v blízkosti reléového domku, ze kterého bude napájen nový rozvaděč RP1 umístěný vedle RE1 osazený mj. přívodkou pro mobilní záložní zdroj elektrické energie vč. přepínače sítí. Z nového rozvaděče RP1 bude napájen nový reléový domek.

U PZS v km 33,961 se předpokládá jeho zrušení, dokumentace jej neřeší.

SO 16-62-01 NN napájení PZS v km 38,890

Nový PZS v km 38,890 bude napájen z rozvaděče RZZ v Žst. Praha-Modřany. Ze stávajícího rozvaděče RZZ bude vyveden nový zemní kabel, který bude ukončen v rozvaděči RP1, ve kterém bude umístěn přepínač sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie. Dále bude v rozvaděči RP1 umístěno podružné měření pro osvětlení zastávky a bude z tohoto místa napojen rozvaděč osvětlení na zast. Praha – Komořany rekonstruovaný v rámci související akce. Stávající odběrné místo pro zastávku ze soukromého objektu bude zrušeno.

SO 19-62-01 ŽST Praha Braník, přípojka VN

SO 19-62-02 ŽST Praha Braník, rozvody NN

Stanice je v současné době napájena zemní kabelovou přípojkou společnosti PRE distribuce a.s. určenou pro SŽDC. Měření pro SŽDC je osazeno sazbovým jističem 3x125A.

Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem 160kW. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

Z elektroměrového rozvaděče bude napojen rozvaděč RH v novém technologickém objektu, kde budou umístěna jednotlivá měření SŽE pro vývody jednotlivých technologií.

SO 19-62-03 ŽST Praha Braník, přeložka osvětlení

V současné době je stanice osvětlena stožáry typu JŽ14. Ovládání je manuální z dopravní kanceláře. Osvětlovací stožáry zůstanou zachovány.

Z důvodu budování nového nástupiště budou přeloženy dva stožáry typu JŽ 14.

SO 23-62-01 ŽST Čisovice, napájení zabezpečovacího zařízení

Nové TZZ bude napájeno z Žst. Čisovice ze stávajícího rozvaděče RV1. V rozvaděči RV1 bude doplněn jistič 20B/3 a bude z něj napojen nový zemní kabel ukončený v rozvaděči RP1 umístěného vedle nového technologického domku pro TZZ. Z rozvaděče RP1 bude napájeno nové TZZ.

SO 24-62-01 NN napájení PZS v km 25,592 a km 26,780

Nové PZS budou napájeny z nového OM u PZS v km 26,780. U PUS v km 26,780 bude zbudováno nové HDV, které bude ukončeno v rozvaděči RE1 umístěného u nového reléového domku. Z rozvaděče RE1 bude napájen nový rozvaděč RP1 umístěný vedle RE1. V rozvaděči RP1 bude instalován přepínač sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie. Z

rozvaděče RP1 bude vyveden nový zemní kabel, který bude ukončen v rozvaděči RP2. Z jednotlivých rozvaděčů RP budou napájeny jednotlivé PZS.

SO 25-62-01 ŽST Měchenice, přípojka NN

SO 25-62-02 ŽST Měchenice, rozvody NN

Stanice je v současné době napájena venkovní přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. Měření pro ČD je osazeno sazbovým jističem 3x25A, byt je měřen samostatně.

Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem odpovídajícím sazbovému jističi 100B/3. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

Z elektroměrového rozvaděče bude napojen rozvaděč RH ve VB, kde budou umístěna jednotlivá měření SŽE pro vývody jednotlivých technologií.

SO 25-62-03 ŽST Měchenice, osvětlení

V současné době je stanice osvětlena soustavou stožárů JŽ14.

Ve stanici nedojde ke změně tvaru nástupišť a kolejiště. V rámci osvětlení budou vyměněny napájecí kabely do stožárů a bude vybudován nový rozvaděč pro napájení a ovládání osvětlení. Osvětlení bude ovládáno dálkově s možností manuálního ovládání v rozvaděči osvětlení.

4.5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA POSTUPNÉ PROVÁDĚNÍ STAVBY A NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU A PŘEDPOKLÁDANÉ LHŮTY VÝSTAVBY

Zahájení stavby se předpokládá v05/2015
Ukončení stavby se předpokládá v 12/2015
Délka stavby 8 měsíců

Jedná se o liniovou stavbu v traťovém úseku mezi žst. Praha-Krč a žst. Čerčany. Práce jsou projektovány převážně uvnitř obvodu vybraných železničních stanic. Mimo obvod žel. stanic, je prováděna převážně pouze pokládka sdělovacích kabelů a kabelů pro zabezpečovací zařízení od žst. Skochovice až žst. Čisovice spolu s napojením zabezpečovacího zařízení na ovládané zařízení. Dtto rekonstrukce vybraných železničních přejezdů.

Nepřetržité výluky pro stavební část jsou soustředěny do pěti časových období. Stavební a montážní práce stavby v traťových úsecích budou mít vzhledem k rozsahu a charakteru prací na stávající železniční dopravu pouze malý dopad.

Stavební a montážní práce v jednotlivých traťových úsecích budou zahájeny realizací přípravných prací (nulté postupy) bez použití dlouhodobých výluk žel. provozu. Jedná se převážně o pokládku silnoproudých a slaboproudých kabelů, včetně přípravných prací pro napojení těchto kabelů na nové zařízení bez nároků na dlouhodobé výluky železničního provozu.

Vzhledem k tomu, že pokládka kabelů pro nové zab. zař. bude prováděna samostatně v celém traťovém úseku od žst. Praha Skochovice od km 29,580 (starý km) až žst. Čisovice km 19,150 nebude pro lepší přehlednost v popisu stavebních postupů jednotlivých žst. tato práce vykazována zvlášť u každého stavebního postupu. Provádění pokládky kabelů se předpokládá v období přípravných prací a vlastní napojování na zab.zař. v návaznosti na stavební připravenosti požadované zpracovatelem stavebních postupů zab.zař. Časový postup pokládky kabelů zab.zař. a

sdělovacích kabelů je v přiloženém harmonogramu výluk uveden samostatně. Pokládka kabelů v mezistaničních úsecích bude prováděna převážně za provozu. V nezbytných případech jsou navrženy pouze krátkodobé výluky železničního provozu.

ŽST Praha Braník

Stavební postup č. 1 – dokončení 6.11.2015

- a) Zřízení nástupiště u nové koleje č. 3 a založení ostrovního nástupiště ke koleji č.1
- b) Montáž výhybky č. 2 a 4
- c) Montáž nových částí koleje č. 3 včetně odvodnění.
- d) Montáž nových výhybek u obou zhlaví č.1 a 6 a části traťové koleje směr žst. Praha Krč až km 8,396
- e) rekonstrukce železničního přejezdu v km 8,540

Stavební postup č. 2 – dokončení 16.11.2015

- a) Dokončení ostrovního nástupiště u nové koleje č.1 (nástupištní hrana z „L“ prefabrikátů), přístup na nástupiště
- b) Montáž nových výhybek č.3, 5
- c) Montáž nové části staniční koleje č. 1 a č.2 včetně odvodnění

Aktivace definitivního SZZ v ŽST Praha Braník – 31.12.2015

Po ukončení výluky zab. zařízení bude aktivováno definitivní dálkově ovládané staniční zabezpečovací zařízení, nové přejezdové zařízení v km 8,540, upravené traťové zab. zař. směr Praha Modřany a nové traťové zab. zař. směr Praha Krč.

ŽST Davle

Stavební postup – dokončení 16.10.2015

- a) Propustek v ev. km 30,348
- b) Zřízení ostrovního nástupiště u nových kolejí č.1 a 2 (zřízení nástupištní hrany z „L“ prefabrikátů)
- c) Železniční spodek+montáž nových kolejí č. 1, 2
- d) Přístupový chodník k nástupišti

Aktivace definitivního SZZ v ŽST Davle – 31.12.2015

Bude aktivováno definitivní dálkově ovládané staniční zabezpečovací zařízení, nové přejezdové zařízení v km 30,955 a nová traťová zab. zař. v obou směrech.

ŽST Jílové u Prahy

Stavební postup – dokončení 16.10.2015

- a) Propustek v ev. km 20,387
- b) Zřízení ostrovního nástupiště u nových kolejí č.1 a 2 (zřízení nástupištní hrany z „L“ prefabrikátů)
- c) Montáž nových výhybek č.1, 2, 3
- d) Železniční spodek+montáž nových kolejí č. 1, 2
- e) Přístupový chodník k nástupišti+volná skládka
- f) Odvodnění nástupiště

Aktivace definitivního SZZ v ŽST Jílové – 31.12.2015

Bude aktivováno definitivní dálkově ovládané staniční zabezpečovací zařízení, nová přejezdová zařízení a nová traťová zab. zař. v obou směrech.

ŽST Týnec nad SázavouStavební postup č. 1 – dokončení 11.9.2015

- a) Výstavba první části ostrovního nástupiště část ke koleji č.2
- b) Montáž nové části staniční koleje č.2 včetně odvodnění

Stavební postup č. 2 – dokončení 21.9.2015

- a) Dokončení ostrovního nástupiště ke koleji č.1-dokončení (nástupištní hrana z „L“ prefabrikátů), přístup na nástupiště
- b) demontáž stávajících výhybek č. 4, 5,
- c) Montáž výhybek č. 2, 3, 4
- d) Napojení výhybky č.2 na novou kolej č.2 včetně odvodnění.
- e) El.přípojka + rozvody nn

Stavební postup č. 3 – dokončení 30.9.2015

- a) Montáž výhybek č.5, 8
- b) Montáž nových částí koleje č. 1+3+5+5a včetně odvodnění.
- c) V závěru stavebního postupu demontáž stávajících výhybek u obou zhlaví č. 15 a projení stáv. staniční koleje č.2 na traťovou kolej směr žst. Jílové u Prahy

Aktivace definitivního SZZ v ŽST Týnec – 31.12.2015

Po ukončení výluky zab. zařízení bude aktivováno definitivní dálkově ovládané staniční zabezpečovací zařízení, upravené traťové zab. zař. směr Čerčany a nové traťové zab. zař. směr Jílové.

Žst. Vrané n. VltavouStavební postup č. 1 – dokončení 30.9.2015

- a) Výstavba části ostrovního nástupiště ke kolejím č. 4.
- b) Montáž nových částí koleje č. 4 včetně odvodnění.
- c) Realizace části centrálního přechodu pro cestující

Stavební postup č. 2 – dokončení 10.10.2015

- a) realizace části centrálního přechodu k výpravní budově až ke stáv.koleji č.1
- b) Montáž výhybek č.1+2 + 4+6 a nové částí staniční koleje č.2 včetně odvodnění

Stavební postup č. 3 – dokončení 21.10.2015

- a) Dokončení centrálního přechodu k výpravní budově
- b) Montáž výhybky č.3 + 5 a nové částí staniční koleje č.1 a č.5

4.6 POŽADAVKY NA ZDROJE

Elektrická energie

Z důvodu navýšení odběrů jsou posilovány elektrické přípojky a vybudována nová trafostanice v ŽST Týnec nad Sázavou. Zvýšené nároky na odběr je především pro elektrický ohřev výměn. Další nároky mají nové přípojky nn pro nová přejezdová světelná zabezpečovací zařízení. Další požadavky jsou na osvětlení nástupišť a kolejiště stanic a zastávek, informační systém, zabezpečovací a sdělovací zařízení, apod.

Nároky na připojení dále vyvolávají nové technologické objekty ve stanicích Praha Braník, Davle, Měchenice, Jílové u Prahy a Týnec nad Sázavou (uvedené v části dokumentace E.2.1 Pozemní objekty). Jedná se pouze o elektrické přípojky, potřeba je zahrnuta v celkové bilanci stanic v následující tabulce.

<i>Stanice, doprava</i>	<i>elektrický ohřev výhybek příkon (kW)</i>	<i>celková energetická bilance stanice</i>
ŽST Týnec	21,7	132,8 kW
ŽST Jílové u Prahy	12,8	59,8 kW
ŽST Davle	9,9	59,9 kW
ŽST Praha Braník	27,0	143,3 kW
ŽST Měchenice	11,1	61,1 kW

Voda

Žádné požadavky nejsou.

Plyn

Žádné požadavky nejsou.

4.7 ODVEDENÍ POVRCHOVÝCH VOD, NAPOJENÍ NA KANALIZACI

a) Odvodnění

Odvodnění železničního tělesa je navrženo dle příslušné legislativy. Oproti současnému stavu se nově navrhuje odvodnění pláň železničního spodku ve stanicích Praha Braník, Vrané nad Vltavou, Davle, Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou a v zastávce Luka pod Medníkem. S redukcemi rozsahu kolejiště odvodňovaná plocha spíše klesá. Důraz je kladen na odvodnění výhybek.

Nástupiště jsou odvodněny do příčným spádem do kolejiště.

Zpevněné plochy v ŽST Praha Braník jsou odvodněny pomocí příčných a podélných spádů do uličních vpustí a dále přes svodné potrubí do jednotné kanalizace. V ostatních stanicích jsou chodníkové plochy odvodněny do přilehlého terénu.

Vody jsou odváděny převážně do vodotečí. V ŽST Praha Braník jsou dešťové vody svedeny do jednotné kanalizace.

b) Zásady k havarijnímu plánu stavby

Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č. 254/2001 Sb.

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným

nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, stavba se nachází v bezprostřední blízkosti vodních toků, ve stanovených záplavových územích a v ochranných pásmech podzemních vodních zdrojů.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění povinen učinit taková odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu je součástí projektové dokumentace jako část B.11.2. Havarijní plán (plán opatření pro případ havárie), který bude platný pro celé období výstavby. Tento plán obsahuje náležitosti vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Plán opatření podléhá odbornému stanovisku správců dotčených vodních toků a následně před zahájením stavby schválení dotčenými vodoprávními úřady (Magistrát Hlavního města Prahy, Městský úřad Černošice, Městský úřad Benešov).

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

c) Zásady k povodňovému plánu stavby

Protipovodňová opatření v období výstavby

Pro výstavbu v bezprostřední blízkosti koryt vodních toků a v záplavovém území platí možnost ohrožení povodní a z toho vyplývající možnost zhoršení odtokových podmínek v místě stavebního objektu, poškození samotného stavebního objektu, poškození uloženého materiálu, odplavení uloženého materiálu, odplavení deponií uložených sypkých látek nebo uložených závadných látek a následné znečištění.

Toto ohrožení platí i pro drobné vodoteče v době přívalových dešťů a dlouhotrvajících srážek.

Povodňový plán

Pro stavební objekty ohrožené povodní je vypracován povodňový plán stavby, jako část dokumentace B.11.3., který splňuje náležitosti zákona 254/2001 Sb. v platném znění a odvětvové normy TNV 752931 - Povodňové plány.

Povodňový plán bude mimo jiné obsahovat:

- konkrétní postupy a organizační pokyny pro činnost na staveništi v období před povodní a při povodni
- telefonní kontakty pro organizaci činnosti při zvládnání povodňové situace
- návrh vlastních stupňů povodňové aktivity pro účely stavby
- Tento plán byl předložen správcům toků dotčených stavbou k odbornému vyjádření.
- Před zahájením stavby předloží zhotovitel stavby povodňový plán povodňovým orgánům dotčených obcí k potvrzení souladu s jejich povodňovými plány.

4.8 NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Z hlediska dopravní infrastruktury je stavba samotná součástí dopravní železniční infrastruktury. V rozsahu napojení na železniční síť a veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu nedojde po realizaci stavby k žádným změnám.

Zřízeny jsou nové chodníky pro pěší, ať ve formě přístupových chodníků k novým nástupištím nebo z důvodu zvýšení bezpečnosti chodců v prostoru přejezdu silničních komunikací.

4.9 ROZSAH NÁHRADNÍ VÝSADBY A OZELENĚNÍ

Kromě náhrady ekologické újmy sleduje návrh náhradní výsadby také další cíle, jako jsou zvýšení zastoupení původních druhů, zvýšení estetiky ploch v okolí žel. zastávky Luka pod Medníkem a zajištění ochranné funkce zeleně před hlukem z provozu na železniční trati (zde se počítá s postupným přirozeným šířením druhů a zvyšováním zápoje). Náhradní výsadba bude za kácení porostů u zastávky Luka pod Medníkem, za kácenou lípu u přejezdu v km 11,194 v k.ú. Týnec nad Sázavou na pozemku 3821/5 a za kácenou lípu v ŽST Praha Braník.

Luka pod Medníkem

V souvislosti s rekonstrukcí v místě žel. zastávky Luka pod Medníkem jsou vymezeny dvě lokality dočasného záboru (stavenišť), kde bude nutné provést kácení mimolesní zeleně, a to v rozsahu 55 ks dřevin (přičemž se jedná o dva zapojené porosty dřevin o rozlohách nad 40 m²) a cca 160 m² keřových porostů. Jako kompenzace vzniklé újmy je po dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody navržena nová výsadba v plochách dočasných záborů.

Lokalita 1 - druhové složení nové výsadby bude odpovídat místně původní skladbě dle potenciální přirozené vegetace, kterou jsou černýšové dubohabřiny (Melampyro nemorosi-Carpinetum). Navržena je výsadba 30 ks stromů následující druhové skladby a množství:

- dub zimní (*Quercus petraea*) – 10 ks
- habr obecný (*Carpinus betulus*) – 15 ks
- lípa srdčitá (*Tilia cordata*) – 5 ks

Pro výsadbu jsou navrženy výpěstky o obvodu 15 cm ve výšce 130 cm. V podrostu je navržena výsadba následujících keřů:

- trnka obecná (*Prunus spinosa*) – 9 ks
- růže šípková (*Rosa canina*) – 7 ks
- líska obecná (*Corylus avellana*) – 4 ks

Lokalita 2 - na základě dohody s orgánem ochrany přírody byla na ploše navržena pouze výsadba keřových porostů. Druhové složení nové výsadby bude odpovídat místně původní skladbě dle potenciální přirozené vegetace, kterou jsou černýšové dubohabřiny (Melampyro nemorosi-Carpinetum):

- trnka obecná (*Prunus spinosa*) – 15 ks
- růže šípková (*Rosa canina*) – 12 ks
- líska obecná (*Corylus avellana*) – 8 ks
- hloh obecný (*Crataegus laevigata*) – 4 ks

Týnec nad Sázavou

V povolení ke kácení (č.j. MUTnS – 1664/2014 z 16.4.2014, Městský úřad Týnec nad Sázavou) je stanovena náhradní výsadba na pozemku 3080/140 v k.ú. Týnec n/S. Zde bude vysazeno 7 ks strom *Crataegus laevigata* Paul s Scarlet (hloh obecný Paulůvú tmavé barvy, které měřené ve výšce 1 m mají obvod kmínku 12 – 14 cm. Dle aktuálních informací je pozemek již nově osázen a bude městským úřadem určen pozemek.

Praha Braník

V povolení ke kácení (č.j. P4/023595/14OŽPAD/HNL ze 7.4.2014, Úřad MČ Praha 4) je stanovena náhradní výsadba na pozemku 3102/8 v k.ú. Braník. Bude z de vysazena 1 lípa srdčitá o obvodu kmene 20 – 22 cm.

4.10 BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Vyhláška 55 ČBÚ/1996
- Vyhláška 48/1982 Sb. – Stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení (mimo 6.část).

Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

- Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek.
- Práce budou probíhat za provozu. Dodavatel je povinen provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků za současného železničního provozu na sousední koleji. Je zejména nutné dodržovat drážní bezpečnostní předpis OP 16.
- Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.
- Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.
- U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.

- Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.
- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly

4.11 POSOUZENÍ STAVBY Z HLEDISKA TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Výchozím podkladem pro řešení jsou tyto základní právní předpisy:

- zákon č. 183/2006 Sb.
- zákon č. 127/2005 Sb.
- zákon č. 266/1994 Sb.
- zákon č. 361/2000 Sb.
- vyhláška č. 398/2009 Sb.
- vyhláška č. 177/1995 Sb.
- vyhláška č. 30/2001 Sb.
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů

a dále věcné podklady např.:

- ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 včetně Z1,
- TN TZUS 12.03.04 až 07
- Vzorový list SŽDC Ž8.7
- TS SŽDC 3-2007/S

Pro osoby s omezenou schopností pohybu se pro přístup na nástupiště zřizují komunikace s podélným sklonem. Pozemní komunikace a veřejná prostranství (např. nástupiště) svými podélnými i příčnými sklony a výškovými rozdíly musí umožnit užívání osobám s omezenou schopností pohybu. Součástí stavby přístupné veřejnosti musí splňovat požadavky na průchozí profily a protiskluznost povrchů. Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením zraku se ve na nástupišťích zřizují hmatové úpravy dle vzorového listu SŽDC. Na pozemních komunikacích a veřejných prostranstvích se navrhují hmatové úpravy dle ČSN 73 6110. Ve všech částech stavby přístupných veřejnosti musí být funkční přirozené vodící linie s odpovídajícím průchozím profilem navazujícím na tyto linie. Nedílnou součástí orientačního systému pro veřejnost jsou akustické majáčky dálkově spouštěné uživateli (součást technologických PS). Informační systém pro veřejnost musí splňovat požadavky na užívání touto skupinou zdravotně postižených podrobnosti (akustický dálkově uživateli spouštěný výstup elektronických závěsných prvků IS). Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením sluchu se ve stavbě nenavrhují zvláštní opatření.

4.12 PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ A JINÉ INVESTICE

a) Podmiňující investice

GSM-R uzel Praha (Beroun – Praha – Benešov)

Stavba rozšiřuje stávající síť pozemních základnových stanic a rozsah tratí pokrytých signálem radiotelefonní sítě GSM-R o cca 110 km v úseku Praha Krč – Praha Braník – Praha Malá Chuchle – Beroun – Králův Dvůr, Praha Uhřetěves – Benešov, Praha Vysočany – Praha Horní Počernice – Čelákovice – Lysá nad Labem a ústřednovou část sítě GSM-R, která má být se stávající již vybudovanou a provozovanou sítí GSM-R kompatibilní. Hlavní technologickou částí stavby GSM-R je výstavba základnových stanic BTS, které zajišťují šíření signálu a spojení mezi uživatelem sítě a jejím centrálním spojovacím systémem. S rozšířením sítě GSM-R bude v odpovídajícím rozsahu rozšířena rovněž související systémová část, tj. centrální spojovací a řídicí část a dohledový management. V rámci stavby se vybaví centrální systém novými aplikacemi, uživatelská část sítě se doplní uživatelskými terminály pro potřeby pracovníků a vozidel organizačních jednotek SŽDC a zapojovací v železničních stanicích.

V rámci této stavby bude položen dálkový optický kabel v úseku Praha Braník – Praha Krč. Dále bude v žst. Krč dodáno přenosové zařízení SDH-STM4. Zaokružování datové sítě (mimo kamer) bude provedeno geograficky oddělenou trasou Praha – Čerčany přes Strančice.

Odběrná místa pro dodávku el. energie

napájení PZS v km 4,560, km 4,817 a km 4,924 - Nové PZS budou napájeny ze zastávky poříčí nad Sázavou – Svárov, na které bude zřízeno nové OM se sazbovým jističem 25B/3. Společnost ČEZ Distribuce, nebo jí pověřená osoba vybuduje na zastávce novou přípojkovou skříň, ze které bude napojen nový rozvaděč RP1, ze kterého bude napájen nový PZS pro přejezd v km 4,560. V rozvaděči RP1 bude umístěn přepínač sítí vč. přívodky pro mobilní záložní zdroj elektrické energie.

ŽST Týnec nad Sázavou, přípojka VN - Stanice je v současné době napájena zemní kabelovou přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. určenou pro ČD. Z důvodu navýšení požadovaného příkonu bude ve stanici vybudovaná nová trafostanice 160kVA napájená novou VN přípojkou. Z trafostanice bude přímo napájeno EOV a rozvaděč RH, ze kterého budou napájeny i ostatní technologie.

ŽST Jílové u Prahy, přípojka NN - Stanice je v současné době napájena venkovní přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem odpovídajícím sazbovému jističi 100B/3. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

SO 09-62-01 ŽST Davle, přípojka NN - Stanice je v současné době napájena venkovní přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem odpovídajícím sazbovému jističi 100B/3. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

NN napájení PZS v km 30,955 - Nový PZS bude napájen z nového OM v blízkosti přejezdu. Z nové přípojkové skříňe vybudované společností ČEZ Distribuce nebo jí pověřenou osobou bude vybudováno nové HDV do nového elektroměrového rozvaděče RE1 umístěného v blízkosti

reléového domku, ze kterého bude napájen nový rozvaděč RP1 umístěný vedle RE1 osazený mj. přívodkou pro mobilní záložní zdroj elektrické energie vč. přepínače sítí. Z nového rozvaděče RP1 bude napájen nový reléový domek.

NN napájení PZS v km 34,591 - Nový PZS v km 34,591 bude napájen z nového OM v blízkosti přejezdu. Z nové přípojkové skříně vybudované společností ČEZ Distribuce nebo jí pověřenou osobou bude vybudováno nové HDV do nového elektroměrového rozvaděče RE1 umístěného v blízkosti reléového domku, ze kterého bude napájen nový rozvaděč RP1 umístěný vedle RE1 osazený mj. přívodkou pro mobilní záložní zdroj elektrické energie vč. přepínače sítí. Z nového rozvaděče RP1 bude napájen nový reléový domek.

ŽST Praha Braník, přípojka VN - Stanice je v současné době napájena zemní kabelovou přípojkou společnosti PRE distribuce a.s. určenou pro SŽDC. Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem 160kW. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

ŽST Měchenice, přípojka NN - Stanice je v současné době napájena venkovní přípojkou společnosti ČEZ distribuce a.s. Bude navýšeno stávající odběrné místo pro VB novým s rezervovaným příkonem odpovídajícím sazbovému jističi 100B/3. Elektroměrový rozvaděč bude umístěn vně objektu z důvodu přístupu pro zaměstnance distributora v okamžiku odečtu elektroměru.

b) Vyvolané investice

Nejsou

c) Jiné investice

Stavba č. 8560 Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem – stavbou 513

Předmětem stavby je propojení Prahy 12 (Modřany) se silničním okruhem kolem Prahy (SOKP stavba 513 resp. 514) ve třech variantách. Navazuje na komunikaci Modřany - Komořany realizované již v úseku Braník – Modřany na křižovatce ulic Generála Šišky a Komořanské. Součástí stavby je přeložka železniční trati č. 210 v km 37,8 – 39,2 a v km 11,0 - 12,7 včetně zastávky Praha Modřany a ŽST Praha Modřany. Investorem je Magistrát hl. m. Prahy a v současnosti je vydáno platné územní rozhodnutí. Další příprava pro nedostatek finančních prostředků pozastavena.

V dotčeném úseku bude vedle koleje v rámci Revitalizace položena kabelová trasa pro sdělovací zařízení. Vzhledem k bezprostřední návaznosti kabelové trasy na železniční trať je nutné kabelovou trasu navrhnout dle stávajícího stavu a ve výhledu v rámci stavby č. 8560 ji bude nutné přeložit.

Dopravní terminál v Týnci nad Sázavou

Rekonstrukce stávající autobusového nádraží, které sousedí se železniční stanicí a navazuje na přednádražní prostor. Do železniční stanice stavba přímo nezasahuje. Investorem stavby je město Týnec nad Sázavou a na stavbou je vydáno územní rozhodnutí.

Odstranění propadu rychlosti na trati Praha – Vrané – Dobříš a Vrané - Čerčany

Stavba zahrnuje úpravy železničního svršku, výměnu kolejového roštu, reprofilaci odvodňovacích příkopů, sanaci kolejového lože, sanaci nástupišť ve vybraných zastávkách, výměnu nevyhovujících konstrukcí železničních přejezdů, sanaci vybraných propustků v úsecích s upravovaným železničním svrškem a výměnu osvětlení ve vybraných zastávkách. Stavba může být realizována samostatně. V současnosti je na stavbu odsouhlasen Záměr projektu a realizace se předpokládá v roce 2015.

Stavba je situována v úsecích:

- Týnec - Jílové u Prahy
- Jílové u P. – Davle
- Davle – odb. Skochovice
- Vrané n.V. – Praha Zbraslav
- Praha Zbraslav – Praha Braník

5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

5.1 PODMÍNKY ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

1. Stavba bude umístěna na pozemcích uvedených ve výrokové části I. Umístění a prostorové řešení stavby na pozemku v souladu se situačními výkresy v měřítku 1:1000 s vyznačením umístění stavby na dotčených pozemcích a vztahů k sousedním pozemkům, které ověřil Ing. Petr Vyskočil ČKAIT - 0010125, jako autorizovaný inženýr pro dopravní stavby a za podmínek č. 2 pro umístění a projektovou přípravu stavby. Situační výkresy budou ověřeny stavebním úřadem po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí.
2. Dle vyjádření SŽDC s.o., odbor strategie ze dne 20.2.2014 zn. 8311/2014-026 bude délka všech navržených nástupištních drah 170 m, či navrhnout mezi kolejemi č. 2 a č. 3 ostrovní nástupiště délky 170 m.
3. Bude respektováno vyjádření SŽDC s.o., odbor automatizace a elektrotechniky ze dne 21.2.2014 zn. 7846/2014-014 v celém jeho rozsahu.
4. Bude respektováno vyjádření SŽDC s.o., řízení provozu ze dne 3.3.2014 zn. 9448/2014-012 v celém jeho rozsahu.
5. Bude respektováno vyjádření SŽDC s.o., oblastní ředitelství Praha ze dne 25.2.2014 zn. 6240/2014-OŘ PHA-OPS-2965-stu-719/Če v celém jeho rozsahu.
6. Bude respektováno vyjádření SŽDC s.o., odbor traťového hospodářství ze dne 24.3.2014 zn. 13352/14-013 v celém jeho rozsahu.
7. Budou respektovány podmínky České dráhy, a.s. ze dne 25.2.2014 č.j. 875/2014: budou respektovány stávající přípojky inženýrských sítí a studny v železničních zastávkách a stanicích. Č.j. MJuP/07451/2014 str. 7
8. Budou dodrženy podmínky ÚMČ Praha 12, OŽP a dopravy, vodoprávní úřad ze dne 19.3.2014 č.j. P12 7149/2014 OŽD:
 - Křížení a souběhy vodního toku s dráhou a sdělovacím vedením musí být provedeny v souladu s ČSN 75 2130. Kabele podél železniční trati musí být při křížení toku uloženy ve stávajících mostních objektech.

- Další stupeň PD bude předložen správci toku.
 - Jakékoliv změny projektové dokumentaci k této stavbě (Metroprojekt Praha a.s., datum zpracování 12/2013) týkající se toků ve správě Lesů ČR, s.p. Správa toků budou správcem toku odsouhlaseny.
9. Budou dodrženy podmínky MěÚ Benešov, Odbor životního prostředí ze dne 31.03.2014 č.j. Vod.235-13011/2014:
- Křížení a souběhy vodního toku s dráhou a sdělovacím vedením musí být provedeny v souladu s ČSN 75 2130. Kabely podél železniční trati musí být při křížení toků uloženy ve stávajících mostních objektech.
 - Další stupeň PD bude předložen správci toku.
10. Budou dodrženy podmínky MěÚ Černošice, OŽP - odd. vodního hospodářství ze dne 18.3.2014 č.j. MUCE14811/2014 OZP/V/La:
- Při pokládce kabelů podél železniční trati musí být při křížení s vodními toky kabely položeny ve stávajících mostních konstrukcích.
 - Další stupeň PD bude předložen k vyjádření správci povodí a správcům dotčených vodních toků.
11. Budou dodrženy podmínky stanoviska orgánu státní správy lesů MěÚČernošice, OŽP - dodatek ze dne 18.3.2014 č.j. MUCE 14805/2014 OZP/Nov:
- Po vydání územního rozhodnutí je investor povinen u zdejšího úřadu požádat o dočasné odnětí stavbou dotčené části lesního pozemku parc. č. 1873/12 v katastrálním území Jílové u Prahy plnění funkcí lesa, a to na dobu výstavby.
 - K postupu dle § 103 a násl. stavebního zákona, či k analogickému postupu podle jiného zvláštního předpisu, žadatel příslušnému stavebnímu úřadu předloží pravomocné rozhodnutí o dočasném odnětí podle výše uvedeného bodu; pokud stavba nepodléhá takovému postupu, může být na lesním pozemku zahájena až po nabytí právní moci rozhodnutí o dočasném odnětí.
12. Bude dodržena podmínka ÚMČ Praha 4, Odbor životního prostředí a dopravy, SSÚ ze dne 29.1.2014 č.j.P4/109285/13/OŽPAD/MSI/St: Přípojná kabeláž v ul. Pikovická nebude situována pod vozovku a v ul. Údolní bude vozovka křížena stávající chráničkou.
13. Budou dodrženy podmínky MěÚ Černošice, SÚ - oddělení dopravy a správy komunikací ze dne 9.1.2014 č.j. MUCE 1299/2014 OSU: Další stupeň PD požadujeme doplnit o DIO v období provádění stavby odsouhlasené Policií ČR, DI Praha - venkov.
14. Budou dodrženy podmínky MěÚ Benešov, Odbor výstavby a územního plánování SSÚ ze dne 15.1.2014 č.j. MUBN/3240/2014/VÝST:
- Další stupeň PD požadujeme doplnit o DIO v období provádění stavby.
 - Pokud budou silnice II. a II. třídy v našem správním obvodu při stavbě používány v rozsahu nebo způsobem, jemuž neodpovídá stavební nebo dopravně technický stav, požadujeme do dalšího stupně PD zapracovat potřebné úpravy na náklady objednatele díla, v souladu s § 38 zákona o pozemních komunikacích.
15. Bude dodržena podmínka stanoviska MHMP, odbor bezpečnosti a krizového řízení ze dne 28.2.2014 č.j. SMHMP 192856/2014/BKR: Těleso železniční trati je nedílnou součástí

- protipovodňové ochrany hl. m. Prahy na povodeň Q200, proto každá změna oproti předložené dokumentaci musí být neodkladně projednána.
16. Bude dodržena podmínka stanoviska MHMP, OŽP, orgán státní správy lesů ze dne 10.2.2014 č.j. SMHMP-1579777/2013/1/OZP/VI: Nedojde k dotčení lesních pozemků a to ani dočasně.
 17. Bude dodrženo vyjádření KÚ Středočeského kraje, OŽP ze dne 23.1.2014 č.j. 186880/2013/KUSK:V dalším stupni projektové dokumentace bude upřesněn způsob nakládání s odpady.
 18. Budou dodrženy podmínky Policie ČR, KŘP Středočeského kraje, ÚO Praha venkov-jih, DI ze dne 20.1.2014 č.j. KRPS-430024-4/ČJ-2013-011406: Křížení komunikací s dráhou (železniční přejezdy) budou odpovídat příslušným a platným ČSN včetně rozhledových poměrů. Č.j. MJuP/07451/2014 str. 8
 19. Bude dodržena podmínka stanoviska Hygienické stanice hl.m. Prahy ze dne 14.3.2014 č.j. HSHMP7728/2014: Po výběru dodavatele stavby požadují zpracovat hlukovou studii ze stavební činnosti proobdobí výstavby a pro okolí dopravních tras na stavenišť.
 20. Projektová dokumentace pro stavební povolení bude vypracována oprávněnou autorizovanou osobou a bude již navržená opatření dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání stavby a zohlední doporučení stanoviska NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s. ze dne 12.2.2014 zn. 112140033 (382).
 21. Budou respektovány připomínky správce povodí Povodí Vltavy, s.p. ze dne 17.2.2014 zn. 8392/2014-242/Ma č.3, č.4, č.12. Ostatní podmínky budou zapracovány do dalšího stupně projektové dokumentace, která bude předložena správci toku k vyjádření.
 22. Budou dodrženy podmínky správce povodí Lesy České republiky, s.p. Správa toků - oblast povodí Vltavy ze dne 6.3.2014 č.j. LCR954/001085/2014: Bude zaslána situace se zákresem předpokládaného dočasného a trvalého záboru.
 23. Budou dodrženy podmínky KSÚS Středočeského kraje ze dne 20.1.2014 zn. 261/14/KSÚS/KLT/MOT:V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován projekt přepravních tras pro stavbu a bude předložen k vyjádření.
 24. Budou dodrženy podmínky KSÚS Středočeského kraje ze dne 22.4.2014 zn. 1172/14/KSÚS/BNT/ZOU/216: Kabel bude uložen dle příslušné normy ČSN 736005 od nivelety silničního pozemku nebo příkopu. Požadujeme krytí - vršek chráničky 120 cm od nivelety vozovky, silničního pozemku nebo pročištění dna silničního příkopu.
 25. Budou dodrženy podmínky Technické správa komunikací hl. m. Prahy Svodná komise ze dne 10.3.2014 zn. SK/43034/13/2200/Me:
 - V dalším stupni PD požadujeme předložit harmonogram výstavby, přepravní trasy a množství
 - přepravovaného materiálu.
 - V rámci zařízení staveniště bude zřízena oklepová rampa, popř. mobilní tlaková mycí linka.
 26. Budou respektovány podmínky GTS Czech s.r.o. ze dne 12.7.2013 zn. 331303680: V zájmové lokalitě se nachází podzemní komunikační vedení a zařízení veřejné

komunikační sítě včetně jeho ochranného pásma 1,5 m na každou stranu. V dokumentaci k žádosti o vydání stavebního povolení bude podzemní vedení zohledněno a řešeno jeho případné dotčení.

27. Budou respektovány podmínky Pražská plynárenská distribuce, a.s. ze dne 3.1.2014 zn. 2/Ha/ORDS/14, a to: K ochraně plynárenských zařízení v oblasti dotčené výstavbou požadujeme v dalším stupni projektové dokumentace dodržet následující podmínky:

- Požadujeme plně respektovat bezpečný a spolehlivý provoz plynárenských zařízení. Dle ustanovení § 2. odst. 2. písmeno b) bod 1. zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění (dále jen Energetický zákon) jsou plynárenská zařízení distribuční soustavy zřizována a provozována ve veřejném zájmu. Dle vyhlášky ČÚBP č. 21/1979 Sb., v platném znění, se rovněž jedná o vyhrazená plynová zařízení. Jejich uložení si zjistíte na provozu správy dat naší společnosti, zákresy včetně geodetického zaměření dle S - JTSK (ve třídě přesnosti 3), které požadujeme použít pro zpracování dalšího stupně PD, v případě protlaků včetně výškové souřadnice (z).
- Při souběhu nebo křížení kabelů a dalších inženýrských sítí s plynárenskými zařízeními a obecně pro zpracování dalšího stupně PD požadujeme dodržet § 68, 69 (s ohledem na § 98 odst. 3) Energetického zákona - ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení, ustanovení ČSN 736005, ČSN EN 12007 (1-4), 12279, 1594 (386410), technická pravidla G 702 01, 702 04, 905 01 a další související technické předpisy. V projektové dokumentaci požadujeme doložit koordinační situace s okótováním průběhu tras navržených sítí vůči plynárenským zařízením ve správě naší společnosti, podélný profil s místy křížení podzemních úložných zařízení s plynovody a plynovodními přípojkami a příčné řezy s vyznačením prostorových vzdáleností podle ČSN 736005, ČSN EN 1594 (386410) a TPG 702 04. Pro prevenci a k zajištění ochrany při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu požadujeme postupovat ve smyslu Nařízení vlády č. 406/2004 Sb.
- Požadujeme, aby do vzdálenosti menší než 2,5 m od STL a NTL plynovodů a plynovodních přípojek (u VTL plynovodů a plynovodních přípojek 4 m) nebyly bez našeho předchozího písemného souhlasu umísťovány objekty zařízení stavenišť, konstrukce, maringotky, skládky stavebního a jiného materiálu, jeřábové dráhy, sklady a čerpací stanice PHM a hořlavin. Pro případnou výsadbu trvalých porostů platí ustanovení Energetického zákona § 68. Č.j. MJuP/07451/2014 str. 9
- Provádění stavebních činností, zemních prací a umísťování staveb ve vzdálenosti menší než 1 metr od provozovaných STL a NTL plynovodů a plynovodních přípojek (u VTL plynovodů a plynovodních přípojek 4 m) je možné pouze ručně, ve vzdálenosti menší než 0,5 m od povrchu plynového potrubí navíc bez použití pneumatických nebo elektrických nástrojů, a po předchozím písemném souhlasu (a vytýčení u plynárenských zařízení vybudovaných do roku 1995) ze strany odboru správ distribuční soustavy naší společnosti.
- Písemný souhlas provozovatele distribuční soustavy požadujeme doložit rovněž pro umísťování staveb (i dočasných) v bezpečnostním pásmu VTL plynovodů, přípojek a regulačních stanic dle § 69 (s ohledem na § 98 odst. 3) Energetického zákona.
- VTL plynárenská zařízení požadujeme geodeticky zaměřit popřípadě vytýčit vždy již před započítím projekčních prací.

- Další stupeň projektové dokumentace požadujeme jako vlastník a provozovatel dotčené veřejné technické infrastruktury - plynárenské distribuční soustavy (viz první bod tohoto vyjádření) předložit k posouzení z hlediska dodržení stanovených podmínek na adresu naší společnosti Pražská plynárenská Distribuce, a. s., člen koncernu Pražská plynárenská, a. s., odbor správy distribuční soustavy – provoz správy distribuční soustavy východ, U Plynárny 500, Praha 4 - Michle, PSČ 145 08.
 - Pokud by na základě vydaného pravomocného územního rozhodnutí nebo územního souhlasu k této dokumentaci mělo být započato s využitím území pro stanovený účel stavby nebo její části (§ 93 odst. 4, § 96, odst. 8 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, v platném znění), což se může týkat staveb vymezených v ustanovení § 103 odst. 1 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon, v platném znění, požadujeme ze stejného důvodu předložit na adresu naší společnosti v předstihu k posouzení
 - dokumentaci pro provádění stavby, zpracovanou rozsahem a obsahem dle § 3 vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, v platném znění.
28. Budou respektovány podmínky PRE Distribuce a.s. ze dne 7.1.2014 zn. S 21130/300016120: Požadujeme respektování ochranných pásem dle § 46 zákona č. 458/2000 Sb. V těchto pásmech nelze bez souhlasu PREdistribuce a.s., provádět zemní práce, zřizovat stavby či umisťovat konstrukce a provádět činnosti, které by jinak znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost provozu. V těchto pásmech je zakázáno vysazování trvalých porostů a přejezd mechanizmy o celkové hmotnosti nad 6 t.
29. Budou respektovány podmínky RWE Distribuční služby s.r.o. ze dne 14.1.2014 zn.5000884058: Pro vydání stavebního povolení nebo ohlášení stavby požádá žadatel o vydání stanoviska k projektové dokumentaci.
30. Budou respektovány podmínky SITEL, spol. s r.o. ze dne 22.7.2013 -131303402: V zájmové lokalitě se nachází podzemní komunikační vedení a zařízení veřejné komunikační sítě včetně jeho ochranného pásma. V dokumentaci k žádosti o vydání stavebního povolení bude podzemní vedení zohledněno a řešeno jeho případné dotčení.
31. Budou respektovány podmínky TEPLÁRNA TÝNEC, s.r.o. ze dne 17.3.2014 - bez č.j.: Dojde ke střetu s teplovodním vedením. V ochranném pásmu nelze bez souhlasu provádět zemní práce, zřizovat stavby či umisťovat konstrukce a provádět činnosti, které by jinak znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost provozu. Při souběhu a křížení s teplovodem musí být dodrženy vzdálenosti mezi navrhovanou stavbou dle ČSN 73 6005.
32. Bude zajištěna ochrana stávajících optických kabelů telekomunikační sítě PRAGONET a respektována plánovaná stavba těchto kabelů, dle vyjádření T-Systems Czech Republic, a.s. ze dne 2.7.2013 zn. ÚR/4294/13-7.
33. Budou respektovány podmínky TeliaSonera ze dne 22.7.2013 zn. 231302057: V zájmové lokalitě se nachází podzemní komunikační vedení a zařízení veřejné komunikační sítě včetně jeho ochranného pásma. V dokumentaci k žádosti o vydání stavebního povolení bude podzemní vedení zohledněno a řešeno jeho případné dotčení.

34. Budou respektovány podmínky Vodovody a kanalizace Beroun a.s. ze dne 28.6.2013 zn. 0131-2277/2013: PD dalšího stupně předložte naší společnosti k vyjádření.
35. Budou respektovány podmínky Veolia - Pražské vodovody a kanalizace ze dne 9.1.2014 č.j. PVK 56273/13/OTPČ v celém rozsahu.
36. Budou respektovány podmínky Vodohospodářské společnosti Benešov, s.r.o. ze dne 8.7.2013 zn. 602/Vyj/St/201: Dojde ke střetu s vodohospodářským zařízením včetně jeho ochranného pásma. V ochranném pásmu nelze bez souhlasu provádět zemní práce, zřizovat stavby či umisťovat konstrukce a Č.j. MJuP/07451/2014 str. 10 provádět činnosti, které by jinak znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost provozu. Při souběhu a křížení s vodohospodářskými díly musí být dodrženy vzdálenosti mezi navrhovanou stavbou dle ČSN 73 6005.
37. Budou dodrženy podmínky UPC Česká republika s.r.o. ze dne 13.1.2014 č.j. 97/2014: Stavebník je bez zbytečného odkladu poté, co zjistil, že jeho záměr je v kolizi s vedením veřejné komunikační sítě (VVKS), anebo zasahuje do ochranného pásma, povinen vyzvat společnost UPC Česká republika s.r.o. ke stanovené konkrétních podmínek ochrany VVKS případně k přeložení VVKS.
38. Budou dodrženy podmínky Telefónica Czech Republic, a.s. ze dne 30.1.2014 č.j. 518910/14: Stavebník je bez zbytečného odkladu poté, co zjistil, že jeho záměr je v v kolizi se SEK, anebo zasahuje do ochranného pásma, povinen vyzvat společnost Telefónica Czech Republic, a.s. ke stanovené konkrétních podmínek ochrany SEK případně k přeložení SEK.
39. Budou dodrženy podmínky Telefónica Czech Republic, a.s. ze dne 29.1.2014 č.j. 518155/14: Stavebník je bez zbytečného odkladu poté, co zjistil, že jeho záměr je v v kolizi se SEK, anebo zasahuje do ochranného pásma, povinen vyzvat společnost Telefónica Czech Republic, a.s. ke stanovené konkrétních podmínek ochrany SEK případně k přeložení SEK.
40. Budou dodrženy podmínky Telefónica Czech Republic, a.s. ze dne 29.1.2014 č.j. 517829/14: Stavebník je bez zbytečného odkladu poté, co zjistil, že jeho záměr je v v kolizi se SEK, anebo zasahuje do ochranného pásma, povinen vyzvat společnost Telefónica Czech Republic, a.s. ke stanovené konkrétních podmínek ochrany SEK případně k přeložení SEK.
41. Budou respektována stávající nadzemní a podzemní vedení ČEZ Distribuce a.s. Dle vyjádření ze dne 4.3.2014 zn. 1063667266-81/2014 požádá stavebník o souhlas s umístěním a s prováděním činností ochranném pásmu elektrického nadzemního a podzemního vedení. V případě zásahu do stávajícího energetického zařízení v majetku ČEZ Distribuce a.s. bude požádáno o přeložku distribuční soustavy.
42. Bude respektováno vyjádření ČD Telematika ze dne 25.4.2014 č.j. 8075/2014-O: Další stupeň projektové dokumentace bude předložen k vyjádření, včetně zapracování požadavků na použité materiály uvedené ve vyjádření.
43. Bude respektována stávající stavba oplocení pozemku parc. č. 405/7, 409/23 v katastrálním území Lukapod Medníkem. V případě jeho dotčení - nutnosti odstranění jeho

části dotčené stavbou či stavebními pracemi po dobu stavby, bude ve stejné trase, prostorovém uspořádání a materiálu nahrazeno.

5.2 PODMÍNKY POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (sdělení Ministerstvo životního prostředí ze dne 12.5.2014, zn. 30199/ENV/14)

5.3 DODRŽENÍ KAPACITNÍCH A DALŠÍCH STANOVENÝCH ÚDAJŮ

Parametry stanovené zadávací dokumentací, v souladu s předchozím stupněm dokumentace byly dodrženy. Přehled základních kapacitních parametrů je uveden v části dokumentace A. Průvodní zpráva.

6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

6.1 UVOLNĚNÍ STAVENÍŠTĚ

Území dotčené výstavbou má smluvně zajištěny potřebné pozemky a nemovitosti. Přehled potřebných výkupů nebo pronájmů (dočasných záborů) je uveden v části dokumentace I.2 Majetkoprávní elaborát.

Předmětem demolice je:

- v ŽST Týnec nad Sázavou samostatně stojící objekt nakládací rampy, který se nachází na pozemku ČD. Stávající rampa je z kamene a betonu, výška cca 1,20m. Hrany rampy jsou opatřeny železnými L profily. Základní rozměry objektu: š= cca 8,0 m, dl. cca = 11,0 m v= cca 1,20 m. Demolovaný objekt bude vybourán – dle potřeby – do hloubky cca 50cm (základy) pod okolní terén. Vzniklý, vybouraný prostor bude zasypán zeminou a zhutněn.
- v ŽST Jílové u Prahy demolice objektu rampy, který se nachází na pozemku ČD. Dojde k částečné demolice části rampy, která bude zasahovat do VPP. Stávající rampa je kamenná, výšky cca 1,20 m. Hrany rampy jsou opatřeny železnými L profily. Základní rozměry objektu : š = cca 1,80 m, dl.cca = 29,0 m, v= cca 1,20 m. Demolovaný objekt bude vybourán – dle potřeby – do hloubky cca 25 cm pod okolní terén. Vzniklý, vybouraný prostor bude zasypán zeminou a zhutněn. Důvodem demolice je, že stávající objekt bude ve fyzické kolizi s nově navrženým řešením.
- v ŽST Davle demolice samostatně stojícího objektu rampy, který se nachází na pozemku ČD. Stávající rampa je z kamene, výšky cca 1,20 m. Hrany rampy jsou opatřeny železnými L profily. Základní rozměry objektu: š. = cca 1,5 m, dl. =cca 24,0 m, v = 1,80 m Demolovaný objekt bude vybourán – dle potřeby – do hloubky cca 50 cm (základy) pod okolní terén. Vzniklý, vybouraný prostor bude zasypán zeminou a zhutněn.

6.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Obecně je uvažováno s využitím stávajícího drážního sociálního zařízení v místech dotyku stavby s drážními prostory. Pro stání stavebních vlaků a mechanismů s odstavnými kolejemi a nakládacími rampami v železničních stanicích je rovněž uvažováno s využitím stáv.kolejí v rozsahu dle kapacitních možností jednotlivých stanic (cca 500 m/žel. stanic).

6.3 DOČASNÉ VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ

Stávající ani budované objekty nejsou podle plánu organizace výstavby uvažovány pro využití po dobu stavby. Konkrétní rozhodnutí o jejich využití závisí na zhotoviteli stavby.

6.4 ZPŮSOB PROVEDENÍ DEMOLIC

Objekty demolované v kapitole E.2.5 budou demolovány strojně s odvozem sutě na skládku v závislosti na druhu odpadu. Konkrétní skládky pro uložení materiálu z demolic v projektu stanoveny nebyly, tzn. ani dopravní trasy. Místa uložení materiálu a přepravní trasy stanoví zhotovitel stavby.

6.5 LIKVIDACE POROSTŮ

Porosty dotčené stavbou budou skáceny, křoviny smýceny. S přesazením se neuvažuje u žádné konkrétní dřeviny v obvodu stavby. Kmeny budou očištěny a předány majiteli. Větve a keře budou seštěpkovány. Konkrétně je rozsah kácení popsán v části dokumentace B.10.2 Dendrologie a v části E.1.5 Kácení

6.6 LIKVIDACE ŠKODLIVÝCH ODPADŮ

Nebezpečný odpad je určen zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. (§ 4 odst. 1) písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o odpadech.

Na základě § 16 odst. 3 zákona o odpadech může s nebezpečnými odpady nakládat původce (zhotovitel stavby) pouze se souhlasem věcně a místně příslušného orgánu státní správy (shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu). V případě, že v rámci stavby přesáhne produkce nebezpečných odpadů 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady Krajský úřad Středočeského kraje a Magistrát hl.m. Prahy. Pokud produkce nebezpečných odpadů nepřesáhne 100 t/rok, bude orgánem státní správy udělujícím souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady obecní úřad obce s rozšířenou působností (Černošice, Benešov, Praha 4). Náležitosti žádosti o souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady jsou stanoveny v § 2 vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Přehled nebezpečných odpadů, které vzniknou při realizaci stavby, je uveden části B.10.5 Odpadové hospodářství.

Dále mohou na stavbě vzniknout nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností zhotovitele. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné ve fázi zpracování projektové dokumentace stanovit. Ta bude známa až po určení zhotovitele (investorem ve výběrovém řízení) a bude vycházet z jeho použitých technologií.

6.7 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝ PÁSEM, CHRÁNĚNÝCH POROSTŮ PO DOBU VÝSTABY

Při provádění prací bude dodržována ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČS DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920

Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Dřeviny v dosahu stavby budou po dobu výstavby náležitě chráněny před poškozením.

6.8 PŘELOŽKY PODZEMNÍCH A NADZEMNÍCH VEDENÍ

V rámci stavby dojde k přeložkám sítí ve správě O2 a zřízení nového přípojného místa ČEZ Distribuce, a.s. a PRE a.s.

6.9 OMEZUJÍCÍ NEBO BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PŘÍPRAVĚ STAVENIŠTĚ A V PRŮBĚHU VÝSTAVBY

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č. 309/2006).

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č. 309/2006). Ve znění pozdějších předpisů.

Pracovníci montážní organizace musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

V rámci přípravy staveniště je třeba postupovat v souladu s doporučeními pyrotechnické zprávy část dokumentace B.11.4 Pyrotechnický průzkum. Největší pyrotechnická rizika předpokládat na úseku trati procházejícím bývalým výcvikovým prostorem jednotek SS v úseku Týnec nad Sázavou – Poříčí nad Sázavou (resp. Čerčany). Na tomto úseku nelze vyloučit výskyt širokého spektra nevybuchlé munice, včetně ženijní. Tedy včetně tzv. „zaminování mostů“ pro jejich „vyhození do povětří“ při ústupu.

Nelze jednoznačně vyloučit možnost nálezu jednotlivého kusu nevybuchlé munice jako pozůstatků pozemních bojů v průběhu povstání, např. ve výše popisované lokalitě Zbraslav – Komořany-Modřany. Pravděpodobnost nálezu však není vysoká.

6.10 VÝLUKA DOPRAVY A JINÁ OMEZENÍ DOPRAVY

ŽST Praha Braník

Stavební postup č. 1 – 21 dní

Během výluky staničních kolejí č. 3, 5 a 7 jsou časové polohy případných nákladních vlaků upraveny tak, aby ve stanici nedocházelo ke křížování s vlaky osobní dopravy a ohrožení cestujících.

Během výluky všech staničních kolejí jsou vlaky osobní dopravy v úseku Praha-Smíchov – Vrané nad Vltavou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou po dobu 10 dní. Stanice Praha-Krč a zastávka Praha-Kačerov budou bez obsluhy.

Během výluky všech staničních kolejí jsou vlaky nákladní dopravy vedeny odklonem přes žst. Říčany, Čerčany a Davle.

Po celou dobu stavebního postupu je vydán ZAN pro vlečku č. 1190 1190 „Skanska DS – vlečka Praha-Braník“ a manipulační kolej č. 7 (nově 3a). Během výluky všech staničních kolejí a rekonstrukce přejezdu P5727 je vydán ZAN pro vlečky a manipulační koleje v žst. Praha-Modřany.

Stavební postup č. 2 – 10 dní

Vlaky osobní a nákladní dopravy jezdí k nové koleji č. 3. Ve stanici nelze křížovat. Časové polohy případných nákladních vlaků jsou upraveny tak, aby ve stanici nedocházelo ke křížování.

ŽST Měchenice

Stavební postup č. 1 – 2 dny

Osobní a nákladní doprava je v úseku Čisovice – odb. Skochovice vyloučena. Vlaky osobní dopravy jsou v úseku Čisovice – Praha-Zbraslav nahrazeny náhradní autobusovou dopravou celkem po dobu 10 dní. Současně je zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Skochovice – Praha-Zbraslav a Týnec nad Sázavou – Měchenice – Praha-Zbraslav. Vlaky nákladní dopravy jsou v úseku Dobříš – Praha-Zbraslav odřeknuty.

ŽST Davle

Stavební postup – 25 dní

Osobní a nákladní doprava je v úseku Jílové u Prahy – odb. Skochovice vyloučena.

Vlaky osobní dopravy jsou v úseku Týnec nad Sázavou – Měchenice, příp. Týnec nad Sázavou – Měchenice – Praha-Zbraslav během stavebního postupu Vrané nad Vltavou SP 2, nahrazeny náhradní autobusovou dopravou celkem po dobu 15 dní, příp. 10 dní. Vlaky osobní dopravy jsou mimořádně vedeny v úseku Vrané nad Vltavou – Měchenice, kde navazují na náhradní autobusovou dopravu.

Vlaky nákladní dopravy jsou vedeny odklonem přes žst. Říčany a Čerčany.

ŽST Jílové u Prahy

Stavební postup – 25 dní

Osobní a nákladní doprava je v úseku Týnec nad Sázavou – Davle vyloučena.

Vlaky osobní dopravy jsou v úseku Týnec nad Sázavou – Měchenice, příp. Týnec nad Sázavou – Měchenice – Praha-Zbraslav během stavebního postupu Vrané nad Vltavou SP 2, nahrazeny náhradní autobusovou dopravou celkem po dobu 15 dní, příp. 10 dní. Vlaky osobní dopravy jsou mimořádně vedeny v úseku Vrané nad Vltavou – Měchenice, kde navazují na náhradní autobusovou dopravu.

Vlaky nákladní dopravy jsou vedeny odklonem přes žst. Říčany a Čerčany.

Je vydán ZAN pro manipulační kolej č. 5 (nově 3). Po dobu rekonstrukce přejezdů P5689, P5690, P5691, P5692 je vydán ZAN pro nákladiště Krhanice, po dobu rekonstrukce přejezdů P5689, P5690, P5691, P5692, P5697, P5698 je vydán ZAN pro vlečku č. 1266 „Vlečka DOBET, s. r. o., Krhanice“ a nákladiště Kamenný Přívoz. Mimo dobu rekonstrukce uvedených přejezdů a po skončení stavebního postupu Týnec nad Sázavou SP 3 je možná obsluha vlečky a nákladišť z žst. Týnec nad Sázavou.

ŽST Týnec nad Sázavou

Stavební postup č. 1 – 11 dní

Vlaky osobní dopravy jezdí ke kolejím č. 3 a 5 a využívají stávající nástupiště. Vlaky nákladní dopravy využívají kolej č. 7.

Je vydán ZAN pro manipulační kolej č. 2 a 2a.

Stavební postup č. 2 – 10 dní

Osobní a nákladní doprava je v úseku Čerčany – Týnec nad Sázavou vyloučena. Vlaky osobní dopravy ze/ve směru Jílové u Prahy jezdí ke koleji č. 5 a využívají stávající nástupiště. Vlaky nákladní dopravy ze/ve směru Jílové u Prahy jezdí ke koleji č. 7.

Vlečka č. 1089 „JAWA Moto spol. s r. o., vlečka Týnec nad Sázavou“ je vyloučena z provozu.

Vlaky osobní dopravy jsou v úseku Čerčany – Týnec nad Sázavou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou po dobu 10 dní. Zastávka Poříčí nad Sázavou-Svárov je bez obsluhy.

Vlaky nákladní dopravy jsou v úseku Čerčany – Týnec nad Sázavou odřeknuty.

Je vydána ZAN pro vlečku č. 1089 „JAWA Moto spol. s r. o., vlečka Týnec nad Sázavou“ a pro manipulační kolej č. 2a.

Stavební postup č. 3 – 9 dní

Osobní a nákladní doprava je v úseku Týnec nad Sázavou – Jílové u Prahy vyloučena. Vlaky osobní dopravy ze/ve směru Čerčany jezdí k nové koleji č. 2 a využívají nové nástupiště. Vlaky nákladní dopravy využívají novou kolej č. 2.

Vlaky osobní dopravy jsou v úseku Týnec nad Sázavou – Měchenice, příp. Týnec nad Sázavou – Měchenice – Praha-Zbraslav během stavebního postupu Vrané nad Vltavou SP 2, nahrazeny náhradní autobusovou dopravou celkem po dobu 15 dní, příp. 10 dní. Vlaky osobní dopravy jsou mimořádně vedeny v úseku Vrané nad Vltavou – Měchenice, kde navazují na náhradní autobusovou dopravu.

Vlaky nákladní dopravy jsou vedeny odklonem přes žst. Říčany a Čerčany.

Je vydán ZAN pro manipulační kolej č. 5a. Je vydán ZAN pro nákladiště Krhanice, pro vlečku č. 1266 „Vlečka DOBET, s. r. o., Krhanice“ a pro nákladiště Kamenný Přívoz. Vzhledem

k omezené kapacitě kolejíště je obsluha vlečky č. 1089 „JAWA Moto spol. s r. o., vlečka Týnec nad Sázavou“ a manipulační koleje č. 2a možná pouze v období mimo provoz vlaků osobní dopravy.

Žst. Vrané n. Vltavou

Stavební postup č. 1 – 9 dní

Vlaky osobní dopravy jezdí ke kolejím č. 1 a 2 a využívají stávající nástupiště. Vlaky nákladní dopravy využívají koleje č. 1 a 2.

Časové polohy případných nákladních vlaků jsou upraveny s ohledem na osobní dopravu při omezené kapacitě stanice.

Stavební postup č. 2 – 10 dní

Osobní a nákladní doprava je v úseku odb. Skochovice – Praha-Zbraslav vyloučena.

Vlaky osobní dopravy jsou v úseku Skochovice – Praha-Zbraslav nahrazeny náhradní autobusovou dopravou celkem po dobu 10 dní. Současně je zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Čisovice – Praha-Zbraslav a Týnec nad Sázavou – Měchenice – Praha-Zbraslav.

Vlaky nákladní dopravy jsou v úseku Dobříš – Praha-Zbraslav odřeknuty. Vlaky nákladní dopravy v úseku Týnec nad Sázavou Praha-Zbraslav jsou vedeny odklonem přes žst. Říčany a Čerčany

Je vydán ZAN pro vlečku č. 1394 „Vrané River“ a manipulační kolej č. 3.

Stavební postup č. 3 – 11 dní

Vlaky osobní dopravy jezdí k novým kolejím č. 2 a 4 a využívají nové nástupiště. Vlaky nákladní dopravy využívají koleje č. 2 a 4.

Časové polohy případných nákladních vlaků jsou upraveny s ohledem na osobní dopravu při omezené kapacitě stanice.

Je vydán ZAN pro vlečku č. 1394 „Vrané River“ a manipulační kolej č. 3.

6.11 OMEZENÍ V DODÁVCE ENERGIÍ

Dodávky el. energie v prostoru ŽST Týnec nad Sázavou předměstí budou omezeny také při aktivaci nové trafostanice.

7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Katastrální území	Trvalý zábor	Dočasný zábor do 1 roku	Věcné břemeno
Krč	0	0	0
Braník	0	3	4
Hodkovičky	0	62	62
Modřany	0	63	0
Komořany	0	0	0
Zbraslav	0	89	89
Lhota u Dolních Břežan	5	75	75
Ohrobec	0	0	0
Zvole u Prahy	0	0	0
Vrané nad Vltavou	0	271	271
Březová u Zvole	0	0	0
Měchenice	57	158	39
Oleško u Zvole	0	14	14
Davle	308	124	38
Sázava u Davle	0	22	22
Sázava u Petrova	0	0	0
Petrov u Prahy	0	0	0
Luka pod Medníkem	12	1	82
Jílové u Prahy	13	89	59
Borek nad Sázavou	0	160	160
Pohoří u Prahy	0	0	0
Kamenný Přívoz	0	65	65
Krhanice	0	163	163
Týnec nad Sázavou	13	1591	21
Pecerady	0	0	0
Bukovany u Týnce n/S.	0	0	0
Poříčí nad Sázavou	0	164	70
Mrač	0	0	0
Čerčany	0	0	0
Trnová u Jíloviště	0	20	20
Klínec	0	0	0
Hvozdnice	0	0	0
Líšnice u Prahy	0	0	0
Čisovice	0	0	0
celkem	408	3134	1254

8. VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

V době zpracování dokumentace nebyly známy výjimky z předpisů nebo technických norem.

9. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Podrobně je problematika provozní a dopravní technologie řešena v části dokumentace B.9 Provozní a dopravní technologie.

Očekáváme v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu stabilní rozsah objednávky vycházející z dnešního stavu a zajištění taktové dopravy. Tedy jako výhledový rozsah dopravy je uvažováno zvýšení počtu vlaků z 23 párů na 28 v úseku Praha – Vrané nad Vltavou a z 13 párů na 16 párů v úseku Vrané nad Vltavou - Čerčany. Bude docházet především k většímu využívání nabízené přepravní kapacity. Objem dopravy můžeme shrnout do následující tabulky:

Počet párů vlaků za 24 hodin						
Úsek	krátkodobý h.		střednědobý h.		dlouhodobý h.	
	tam	zpět	tam	zpět	tam	zpět
Praha Krč – Vrané nad Vltavou	28	28	28	28	28	28
Vrané nad Vltavou – Jílové u Prahy	16	16	16	16	16	16
Jílové u Prahy – Týnec nad Sázavou	16	16	16	16	16	16
Týnec nad Sázavou - Čerčany	16	16	16	16	16	16

Pro dvouhodinovou dopravní špičku je využití praktické propustnosti v úseku Jílové u Prahy – Týnec n/Sázavou 94 % a úseku Praha-Zbraslav – Vrané n/Vltavou 68 %.

Legenda:

- N_{VI} - 25/20 průměrné počty vlaků za den/v období mezi 5 – 20 hod,
- n_{1440} propustnost úseku za den tj. 24 hodin (1440 min),
- n_{900} propustnost úseku za období mezi 5 – 20 hod tj. 900 min.,
- $S_{0(1440)}$ stupeň obsazení za celý den,
- $S_{0(900)}$ stupeň obsazení za období mezi 5 – 20 hod,
- K_{1440} využití praktické propustnosti za den,
- K_{900} využití praktické propustnosti za období mezi 5 – 20 hod.

10. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podrobně je problematika provozní a dopravní technologie řešena v části dokumentace B.10 Vliv stavby na životní prostředí.

11. POŽADAVKY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI, ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Problematika je podrobně řešena v samostatné části dokumentace B.11 Odolnost a zabezpečení stavby, která obsahuje následující dílčí složky:

- B.11.1 Požárně bezpečnostní řešení
- B.11.2 Havarijní plán
- B.11.3 Povodňový plán
- B.11.4 Pyrotechnický průzkum
- B.11.5 Odolnost a zabezpečení stavby před vlivy trakčních a energetických vedení

12. ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Žádný z řešených traťových úseků nebude nově elektrizován. Z důvodu navýšení odběrů jsou posilovány elektrické přípojky a vybudována nová trafostanice v ŽST Týnec nad Sázavou. Zvýšené nároky na odběr je především pro elektrický ohřev výměn. Další nároky mají nové přípojky nn pro nová přejezdová světelná zabezpečovací zařízení. Další požadavky jsou na osvětlení nástupišť a kolejíšť stanic a zastávek, informační systém, zabezpečovací a sdělovací zařízení, apod.

Nároky na připojení dále vyvolávají nové technologické objekty ve stanicích Praha Braník, Davle, Měchenice, Jílové u Prahy a Týnec nad Sázavou (uvedené v části dokumentace E.2.1 Pozemní objekty). Jedná se pouze o elektrické přípojky, potřeba je zahrnuta v celkové bilanci stanic v následujících tabulkách.

Energetická Balance Žst. Měchenice

objekty a technologie	instalovaný příkon [kW]	soudobost □	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Nové sdělovací zařízení	3,0	0,5	1,5	1
Nové zab. zařízení	20,0	1	20,0	1
osvětlení	3,0	0,7	2,1	3
elektrický ohřev výměn	11,1	1	11,1	3
nové vnitřní rozvody	8,0	0,5	4,0	3
stávající rozvody	16,0	0,8	12,8	3
celkem	61,1	0,8	51,0	

Uvažovaný maximální soudobý výkon jednotlivých technologií je 51kW (3x78A). Pro nové odběrné místo je uvažováno nové odběrné místo z hladiny NN o sazbovém jističi 100B/3.

Energetická Balance Žst. Praha Braník

objekty a technologie	instalovaný příkon [kW]	soudobost □	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Nové sdělovací zařízení	3,0	0,5	1,5	1
Nové zab. zařízení	20,0	1	20	1
nové osvětlení	3,0	0,7	2,1	3
elektrický ohřev výměn	27,0	0,8	21,6	3
nové vnitřní rozvody	8,0	0,5	4	3
stávající rozvody	82,3	0,8	65,8	3
celkem	143,3	0,8	115,0	

Uvažovaný maximální soudobý výkon jednotlivých technologií je 115,0kW (3x175A). Pro nové odběrné místo je uvažováno nové odběrné místo z hladiny NN s rezervovaným příkonem 160kW (odpovídá jištění 3x231A).

Energetická Balance Žst. Davle

objekty a technologie	instalovaný příkon [kW]	soudobost □	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Nové sdělovací zařízení	3,0	0,5	1,5	1
Nové zab.zařízení	20,0	1	20	1
nové osvětlení	3,0	0,7	2,1	3
elektrický ohřev výměn	9,9	0,8	7,92	3
nové vnitřní rozvody	8,0	0,5	4	3
stávající rozvody	16,0	0,8	12,8	3
celkem	59,9	0,8	48,3	

Uvažovaný maximální soudobý výkon jednotlivých technologií je 48,3kW (3x74A). Pro nové odběrné místo je uvažováno nové odběrné místo z hladiny NN o sazbovém jištění 100B/3.

Energetická Balance Žst. Jílové u Prahy

objekty a technologie	instalovaný příkon [kW]	soudobost □	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Nové sdělovací zařízení	3,0	0,5	1,5	1
Nové zab. zařízení	20,0	1	20	1
nové osvětlení	3,0	0,7	2,1	3
elektrický ohřev výměn	12,8	0,8	10,24	3
nové vnitřní rozvody	8,0	0,5	4	3
stávající rozvody	13,0	0,8	10,4	3
celkem	59,8	0,8	48,2	

Uvažovaný maximální soudobý příkon jednotlivých technologií je 48,2kW (3x73A). Pro nové odběrné místo je uvažováno nové odběrné místo z hladiny NN o sazbovém jištění 100B/3.

Energetická Balance ŽST Týnec nad Sázavou

objekty a technologie	instalovaný příkon [kW]	soudobost □	max. soudobý příkon [kW]	stupeň důležitosti dodávky
Nové sdělovací zařízení	3,0	0,5	1,5	1
Nové zab. zařízení	20,0	1	20	1
nové osvětlení	3,0	0,7	2,1	3
elektrický ohřev výměn	21,7	1	21,7	3
nové vnitřní rozvody	8,0	0,5	4	3
stávající rozvody	53,0	0,8	42,4	3
celkem	132,8	0,9	91,7	

Uvažovaný maximální soudobý výkon jednotlivých technologií je 91,7kW (3x140A). Pro nové odběrné místo je uvažováno nové odběrné místo z hladiny VN a zřízení nové trafostanice 22/0,4kV o výkonu 160kVA.

13. PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Součástí stavby není elektrizace trati. V místě souběhu železniční trati s tramvajovou tratí nejsou navrhovány žádné stavební úpravy. Problematika protikorozní ochrany není v dokumentaci obsažena.

14. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Nový průběh traťové rychlosti je zobrazen v samostatné příloze B.14 Graf dynamického průběhu rychlostí.

15. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

a) Železniční doprava

Při úplné výluce ŽST Praha Braník (10 dní) osobní doprava v úseku Praha Vršovice – zast. Praha Modřany bude zajištěna stávajícími linkami MHD. Náhradní autobusová doprava nebude zavedena.

Při úplné výluce ŽST Vrané nad Vltavou, Davle a Jílové u Prahy bude vyloučena osobní doprava v úseku Praha Zbraslav – Vrané n/Vltavou – Týnec nad Sázavou a Vrané nad Vltavou – Měchenice.

Při úplné výluce ŽST Týnec nad Sázavou (21 dní) bude vyloučena osobní doprava v úseku Peceraď - Krhanice.

Při úplné výluce ŽST Měchenice (5 dní) bude vyloučena osobní doprava v úseku Vrané nad Vltavou – Dobříš.

b) Silniční doprava

Dopravní omezení na silniční síti jsou vyvolané rekonstrukcí železničních přejezdů. Většina opravovaných přejezdů slouží k přístupu do chatářských osad nebo obytných kolonií situovaných mezi tratí a řekou, do nichž vede jediná přístupová trasa osobních vozidel právě přes uzavíraný přejezd, nebo jsou uzavírkou přejezdu nějak jinak odříznuty od veřejných komunikací. V těchto

případech je navrženo vybudování provizorní přeložky přejezdu v blízkosti uzavíraného přejezdu, pokud to terénní podmínky dovolují nebo je nalezena náhradní trasa, která je ovšem obvykle vedena po lesních nebo polních cestách. V několika případech není možné vybudovat přeložku ani nalézt náhradní trasu. Pak je nutné umožnit alespoň pěší přístup do osady a nalézt vhodný prostor pro odstavení vozidla před přejezdem. Dále jsou na trati přejezdy polních cest a jeden přechod, kde nemá smysl provádět jakákoliv dopravní opatření. Přejezd P5690 v Chrásti nad Sázavou je na silnici II. třídy č. 106 a bude nutné zde vyznačit rozsáhlejší objíždku.

U přejezdů, které oddělují některou skupinu staveb od veřejných komunikací, případně je přejezd nahrazen delší objíždkou, je nutné uvědomit místní Hasičský záchranný sbor o objíždce nebo obtížném přístupu k objektům v případě požáru.

Během výluky na trati bude zavedena náhradní autobusová doprava. V případě přejezdu P5690 v Chrásti nad Sázavou bude přerušeno vedení pravidelné linky autobusové dopravy. Tato linka bude využívat objíždku vyznačenou i pro ostatní vozidla. Je nutné na objíždku včas upozornit provozovatele autobusové linky.

P5676 Přejezd v km 1,003 - jedná se o žel. přejezd na účelové komunikaci sloužící pro přístup k objektům rekreačního charakteru. Náhradní příjezdová trasa je vedena z obce Mrač a případně také z komunikace spojující Mrač a Čerčany – silnice III. třídy č. 1091 a 1092.

P5679 Přejezd v km 3,341 - jde o přejezd na účelové komunikaci navazující na ulici K Homolce a sloužící pro přístup na pole a na místní motokrosové závodiště. Náhradní přístupová trasa bude vedena přes ulici Na Cihelně, dále osadou Svárov, přes přejezd P5680 a dále po polní komunikaci k motokrosovému závodišti. V době uzavírky tohoto přejezdu musí být v provozu přejezd P5680. O termínu uzavírky přejezdu P5679 by měl být v dostatečném předstihu informován zejména provozovatel závodiště.

P5680 Přejezd v km 4,560 - Málo využívaný přejezd na účelové polní komunikaci. Během rekonstrukce je pro přístup na pole nahraditelný přejezdem P5679. Naopak musí být během uzavírky přejezdu P5679 v provozu.

P5683 Přejezd v km 4,924 - Přejezd slouží zejména pro příjezd osobních vozidel od Poříčí nad Sázavou k místní osadě smíšeného rekreačního a rezidenčního charakteru. Náhrada za přejezd je možná trasou přes přejezd P5684.

P5690 Přejezd v km 11,194 - Jedná se o přejezd na silnici II. třídy č. 106 v Týnci nad Sázavou. Místní blízká náhrada nepřichází v úvahu a je nutná rozsáhlejší objíždka přes obce Krhanice, Lešany, Břežany a Podělusy. Objíždka se týká i linky pravidelné autobusové dopravy. Je nutné dostatečně včas uvědomit provozovatele této linky ČSAD Benešov, a.s.

P5691 Přejezd v km 11,471 - Přejezd je očividně velmi málo využívaný, a to zejména pro odstavení osobního vozidla za přejezdem a příležitostný vjezd vraty do zahrady. Žádná dopravní opatření zde nemají smysl, ale je nutné písemně upozornit na uzavírku přejezdu majitele/uživatele pozemku za přejezdem.

P5692 Přejezd v km 11,651 - Tento přejezd je během své uzavírky plně nahraditelný v blízkosti ležícím podjezdem trati.

P5703 Přejezd v km 18,813 - Málo využívaný přejezd sloužící spíše pro spojení místních osad, které mají poněkud komfortnější přístup k veřejným komunikacím po jiných trasách. Nejsou navržena žádná dopravní opatření.

P5705 Přejezd v km 20,298 - Přejezd slouží pro přístup k poměrně rozsáhlé obytné kolonii Na Hrádku. Po dobu uzavírky pak bude vyznačena objížďka po místních účelových komunikacích. Komunikace mezi obcí Studené a kolonií Na Hrádku je v délce cca 600m jednosměrná a bude nutné ji zobousměrnit a případně vybudovat na vhodných místech výhybny pro potkání osobních vozidel. O uzavírce přejezdu a komplikovaném přístupu do kolonie je nutné uvědomit místní HZS.

P5706 Přejezd v km 20,420 - Tento přejezd slouží pouze pro přístup k osadě s několika malými rekreačními objekty. Během uzavírky zřejmě nebude jiná možnost, než umožnit pouze pěší přístup k chatové osadě.

P5708 Přejezd v km 23,384 - Jedná se o přejezd sloužící jako jediná přístupová cesta ke kolonii rodinných domů s trvalým užíváním. Objízdná trasa po jiné komunikaci neexistuje. Terénní podmínky v blízkosti přejezdu však umožňují vybudování provizorní přeložky silnice přes trať.

P5710 Přejezd v km 24,288 - Přejezd slouží pro přístup k osadě několika desítek rekreačních objektů. Během uzavírky přejezdu zřejmě nebude jiná možnost, než umožnit pouze pěší přístup k osadě. Uspořádání přejezdu a terénní podmínky v blízkosti přejezdu nedovolují vybudování provizorní přeložky ani náhradu objíždou trasou. Velkým problémem se jeví nedostatečná kapacita parkovacích míst v blízkosti přejezdu. **O uzavírce přejezdu a komplikovaném přístupu do kolonie je nutné uvědomit místní HZS.**

P5715 Přejezd v km 30,955 - Jedná se o přejezd sloužící jako jediná komfortní přístupová cesta k rozsáhlé osadě rekreačních objektů táhnoucí se podél Zahořanského potoka. Objízdná trasa je teoreticky možná z obce Oleško, ale tato se jeví jako silně nedostatečná zejména z důvodů povrchu, délky i šířky této místní účelové komunikace. Terénní podmínky v blízkosti přejezdu však umožňují vybudování provizorní přeložky silnice přes trať.

P5727 Přejezd v km 38,890 - Během uzavírky tohoto přejezdu lze bez problémů využívat objíždou trasu přes přejezd P5728 ulicí U Soutoku.

P5729 Přejezd v km 8,540 - Přes přejezd je vedena Údolní ulice v Praze-Braníku. Navržená objížďka je vedena ulicemi V Mokřinách, Na Lysinách, Jitřní a V Hodkovičkách. Vozidla s hmotností do 3,5t mohou využívat ulice V Hodkovičkách v celé délce od Modřanské ulice až k Údolní.

P5767 Přejezd v km 25,592 - Jedná se o přejezd přes polní/lesní cestu využívanou pouze příležitostně zemědělskou nebo lesní technikou. Není navrženo žádné dopravní opatření. Je ale vhodné o uzavírce včas informovat místní lesní správu a majitele pozemků, po kterých je komunikace vedena.

P5768 Přejezd v km 26,780 - Přejezd slouží pro přístup k osadě s asi 20ti objekty spíše rekreačního charakteru. Z důvodu terénních poměrů v místě přejezdu by bylo obtížné vybudovat provizorní přeložku. Náhrada objíždou trasou není možná. Přístup k objektům bude možný pouze pro pěší. Vozidla uživatelů objektů bude možné odstavit podél příjezdové komunikace, resp. mezi tuto komunikaci a Bojovský potok. **O uzavírce přejezdu a komplikovaném přístupu do osady je nutné uvědomit místní HZS.**

P5769 Přejezd v km 28,090 - Přejezd slouží pro přístup ke kolonii rodinných domů rezidentů s trvalým užíváním. Z důvodu terénních poměrů v místě přejezdu není možné vybudovat provizorní přeložku komunikace. Náhrada objíždou trasou není možná. Během

uzavírky přejezdu bude přístup k domům možný pouze pro pěší. Vozidla rezidentů bude možné odstavit v blízkosti žst. Měchenice. **O uzavírce přejezdu a komplikovaném přístupu do osady je nutné uvědomit místní HZS.**

P5770 Přejezd v km 28,422 - Přejezd slouží pro přístup ke dvěma rodinným domům s celkem dvěma parkovacími místy. Bude po předchozím upozornění uživatelů přejezdu tento uzavřen a bude umožněn přístup k objektům pouze pro pěší. Vozidla uživatelů mohou být odstavena po dobu uzavírky přejezdu v blízkosti žst. Měchenice. Je velmi vhodné uzavřít tento přejezd v jinou dobu než přejezd P5769, aby nebyla odstavná plocha u žst. kapacitně zatěžována dalšími dvěma vozidly.

16. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL

V důsledku realizace stavby dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu a bude třeba řešit vynětí dotčených pozemků ze ZPF dle zákona č. 334/1992 Sb., v platném znění. Dojde k trvalému záboru ZPF o výměře 61 m².

U pozemků určené k plnění funkcí lesa dojde k dočasnému záboru o výměře 61 m².

Tab. Trvalé a dočasné zábory ZPF a PUPFL

Katastrální území	Trvalý zábor		Dočasný zábor do 1 roku	
	ZPF	PUPFL	ZPF	PUPFL
	m ²	m ²	m ²	m ²
Krč	0	0	0	0
Braník	0	0	0	0
Hodkovičky	0	0	0	0
Modřany	0	0	0	0
Komořany	0	0	0	0
Zbraslav	0	0	0	27
Lhota u Dolních Břežan	0	0	0	0
Ohrobec	0	0	0	0
Zvole u Prahy	0	0	0	0
Vrané nad Vltavou	0	0	0	0
Březová u Zvole	0	0	0	0
Měchenice	49	0	127	0
Oleško u Zvole	0	0	0	14
Davle	0	0	0	0
Sázava u Davle	0	0	0	0
Sázava u Petrova	0	0	0	0
Petrov u Prahy	0	0	0	0
Luka pod Medníkem	12	0	0	1
Jílové u Prahy	0	0	0	19
Borek nad Sázavou	0	0	5	0
Pohoří u Prahy	0	0	0	0
Kamenný Přívoz	0	0	0	0
Krhanice	0	0	0	0
Týnec nad Sázavou	0	0	0	0
Pecerady	0	0	0	0
Bukovany u Týnce nad Sázavou	0	0	0	0
Poříčí nad Sázavou	0	0	0	0
Mrač	0	0	0	0
Čerčany	0	0	0	0
Trnová u Jíloviště	0	0	0	0
Klínec	0	0	0	0
Hvozdnice	0	0	0	0
Líšnice u Prahy	0	0	0	0
Čisovice	0	0	0	0
celkem	61	0	132	61

17. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

Ve smyslu zákona č. 406/2000 Sb. o hospodaření energií nedochází k podstatným úpravám budov, které by ovlivnily energetickou náročnost objektů. Navržené úpravy se soustřeďují na vnitřní přístrojové (technologické) vybavení – především zabezpečovací a sdělovací zařízení a jím vyvolané drobné dispoziční úpravy. Nejsou řešeny úpravy plášťů budov.

Na tyto úpravy se nevztahuje nutnost zpracování průkazů energetické náročnosti budov.

18. OCHRANA PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

a) Radon

V posuzovaných objektech výpravních budov nejsou překročeny směrné hodnoty objemové aktivity radonu (400 Bq/m^3) a nejsou překročeny hodnoty příkonu fotonového dávkového ekvivalentu ($1,0 \text{ } \mu\text{Sv/h}$) podle § 95 odst. 4 vyhlášky č. 307/2002 Sb., ve znění vyhlášky č. 499/2005 Sb.

b) Tektonika a seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 (dříve platná) nepatří zájmové území do seismických oblastí, není proto nutné uvažovat účinky zemětřesení.

Dle ČSN EN 1998-1 mapy seismických oblastí České republiky je referenční zrychlení základové půdy $a_gR \text{ } 0,00-0,02 \text{ g}$.

c) Poddolovaná území

Železniční trať prochází 3 poddolovanými územími registrovanými v České geologické službě - Geofondu ČR. Poddolovaná území se nacházejí na pravém břehu Sázavy mezi Lukami pod Medníkem a Žampachem. Evidována jsou pod čísly a názvy : 2176 Luka p. Medníkem 1; 2191 Jílové u Prahy; 2203 Jílové u Prahy. Poddolování souvisí s těžbou zlatonosné rudy. V současnosti se již zlatonosná ruda netěží.

d) Chráněná ložisková území

Železniční trať neprochází žádným chráněným ložiskovým územím registrovaným v České geologické službě - Geofondu ČR

e) Geodynamické jevy

V zájmovém území není v České geologické službě - Geofondu ČR evidována žádná svahová deformace (sesuv, skalní řícení). Může zde však existovat vzhledem k existenci vysokých skalních stěn nad tratí (především v úseku Zbraslav - Pikovice - Žampach) potenciální riziko skalního řícení.

19. OCHRANA OBYVATELSTVA

a) Zóny havarijního plánování

Navržená dráha neprochází územím kde by byla stanovena zóna havarijního plánování. Pro účely stavby je zpracování Havarijní plán, který je uveden v příloze B.11.2 Havarijní plán. Obsahuje i zásady prevence závažných havárií.

b) Řešení zásad prevence závažných havárií

V rekonstruovaných objektech se neplánuje skladování ani používání nebezpečných chemických látek ani používání nebezpečných chemických přípravků. Rovněž nejsou známy v okolí stavby objekty nebo zařízení, ve kterých se tyto nebezpečné chemické látky nebo nebezpečné chemické přípravky používají respektive skladují.

Z výše uvedených důvodů není třeba řešit zásady prevence závažných havárií podle přílohy č. 9 Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 503/2006 Sb. o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

c) Zařízení civilní ochrany

Podle informací a zdrojů bylo provedeno ověření rozsahu stavby z hlediska kontaktu s objekty stálého ukrytí. V rozsahu stavby se žádný takový objekt nenachází. Zařízení CO nebudou stavbou dotčeny.

20. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Výchozím podkladem pro řešení jsou tyto základní právní předpisy, které zajišťují i možnost bezbariérového užívání stavby:

- zákon č. 183/2006 Sb. (Stavební zákon)
- zákon č. 127/2005 Sb. (Zákon o elektronických komunikacích)
- zákon č. 266/1994 Sb. (Zákon o drahách)
- zákon č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích)
- vyhláška č. 398/2009 Sb. (o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb)
- vyhláška č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah v platném znění)
- vyhláška č. 30/2001 Sb. (pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích)
- nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky ve znění pozdějších předpisů

a dále věcné podklady např.:

- ČSN 73 6102, ČSN 73 6110 včetně Z1,
- TN TZUS 12.03.04 až 07
- Vzorový list SŽDC Ž8.7
- TS SŽDC 3-2007/S

Pro osoby s omezenou schopností pohybu se pro přístup na nástupiště zřizují komunikace s podélným sklonem. Pozemní komunikace a veřejná prostranství (např. nástupiště) svými podélnými i příčnými sklony a výškovými rozdíly musí umožnit užívání osobám s omezenou schopností pohybu. Součástí stavby přístupné veřejnosti musí splňovat požadavky na průchozí profily a protiskluznost povrchů. Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením zraku se ve na nástupišťích zřizují hmatové úpravy dle vzorového listu SŽDC. Na pozemních komunikacích a veřejných prostranstvích se navrhují hmatové úpravy dle ČSN 73 6110. Ve všech částech stavby přístupných veřejnosti musí být funkční přirozené vodící linie s odpovídajícím průchozím profilem navazujícím na tyto linie. Nedílnou součástí orientačního systému pro veřejnost jsou akustické

majáčky dálkově spouštěné uživateli (součást technologických PS).. Informační systém pro veřejnost musí splňovat požadavky na užívání touto skupinou zdravotně postižených podrobnosti (akustický dálkově uživateli spouštěný výstup elektronických závěsných prvků IS). Použité materiály a výrobky musí splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace se smyslovým postižením sluchu se ve stavbě nenavrhují zvláštní opatření.