



Hlavním smyslem uvažovaného záměru je umožnit spolu s dalšími stavbami zavedení provozu osobních tangenciálních linek v relaci Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město a zlepšení podmínek pro provoz nákladní dopravy.

Důležitým cílem projektu je umožnit co nejdříve alespoň částečný odklon vlaků mezi Prahou a Berounem, resp. Plzní po dobu rekonstrukce mostů na Výtoni a přes Vltavu na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov.

Dalším důvodem realizace uvažovaného záměru je zajištění provizorního SZZ po dobu výstavby metra D v žst. Praha-Krč.

Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov

Stanislav Žáček

Historie

Myšlenka na železniční obchvat Prahy pro nákladní dopravu se mezi odborníky objevovala již začátkem 20. století. První reálné návrhy předložil Pražské nádražní komisi roku 1920 Josef Kubler, v roce 1923 projekt podpořil Jan Bašta, roku 1927 předložil Miroslav Chlumecký regulační komisi „dispoziční plán budoucích železničních úprav v Praze“, který podobnou trať zahrnoval. Po druhé světové válce plánovací komise myšlenku nepřála, ale roku 1949 bylo náhle se stavbou mostu započato, aniž by byla dokončena celková koncepce železniční dopravy i projekt trati. Předpokládá se, že ukvapené zahájení výstavby bylo vyvoláno potřebou urychleně najít práci pro vzdělance odsunuté do dělnických profesí. Celá stavba tzv. jižní spojky se zejména v prvních letech výstavby spíše potýkala s nedostatkem kvalifikovaného personálu, ale i techniky a materiálu.

Jednoznačně nejvýznamnější stavbou jižní spojky je Branický most. Kromě Vltavy přemostuje dvě železniční trati na obou březích Vltavy, souběžné páteřní pozemní komunikace (Strakonická a Modřanská) a tramvajovou trať do Modřan. U svých konců se oblouky připojuje ke směrům pobřežních tratí. Uprostřed západního oblouku je vystavěna odbočka, která měla navazovat na další plánovanou část obchvatu, tunel do Hlubočep a Jinonic, od jehož výstavby bylo nakonec upuštěno. V jedné z variant vysokorychlostního tunelového železničního koridoru Praha–Beroun, která je doposud zanesena v územním plánu Prahy, se také uvažovalo o připojení odbočky koridoru v těchto místech.

Přípravné práce byly zahájeny roku 1949, v roce 1952 započala stavba oblouků. V roce 1955 byly úspěšně provedeny zatěžovací zkoušky, ale železniční doprava na něm byla zahájena až v sobotu 30. května 1964 při zprovoznění celé železniční jižní spojky. Do té doby most sloužil statickým zkouškám různých typů lokomotiv při různých rychlostech, dynamiky stavebních konstrukcí apod. S délkou 950 m (resp. 948 m) by mohl být jedním z největších železničních dvoukolejných železobetonových mostů v Evropě. Položena je však na něm jen jedna kolej, včetně návazné trati do Krče. Druhá kolej na mostě byla sice původně umístěna, ale po provedení zátěžových zkoušek zase snesena.

Druhé koleje se celá spojovací trať měla dočkat několikrát. Poprvé v souvislosti se spojkou do Hlubočep, která byla součástí již původní koncepce a pro niž je na konstrukci mostu i viditelné odbočení, podruhé v devadesátých letech dvacátého století v souvislosti s barrandovskou spojkou, vyústující ve výhybně Zvahov.



Další pokus zdvoukolejnění jižní spojky

V roce 2020 byl zpracován Záměr projektu „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov“. Začátkem roku 2021 byly zahájeny práce na dalších stupních projektové dokumentace (DUSP a PDPS).

Navržené technické řešení předpokládá zdvoukolejnění železniční trati v úseku odb. Tunel – žst. Praha-Krč, obvod Spořilov. V zastávce Praha-Kačerov je navrženo nové ostrovní nástupiště délky 220 m. Přístup na nástupiště bude schodištěm (respektive výtahem) z lávky přes kolejiště.

Bude vybudováno nové zabezpečovací a sdělovací zařízení s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha. Umístění návěstidel bude navrženo z pohledu budoucího nasazení ETCS. Kabelizace bude navržena pro výhledovou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz.

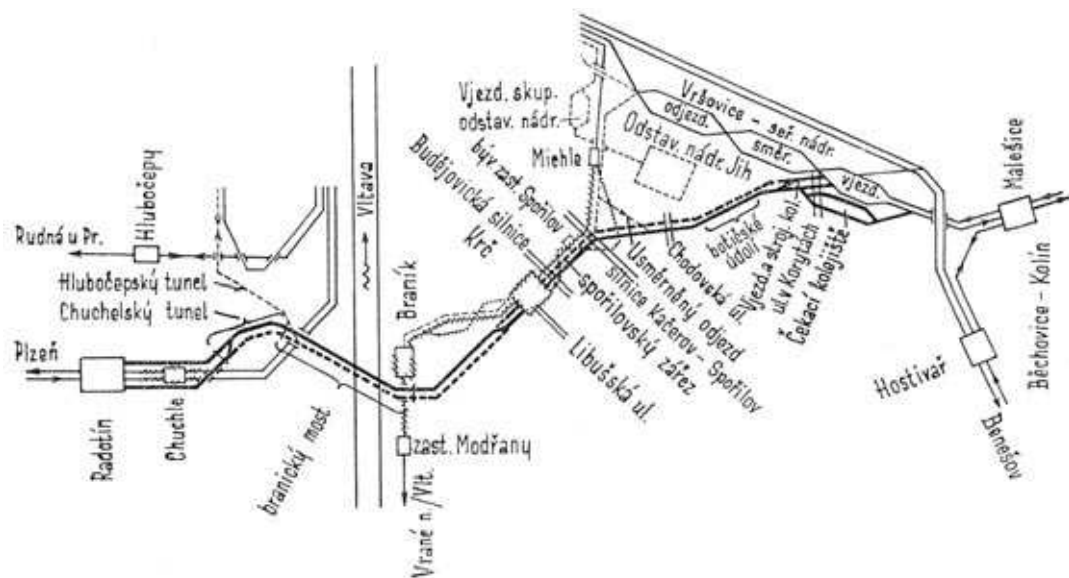
Veškeré technologické části v žst. Praha-Krč budou umístěny do nové technologické budovy.

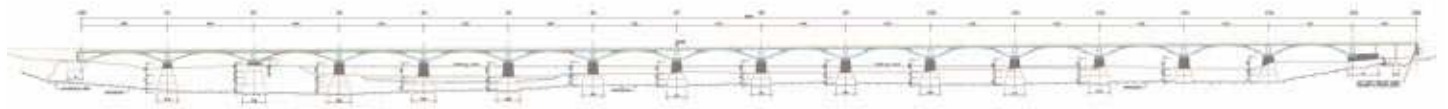
Bude vybudováno nové trakční vedení.

Začátek stavby: km 2,492 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč, km 3,619 trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč.

Konec stavby: km 10,953 trati odb. Tunel – Praha-Radotín

Výstavba podobného záměru v lokalitě jako je Praha, je vždy pro projektanty výzvou. Požadavek na minimalizaci výluk železničního provozu po dobu výstavby, resp. minimalizace provozu bez kolejového propojení tuto skutečnost jen zvyrazňuje. To vše ještě umocněno vazbou na další velké stavby navazující stavby (Smíchov, Metro D, Vinohradské tunely, Výtoňské mosty). Obdobně náročný je také harmonogram projektové přípravy. Již předpokládaný termín zahájení stavby (prosinec 2022) ukazuje, jak nelehký úkol před námi stojí. Konec stavby je uvažován v květnu 2024.





Branický most
alias
Most inteligence

Technické řešení

Návrh zdvoukolejnění traťového úseku je z hlediska prostorového vedení značně omezen četnými mostními objekty a zdmi (2 zárubní, 1 opěrná). V prostoru stávající koleje je vybudováno těleso pro výhledovou kolej č. 2. Trasa v maximální možné míře využívá stopy stávající jednokolejné tratě.

Navržená nová kolej č. 1 kopíruje v délce cca 500 m od začátku úprav stopu stávající jednokolejné tratě, poté pokračuje v osově vzdálenosti 4,0 m od stávající koleje (nově č. 2) po nynějším připraveném tělese pro výhledové zdvoukolejnění. Kolej je převedena po Branickém mostě, před Chuchelským tunelem je kolej č. 1 zapojena do koleje č. 2 novou výhybkou č. 1.

Kolej č. 2 je vedena z žst. Praha-Krč ve stopě výtažné koleje v osově vzdálenosti 4,75 m od koleje č. 1, dále kopíruje stopu stávající jednokolejné tratě s minimálními posuny a zdvihy.

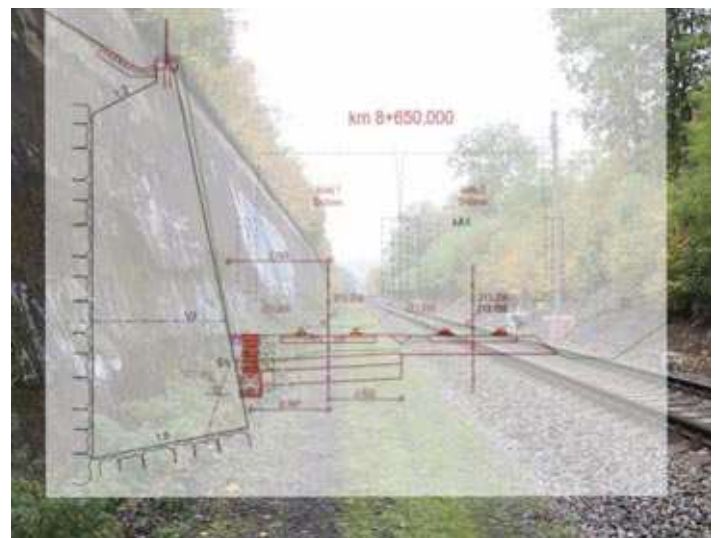
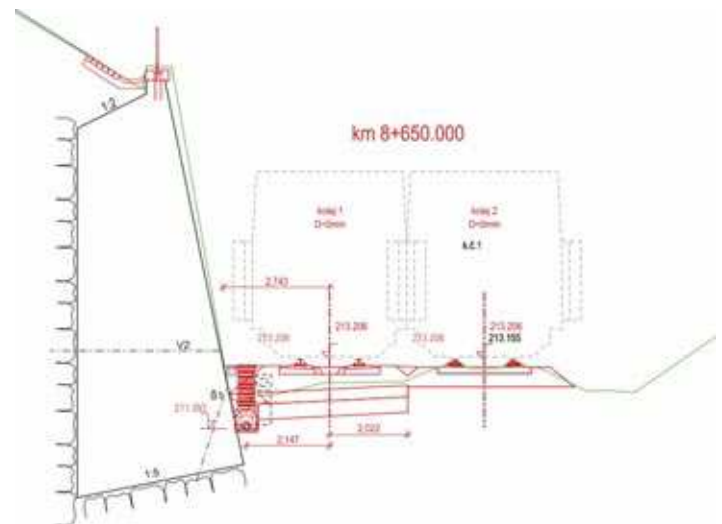
Před Chuchelským tunelem bude nová kolej zapojena do stávající novou obloukovou výhybkou.

Bude rekonstruována také výhybka č. 2 v oblasti radotínského portálu Chuchelského tunelu.

Nový železniční svršek v koleji č. 1 a 2 bude navržen tvaru 60E2 na betonových bezpodkladnicových pražcích s hmotností min. 300 kg s pružným upevněním W14.

V zastávce Praha-Kačerov je navrženo ostrovní nástupiště. Délka nového nástupiště je navržena 220 m, ukončeno bude u nového schodiště z lávky.

Koleje obou tratí jsou v oblasti odbočky Praha-Spořilov vedeny v osově vzdálenosti 5,0 m. Směrové vedení obou kolejí je navrženo tak, aby při zachování rychlosti $V=80$ km/h, resp. $V130=85$ km/h, nebylo znemožněno výhledové zapojení druhé koleje od Prahy-Vršovice. Dále byla prověřena výhledová druhá kolej od Prahy-Zahradního Města, včetně obou kolejových spojek. Jedná se opět pouze o výhledový stav, nebude součástí této stavby.



Lávka pro pěší přes železniční trať v km 4,570

Nová lávka pro pěší sloužící k přístupu na nové ostrovní nástupiště zastávky Kačerov bude umístěna nad tratí na severozápadním svahu směrem ke stanici metra Kačerov. Lávka bude složena z hlavního pole tvořeného komorovou ocelovou konstrukcí, konstrukcí čtyř schodišť šířky 2,0 m a výtahem, který zajišťuje bezbariérový přístup na nástupiště. Lávka světlé šířky 2,5 m bude navazovat do prostoru podchodu pod komunikací Michelská.

Lávka i schodiště budou osvětleny.

Návětní krakorec v km 4,825

Pro zajištění viditelnosti na návěstidla je v km 4,825 navržen návětní krakorec.

Návětní krakorec v km 5,260

Pro zajištění viditelnosti na návěstidla je v km 5,260 navržen návětní krakorec.



Železniční most v ev. km 7,775 (Nad cyklostezkou)

Pro zřízení druhé koleje na mostě a také z důvodu převedení kabelových kanálů je nutné zvětšit celkovou šířku mostu na VMP 2,5 + rezerva na kabelovody. Rozšíření mostu se provede na obou vnějších stranách mostu pomocí římsových nosníků uložených po bocích křídel na mikropilotových základech.



Železniční most v ev. km 8,325 (Vrbová)

Pro zřízení druhé koleje na mostě, zajištění VMP 2,5 a převedení kabelů přes most je potřeba změnit šířkové uspořádání mostu. Rozšíření se provede pomocí nasazené železobetonové deskové konstrukce na jejichž okrajích budou umístěny nové železobetonové římsy.

Železniční most v ev. km 8,839 (U bezdomovců)

Nosná konstrukce železobetonového trémového mostu bude kompletně odstraněna a nahrazena novou železobetonovou opěrnou zdí, která bude navazovat na stávající tížné opěrné zdi před a za mostem.

Železniční most v ev. km 8,911 (Údolní)

Pro zřízení druhé koleje na mostě, zajištění VMP 2,5 a potřebě převedení kabelových tras přes most je potřeba změnit šířkové uspořádání mostu u obou kolejí. Rozšíření mostu se provede na obou vnějších stranách mostu pomocí římsových nosníků uložených po bocích křídel na mikropilotových základech.

Železniční most v ev. km 9,680 (Most Inteligence)

Pro zřízení druhé koleje na mostě je potřeba kompletní rekonstrukce mostního svršku na levém mostě (pod kolejí č. 1). Rekonstrukce svršku bude spočívat v kompletní náhradě říms levého mostu, šířkové úpravě veřejného chodníku mezi mosty, provedení nového izolačního systému a instalaci protihlukových stěn na levé římsě mostu. Součástí rekonstrukce bude kompletní sanace spodní stavby obou mostů. Hlavní důraz bude dán na odvodnění hlav pilířů a zajištění řádného odvedení srážkové vody z povrchu mostovky mimo most.

Na levé mostní konstrukci bude kompletně odbourána stávající železobetonová konstrukce říms. Nově nasazená deska bude příkrotna do stávající konstrukce pomocí vyčnívající výztuže a také pomocí nové navrtaných spráhujících trnů. Geometrie nově nasazené desky a říms je zvolena tak, aby splňovala požadavky VMP 2,5, minimální tloušťku kolejového lože a taktéž umožňovala převedení kabelového žlabu ve šterkovém loži u vnější římsy. Na vnější římsě bude umístěna PHS, na vnitřní římsě budou umístěny sloupky plotu veřejného chodníku výšky 2 m, ve kterých bude integrováno osvětlení. Svršek pravého mostu je po nedávné sanaci, není tedy předmětem tohoto investičního záměru.

Součástí záměru stavby jsou i tři zdi. U všech se předpokládá kompletní očištění tlakovou vodou a lokální vyspravení.

V rámci stavby dojde k přeložkám dotčených inženýrských sítí.

Související stavbou „Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice“, bude zřízen provizorní kabelovod, který umožní po celou dobu stavby „Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice“, zachovat provoz v žst. Praha-Krč.

V záměru je uvažováno s výstavbou nové technologické budovy v lokalitě žst Praha-Krč, obvod Spořilov, včetně nové příjezdové komunikace.

Součástí stavby bude i navržení nezbytných protihlukových opatření, jejichž rozsah vyplyne na základě zpracování akustické studie (v navazujícím stupni). Na základě zkušeností a s ohledem na znalost místa lze předpokládat, že PHS budou navrženy v úseku trati 7,700 – 8,478 vlevo, 9,170 – 10,150 vlevo a 6,900 – 10,150 vpravo. PHS se předpokládají v délce 5 km, z toho 1,8 km vlevo a 3,2 vpravo.

Vlastní žst. Praha-Krč není součástí technického řešení. S ohledem na související stavbu „Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice“, která řeší demolicí VB, je navrženo vymístění všech technologických prvků ze žst. Praha-Krč do stávajících (TS), převážně však do provizorních objektů – do nově zřízeného buňkoviště. I toto je součástí stavby metra.

Neblahá Jižní spojka...

V listopadu 1954 nechal náčelník Státního ústavu dopravního projektování Ing. František Valenta prošetřit práci odboru 07. Závěr prověrky doporučil odbor zrušit a zaměstnance převést do odboru 02. Prostřednictvím StB se už v březnu 1955 protokol ze sudopské prověrky ocitl v rukou komise znalců ministerstva dopravy, jejímiž členy byli Dr. Ing. Jiří Klimeš (mj. projektant železničního mostu na Jižní spojkě), architekt František Beran, Ing. Ferdinand Gillar, Ing. František Pažout a Ing. Karel Horák. Znalci řešili nepořádky na odboru 07, ale v žaludku jim ležel celý SUDOP a jeho náčelník zvlášť.

Z protokolu Státní bezpečnosti o výpovědi znalce Dr. Ing. Jiřího Klimeše 23. 5. 1955:

Otázka: V posudku uvádíte, že vypracování rámcových investičních úkolů a úvodních projektů bylo oddalováno. Vysvětlíte kým, jak a proč to bylo prováděno!

Odpověď: Rámcové investiční úkoly měly prokázat investiční počín ministerstva dopravy o velkých stavebních celcích, které byly podkladem pro investiční politiku ministerstva a z nichž se pak vycházelo při plánování dílčích akcí.

Tyto měla z větší části vypracovat ústřední správa dopravy, ale vzhledem k nedostatku odborníků na této správě byl vypracováním pověřován SUDOP. Konkrétně se vypracováním zabíral I. odbor SUDOPU, jehož náčelníkem je Ing. Holešovský. Vypracování těchto rámcových investičních úkolů a úvodních projektů bylo neustále oddalováno s odvoláváním se na nedostatek podkladů, což byly podle komise pouhé výmluvy.

Otázka: Co zapříčinilo porušování státní disciplíny?

Odpověď: Tím, že nebyly včas vypracovány investiční úkoly a úvodní projekty, docházelo ke zpoždování příprav investiční výstavby a jejího uskutečňování. Nebylo pak možno přikročit k vypracování projektů nálehavých dílčích akcí. Jako příklad uvádím pražskou Jižní spojku, která je strategicky důležitá, kde byl SUDOPEM předložen ke schválení úvodní projekt stavební etapy, aniž bylo uváženo její využití. Podle tohoto projektu končila trať prakticky ve skále, aniž bylo učiněno další opatření, takže nebylo možno prakticky být na dokončení stavby pokračováno.

Otázka: Kdo zodpovídal za správné a včasné vypracování projektů?

Odpověď: Byli to jednak náčelníci hlavních odborů, hlavní inženýr ústavu Ing. Roček a Ing. Valenta jako náčelník ústavu.

Otázka: Jaký závěr jste si jako člen komise o této činnosti učinil?

Odpověď: Příčinami těchto škod se komise nezabývala. Pokud však mám hovořit za svou osobu, šlo zde o úmyslné zneužívání postavení jednotlivých náčelníků, hlavně pak náčelníka ústavu Ing. Valenty, ať již z jakýchkoliv důvodů a k jakýmkoliv cílům. O nějaké neschopnosti anebo neznalosti věci nemůže být v tomto případě řeči.

Otázka: Vypovězte, v čem znalecká komise, jejímž jste byl členem, shledala hlavní motiv státu škodlivé činnosti SUDOPU.

Odpověď: Hlavní motiv této státu škodlivé činnosti SUDOPU je nutno především hledat u samotného náčelníka SUDOPU Ing. Valenty, který celou činnost SUDOPU řídil a ovlivňoval svým diktátorským a kariéristickým jednáním. Mám za to, že si byl plně vědom špatné práce ústavu, ale neprojevil naprosto žádnou snahu po nápravě.

Otázka: Jaký je váš osobní názor na Ing. Valentu?

Odpověď: Valenta je nepřístupný kritice, diktátorský sobec a podle mého názoru nese za špatnou práci SUDOPU největší zodpovědnost. Nedovedu posoudit, zda jeho škodlivá činnost byla páčána úmyslně, anebo jsou-li zde jiné příčiny, avšak mírně posuzováno, je to člověk, který se nehodí na vedoucí místo v socialistickém sektoru.

Byl to jeden kámen z mozaiky, která vyskládaná vynesla v roce 1961 Ing. Valentovi sedm let vězení nepodmíněně. Po necelých třech letech byl propuštěn, v roce 1965 mu byla povolena obnova procesu, který ho očistil.

Ing. Jiří Klimeš byl ředitelem SUDOPU od července 1961 do října 1963.