

- Přípravná dokumentace stavby „Rekonstrukce železničního svršku Praha Řeporyje - Rudná u Prahy“, zpracovatel Viamont DSP
- Přípravná dokumentace stavby „Zřízení železničních zastávek v Hostivici, Chýni, Rudné a Jinočanech“, projektant H-PRO
- Dokumentace pro zadání stavby „Cyklostezka „Prokopská““, K-Projekt
- Záměr Města Beroun na úpravu chodníků v Berouně – Závodí.

#### **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant**

Důvodů pro realizaci předloženého záměru je několik. Jedním z nich je snaha nabídnout cestujícím v západním segmentu okolí Prahy rychlý, pravidelný a spolehlivý způsob cestování do centra Prahy, resp. jeho subcentra Smíchova. Neustále se zvyšující počet obyvatel měst a obcí na trase klade zvýšené nároky na dopravní obslužnost a tu již není možno zajistit, vzhledem k často vyčerpané kapacitě silničních komunikací pouze automobilovou nebo autobusovou dopravou. Bez souběžné rekonstrukce trati 173 však může z důvodů prodloužení jízdních dob dojít k negativnímu efektu přetížení trati nebo dokonce k prodloužení intervalu. Nedostatečná propustná výkonnost trati 173 limituje i možnosti výhledového zvýšení rozsahu dopravy, např. zkrácením intervalu ze současných 30 min na 20, resp. 15 minut.

Dalším důvodem je možnost zajistit vedení odklonové dopravy z trati č. 171 (úsek Praha Smíchov – Beroun přes Dobřichovice, jako součást III. železničního tranzitního koridoru), při její rozsáhlé, několikaleté rekonstrukci (2013-2018). V dřívějších i současném grafikonu vlakové dopravy (2010/2011) byla trať č. 173 několikrát využita pro vedení odklonových vlaků, avšak jízda odklonu znamenala vždy nutnost odřeknutí pravidelného regionálního spoje na trati, což by bylo při pravidelné odklonové vozbě kontraproduktivní a neudržitelné.

Na dřívějších jednáních s národním dopravcem byl konzultován možný rozsah odklonové vozby. Mimo úvahy zůstaly odklony regionálních zastávkových vlaků – vzhledem ke vzdálenostem obou tratí by postrádaly smysl. V dálkové dopravě se jedná o dálkové spoje ve směru Plzeň a České Budějovice (přes Příbram). U plzeňských rychlíků vedených v závislé trakci, o hmotnosti 500 t, by znamenala odklonová vozba nutnost nasazení diesellových lokomotiv. S časovou ztrátou na přeprah a vzhledem ke sklonovým poměrům a jízdním dobám pravděpodobně s přípřeží. Oběhové problémy by bylo možno zmírnit dosažením přechodnosti pro elektrické lokomotivy (vyšší třídy traťového zatížení) v úseku Rudná u Prahy – Praha Smíchov, které by bylo možno jako nečinné po odklonové trase převážet. Pravděpodobnější je však varianta nahrazení náhradní autobusovou dopravou. Jedná se o dvě trasy za hodinu.

Vhodnými kandidáty pro odklony tak zůstávají lehčí příbramské rychlíky, které jsou v celé trase vedeny v nezávislé trakci, jedním hnacím vozidlem. Zde se jedná o jednu trasu do hodiny.

Důležitým parametrem v rozhodování dopravce zda využít odklonovou trasu nebo náhradní autobusovou dopravu bude mimo oběhových opatření jízdní doba. Výsledkem úprav na trati č. 173 by mělo být zkrácení jízdních dob. Zatímco v pravidelné trase příbramského rychlíku po trati 171 je jízdní doba 29 min, po realizaci navržených úprav trati 173 bude jízdní doba 35, resp. 36 min. (ve špičce bude jízdní doba delší o úkony spojené s křižováním s regionálními vlaky - 39/40 min).

Možnosti odklonové nákladní dopravy jsou omezeny jednak sklonovými parametry tratě a z toho odvozeným normativem hmotnosti vlaku, jednak malou užitečnou délkou dopravních kolejí ve stanicích, která omezuje možnosti křižování. Největší dovolená délka nákladního

vlaku na trati je 330 m a technický normativ hmotnosti vlaku pro dvojici lokomotiv řady 753.7 je v nejnáročnějším úseku T 740 tun a S 650 tun. Z tohoto důvodu bude každý z odklonových nákladních vlaků přesahující výše uvedenou normu rozdělen na dva samostatné vlaky nebo bude nutno nasadit další hnací vozidla na postrk. Pro odklonovou nákladní vozbu proto budou vhodné zejména kratší, lehčí vlaky, např. vyrovnávkové. Delší vlaky bude možno převážet zejména v nočních hodinách, kdy není nutno křížovat v krátkých stanicích.

Omezujícím faktorem je rovněž nízká dovolená třída traťového zatížení v úseku Praha-Smíchov – Rudná u Prahy, která limituje provoz plně ložených nákladních vozů nebo některých typů hnacích vozidel s vyšším nápravovým tlakem.

Pomocí souhrnu technických návrhů a opatření mají být na trati zajištěna následující vylepšení:

- zvýšení propustné výkonnosti trati
- zajistit možnost vedení odklonové dopravy z trati č. 171 (Praha-Smíchov – Beroun přes Dobřichovice), při její rozsáhlé rekonstrukci, při současném zachování rozsahu regionální dopravy na trati
- zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob
- zvýšení bezpečnosti dopravy na přejezdech
- zvýšení bezpečnosti drážní dopravy nasazením moderního zabezpečovacího zařízení
- zvýšení komfortu cestujících při nastupování, zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště – racionalizace obsluhy trati, dálkové ovládání provozu

Na základě zpracované Studie proveditelnosti Rekonstrukce trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun, Metroprojekt a.s., 11/2011 je v rámci oznámení posuzována varianta optimální.

### **Varianta optimální**

Varianta optimální je rozšířením varianty minimální zejména o nové dálkově ovládané zabezpečovací zařízení 3. kategorie, nové nástupiště ve stanicích s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a drobné úpravy geometrické polohy koleje ve vybraných mezistaničních úsecích s cílem odstranit propady traťové rychlosti. Rozsah zbytné infrastruktury dle posouzení rozsahu dopravní cesty je zachován s přizpůsobením se konfigurace kolejiště novým nástupištím.

V rámci první etapy jsou provedeny následující činnosti.

- Odstranění části zbytné infrastruktury dle posouzení rozsahu dopravní cesty.
- Opravné práce v traťových úsecích a částečně ve stanicích.
- Úprava geometrické polohy koleje ve vybraných traťových úsecích.
- Kolejové úpravy v žst. Rudná u Prahy.
- Příprava kolejového rozvětvení ve výhybně Praha-Hlubočepy, tj. vložení výhybek do traťové koleje a jejich zabezpečení proti přestavení.

V rámci druhé etapy jsou provedeny následující činnosti.

- Odstranění části zbytné infrastruktury dle posouzení rozsahu dopravní cesty.
- Opravné práce v části stanicích.
- Vybudování nových nástupišť ve stanicích a provedení s tím souvisejících kolejových úprav ve stanicích kromě žst. Rudná u Prahy.
- Vybudování předjízdne koleje a obnovení funkce výhybek ve výhybně Praha-Hlubočepy.
- Zřízení nového zabezpečovacího zařízení v celé trati a ve stanicích.
- Přemístění zastávky Praha-Hlubočepy.