



CHUCHELSKÝ ZPRAVODAJ



PÁR SLOV K MIMOŘÁDNÉMU ČÍSLU CHUCHELSKÉHO ZPRAVODAJE

VÁŽENÍ SPOLUOBČANÉ, tak, jak jsme Vám slíbili při prezentaci návrhů na mimoúrovňové řešení situace kolem železničního přejezdu, přichází k Vám mimořádné číslo Chuchelského Zpravodaje, ve kterém máte možnost seznámit se s návrhy na řešení této již několik let diskutované situace. Návrhy Vám jsou předkládány v podobě, jakou nám poskytli jejich zpracovatelé. Nikdo z pracovníků místního úřadu ani redakční rady do návrhů nezasahoval a neupravoval. Jejich posouzení necháváme na Vás, vážení čtenáři Chuchelského Zpravodaje.

STANISLAV FRESL
STAROSTA



Obsah:

1. Úvod.....	2
2. Navrhovaný stav.....	2
2.1 Stavební úpravy.....	3
2.2 Zabezpečení přejezdu.....	3
3. Obsluha přejezdu	3
3.1 Běžný stav	3
3.2 Mimořádný stav	4
3.2.1 Definice mimořádného stavu.....	4
3.2.2 Rozhodnutí o užívání přejezdu	5
3.2.3 Personální obsazení	5
3.2.4 Silniční doprava	6
3.2.5 Drážní doprava	6
3.2.6 Hierarchie komunikace na přejezdu	7

1. ÚVOD

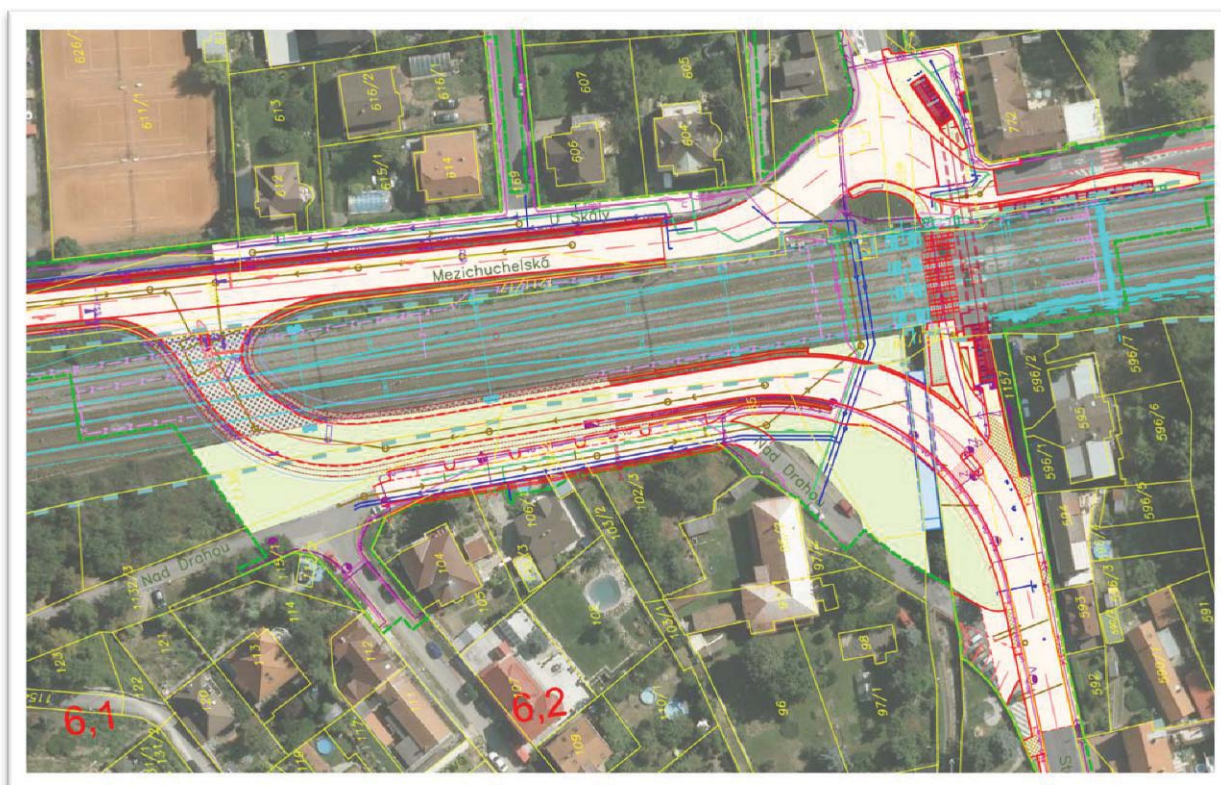
Dokument řeší provozování železničního přejezdu v ulici Starochuchelská v Praze – Velké Chuchli, který bude upraven v rámci stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“, etapy 2, varianty podjezd.

Jde o železniční přejezd ev. km 6,290 v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín. Přejezd dnes zajišťuje úrovnňové křížení ulice Starochuchelská a dvou souběžných dvojkolejných tratí 347 00 Praha-Smíchov - Praha-Radotín a 348 00 Praha-Vršovice v. n. st. 2 - Praha-Radotín, komunikace Starochuchelská tedy kříží celkem čtyři koleje.

2. NAVRHOVANÝ STAV

V rámci dokumentace pro územní řízení „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta podjezd“ (etapa 2 stavby) je navrhováno zřídit v místě přejezdu podchod pro pěší. Pro silniční dopravu je v km 6,141 navržen podjezd pod železniční tratí.

Uvedený záměr úzce souvisí s etapou 1 stavby. Tato etapa obsahuje vlastní optimalizaci trati. V rámci optimalizace bude zřízena ve Velké Chuchli nová odbočka Závodiště, kterou budou tvořit dvě jednoduché kolejové spojky mezi vnitřními kolejemi č. 1 a 2 tratě Praha-Smíchov - Praha-Radotín a vnějšími kolejemi č. 3 a 4 tratě Praha-Vršovice v. n. st. 2 - Praha-Radotín. Nově tedy bude mezi odbočkou Závodiště a ŽST Praha-Radotín čtyřkolejná trať namísto souběhu dvou dvojkolejných tratí.



Železniční přejezd ev. km 6,290 nebude v rámci stavby zrušen, ale bude upraven. Zrušení přejezdu by mělo za následek během povodní (a uzavření Strakonické) při zneprovoznění

podjezdu pod tratí (výpadek čerpadel, nehoda) odříznutí východní části MČ Praha – Velká Chuchle (mezi Strakonickou a železniční tratí).

Z uvedeného vyplývá, že se předpokládá provozování přejezdu pro vozidla jen v případě povodní. Z tohoto důvodu je přejezd označován přívlastkem „povodňový“. Tento přívlastek tedy označuje četnost využití přejezdu pro vozidla. Z hlediska drážní dopravy jde o standardní železniční přejezd.

2.1 Stavební úpravy

Stavebně spočívá úprava ve zúžení přejezdu tak, aby mohl být mezi přejezdem a začátkem zárubní zdi u koleje č. 4 směr Praha-Radotín zřízen podchod pro pěší. Komunikace na přejezdu je z tohoto důvodu nutné zúžit na 3,5 metru, neboť na druhé straně směr Praha-Smíchov je hned vedle přejezdu železniční most přes Vrutici. Přejezd tak bude jednopruhový a bude nutné na něm řídit dopravu kyvadlově.

2.2 Zabezpečení přejezdu

Povodňový přejezd je navrženo zabezpečit mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu PZM 2, tzn. obsluhovaným na místě. Na přejezdu budou zřízena uzamykatelná závorová břevna, která budou přehrazovat komunikaci v celé šířce. V blízkosti závorových stojanů budou zřízeny dva elektromagnetické zámky (samostatně pro každé závorové břevno), ve kterých budou drženy klíče uvolňující zvedací mechanismus závorového břevna. Pokyn k uvolnění klíče z elektromagnetického zámku bude dáván výpravčím ŽST Praha-Radotín, resp. po zapojení trati do systému dálkového ovládání dispečer na CDP Praha.

Pro zajištění komunikace mezi výpravčím v ŽST Praha-Radotín (respektive v budoucnu dispečerem v CDP Praha) a dvěma drážními zaměstnanci obsluhujícími závorová břevna (vedoucím závorářem a druhým závorářem) bude probíhat za pomoci drážního rádiového systému GSM-R s použitím schválených typů mobilních radiostanic s nastavením karty SIM pro možnost aktivace nouzového spojení na výpravčího a i na strojvedoucího.

Dále bude v blízkosti závorových břevna vybudován VTO (případně MB telefon), jako záložní komunikační kanál, zapojený do telefonního zapojovače v ŽST Praha-Radotín.

3. OBSLUHA PŘEJEZDU

3.1 Běžný stav

V běžném provozu jsou závorová břevna sklopena a uzamčena ve spodní poloze. Před závorovými břevny je umístěn rozebíratelný plot, který neumožňuje přístup chodců na přejezd. Zákaz vstupu chodců je navíc zdůrazněn dopravním značením B08 „Zákaz vjezdu jízdních kol“ a B30 „Zákaz vstupu chodců“. Silniční spojení tvoří silniční podjezd v km 6,141. Chodcům je přechod přes trať umožněn podchodem v km 6,301. Z pohledu provozu drážní dopravy není v místě přejezdu nutné přijímat žádná zvláštní opatření, to znamená, že vlaky jsou provozovány plnou traťovou rychlostí.

ČSN 34 2650, článek 5.2.1.2: „PZM 2 uzamykatelné na místě se nesmí zřítit na přejezdu v místě s traťovou rychlostí větší než 100 km.h-1, jestliže na pozemní komunikaci není zakázán vstup chodcům a cyklistům dopravní značkou a není pro ně zřízen v blízkosti přejezdu podchod nebo nadchod.“

3.2 Mimořádný stav

3.2.1 Definice mimořádného stavu

Mimořádný stav je stav, kdy jsou splněny zároveň obě podmínky:

- V důsledku povodňové situace dojde k přerušení silničního provozu mezi východní částí Velké Chuchle (mezi železniční tratí a Strakonickou) a centrem města (komunikace Strakonická i komunikace Mezichuchelská a Paroplavební).
- Dojde alespoň k jedné z těchto situací:
 - výpadek napájení čerpací stanice v podjezdu
 - přerušení provozu v podjezdu (např. havárie zcela zamezující provozu, rozvodnění Vrutice na vyšší úroveň než Q100 a zaplavení touto vodou)
 - zatopení podchodu pro pěší

K tomu je třeba dodat, že prostor podjezdu ve Velké Chuchli je v chráněném prostoru, tedy v prostoru chráněném již realizovanými protipovodňovými opatřeními. Dále dle dostupných podkladů (http://mpp.praha.eu/app/map/zaplavova_uzemi/) k tomuto stavu nedošlo ani např. při povodních v roce 2013:



Ze stejného zdroje je na následujícím obrázku znázorněna protipovodňová ochrana, průtok padesátileté vody (fialové šrafování) a průtok stoleté vody (modré šrafování):



3.2.2 Rozhodnutí o užívání přejezdu

V případě mimořádného stavu je požadavek na užívání železniční přejezdu v km 6,290. O tomto by měla rozhodnout povodňová komise v součinnosti se SŽDC.

3.2.3 Personální obsazení

Provoz na přejezdu v době povodní přitom vyžaduje součinnost drážních a mimodrážních zaměstnanců na řízení dopravy v místě přejezdu. Návrh řešení předpokládá, že k řízení provozu bude nutná účast dvou drážních zaměstnanců ve funkci závoráře, kteří budou na základě komunikace s výpravčích ŽST Praha-Radotín (dispečer na CDP Praha) obsluhovat závorová břevna. Jeden ze závorářů bude přitom ve funkci vedoucího a mimo jiné zajišťuje:

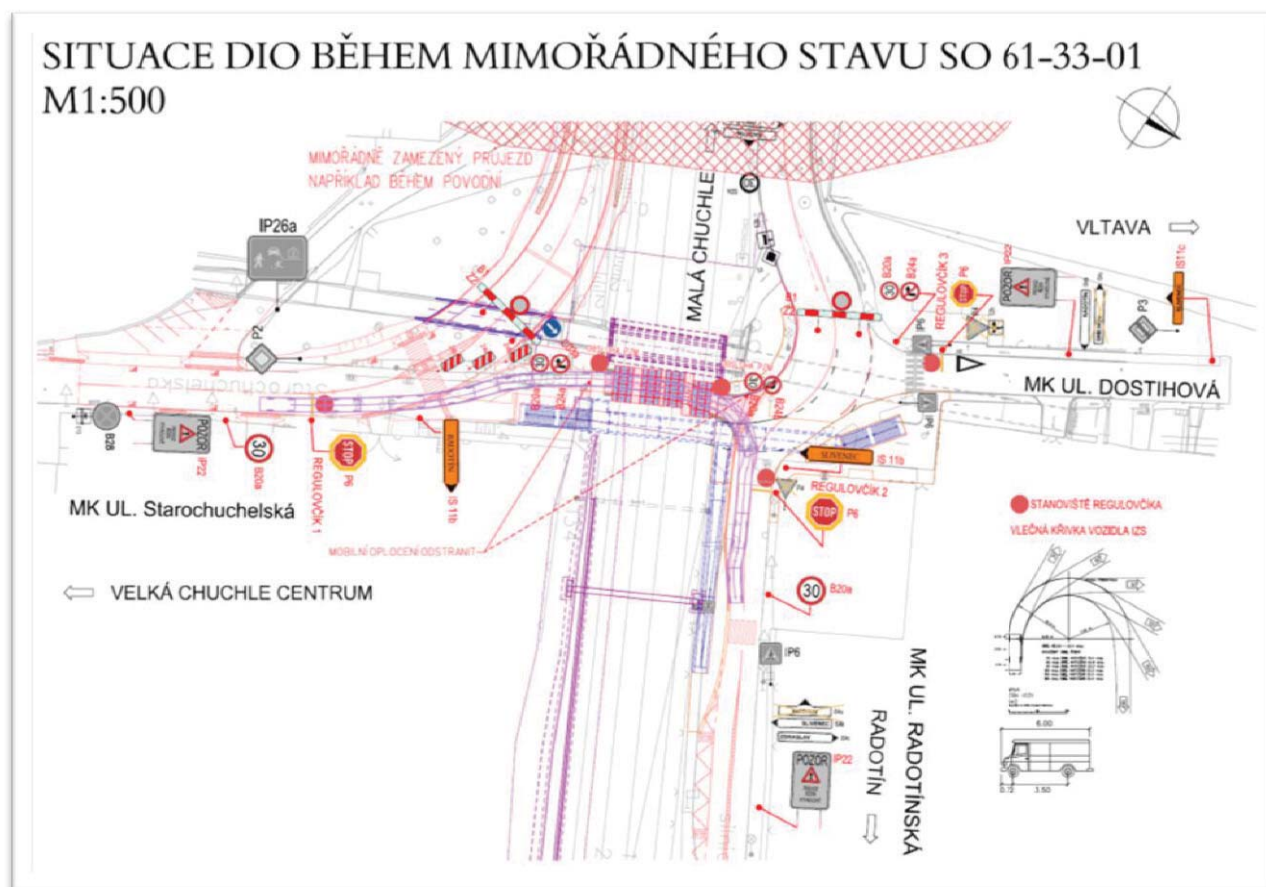
- 1) komunikaci s výpravčím (dispečerem),
- 2) povelování druhého závoráře,
- 3) povelování vedoucího regulovčíka.

Vzhledem k nutnosti kyvadlového provozu přes železniční přejezd, vzhledem k potřebné součinnosti s drážními zaměstnanci a vzhledem k přilehlé křižovatce ulic Starochuchelská, Radotínská a Dostihová je navrženo řízení provozu na pozemních komunikacích pomocí regulovčků. Jeden z regulovčků bude mít funkci vedoucího regulovčíka, bude komunikovat s vedoucím závorářem a bude řídit ostatní regulovčíky.

3.2.4 Silniční doprava

Na základě rozhodnutí o otevření přejezdu musí být správcem komunikace (TSK) odstraněno demontovatelné oplocení v místě přejezdu včetně dopravního značení. Tento úkon musí být koordinován s pracemi na přechodném silničním značení.

Správcem komunikace (TSK) je zřízeno provizorní dopravní značení:



Povodňová komise, Policie ČR, případně Městská policie vyšle potřebný počet regulovčků pro řízení dopravy na pozemních komunikacích.

3.2.5 Drážní doprava

Na základě rozhodnutí o otevření přejezdu musí být správcem dopravní cesty SŽDC OŘ Praha provedeny následující úkony:

- 1) V traťových kolejích v místě přejezdu dočasně snížena maximální traťová rychlost na maximálně 100 km/h.
- 2) Osazeny mobilní buňky se zázemím pro dopravní zaměstnance.
- 3) Obsazen přejezd příslušným počtem dopravních zaměstnanců obsluhujících mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení. Předpokládá se, že přejezd bude primárně uzavřen a otevírán bude pouze v případě potřeby silniční dopravy (potřeby chodců). Po ukončení požadavku bude přejezd znovu uzavřen.

3.2.6 Hierarchie komunikace na přejezdu

Pro zajištění provozu na přejezdu v době mimořádného stavu je nutné zajistit hlasovou komunikaci mezi osobami podílejícími se na řízení drážní a silniční dopravy. Komunikaci mezi drážními zaměstnanci bude nahrávána na záznamové zařízení.

Pro otevření přejezdu pro silniční provoz se předpokládají následující úkony:

- 1) Vedoucí regulovčík uplatňuje požadavek k zastavení železničního provozu na vedoucím závoráři.
- 2) Vedoucí závorář předává požadavek k zastavení železniční dopravy na výpravčího ŽST Praha-Radotín, resp. na dispečera CDP Praha.
- 3) Výpravčí potvrzuje vedoucímu závoráři zastavení železničního provozu.
- 4) Vedoucí závorář vydává pokyn obsluze přejezdového zabezpečovacího zařízení k otevření přejezdu.
- 5) Vedoucí závorář potvrzuje vedoucímu regulovčíkovi otevření přejezdu.
- 6) Vedoucí regulovčík zajišťuje organizování silniční dopravy.

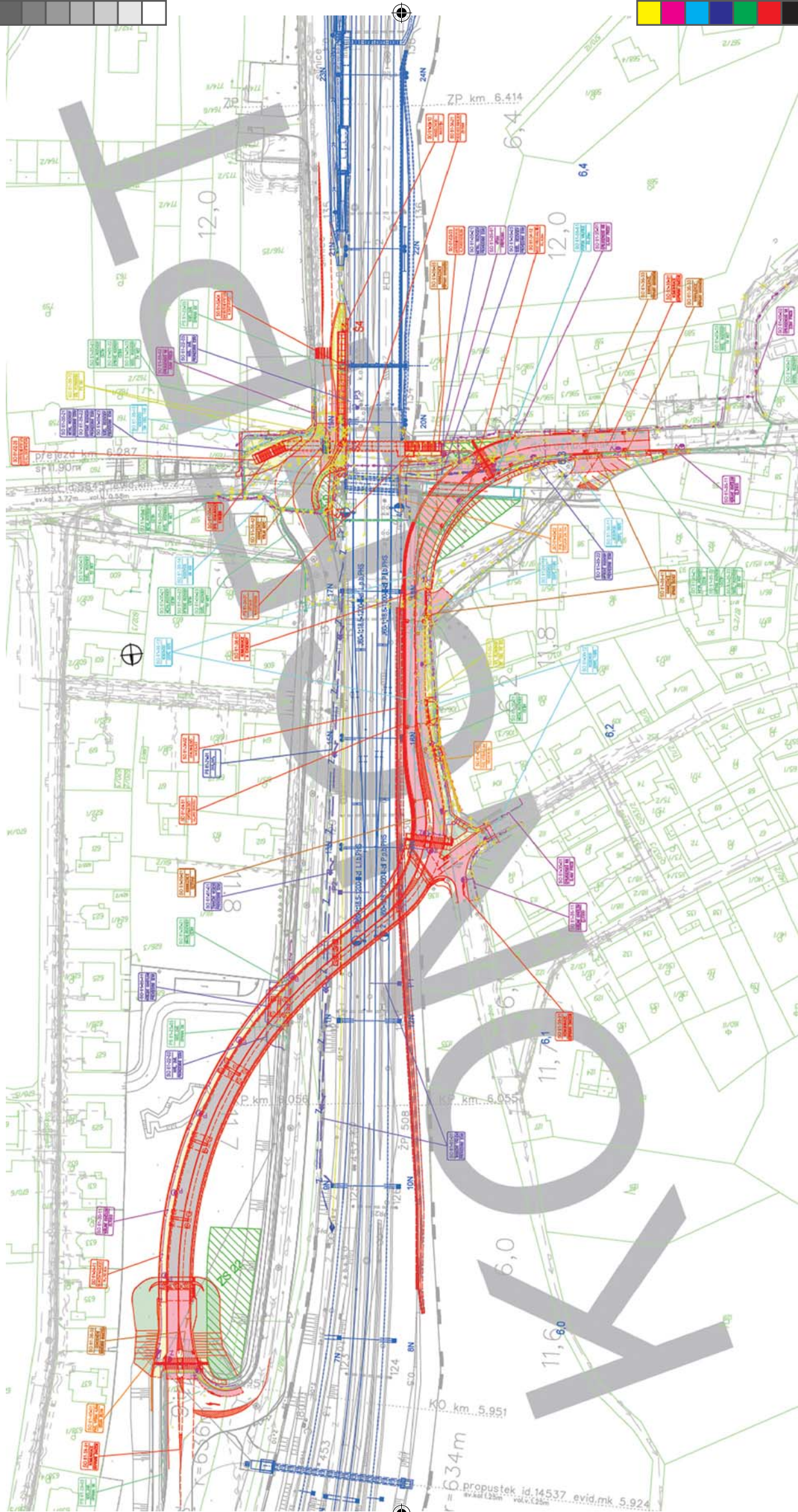
K vypršení požadavku na otevření přejezdu může dojít dvěma způsoby:

- 1) Je požadováno uzavření přejezdu ze strany drážní dopravy. V tomto případě:
 - Vedoucí závorář uplatňuje požadavek na zastavení silniční dopravy na vedoucím regulovčíkovi.
 - Vedoucí regulovčík potvrzuje zastavení silniční dopravy vedoucímu závoráři.
- 2) Je ukončen požadavek na otevření přejezdu ze strany silniční dopravy.
 - Vedoucí regulovčík oznamuje zastavení silniční dopravy vedoucímu závoráři.

Dále se pak předpokládají následující kroky pro uzavření přejezdu:

- 3) Vedoucí závorář vydává pokyn k obsluze přejezdové zabezpečovacího zařízení a k uzavření přejezdu.
- 4) Vedoucí závorář oznamuje uzavření přejezdu výpravčímu ŽST Praha-Radotín, resp. dispečerovi na CDP Praha.





propustek id.14537 evid.mk 5.924
ev.kol.1.25m vol.v.1.25m

