



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Modernizace trati Praha hl. n. - Praha Smíchov“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

### KONCEPT k projednání SŽDC

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

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci Společnosti "SP+MTP+SPEU\_Praha hl. - Praha-Smíchov"



Správce:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Asistent vedoucího týmu:

ING. MGR. VLADISLAV ŠEFL

Specialista profese:

ING. EVA SYROVÁ

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. EVA SYROVÁ

Vypracoval:

ING. EVA SYROVÁ

Kontroloval:

ING. MICHAL MEČL

Název akce:

**REKONSTRUKCE ŽST PRAHA-SMÍCHOV**

Číslo smlouvy:

16 354 201

Projektový stupeň:

PD

Část:

STAVEBNÍ ČÁST

Datum:

06/2019

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

Číslo části:

E.1.1

Název přílohy:

**DOKLADY A ZÁZNAMY Z VÝROBNÍCH PORAD**

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

**1.2**



### **Seznam dokladů**

01. Zrušení přejezdu P2189 v km 1,467 bez náhrady – souhlas ČD GŘ, ČD RSM  
čj. 626/2017-O3 a čj. 1054/2017 ze dne 7.3. a 30.3. 2017
02. Zrušení přejezdu P2189 v km 1,467 bez náhrady – souhlas SŽDC OŘ Praha  
č.j. 11259/2017-SŽDC-OŘ PHA-300 z 10.3.
03. Vyjádření k číslování výhybek – souhlas SŽDC O12 – e-mail z 27.3. 2017
04. Potvrzení o nesledování zapojení společného nádraží – č. j. 11155/2017-SZDC-SSZ-ÚT1  
ze dne 16.3. 2017
05. Vyjádření k užívání vlečky „ZABABA“ – souhlas s jejím zapojením – ze dne 5.4. 2017
06. Záznam ze vstupní porady z 14.11.2016
07. Záznam z porady - GPK, dopravní technologie z 16.12.2016
08. Záznam z porady – projednání připomínek ke konceptu z 22.3. 2017
09. Záznam z porady - žel. spodek a nástupiště 18.4.2017
10. Vyjádření k úpravě stávající výhybky č.84 u vlečky ZABABA z 6.6.2017
11. Žádost o výjimky č.j. 201/312/17 ze dne 10.10. 2017
12. Souhlas s výjimkami č.j. 14328/2018-SŽDC-GŘ-O13 ze dne 30.1. 2018



Váš dopis čj. \_\_\_\_\_

Ze dne \_\_\_\_\_

7. 3. 2017

Naše čj. \_\_\_\_\_

**626/2017-O3**

Datum \_\_\_\_\_

21. 4. 2017

SŽDC, s.o.  
Stavební správa západ  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

Vyřizuje \_\_\_\_\_

Bc. Pavlína Hružová  
Generální ředitelství | Odbor investic  
T 724336020

E hruzova@gr.cd.cz

Stanovisko ČD, a.s.

**„Rekonstrukce žst. Praha Smíchov- zrušení přejezdu v ev. km 1,467 (P2189)“**

Předložená dokumentace řeší zrušení přejezdu P2189 v km 1,467 bez náhrady. Důvodem je rozšíření stávající komunikace Ke Sklárně v úseku km 1,320 – 1,400 trati Praha Smíchov – Plzeň. Zároveň bude v tomto úseku provedena změna osazení trakčních stožárů TV č. 91 a č. 92.  
Projektant: SUDOP Praha a.s.

S navrženým řešením souhlasíme bez připomínek.

S pozdravem

  
Ing. Mgr. Hana Dluhošová, MBA  
ředitelka odboru investic

Příloha

Stanovisko RSM Praha, č. j. 1054/2017 ze dne 21. 02. 2017

Na vědomí

SUDOP Praha a.s.  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

19-04-2017

Váš dopis čj. \_\_\_\_\_

Ze dne \_\_\_\_\_

30.3.2016

Naše čj. \_\_\_\_\_

Č.j. : 1054/2017

Spis č.: 91/17 PHA

Datum \_\_\_\_\_

21.02.2017

**Generální ředitelství**  
Odbor investic

ČD, a.s.  
GR Praha, Odbor 03  
Bc. Pavlína Hrůzová  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1



Vyřizuje \_\_\_\_\_

Ing. Ondřej Pospíšil  
Regionální správa majetku Praha | TÚ  
T 602 307 700

E pospisilo@rsm.cd.cz

**Vyjádření k „Zrušení přejezdu v žkm 1.467 (P2189)“**

Zájmová oblast se nachází na TÚ 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl.n. v žkm cca. Stavba se nachází na pozemcích ve vl. ČD, a.s., a to p.č. 5019/47 a 5019/48, vše k.ú. Smíchov. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

RSM Praha, pověřená správou majetku ČD, a.s., neviduje inženýrské sítě ve své operativní správě a souhlasí se zrušením přejezdu dle podkladů došlých dne 9.3.2017.

Toto vyjádření pozbývá platnosti za dva roky od jeho vydání.

Ing. Zdeněk Sedláček, MBA  
ředitel Regionální správy majetku Praha



Správa železniční dopravní cesty

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Oblastní ředitelství Praha**  
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

**2**

VÁŠ DOPIS ZN.: 201/66/17  
ZE DNE: 7.3.2017  
NAŠE ZN. (č. l.): 11259/2017-SZDC-OR PHA-300  
UKLÁDACÍ ZN.:  
SKART. ZN.-LH.:  
POČ. LISTŮ: 1  
POČ. PŘÍLOH:  
POČ. LISTŮ PŘ.:  
VYŘIZUJE: Ing. Jana Trtíková  
TEL.: 9722 26 502, 724 063 613  
FAX: 9722 26 504  
E-MAIL: trtikova@szdc.cz  
DATUM: 10.3.2017

**SUDOP PRAHA a.s.**

201- Středisko žel. tratí a uzlů  
Ing. Michal Mečl  
**Olišanská 1a**  
**130 80 Praha 3**

**Věc: Rekonstrukce ŽST Praha - Smíchov**

**Předběžné vyjádření ke zrušení přejezdu v ev. km 1,467 (P2189)**

S navrženým řešením popsaným ve vašem dopise č.j. 201/66/17 ze dne 7.3.2017 (tj. přepojení žel. tratí Praha Smíchov - Hostivice do prostoru jižního zhlaví žst. Praha Smíchov os.n. a z toho plynoucího přebudování přejezdu ev. km 1,467 (P2189) na vícekolejný s PZS 3SBI a následně v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“ úplné zrušení přejezdu bez náhrady včetně zrušení požární komunikace) souhlasíme za následujících podmínek:

Požadovanému odpojení stávající požární komunikace (umožňující k TO příjezd nákladního vozidla s návěsem) musí předcházet rozšíření komunikace ul. Ke Sklárně tak, aby nedošlo v žádném časovém úseku k znemožnění obsluhy TO Smíchov. Dále upozorňujeme, že na komunikaci před budovou Meet Factory často zůstávají stát vozidla zásobování, která tak znemožňují plynulý průjezd k budově TO. Vybudováním dvoupruhové komunikace nebo alespoň zálivu před budovou Meet Factory by se předešlo konfliktům s provozovateli galerie a baru, ke kterým nyní dochází.

**Ředitel**  
Oblastního ředitelství Praha  
Ing. Zdeněk Vondrák

Ing. Kočárek Jiří

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Oblastní ředitelství Praha  
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7  
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234  
(303)

Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Oblastní ředitelství Praha, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

## Mečl Michal Ing.

---

**Od:** danek@szdc.cz  
**Odesláno:** 27. března 2017 11:07  
**Komu:** Mečl Michal Ing.  
**Kopie:** Fridrich@szdc.cz; Jarath Martin Bc.; VasicekB@szdc.cz  
**Předmět:** RE: Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, žádost o vyjádření k číslování výhybek

3

Dobrý den.

Obecně: není přípustné, aby se u nově projektovaných stanic vypouštěla čísla výhybek.

S ohledem na rozpracovanost dokumentace (stupeň PD) za O12 souhlasím s návrhem na číslování výhybek počínajícím číslem 4.

V rámci dalšího stupně, tzn. projektu stavby (PS) požadujeme výhybky očíslovat od č. 1.

Zdůvodnění vynechaného číslování s tím, že v dalším stupni dokumentace již bude číslování standardní (tzn. bez vynechaných čísel výhybek), požadujeme v dokumentaci uvést do Provozní a dopravní technologie a dále do Technické zprávy kolejového řešení.

S pozdravem

Ing. Jaroslav Daněk

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství

O12 Odbor základního řízení provozu  
Oddělení technické

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1  
Tel.: 972 524 575  
Mobil.: 725 767 812

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>

-----Original Message-----

From: Mečl Michal Ing. [<mailto:michal.mecl@sudop.cz>]

Sent: Friday, March 24, 2017 12:55 PM

To: Daněk Jaroslav, Ing.; Krýže Pavel, Ing., Ph.D.

Cc: Vaníček Petr, Ing.; Fridrich Karel, Ing.; Jarath Martin Bc.; Syrová Eva Ing.

Subject: Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, žádost o vyjádření k číslování výhybek

Vážení,

na základě rozhodnutí objednatele dokumentace (SSZ), dopisem č.j. 11155/2017-SZDC-SSZ-ÚT1 ze dne 16.3.2017, nebude dočasné zapojení obvodu společného nádraží ŽST Praha-Smíchov v rámci zpracování dokumentace stavby "Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov" dále sledováno. Toto bylo potvrzeno na konferenčním projednání připomínek ke konceptu GPK a dopravní technologie dne 22.3.2017. V souladu s tímto rozhodnutím byly vypuštěny z návrhu GPK výhybky č. 1,2 a 3 na severním zhlaví a dále výhybka č. 32 na jižním zhlaví, která ale bude v PD ponechána jako technický průkaz pro umožnění napojení uvažovaného logistického areálu dle platného ÚP SÚ HMP. S ohledem na výše popsané by pak bylo vhodné přečíslovat veškeré výhybky ŽST Praha-Smíchov.

Vzhledem ke stavu rozpracovanosti dokumentace proto navrhuje následující:

- číslování výhybek by začínalo číslem 4

- vynecháno bude číslo 32
- vynechaná čísla budou sloužit jako rezerva pro případné změny

Tento návrh byl předběžně konzultován na projednání připomínek ke konceptu dne 22.3.2017.

Na základě výše uvedeného bychom Vás chtěli požádat o vyjádření, zda s výše uvedeným návrhem řešení s vynecháním číslování výhybek ŽST Praha-Smíchov souhlasíte.

Za brzké vyřízení naší žádosti předem děkuji.

Přeji pěkný den

S pozdravem

Ing. Michal Mečl

Středisko 201 -  
železničních tratí a uzlů

SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3  
Tel.: +420 267 094 163  
+420 605 229 044  
E-mail: [michal.mecl@sudop.cz](mailto:michal.mecl@sudop.cz)  
Internet: <http://www.sudop.cz>

Obsah výše uvedené zprávy má pouze informativní a nezávazný charakter. Společnost SUDOP PRAHA a.s. tímto výslovně stanoví, a to bez ohledu na obsah výše uvedené zprávy, že tato zpráva není závazným právním jednáním vedoucím k vzniku, zániku či změně jakéhokoli smluvního vztahu se společností SUDOP PRAHA a.s., a ani potvrzením přijetí nabídky z její strany. Obsahu této zprávy nelze rovněž přisuzovat závaznost jakéhokoli právního jednání pro společnost SUDOP PRAHA a.s., ze kterého by bylo možné usuzovat na právní jednání ve smyslu ustanovení § 1728 a §1729 zák. č. 89/2012Sb., občanský zákoník v platném znění. Předchozí věta neplatí jen v případech předsedy a místopředsedů představenstva za podmínky, že výslovně v obsahu zprávy uvedou, že se jedná o zavazující charakter obsahu této zprávy. Pro vznik, změnu či zánik smluvního vztahu nebo přijetí, změnu či odmítnutí nabídky je obligatorní písemná listinná podoba podepsaná oprávněnými zástupci společnosti SUDOP PRAHA a.s. Etická doložka - Závazek dodržování Etického kodexu SUDOP PRAHA a.s. SUDOP PRAHA a.s. se zavazuje jednat a přijmout taková opatření, aby nevzniklo jakékoliv důvodné podezření na spáchání, či nedošlo k samotnému spáchání trestného činu (včetně formy úcastenství), který by mohlo být přičteno podle zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim. Zároveň dbá na to, aby nevznikla trestní odpovědnost fyzických osob (zaměstnanců) podle trestního zákona č. 40/2009 Sb., případně nebylo zahájeno trestní stíhání proti nim podle platných právních předpisů. Etický kodex SUDOP PRAHA a.s. je uveřejněn na adrese:

[http://www.sudop.cz/uploads/files/1061\\_eticky-kodex.pdf](http://www.sudop.cz/uploads/files/1061_eticky-kodex.pdf). Znění Etického kodexu je SUDOP PRAHA a.s. oprávněna jednostranně měnit a je povinna je zveřejnit na svých webových stránkách. Smluvní strana je srozuměna s požadavkem beztrestného jednání a zavazuje se webové stránky SUDOP PRAHA a.s. sledovat a vždy se s aktuálním zněním Etického kodexu seznámit.



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 11155/2017-SZDC-SSZ-ÚT1

Vyřizuje: Ing. Petr Vaníček

Telefon: 972 244 860

Mobil: 702 117 549

E-mail: VanicekP@szdc.cz

Datum: 16. 03. 2017

SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Michal Mečl

Olšanská 2643/1a

130 80 Praha 3

**Připomínky k doplněnému konceptu přípravné dokumentace na akci „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ v rozsahu nutném pro projednání základního technického řešení stavby**

Vážený pane inženýre,

ke dni 9. 1. 2017 jsme od Vás obdrželi koncept přípravné dokumentace v rozsahu nutném pro projednání základního technického řešení stavby, který byl součástí první dílčí etapy harmonogramu plnění SoD. Tento koncept má sloužit zejména pro potřeby odsouhlasení GPK a jeho fixace pro ostatní profese zpracovávané v rámci přípravné dokumentace. Dopisem čj. 74/2017-SZDC-SSZ-ÚT1-Van ze dne 11. 1. 2017 jsem Vás informoval o nutnosti dopracování konceptu pro potřeby rozeslání dotčeným odborným složkám SZDC s.o. a následného odsouhlasení GPK.

K odevzdanému dopracování konceptu základního technického řešení má Stavební správa západ následující připomínky:

Ing. Karel Fridrich (Fridrich@szdc.cz, 972 244 833):

- s návrhem GPK souhlasím.
- v obloucích severního napojení Společného nádraží R=733 m a R=630 m je chybně uvedené převýšení, má být D=-70mm. Hodnoty I jsou správně.
- s ohledem na uvažovaný provozní koncept není využívána spojka 14 – 17. Doporučuji tuto spojku vypustit.
- s ohledem na uvažovaný provozní koncept doporučuji prověřit možnost zvýšení rychlosti od žst. Praha-Radotín do 5. SK na 80 – 100 km/h. Změna by musela zahrnout výhybku 27, ale i oblouk před návěstidlem Sc5.
- k 12. SK doplňte do závorky údaj o užitečné délce mezi Sc12 a L12a.
- ve variantě „ze vstupní porady“ by v případě jejího přijetí bylo třeba upravit řešení některých prvků obdobně k řešení novějšímu. Jde o GPK severního napojení Společného nádraží (v návrhu chyba v GPK, za odbočnou výhybkou l>100 mm), transformaci spojky 1 – 2, prodloužení přechodnic severního zhlaví na strmost vzestupnic n>600, směrové poměry v severních koncích 3. SK a 5. SK, vypuštění spojky 14 – 17.
- v případě, že varianta „základní“ prokáže srovnatelné dopravně technologické parametry s variantou z podkladové studie proveditelnosti, tedy že nenavržení souběžných vlakových cest od 4. nástupiště směr Vyšehrad v obou směrech je přijatelné, doporučuji sledovat variantu „základní“.

Ing. Petr Kuník (Kunik@szdc.cz, 972 244 851):

- S inovovaným kolejovým řešením ŽST Praha-Smíchov bez možnosti současných jízd od Prahy-Žvahova do Prahy-Vyšehradu a opačně s ohledem na předložený dopravně-technologický průkaz souhlasím za podmínky zvýšení rychlosti v odbočné větvi výhybky č. 27 (odbočení ze 3. do 5. staniční koleje na radotínském zhlaví) na rychlost vyšší než 60 km/h (alespoň 80 km/h).

**Vypořádání uplatněných připomínek žádáme na konferenčním projednání připomínek, které se uskuteční ve středu 22. 3. 2017.**

Na závěr tohoto dopisu bych rád zrekapituloval dosavadní dění v problematice zapojení společného nádraží. Z Vámi odevzdaného konceptu přípravné dokumentace vyplývá, že navržené řešení se zachováním Žst. Praha-Smíchov, obvod společné nádraží je technicky možné, avšak v rozporu se záměry vlastníka pozemků i hlavního města Prahy. K tomu obdržela SŽDC s.o. dopis od náměstka primátorky Dolínka i od Institutu plánování a rozvoje města Prahy a také od společnosti SEKIRA Group, která uplatňuje svá práva plynoucí z účasti na společném podniku s Českými drahami: Smíchov Station Development. České dráhy zároveň vypověděly nájemní smlouvy související s těmito pozemky a vyzvaly SŽDC k odstranění kolejí ze svých pozemků včetně obvodu společného nádraží. Z tohoto důvodu byl iniciován proces postradatelnosti na těch částech kolejíště, na nichž dosud nebyl vydán.

**Na základě tohoto vývoje bylo rozhodnuto, že zapojení společného nádraží nebude v rámci zpracování dokumentace Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov dále sledováno.**

S pozdravem,



**Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.**  
náměstek ředitele pro techniku

*Kopie:*

*Ing. Jindra, Ing. Vaniček (Spis)*



Zababa, s.r.o.  
Radlická 2001/56  
150 00 Praha-Smíchov  
IČ: 27148548  
DIČ: CZ 27148548

5

vyřizuje: Ing. Petr Bauer Ph.D.  
telefon: +420 736519906  
E-mail: [bauer@vukv.cz](mailto:bauer@vukv.cz)  
datum: 5.4.2017

Věc: Vyjádření k využívání vlečky Zababa s.r.o. v ŽST Praha-Smíchov

Dobrý den,

reagujeme na Váš dopis ze dne 17.01.2017 a sdělujeme, že:

- nadále počítáme s provozováním vlečky „ZABABA s.r.o.“. Zachování vlečky považujeme z našeho pohledu za nezbytné.
- navrhované nové zaústění vlečky do jižního zhlaví ŽST Praha-Smíchov přes stávající kolej 402 dle přílohy Vaší žádosti považujeme za funkční řešení, proti kterému nemáme námitek.

S pozdravem Petr Bauer  
dne 5.4.2017



Radlická 56, 150 00 Praha 5  
tel.: 602 656 320, 603 885 775  
DIČ: CZ27148548  
IČ: 27148548  
č.ú.: 168516350/0600  
e-mail: [parni@masinka.cz](mailto:parni@masinka.cz)  
[www.masinka.cz](http://www.masinka.cz)



<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.)</b> - <b>Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)</b> - <b>Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem</b> - <b>Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov</b> vstupní porada
<b>DATUM</b>	14. listopadu 2016
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA, a.s., zasedací místnost č. 7
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	viz text

Obsahem a cílem vstupní porady bylo projednání a seznámení účastníků se základními informacemi o stavbě, základním časovým harmonogramem a představení jednotlivých profesí.

Investorem stavby je Stavební správa západ, HlSem je Ing. Milan Jindra a Ing. Michal Kudlík (Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) a Ing. Petr Vaníček (Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem a Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov).

## Úvod, základní informace o stavbě

Stavební správa západ zadala v roce 2016 zpracování přípravné dokumentace („PD“) a záměru projektu („ZP“) stavby Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.), která je rozdělena na tři samostatné stavby:

„Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“

„Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“

„Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“

Součástí stavby je též rekonstrukce úseku trati Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad.

Náplň zakázky je následující:

- uvedení traťového úseku Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.) do takového stavu, kdy stávající železniční objekty a zařízení budou v rámci kompletní rekonstrukce trati uvedeny do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu,
- zvýšení traťové rychlosti (zavedení rychlost 60 - 70 km.h<sup>-1</sup> v celém úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov), zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru GC a minimální traťovou třídou zatížení D4,
- rekonstrukce nástupišť včetně zajištění bezbariérového přístupu, s předpokladem zatížení dopravy zejména v radiálním směru z III. TŽK (Praha – Plzeň) a ze směrů napojených do ŽST Praha-Smíchov (Rudná u Prahy, Hostivice),
- nové zabezpečovací zařízení umožňující nasazení ERTMS/ETCS L2 pro zajištění interoperability.

Rozsah stavby:

- začátek stavby se nachází v km 1,560 za výjezdovým portálem vinohradských tunelů ve směru od ŽST Praha hl. n., ve směru od ŽST Praha-Vršovice cca v km 0,704 - 0,900 podle možností výškového zapojení mostu v 1,074 km respektive 2,065 km,
- konec stavby je definován rozhraním související stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ v km 1,805 za ŽST Praha-Smíchov,
- rozhraní mezi dílčími stavbami je v km 3,360 a 3,800.



Celková délka stavby je 4,385 km, délka dílčích staveb je 1,800 km, 0,440 km a 2,145 km. Změna staničení bude na hranici definičních úseků cca v km 5,700 (Praha hl. n. – Praha-Smíchov) = km 1,560 (Praha-Smíchov – Praha-Radotín).

Všechny tři dílčí stavby budou, dle zadávacích podmínek, umožňovat samostatné uvedení do provozu.

Stavba se nachází jak v Památkové rezervaci hl. m. Prahy a v jeho ochranném pásmu, tak i v památkových zónách Vinohrady, Žižkov, Vršovice, Nusle a Smíchov. Nemovitou kulturní památkou je soubor železničních mostů Na Výtoni a přes Vltavu.

Součástí dokumentace bude hodnocení ekonomické efektivity investice, které bude zpracováno v souladu s platnými metodickými dokumenty MD.

Přípravná dokumentace stavby - dokumentace pro územní řízení (dále také PD-DUR) bude zpracována dle Směrnice GR ŠZDC 11/2006 ze dne 30.6.2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění a podle vyhl. 499/2006 Sb., příl. 1.

Dokumentace bude zpracována s maximální snahou tak, aby byla stavba umístěna výhradně na drážních pozemcích. Bude-li nutné stavbu umístit výjimečně mimo drážní pozemky, předá zhotovitel návrh budoucích kupních smluv, případně smlouvy o převodu práva hospodaření, případně smlouvy budoucí o zřízení věcného břemene a souhlasy dotčených majitelů pozemků.

### **Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)**

Předmětem stavby je stávající dvojkolejná žel. trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad. Obě trati jsou součástí dráhy celostátní.

Návrh přípravné dokumentace předpokládá kompletní rekonstrukci obou výše uvedených žel. tratí dle varianty 1.1 SH Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha, včetně všech stávajících objektů a zařízení, které budou uvedeny do takového stavebního a provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení kapacity, efektivity i bezpečnosti železničního provozu.

Zástupce IPR Praha vznesl požadavek řešit rekonstrukci stávajících podchodů v ev. km 2,352 (ul. Svatoplukova) a 2,782 (ul. Lumírova) tak, aby vedla ke kvalitativnímu zlepšení. Projektant uvedl, že to je součástí dokumentace. Dále zástupce IPR Praha upozornil na nutnou koordinaci s připravovanou rekonstrukcí Jaromírovy ulice.

### **Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem**

Předmětem stavby je stávající dvojkolejná elektrifikovaná železniční trať zahrnující 5 mostních objektů včetně železničního mostu přes Vltavu (pod Vyšehradem).

Mosty jsou předmětem památkové ochrany a technické řešení bude v průběhu zpracování PD konzultováno s orgány památkové péče.

Jako podklad pro přípravnou dokumentaci bude proveden diagnostický průzkum spodní stavby a nosné konstrukce mostu pod Vyšehradem, včetně vizuální kontroly za výluky provozu vždy v jedné koleji. Dále bude provedena statická zatěžovací zkouška nosné konstrukce a brzdná zkouška v jedné koleji. Součástí diagnostiky bude i odběr vzorků oceli z hlavních nosných prvků a zjištění materiálových charakteristik.

Na základě výsledků diagnostiky bude provedeno statické posouzení nosné konstrukce a spodní stavby s určením její zatížitelnosti pro traťovou třídu při rychlosti 65 km/h. Na základě výsledků statického posouzení budou navržena opatření pro zajištění stávajícího provozu do doby rekonstrukce

Přípravná dokumentace bude zpracována v případě mostu přes Vltavu se zachováním stávající spodní stavby a nosné konstrukce, s jejím případným zesílením a zachováním v provozu po dobu 30 let po dokončení rekonstrukce, s požadovanou traťovou třídou zatížení D4/ 65.

V případě ostatních mostů bude statickým posouzením stanovena jejich zatížitelnost pro min. TTZ C3-65 a návrh zesílení na TTZ D4-65, zadávací dokumentace požaduje řešit mosty na Výtoni (mimo Vltavu) ve dvou variantách – se zachováním stávajících nosných konstrukcí a s novými vodorovnými nosnými konstrukcemi, vždy při sanaci spodní stavby.



Po dobu rekonstrukce mostu pod Vyšehradem se předpokládá zachování jednokolejného provozu pomocí mostního provizoria v místě jedné koleje a dočasným příčným přesunutím mostu na provizorní podpory. Tento přechodný stav bude doložen dopravně technologickým průkazem.

Součástí přípravné dokumentace je dále zpracování technických průkazů:

- železniční zastávky Výtoň, a to variantně v rámci stavby a až po jejím dokončení,
- cílového stavu – provozu na 3 kolejích, a to variantně s novou nosnou konstrukcí pro 1 kolej a stávající nosnou konstrukcí pro 2 koleje a opačně, a dále se zastávkou Výtoň a bez ní.

### **Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov**

Předmětem stavby je stávající železniční stanice Praha-Smíchov ležící na dvojkolejně žel. trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Smíchov – Praha-Radotín. Obě trati jsou součástí dráhy celostátní. Do ŽST Praha-Smíchov je z jihu zapojena stávající žel. trať Praha-Smíchov – Beroun-Závodí (dráha regionální). Součástí stanice je také obvod společné nádraží, který je součástí žel. tratí Praha-Smíchov sev. zhl. – Praha-Smíchov spol. n. a Praha-Smíchov spol. n. – Hostivice, které jsou součástí dráhy celostátní.

Návrh přípravné dokumentace předpokládá kompletní rekonstrukci železniční stanice Praha-Smíchov dle varianty 1.1 SH Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha, tedy rekonstrukci stávajícího kolejiště, nástupišť, vč. zastřešení (u stávající VB a dvě ostrovní) s doplněním nového ostrovního nástupiště pro trať od Prahy-Zličína, která bude z prostoru společného nádraží přepojena do současného osobního obvodu ŽST Praha-Smíchov. Rekonstrukce stávajících dvou podchodů (jižní a severní) zahrne prodloužení pod celým kolejištěm žel. stanice a doplnění bezbariérového přístupu.

Aktualizací zadávacích podmínek byl doplněn požadavek na prověření, resp. sledování dočasného zapojení společného nádraží, které bylo ve všech předchozích dokumentacích rušeno bez náhrady, resp. žel. trať od Zličína byla přeložena do prostoru osobního nádraží ŽST Praha-Smíchov, vč. nového nástupiště. Zpracovatel PD upozornil na skutečnost, že stávající kolejiště společného nádraží se, dle platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, nachází na funkčních plochách, které nejsou určeny pro zařízení železnice. Dokumentaci tak podle něj nebude možné kladně projednat, protože je v rozporu s ÚP a záměrem na realizaci terminálu městské/příměstské dopravy, který vytvoří přestupní terminál mezi jednotlivými druhy dopravy v jednom místě. Proti dočasnému zachování společného nádraží na poradě ostře protestovali zástupci IPR Praha, kteří připomněli, že změna ÚP SÚ HMP umisťující nedrážní využití na dané plochy byla orgány města schválena jen před několika lety a s vědomím drážních složek. Město v současné době navíc vyhledává možné lokality pro kapacitní P+R a lokalita na západním okraji osobní stanice je pro takové umístění vhodná a územním plánem uvažovaná. Zásadní nesouhlas se zachováním společného nádraží sdělili také zástupci developerské společnosti Sekyra Group společně s ČD a. s., neboť připravují novou zástavbu na daném území.

Zástupce investora vysvětlili, že důvodem pro zahrnutí dodatečného požadavku na dočasné zapojení a tedy zachování společného nádraží je dopis jednoho z dopravců, který v současné době využívá prostor společného nádraží pro odstavování a provozní ošetření souprav, že v případě zrušení společného nádraží a tedy části dráhy celostátní bude tomuto zrušení bránit všemi dostupnými prostředky. SŽDC SSZ a O6 si uvědomují, že ÚP SÚ HMP stanoví pro území společného nádraží jiné budoucí využití, nicméně ÚP nestanoví dobu, po kterou je dočasně možno využívat území dosavadním způsobem. Pokud by tedy bylo možné nalézt řešení, které stavby a zařízení dráhy na společném nádraží prozatím zachová, ale nebude je umisťovat (nově zřizovat apod.), nemělo by takové řešení být v přímém rozporu s ÚP SÚ HMP. I pokud by společné nádraží bylo zachováno v rámci projednávané stavby, šlo by o dočasný stav. Upozornili, že ve stavu nesouhlasu některých účastníků potřebných správních řízení se zachováním společného nádraží a nesouhlasu jiného účastníka řízení se zrušením společného nádraží lze pravděpodobně očekávat oddálení jakékoliv stavby v dané lokalitě, tedy i zachování stávajícího rozsahu dopravních zařízení ŽST Praha-Smíchov včetně společného nádraží.

Na poradě byla tedy potvrzena náplň této dílčí stavby, dle aktualizovaných zadávacích podmínek, a zároveň dohodnuto, že projektant prověří dopady možného dočasného zachování společného nádraží na dokumentaci (technické řešení, soulad s ÚP SÚ HMP, dodržení parametrů z podkladové studie proveditelnosti). Současně bude technické řešení navrhováno tak, aby případné dočasné zachování



společného nádraží co nejméně měnilo, resp. zhoršovalo návrh proti řešení bez společného nádraží. Z hlediska dopravní technologie se bude uvažovat rozsah osobní (objednávané) dopravy podle podkladové studie proveditelnosti s tím, že případné Sv trasy na společné nádraží budou uvažovány jen při dostatečné kapacitě příslušných částí dne. Po předání uvedeného prověření zadavatel rozhodne, zda bude dočasné zapojení společného nádraží v PD sledováno nebo nikoliv..

Zástupci GŘ SŽDC O6 doporučili investorovi a projektantovi projednat s vlastníkem dnes neprovozované vlečky (označené fy Garage), zapojené na jižním zhlaví spol.n. výh. č. 130, její trvalé zrušení.

### Termíny:

1. **dílčí termín plnění** do 5 měsíců (Praha hl. n. – Vyšehrad), do 12 měsíců (mosty pod Vyšehradem) a do 2 měsíců (ŽST Praha-Smíchov) od účinnosti smlouvy
  - Koncept přípravné dokumentace v rozsahu nutném pro projednání základního technického řešení stavby, vč. kompletních průzkumů
2. **dílčí termín plnění** do 4 měsíců od splnění 1. dílčí etapy
  - Přípravná dokumentace a Záměr projektu, vč. ekonomického hodnocení, k připomínkám a projednání
3. **dílčí termín plnění** do 3 měsíců od splnění 2. dílčí etapy
  - Přípravná dokumentace k projednání s dotčenými orgány státní správy a samosprávy,
4. **dílčí termín plnění** do 3 měsíců od splnění 3. dílčí etapy
  - Oznámení v rozsahu dle přílohy č. 4, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění
5. **dílčí termín plnění** do 12 měsíců od splnění 4. dílčí etapy
  - Záměr projektu vč. ekonomického hodnocení se zapracováním připomínek (čistopis) a čistopisu souhrnného rozpočtu ke schválení do Centrální komise MD.
6. **dílčí termín plnění** do 1 měsíce od splnění 5. dílčí etapy
  - Kompletní přípravná dokumentace k okamžitému podání žádosti o ÚR (čistopis).
7. **konečný termín plnění** (nejpozději do 2 let od podání žádosti o ÚR)
  - Kompletní dokumentace ověřená příslušným stavebním úřadem, územního rozhodnutí, vč. nabytí právní moci.

### Výchozí podklady předané investorem, dle SoD

**Zadávací dokumentace** ze dne 4. 2. 2016, s aktualizací 20. 4. 2016,

**Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha** (zhotovitel SUDOP PRAHA a. s., aktualizace 2015), projednaná a schválena Ministerstvem dopravy zasedání Centrální komise dne 18. 9. 2015 s doporučením varianty Střední 1.1 SH,

**Posuzovací protokol** č. j.: 13 224/2015-SŽDC-SSZ-ÚTI-Frk ze dne 18. 8. 2015,

**Schvalovací protokol** č. j. 50705/2015-SŽDC-07.

### Koordinace se souvisejícími a navazujícími stavbami

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.)“, jako celek, bude koordinována se souvisejícími a navazujícími stavbami a dokumentacemi, zejména:

- Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař - Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař - Praha hl. n.,



- Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) - Černošice (mimo),
- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice.

Dále bude koordinována s dalšími stavbami SŽDC, s.o., ČD, a.s., cizích investorů na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.

**Zaznamenal Ing. Michal Mečl**

### Dopravní technologie

Bude nutné řešit napojení společného nádraží, a to i ve variantě oboustranné (nebude možné zrušit ani část tratě) – budou popsány dopady takového řešení.

Bude prověřena potřeba spojek s ohledem na možné provozní koncepty na severním zhlaví ŽST Praha-Smíchov.

Druhá kusá kolej s nástupištní hranou (u 3. nástupiště) nebude realizována.

Namísto stávajících kusých kolejí ŽST Praha-Smíchov zapojených od jihu budou realizovány dvě odstavné koleje od severu (zapojené od jižního konce 1. nástupiště).

**Zaznamenala Bc. Martin Jarath**

### Životní prostředí

Dokumentace vlivu stavby na životní prostředí bude zpracována obvyklým způsob a řešena následovně:

- Rozptylová studie z výstavby – bude zpracována na základě podrobných informací o způsobu výstavby, dopravních tras, použité technologie apod.
- Hluková studie z výstavby – bude zpracována na základě stejných podkladů jako rozptylová studie z výstavby
- Hluková studie z provozu – bude zpracována na základě **písemně odsouhlasené dopravní technologie investorem** (počty vlaků den/noc, jejich délky, rychlosti, druh brzd, a to pro rok 2000, 2017 a výhledový stav).
- Odpadové hospodářství

Součástí dokumentace bude ale také dendrologický průzkum, ochrana přírody, ochrana vod a další v souladu se změnou přílohy č. 1 směrnice GR ČD č. 11/2006 pro zpracování přípravné dokumentace z roku 2012.

**Zaznamenal Ing. Vojtěch Kos**

### Zásady organizace výstavby

Bylo dohodnuto, že projektant bude uvažovat s termínem zahájením výstavby po dokončení staveb v úsecích Praha-Zahradní Město – Praha-Vršovice, Praha-Smíchov – Hostivice a Praha-Smíchov – Praha-Radotín a to od roku 2022.

Stavební postupy budou zpracovány v jedné variantě, která bude uvažovat se souběhem všech tří staveb. Posloupnost realizace staveb projektant pokud možno optimalizuje tak, aby minimalizoval dopady na drážní provoz a počty provizorních stavů.

Projektant mimo jiné uvedl, že během rekonstrukce železničního mostu přes Vltavu budou nutné několikadenní nepřetržité výluky provozu z titulu výsuvu provizorní/definitivní nosné konstrukce mostu a



z důvodu sanace stávajících opěr a pilířů mostu. S těmito výlukou počítají i Zvláštní technické podmínky projektu stavby Rekonstrukce železničních pod Vyšehradem, kde je uveden předpoklad 2-4 x 14N.

*Zástupce ROPIDu nesouhlasí s nepřetržitou až 14 denní výlukou provozu během sanace opěr železničního mostu přes Vltavu. Požaduje délku výluky zkrátit max. na dva dny.*

Zpracovatelem PD bylo konstatováno, že se jedná o předpokládanou délky výluk, které budou v průběhu zpracování dokumentace prověřeny. Dále bude prověřena možnost sanace stávajících opěr po částech tak, aby bylo možné během těchto prací zachovat provoz alespoň po jedné koleji.

**Zaznamenal Ing. Lukáš Pohořelý**

## Zabezpečovací zařízení

ŽST Praha-Smíchov, obvod Smíchov, bude zabezpečena plnohodnotným elektronickým stavědlem. ŽST Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad, bude zabezpečena elektronickým stavědlem s řídicí a ovládací částí integrovanou do elektronického stavědla v obvodu Smíchov. Nová staniční zabezpečovací zařízení budou 3. kategorie, s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly, s kolejovými obvody 275 Hz a s přenosem kódu VZ. V některých částech kolejiště budou místo kolejových obvodů použity počítače náprav.

V traťových úsecích Praha hl.n. – Praha-Smíchov a Praha-Smíchov – Výhybna Prokopské údolí byla již zřízena nová TZZ 3. kategorie. V traťových úsecích Praha-Vršovice – Praha-Smíchov, Praha-Smíchov – Praha-Radotín a Praha-Smíchov – Praha-Žvahov se nová TZZ 3.kategorie připravují k výstavbě. Všechna tato nová TZZ budou zavázána do nového elektronického stavědla na Smíchově. V ŽST Praha hl.n. budou v souladu s předchozí přípravnou dokumentací doplněna hlavní návěstidla do prvního Vinohradského tunelu.

V celém úseku stavby (kromě odbočných tratí do Prokopského údolí a do Žvahova) bude návěstění řešeno pro dostatečnou zábrzdnu vzdálenost 1000 metrů. V úseku od ŽST Praha hl.n. po krajní výhybku v obvodu Smíchov budou mezi za sebou následujícími návěstidly ponechány nedostatečné zábrzdne vzdálenosti s tím, že dva úseky po sobě budou v součtu dávat dostatečnou zábrzdnu vzdálenost. Traťová rychlost ve výhybkách do přímého směru i do odboček bude sjednocena a bude dána rychlostníky, jízdy vlaků v daném úseku budou povolovány na jednosvětlové návěsti.

**Zaznamenal Zdeněk Pacholík**

## Sdělovací zařízení

Projektové řešení části sdělovací techniky bude zpracováno s ohledem na členění a směrný obsah a rozsah přípravné dokumentace. Vlastní technická náplň bude řešena v návaznosti na kolejové řešení stavby, dopravní technologii a zabezpečovací techniku. Technologická náplň části sdělovací techniky bude upřesňována na jednotlivých profesních poradách. Obecná technická náplň:

### ☐ **Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)**

- Úpravy stávajících Dálkových optických a traťových metalických kabelů
- Úpravy stávajících Dálkových optických kabelů ČD-Telematika a.s.
- Úpravy stávajících místních kabelů a výstavba nové místní kabelizace
- Přenosový systém
- Telefonní zapojovač
- ASHS (EPS)
- EZS
- Kamerový systém
- Sdělovací zařízení
- Úprava TRS, MRTS a GSM-R
- DDTS



❑ **Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem**

- Úpravy stávajících Dálkových optických a traťových metalických kabelů
- Úpravy stávajících Dálkových optických kabelů ČD-Telematika a.s.
- Úpravy stávajících místních kabelů a nové místní kabely

❑ **Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov**

- Úpravy stávajících Dálkových optických a traťových metalických kabelů
- Úpravy stávajících Dálkových metalických kabelů
- Úpravy stávajících Dálkových optických kabelů ČD-Telematika a.s.
- Místní kabelizace
- Přenosový systém
- Telefonní zapojovač
- Úprava ATÚ
- ASHS (EPS)
- EZS
- Kamerový systém
- Rozhlasové zařízení
- Informační systém
- Sdělovací zařízení
- Úprava TRS, MRTS a GSM-R
- DDTS

*Zaznamenal Ing. Petr Poupa a Vratislav Hůla*

### Mostní objekty

Budou zpracovány v souladu s přípravnou dokumentací z roku 2008, poslední verzí Studie proveditelnosti z r. 2015 a zadávací dokumentací.

*Zaznamenal Ing. Petr Šetřil*

### Pozemní objekty

Bude postupováno v souladu s poslední verzí Studie proveditelnosti a zadávací dokumentací.

Bude nutné ověřit prostory ve výpravní budově pro umístění nové technologie, v případě, že bude zjištěno, že prostory jsou nedostatečné nebo nevhodné, bude společně s investorem vytipováno místo pro novou technologickou budovu

Dále bude nutno prověřit stávající stav betonových přístřešků na nástupištích (stavebně technický průzkum, statické ověření na zatížení sněhem, průjezdný profil po úpravě nástupišť.

Poté bude rozhodnuto, zda lze přístřešky rekonstruovat, nebo bude nutno vystavět přístřešky nové - společně s investorem budou konzultovány demolicе uvedené v přípravné dokumentaci v roce 2008, zda jsou stále aktuální.

*Zaznamenala Ing. Jaroslava Šudová*

### Trakční a energetická zařízení

#### **Trakční vedení**

Úpravy TV jsou v projektové dokumentaci navrženy tak, aby TV splňovalo parametry podle Vzorové sestavy „J“, pro provozní rychlost do 160 km/hod.

Předpokládaný rozsah úprav TV v této stavbě je od elektrického dělení směr Beroun v km 2,1 po stávající most v km 3,6 .



### Stavební část:

Přední hrany od rekonstruovaných kolejí jsou min. 3,00m +  $\Delta$  na trati, minimálně ve stísněných místech podle ČSN 34 1530.

### Montážní část:

Nad hlavními kolejemi v rozsahu stavby bude namontováno nové nosné lano 120 Cu a nový trolejový drát 150 mm 2 Cu. Konzoly trolejového vedení budou na tratích nahrazeny novými (na nových i stávajících stožárech). Všechny stávající nosné převěsy budou nahrazeny nosnými branami se závěsy na konzolách SIK.

Projektovaná výška troleje je navržena 5,60 m nad TK nové koleje.

### Přístroje:

Nové odpojovače jsou navrženy na nových stožárech TV a budou použity schválené typy s ručním nebo motorovým pohonem.

Navrhované bleskojistky jsou navrženy izolovaně s připojením na kolejnici podle ČSN 341500.

### Nátěry:

Ochranný nátěr podpěr TV je navržen v rozsahu úprav TV.

**Zaznamenal Ing. Jaroslav Peroutka**

Po skončení hlavní části vstupní porady, byl zainteresovanými účastníky projednán koncepční návrh kolejového řešení ŽST Praha-Smíchov, vyplývající ze Zadávací dokumentace stavby.

### „REKONSTRUKCE ŽST PRAHA - SMÍCHOV“

Nový návrh směrového řešení ŽST Smíchov předložený na poradě vychází z „Aktualizace proveditelnosti zaústění III.TŽK do žel. uzlu Praha“ ve variantě 1.1 SH odsouhlasené CK MD dne 18. 9. 2015 a z přípravné dokumentace „Praha hl.n.-Praha Smíchov, optimalizace trati“ z roku 2007.

Návrh je zkoordinován s těmito akcemi:

„Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov – Hostivice“

„Rekonstrukce trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun“

„Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“

### Změny oproti studii proveditelnosti i oproti PD 2007:

- 1) Spojky na severním zhlaví jsou rozposouvány tak, aby nezasahovaly na most přes Nádražní ulici. Konstrukce stávajícího mostu toto řešení totiž neumožňuje. Současně nelze most nahradit, protože v cílovém stavu s trojkolejným přemostěním Vltavy požaduje IPR umístění trati v celém úseku Nádraží – Hořejší nábreží na estakádě, takže nová mostovka nad Nádražní by byla zmařenou investicí. Poloha výhybek musí zároveň respektovat možnost vložení minimálního zakružovacího výškového oblouku, který řeší přechod sklonů z +10‰ na -7‰.
- 2) Z důvodu možnosti zapojení sudé skupiny kolejí (8, 12, 14, 16) byly obráceny směry vstupních spojek. Odbočovací výhybku v koleji č.2 do sudé skupiny pak bylo možné vložit blíže k mostu. Toto řešení umožňuje souběžnou jízdu do koleje 2, 4 a zároveň do kolejí 8, 12, 14, 16.
- 3) Za účelem zapojení společného nádraží byla vložena nová spojka na V=50 km/h hned za mostem do osové vzdálenosti 3,80m.
- 4) Bylo prezentováno zapojení společného nádraží na V=40 km/h (ve stáv. stavu 30 km/h) dvěma způsoby
  - a. Přímo z hlavní koleje jako ve stáv. stavu v km cca 3,0 pomocí oboustranné obloukové výhybky 1:7,5-190 (254,750/749,985)-I. V hlavní i odbočné koleji l=99mm.



b. Z koleje č. 14.

- 5) Na jižním zhlaví byly upraveny v hlavních i předjízdňích kolejích poloměry oblouků na  $R=2400\text{m}$  pro  $V=110\text{km/h}$  s mezním nedostatkem převýšením  $l=84\text{mm}$  a pro  $V=100\text{km/h}$  se standardním nedostatkem převýšení  $l=50\text{mm}$ . Výhybka pro odbočení do předjízdňé koleje 6 ztransformována na oboustrannou 1:18,5-1200(2409.5000/2391,423)-II.

**Na poradě byly vyjasněny tyto dotazy:**

- 1) V koleji č.5 z jižního zhlaví stačí návrh na  $V=60\text{km/h}$ .
- 2) V koleji č.14 z jižního zhlaví stačí návrh na  $V=50\text{km/h}$ .
- 3) Spojka z koleje č. 8 do k.č. 2 stačí na  $V=80\text{ km/h}$ .
- 4) Návrh propojení koleje č.12 na Semmering stačí pro  $V=60\text{km/h}$ .
- 5) Na jižním zhlaví nezapojovat stávající koleje č. 11, 13, 15, 17 a 19, místo toho navrhnout nové dvě kusé koleje zapojené z koleje č.5.

**Na poradě byly vzneseny k návrhu tyto připomínky:**

**SEVERNÍ ZHLAVÍ**

- 1) Zapojení kolejí č.14 a 16 stačí na rychlost  $50\text{ km/h}$  pomocí výhybky 1:9-300.
- 2) Odbočnou výhybku z k.č.3 do k.č.5 odsunout až za krátké pražce předchozí výhybky.
- 3) V návrhu vynechat spojkou mezi kolejemi č.1 a 2 před nástupišti.

**JIŽNÍ ZHLAVÍ**

- 1) V návrhu vynechat kusou kolej č.4, vyjmout spojkou kolejí č.6 a 8, nenavrhovat kusou kolej navazující na k.č.3.
- 2) Zkrátit propojení koleje č.8 a 12 na jižním zhlaví prodloužením oblouků za výhybkami i s případnou transformací výhybky zapojující kolej č.10.
- 3) Zapojení společného nádraží provést z osy koleje vlečky před stávající výhybku č.129, spojkou mezi vlečkou a kolejí „Semmeringu“ posunout až za toto zapojení – vlečka by byla využívána k posunu.
- 4) Kusé koleje č. 401, 403 a 405 nově zapojit samostatně z k. č. 14, ne z hlavní koleje na Žvahov (Pražský Semmering).
- 5) Spojku z koleje č.2 do k.č.1 navrhnout na  $V=80\text{km/h}$ .


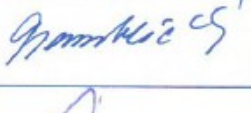

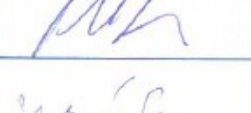

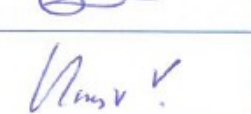
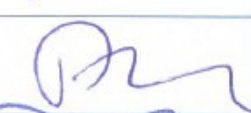
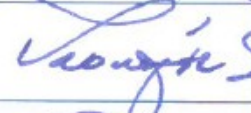
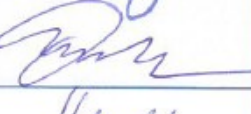




**Zaznamenala Ing. Eva Syrová**

**Sestavil Ing. Michal Mečl**



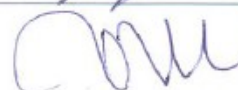


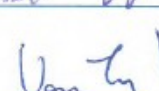













# PREZENČNÍ LISTINA

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.)</b> Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov <b>Vstupní porada</b>
<b>DATUM</b>	14. listopadu 2016
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA a. s., zasedací místnost č. 7





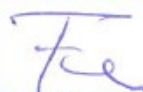





JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Michal Mechl	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 044 michal.mechl@sudop.cz	
Ilona Grambličková	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 163 ilona.gramblickova@sudop.cz	
Bc. Martin Jarath	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 166 Ing. Lukáš Pohořelý	
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 162 eva.syrova@sudop.cz	
Roman Dušek	METROPROJEKT	603 52 66 68 dusek@metroprojekt.cz	
Věra Haas	ROPID	223 704 775 haas@ropid.cz	
Petr Přibáň	SŽDC 026	733 622 195 priba@szdc.cz	
Pavel Konopásek	SŽDC 06	602 249 079 konopasek@szdc.cz	
Radovan Ondruška	SŽDC 012	602 435 577 ondruska@szdc.cz	
Pavel Mathe	SŽDC 16	602 61 92 39 mathe@szdc.cz	
Alexandr Vrtel	SŽDC 016	9722 4150 vrtel@szdc.cz	
Martin Pachner	SŽDC 06	720 071 544 pachnerm@szdc.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PETR MAŽOUR	S2DC OG	725 944 204 mazour@s2dc.cz	
JAROSLAV ŠPALA	S2DC O14	9722 444 44 spala@s2dc.cz	
JOSEF DOHNÁLEK	S2DC, SS7	602 34 35 69 dohnalek@s2dc.cz	
MARTIN PELIKAN	UPÚÚOP PR	778 748 842 pelikan.martin@upn.cz	
YDENKA POLJACIKOVA	- / -	602 226 335 poljackikova.ydenka@upn.cz	
VANKOVA LENA	S2DC, O15	727 950 595 VANKOVA.L@S2DC.CZ	
TRTIKOVA JANA	OR PHA ST PHA-ZAP.	724 063 613 trtikova@s2dc.cz	
PETR ŠVEJK	S2DC, SS2	602 659 870 svejk@s2dc.cz	
MIŠ DOLOCEK	S2DC, TUDC	724 208 199 dolecek@tade.cz	
Lenka Pancholik	S2DC, OR PHA SS2T - P. L. pad	607 099 926 pancholik@s2dc.cz	
Jan Kacirek	S2DC, OR PHA SS2T P-ZAPAD	702 137 785 KACIREK@S2DC.CZ	
HANA STREJCOVA	S2DC, OR PHA SS2T P-ZAPAD	9722 265 28 STREJCOVA@S2DC.CZ	
MAREK HUPKA	S2DC, OR PHA PO PHA HW	602 289 062 HUPKA@S2DC.CZ	
JIRÍ VRAŽEČ	S2DC, OR PHA PO PHA HW	607 088 792 vmzecl@s2dc.cz	
Jenka Seichlová	S2DC, SS2	9722 448 25 seichlova@s2dc.cz	
PAVLINA HRGZOVA	CD, 9.5 - 6203	424 336 020 hrgezova@gt.cd.cz	
JAN AŽEL	OR PRAHA, MT	728 542 021 azel@S2DC.CZ	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PAVEL BACÍK	OR PRAHA, SMT	721 275 350 BACIK@SZDC.CZ	Bacik
JUDOVÁ JAROSLAVA	SUDOP PRAHA, a.s.	731 648 888 JAROSLAVA.SUDOVA@SUDOP.CZ	fu
ZBÝWŹK SMAHA	- I -	605 729 085 ZBYWZK.SMAHA@SUDOP.CZ	Sudop
Zdeněk Pacholík	- II -	605 229 013 zdenek.pacholik@sudop.cz	Pacholik
Katerina Pejšová	SUDOP PRAHA a.s.	731 648 899 katerina.pejsova@sudop.cz	Pejšová
Jaroslav Pecoutka	- III -	267 094 305 Jaroslav.pecoutka@sudop.cz	Pecoutka
Ramil Siburan	SZB H. Křivánek	602 773 256 siburan@szde.cz	Siburan
VACLAV / PECENY	OR Praha SEE ST	9722 26 464 PECENYV@SZDC.CZ	Pecený
GEIGER	OR Praha SEE TV	GEIGER@SZDE.CZ 724 085 379	Geiger
MIROSLAV VELIS	SZDC 06	9722 44 368 Velis@szdc.cz	Velis
MARLÉTA VANUŘOVÁ	OD 02 20	725 224 943 vanurova@gr.cd.cz	Vanurová
MILAN MARŠÁLEK	SZDC 552	972 244 749 marsalek@szdc.cz	Maršálek
Jaroslav Kluč	RSK Praha	725 544 053 Kluch@rcm.cd.cz	Kluč
Pavel TUKTAN	SUDOP PRAHA	267 094 175 paul.tik. @ Sudop.cz	Tuktan
Jiří VOŘECKÝ	S6	736 510 243 jvorcky@telmagrupo.cz	Vořecký
IGOR KLAMON	SEKURA GROUP	IKLIMON@SEKURAGROUP.CZ 603 565 605	Klamon
Blanka Součková	CD Cargo PJ Praha	725 765 947 Blanka.Souckova@cdcargo.cz	Součková

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JIRÍ ZAKRAVSKÝ	SUDOP PRAHA a.s.	2670 94 161 jiri.zakravskey@sudop.cz	Zakravskey
HONIKA TRPIŠOVSKÁ	GRV SŽDC 030	602 289 039 trpisevska@s2dc.cz	
Milan BALÁK	SŽDC, S.SZ	9722 44834 balak@s2dc.cz	Balak
RUMPLK VÍTOŘ	SŽDC, OR PRAHA	RUMPLK@S2DC.CZ 727 554 899	
Kamil ŠTEKŘ	SŽDC OR PRAHA - RP	725 779 362 stekr@S2dc.cz	Štekr
JAN DANGLER	SUDOP PRAHA a.s.	267 074 119 jan.dangler@sudop.cz	
PETR ŠETRIL	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 068 petr.setril@sudop.cz	Šetril
MILAN JINDRA	SŽDC S.SZ	424 501 049 jindra@s2dc.cz	
PETR VANÍČEK	SŽDC S.SZ	402 114 549 vanicekp@s2dc.cz	Vanicek
MILAN KULČÍK	SŽDC S.SZ	725 877 969 kulcik@S2DC.CZ	
TOMÁŠ MARTINEK	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 067 martinek@sudop.cz	Martinek
MIROSLAV NEŽHOŠŤ	SUDOP PRAHA	262 094 576 miroslav.nezhusne@sudop.cz	
KAREK ZDĚRADIČKA	IPR PRAHA	zderadicka@ipr.praha.eu 606 713 856	Zderadicka
LUKÁŠ TITTL	IPR PRAHA	236 00 4578 TITTL-L@IPR.PRAHA.EU	
JIRÍ ŠYROVÝ	SUDOP PRAHA	605 229 006 jiri.syrovy@sudop.cz	Šrový
Ladislav LUDVÍK	SŽDC, s.o. OR PRAHA	602 532 672 ludvik1@s2dc.cz	
Luboš KÁLAL	SŽDC, s.o. OR PRAHA	602 289 019 kalal@s2dc.cz	Kalal

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
IANA RAITROVA	SZDC, s.o. OŘ PRAHA	602 375 527 Raitrovap@szdc.cz	
THEOSLAV VALENTA	ROPID	234 704 564 VALENTA@ROPID.CZ	
PETR KUNIK	SZDC SS2	775 805 707 kunik@szdc.cz	
Pavel Cikner	ČD, ROC Pha	9722 41627 cikner@gr.cd.cz	
Karel Friedrich	SZDC SS2	972 244 833 friedrich@szdc.cz	
LUOMIR PETERKA	ŘDŘ PR2	707 068 747 peterka@rdn.pr	
TOMŠ HARTMAN	SZDC 013	972 244 962 HARTMAN@SZDC.CZ	
VLADIMÍR POKORNÝ	SZB Praha	924 285 182 pokorny@szdc.cz	
Miroslav HOVÁEK	TA Technika	24 543 609 miroslav.hovak@cth.cz	
MARTIN JARATH	SUDOP PRAHA	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.)</b> <b>Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov</b> Konečná verze záznamu z jednání na GPK a dopravní technologii
<b>DATUM</b>	16.12. 2016
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA a.s.
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	viz text

Obsahem a cílem porady bylo projednání GPK a dopravní technologie stavby „Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov“.

Investorem stavby je Stavební správa západ, HlSem je Ing. Petr Vaníček (Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov).

Na začátku porady byl přítomným prezentován koncept textu dopadů dočasného zapojení stávajícího stavu společného nádraží do dokumentace „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“, resp. jednotlivé body tak, jak bylo dohodnuto na vstupní poradě dne 14.11.2016. Tento koncept obsahuje následující body:

- soulad dočasného zapojení a zachování společného nádraží s planým územním plánem, jakých funkčních ploch se toto dotýká s přihlédnutím k regulativům jednotlivých ploch. Stávající kolejiště společného nádraží, ve kterém se žádné stavební úpravy nepředpokládají, se nachází na funkčních plochách, které jsou v jeho severní části definovány jako plochy SMJ, ve střední pak jako plochy DH. Samotné zapojení do stávajícího stavu na severním zhlaví se nachází na ploše IZ, na jižním zhlaví pak na ploše DZ. Dále pak samotné projednání tohoto řešení s dotčenými orgány statní správy, kdy není předpoklad získání souhlasných stanovisek všech obeslaných a s tím související vydání rozhodnutí o umístění stavby,
- na základě požadavku zástupce vlastníka dotčených pozemků (developerská společnost Sekyra Group společně s ČD a. s.) bude doplněn bod s nesouhlasem tohoto řešení na jejich pozemcích,
- koncepce, která ve všech dosud zpracovaných dokumentech v ŽST Praha - Smíchov nepředpokládala zachování provozního ošetření souprav (čištění, mytí, vyzbrojování) ani odstavných kolejí pro odstavy souprav dálkové dopravy,
- dopravní technologie, kterou bude posouzeno, jakým způsobem ovlivňuje zapojení společného nádraží kapacitu trati, zda bude vůbec možné přidělit kapacitu pro Sv po jejím vyčerpání objednanými vlaky a to jak ve špičce, tak v sedle,
- zabezpečovací zařízení, které je řešeno shodně se stávajícím stavem, tj. napojení EMZZ společného nádraží do nového SZZ ŽST Praha-Smíchov. Vjezdová a odjezdová návěstidla spol. nádraží budou součástí elektronického stavědla ŽST Praha-Smíchov a k rozsvěcení povolujících znaků by uděloval souhlasy výpravčí spol. nádraží, navazující zabezpečení vlakových cest by v plném rozsahu zůstalo řešeno stávajícím způsobem. Lichá i sudá cestová návěstidla na severním zhlaví ŽST Praha-Smíchov budou pro oba směry nově umístěna vstřícně do jednoho bodu a to v km 3,825 (u mostu přes Vltavu), počet oddílů a propustnost trati se tak nezmění

- železniční svršek – GPK, jehož návrh je zpracován tak, že pokud bude rozhodnuto o odpojení společného nádraží, a to jak ve fázi projektu, tak ve výhledovém stavu, nebude nutné provádět žádné velké úpravy koleje, ale dojde pouze k demontáži výhybky a náhrady kolejovým polem. Toto řešení je tedy, s ohledem na to, že se jedná o dočasné -provizorní zapojení, univerzální,
- trakční vedení, jehož návrh vyplývá z navržené konfigurace severního zhlaví a elektrické dělení lze navrhnout pouze mezi mosty přes ul. Hořejší nábřeží a Svornosti. Nově navržené umístění výhybky č. 4 neumožňuje splnění normového požadavku vzdálenosti od výhybky minimálně 50 m. Dále při jakékoli poruše TV na kol. č. 91 dojde k elektrickému vypnutí staniční kol. č. 2. Nebude možné elektricky využívat celou staniční kol. č. 2 a odjezd elektrických souprav z kol. č. 4 až 14 bude problematický, protože bude nutné přejíždět kol. č. 2 se staženým sběračem.

Následně bylo ze strany zástupce OŘ Správy tratí sděleno, že nesouhlasí s navrženým řešením severního zhlaví, zejména z důvodu krátké a strmé vzestupnice v 2.TK v prostoru mezi výhybkami č. 2 a č.3. Vzestupnice takového limitního charakteru je prakticky neudržovatelná. Spojky 4-5 a 6-8 mezi 1.a 2. TK v obloukovém zhlaví jsou transformovány do nepříjemně malých poloměrů, v budoucnu by zde docházelo k nadměrnému ojíždění jazyků. Mezi výh. 7 – 9 a 7 - 10 jsou navrženy vzestupnice, které v tomto mezivýhybkovém prostoru jsou velmi nesnadno udržovatelné. S návrhem součinitele sklonu vzestupnice  $n = 500$  (pro  $v = 50 \text{ km/h}$ ) proto ST nesouhlasí.

V případě nemožnosti odstranění výše uvedených připomínek jiným způsobem by ST přistoupila i k variantě nahrazení sporných spojek severního zhlaví DKS (1:11-300) s křižovatkovými výhybkami.

Toto však zásadním způsobem mění koncepci návrhu GPK oproti Zadávacím podmínkám, kde je specifikováno, že návrh GPK bude vycházet z Aktualizované studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha varianta 1.1 SH. V případě, že by byly připomínky OŘ Správy tratí akceptovány, pak by došlo k přerušení projekčních prací do doby, než by zadavatel upravil zadání. K tomu se ostře ohradil zástupce SŽDC GŘ O6, že není možné v této fázi měnit koncepci Studie proveditelnosti, která byla dlouhodobě projednávána a schválena MD.

Bylo proto dohodnuto, že ty připomínky, které zásadním způsobem nemění koncepci návrhu GPK na severním zhlaví ŽST Praha-Smíchov, budou do dokumentace zapracovány. Ostatní připomínky, které nejsou součástí Zadávacích podmínek a mění sledovanou variantu ASP, nebudou akceptovány. OŘ Správa tratí zašle zadavateli přípravné dokumentace (SSZ) oficiální připomínky k předloženému návrhu GPK a následně bude dotčenými odbory SŽDC projednáno, zda budou akceptovány a zadavatel rozhodne o případné změně Zadávacích podmínek.

**Zaznamenal Ing. Michal Mečl**

## „REKONSTRUKCE ŽST PRAHA – SMÍCHOV“

### POPIS NÁVRHU GPK PŘIPRAVENÉHO NA PORADU:

Projektant předložil návrh, který oproti SP a oproti návrhu ze vstupní porady řeší zhlaví i nadále s obloukovými spojkami, ale **bez současných vlakových cest** k/od třetímu nástupišti.

Důvody jsou:

- V SP je spojka umístěna na mostě přes Nádražní ulici, toto řešení není na stávajících konstrukcích možné.
- V případě odjezdu ve směru na Vyšehrad ze sudých kolejí č (12), 14, 16 by (při ponechání návrhu dle vstupní porady) docházelo k delšímu obsazení zhlaví, protože do správného směru (k.č.1) lze přejet až na spojce 1-2 před mostem přes Vltavu. Dále by při takovém řešení mohlo při odjezdu vlaku ze Smíchova (z kolejí 12, 14 a 16) docházet při zadržení vlaku u návěstidla před mostem k neuvolnění spojky 1-2 a tím zablokování směru na Smíchov.
- Pokud by (při ponechání návrhu dle vstupní porady) spojka 1-2 nebyla potřeba zachovat z důvodu nezapojení spol. nádraží, bylo by nutné ji ponechat kvůli výjezdu ze sudé skupiny (v opačném případě by bylo možné do správného směru přejet až v obvodu Vyšehrad).
- Řešení ze vstupní porady nemá přímý vliv na zabezpečovací zařízení ani trakci, avšak takové řešení má dopad na provoz (riziko uvíznutí vlaku pod dělením při potřebě zastavení a rozjezdu u návěstidla před mostem)
- Aktuálně sledované řešení na vyšehradském zhlaví neumožňuje využití současných jízdních cest pro vlaky směr Žvahov, avšak v dostupných podkladech a dle předběžné konstrukce výhledového JŘ takové jízdy ani nejsou využívány

Oproti návrhu na vstupní poradu:

### **ZAPOJENÍ SPOLEČNÉHO NÁDRAŽÍ**

Provedeno na V=40 km/h z obou stran

- a. Na severu je navrženo přímo z hlavní koleje č.2 ve stáv. km cca 3,0 pomocí oboustranné obloukové výhybky č. 3 tv. 1:7,5-l  
Hned za mostem do osově vzdálenosti 3,8m je vložena spojka 1-2
- b. Na jihu je navrženo z vlečky GARAGE DEVELOPMENT do stávající výhybky č. 129 pomocí výhybky č.32 na V=40 km/h, spojka posunuta dále za toto zapojení

### **SEVERNÍ ZHLAVÍ**

Celé severní zhlaví je navrženo v oblouku

V koleji č. 1 složený oblouk s těmito parametry:

**R1=250m**

V=60km/h; l=92mm; n1=10,120V; A1=108,815; D=78mm; Li=196,229m; Lk1=47,363m;

V130=60km/h; l130=92mm; n130,1=10,120V130; V150=60km/h; l150=92mm; n150,1=10,120V150;

Vk=60km/h; lk=92mm; nk,1=10,120Vk

**R1=300m**

V=60km/h; l=64mm; n2=10,043V; A2=118,743; D=78mm; Li=152,231m; Lk2=47,000m;

V130=60km/h; l130=64mm; n130,2=10,043V130; V150=60km/h; l150=64mm; n150,2=10,043V150;

Vk=60km/h; lk=64mm; nk,2=10,043Vk

V koleji č. 2 složený oblouk s těmito parametry:

**R2=240m**

V=60km/h; l=99mm; n1=8,120V; A1=95,499; D=78mm; Li=45,171m; Lk1=38,000m; V130=60km/h; l130=99mm; n130,1=8,120V130; V150=60km/h; l150=99mm; n150,1=8,120V150; Vk=60km/h; lk=99mm; nk,1=8,120Vk

**R2=254,750m**

V=60km/h; l=89mm; D=78mm; Li=157,216m; V130=60km/h; l130=89mm; V150=60km/h; l150=89mm; Vk=60km/h; lk=89mm

**R2=304,750m**

V=60km/h; l=62mm; n2=10,043V; A2=119,680; D=78mm; Li=132,455m; Lk2=47,000m; V130=60km/h; l130=62mm; n130,2=10,043V130; V150=60km/h; l150=62mm; n150,2=10,043V150; Vk=60km/h; lk=62mm; nk,2=10,043Vk

- V těchto složených obloucích jsou navrženy 2 obloukové spojky z transformovaných výhybek tvaru 1:14-760-I a to na rychlost 50 km/h. Tyto spojky (4-5 a 6-8) na severním zhlaví jsou otočeny a rozposouvány tak, aby nezasahovaly na most přes Nádražní ulici. Poloha výhybek musí zároveň respektovat možnost vložení minimálního zakružovacího výškového oblouku, který řeší přechod sklonů z +10‰ na -7‰
- Otočení spojek umožnilo zapojení kolejí č. 12 a 14 na rychlost 50 km/h pomocí výhybky 1:9-300
- Odbočná výhybka č. 14 z k. č. 3 do k. č. 5 je nově odsunuta až za krátké pražce předchozí výhybky
- V návrhu vynechána spojka mezi kolejemi č. 4 a 6 před nástupišti

## JIŽNÍ ZHLAVÍ

- V návrhu vynechaná kusá kolej mezi kolejemi 2 a 4, vyjmuta spojka kolejí č. 4 a 6 a nenavržena kusá kolej navazující na k. č. 3
- Zkráceno propojení koleje č. 6 a 10 na jižním zhlaví prodloužením oblouků za výhybkami a ztransformováním výhybky č. 22 vložené pro zapojení kusé koleje č. 6
- K obloukům v hlavních i předjízdových kolejích doplněny přechodnice a tam, kde to bylo možné navrženo minimální převýšení D=20mm za účelem snížení nedostatku převýšení na hodnotu l=40mm a méně.
- Na jižním zhlaví nejsou zapojeny stávající koleje č. 11, 13, 15, 17 a 19, místo toho navrženy nové 2 kusé koleje č. 7 a 9 zapojené z koleje č. 5
- Kusé koleje č. 401, 403 a 405 nově zapojeny samostatně z k. č. 12, ne z hlavní koleje na Žvahov (Pražský Semmering).
- Spojka z koleje č. 2 do k. č. 1 navržena na V=80km/h

## Dle vstupní porady dodrženy tyto dohodnuté parametry:

- V Koleji č. 5 z jižního zhlaví stačí návrh na V=60km/h
- V koleji č. 10 z jižního zhlaví stačí návrh na V=50km/h
- Spojka z koleje č. 6 do k. č. 2 stačí na V=60 km/h
- Návrh propojení koleje č. 10 na Semmering stačí pro V=60km/h

## UŽITEČNÉ DÉLKY KOLEJÍ + RYCHLOSTI V KOLEJÍCH

Kolej č.	Rychlost (km/h)	Užit. délka koleje (m)	Užit. délka ve studii prov.
5	60	408	405
3	60/100	523 (936)	470
1	60/110	954	525
2	60/110	653 (935)	525
4	60/100	751	525
6	60/70	409	330
8	50	169	165
10	50/70	514	470
12	50	520	540
14	50	510	540

## SVRŠEK

- Všechny koleje 49E1 kromě hlavních na severním zhlaví, kde je 60E2 – na betonových bezpodkladnicových pražcích
- Výhybky převážně 2. generace tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným upevněním KS a srdcovkou s kovaným tepelně zpracovaným hrotem a nadvýšenými kolejnicemi SK
- Na severním zhlaví v hlavních kolejích výhybky tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným upevněním KS – spojky se srdcovkou s pohyblivým hrotem PHS a ostatní přilehlé výhybky se srdcovkou celolitou – monoblok ZPT
- Výhybky v méně významných kolejích (kusé koleje č. 7, 9, 401, 403, 405) navrženy tvaru S49 1. generace na dřevěných pražcích se srdcovkou s nadvýšenými kolejnicemi ZPN (přednostně užitě)
- Ve výhybkách v hlavních kolejích navrženy žlabové pražce
- Na severním zhlaví v oblouku vše z kolejnic R350HT

Vyh. č.	Druh	Tvar svršku	Úhel	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ	Žlabový pražec	Směr odbočení	Poloha výměny	Druh závěru	Druh pražců	Upevnění	Typ srdcovky	Zpev. jaz. + opor.	Tvrzené hlavy kol.
1	J	60	1:11	300				zl	P	I	ČZP	b	KS	ZPT	JPP	
2	Obl-o	60	1:11	300	5579,75	317,081		zl	P	I	ČZP	b	KS	ZPT	JPP	
3	Obl-o	60	1:7,5	190	240	915,181		zl	P	p	ČZP	b	KS	ZPT	JPP	R350HT
4	Obl-j	60	1:14	760	250	373,821	I	zl	L	I	ČZP	b	KS	PHS	JPP	R350HT
5	Obl-j	60	1:14	760	254,75	191,435	I	zl	P	I	ČZP	b	KS	PHS	JPP	R350HT
6	Obl-j	60	1:14	760	304,75	218,135	I	zl	L	p	ČZP	b	KS	PHS	JPP	R350HT
7	Obl-j	60	1:14	760	304,75	510,179	I	zl	L	p	ČZP	b	KS	ZPT	JPP	R350HT
8	Obl-j	60	1:14	760	300	497,063	I	zl	P	p	ČZP	b	KS	PHS	JPP	R350HT
9	J	60	1:12	500			I	zl	L	I	ČZP	b	KS	ZPT	JPP	
10	J	49	1:9	300					P	p	ČZ	b	KS	SK		
11	J	49	1:12	500			I	zl	L	I	ČZP	b	KS	SK		
12	J	49	1:12	500			I		P	P	ČZ	b	KS	SK		
13	J	49	1:9	190					L	I	ČZ	b	KS	SK		
14	J	49	1:12	500			I		L	I	ČZ	b	KS	SK		
15	J	49	1:12	500			I	zl	p	P	ČZP	b	KS	SK		
16	J	49	1:9	300	1700				P	p	ČZ	b	KS	SK		
17	Obl-o	49	1:12	500		708,694	I	zl	P	I	ČZP	b	KS	SK	JPP	
18	J	49	1:12	500			I		P	p	ČZ	b	KS	SK	JPP	
19	J	49	1:12	500			I	zl	P	p	ČZP	b	KS	SK		
20	J	49	1:9	300					L	I	ČZ	b	KS	SK		

Výh. č.	Druh	Tvar svršku	Úhel	Poloměr základní	Poloměr hlavní	Poloměr vedlejší	Typ	Žlabový pražec	Směr odbočení	Poloha výměny	Druh závěru	Druh pražců	Upevnění	Typ srdcovky	Zpev. jaz. + opor.	Tvrzené hlavy kol.
21	J	S49	1:7,5	190			I		P	I	HZ	d	KS	ZPN		
22	Obl-o	49	1:7,5	190	519,628	300	I	zl	L	p	ČZP	b	KS	SK		
23	J	49	1:9	300					L	p	ČZ	b	KS	SK		
24	J	49	1:12	500			I	zl	P	p	ČZP	b	KS	SK		
25	J	49	1:12	500			I	zl	P	I	ČZP	b	KS	SK		
26	J	49	1:9	300					L	I	ČZ	b	KS	SK		
27	J	49	1:12	500			I		P	I	ČZ	b	KS	SK		
28	C	49	1:11	300			I	zl		p	ČZP	b	KS	SK		
29	J	49	1:7,5	190			I		L	I	ČZ	b	KS	SK		
30	Obl-o	49	1:18,5	1200	2409,5	2391,42	II	zl	L	I	ČZP	b	KS	SK	JPP	
31	J	49	1:9	300					L	I	ČZ	b	KS	SK		
32	J	49	1:9	300					P	I	ČZ	b	KS	SK		
33	J	49	1:9	300					L	p	ČZ	b	KS	SK		
34	Obl-o	49	1:9	300	1300	390,276		zl	L	p	ČZP	b	KS	SK		
35	J	49	1:14	760			I	zl	P	I	ČZP	b	KS	SK		
36	J	49	1:14	760			I		L	I	ČZ	b	KS	SK		
37	J	49	1:12	500			I		L	p	ČZ	b	KS	SK		
38	J	49	1:14	760			I	zl	P	p	ČZP	b	KS	SK		
39	J	49	1:18,5	1200			II	zl	P	p	ČZP	b	KS	SK		
40	J	49	1:12	500			I	zl	L	I	ČZP	b	KS	SK		
41	J	49	1:14	760			I	zl	L	I	ČZP	b	KS	SK		
42	J	49	1:14	760			I	zl	P	p	ČZP	b	KS	SK		
43	J	49	1:14	760			I	zl	L	p	ČZP	b	KS	SK		
44	J	49	1:14	760			I		P	I	ČZ	b	KS	SK		
401	J	S49	1:7,5	190			I		L	I	HZ	d	KS	ZPN		
402	J	S49	1:7,5	190			I		L	I	HZ	d	KS	ZPN		

### PŘIPOMÍNKY K ZAPRACOVÁNÍ VZNESENÉ NA PORADĚ:

#### **OD ING. FRIDRICHA (Stavební správa):**

- V oblouku R2=240m prodloužit vstupní přechodnici alespoň na n=600
- Upravit zapojení společného nádraží tak, aby navazující oblouky umožňovaly rychlost **alespoň** V=40km/h
- Spojku 4 – 5 navrhnout z transformovaných výhybek 1:18,5-1200 za účelem zvětšení poloměrů v odbočných větvích
- V koleji č. 6 navrhnout vzestupnici se sklonem alespoň n=600, za výhybku č. 7 vložit místo přímé oblouk
- V koleji č. 2 mezi protisměrné oblouky R=500 a R=600 místo mezipřímé vložit inflex s dodržení délky přechodnice 4. V. I
- Posunout výhybku č. 13 tak, aby k. č. 12a měla 200m a výhybku č. 16 přisunout k ní na 4,0m tak, aby byla dodržena hranice pozemku
- V k. č. 3 do oblouku R=700m vložit vstupní přechodnici Lk=34,5m na V=60km/h a výstupní přechodnici Lk=48,3m na V=100 km/h, **aby byla dodržena V=100 km/h až do úrovně odjezdového návěstidla**
- V koleji č. 12 zvětšit poloměr u nástupiště
- Zapojení kolejí č. 7 a 9 posunout blíže k výpravní budově tak, aby byla dodržena vzdálenost 1000m od vjezdového návěstidla

- Výhybku č. 21 navrhnout štíhlejší tvaru 1:9-300
- Výhybku č. 30 navrhnout jednoduchou (ne transformovanou) pro přímý směr do 4. SK
- Přečíslovat koleje – k.č.2 bude nově očíslována jako k.č.0, k.č.4 bude nově očíslována jako k.č.2 a tím dále dojde i ke změně číslování všech sudých kolejí  
Toto řešení je z hlediska geometrického výhodnější – dojde tak k „narovnání“ nové hlavní k. č. 2. Na severním zhlaví se do hlavní koleje nebude jezdit přes kolejové S složené z odbočné větve výhybky č.9 (R=500m) a navazujícího oblouku R=600m, na jižním zhlaví po úpravě oboustranné výhybky č.30 na jednoduchou se směrové parametry v hlavní koleji také zlepší.
- V oblouku tratě na Žvahov (Semmering) R=451 vložit výstupní přechodnici
- Upravit vzájemně převýšení v souběžných kolejích, případně dopravit osové vzdálenosti kolejí
- Vzdálenost výhybky č. 35 od KP upravit na 16m
- Vzdálenost výhybek 40 a 41 zkrátit na 9m
- V celé délce v kolejích 3, 1, 0, 2 (postaru 3, 1, 2, 4) navrhnout UIC60
- Výhybky č. 3 – 9 a výh.č. 11, 30, 39 navrhnout s PHS
- Koleje 401, 403 a 405 by byly zabezpečeny společnou výkolejkou a seřaďovacím návěstidlem  
Kolej 401 je určena pro zapojení vlečky Zababa, lze ji využít pro krátkodobý pobyt (složení materiálu, řazení apod.), ale nelze na ni odstavovat vozidla z důvodu umožnění výjezdu vozidel z vlečky. - OŘ ST souhlasí.
- v případě vypuštění společného nádraží by spojka 4-5 musela být zachována z důvodu doby obsazení vlaky od 4. nástupiště směr Vyšehrad, ale bylo by pak možné vypustit spojku 1-2.

Zástupci SSZ upozornili, že navržené řešení je kolejově elegantnější než návrh ze SP, ale svými dopravně technologickými vlastnostmi není s řešením ze SP identické. Proto je nutné do odevzdání v 1. DP odevzdat i řešení se současnými vlakovými cestami z/do sudé skupiny vycházející ze SP, resp. ze vstupní porady. Teprve po vyhodnocení obou variant včetně porovnání jejich dopravně technologických parametrů bude možné stanovit variantu k dalšímu sledování - podstatné je, že řešení nesmí zhoršit propustnost proti SP nebo znemožnit sestavu GVD předpokládaného v SP.

#### OD ING. TRTÍKOVÉ (Správa tratí):

- Spojky 4-5 a 6-8 jsou transformovány do velmi malých poloměrů – nesouhlas s jejich umístěním v oblouku. Jednu z obloukových spojek nahradit trvale vloženou spojkou z výhybek 1-2 nebo nahradit případně obě obloukové spojky DKS 1:11-300 s křižovatkovými výhybkami
- Upozornění na špatný stav mostních konstrukcí

**Projektant následně prověřil, co by znamenal případný požadavek na zachování současné konfigurace severního zhlaví s DKS, s následujícím předběžným výsledkem:**

*Celé stávající zhlaví s ohledem na současné požadavky OŘ je nedostačující.*

*V k. č. 2 je vložena výhybka 1:12-500, za kterou následují oblouky 225/275/256m s převýšením 89mm.*

*Délka vstupní mezilehlé přechodnice je pouhých 41m. Délka výstupní přechodnice 46m.*

*Sklon vstupní mezilehlé vzestupnice vychází  $n=7,678$ .  $V=461$ , sklon výstupní přechodnice  $n=8.614$ .  $V=517$ . Je také jasné, že délka oblouku R=500 – 44m - není dostatečná pro to, aby zaoblení vzestupnice nezasahovalo do společných pražců vložené výhybky. Navíc celé stávající zhlaví je navrženo tak, že do oblouků nejsou vloženy spojky, tj. nemusí být mezi hlavními kolejemi dodržena osová vzdálenost 4,75m.*

Pokud by toto stávající řešení s vloženou výhybkou před oblouk mělo být zachováno, bylo by nutné dle požadavků vznesených od OŘ a SSZ, upravit obě délky přechodnic/vzestupnic na  $n=600$ , tj. obě prodloužit minimálně na  $L_k=54\text{m}$ . Oblouk  $R=500\text{m}$  prodloužit na min. délku  $L_i=42,771+4,8+2,171=49,742\text{m}$  a zohlednit tak společné pražce za výhybkou versus zaoblení vzestupnice. Za oblouk výhybky je pak nutné vložit další s velmi malým poloměrem (rozhodně ne menším než je ve stávajícím stavu tj.  $225\text{m}$ ).

Prodloužení vstupní mezilehlé přechodnice o  $13\text{m}$  způsobuje:

1. Při ponechání stáv. oblouku  $R=225\text{m}$  v jeho původní poloze - zasunutí přechodnice směrem do oblouku vložené výhybky  $R=500\text{m}$ .

Oblouk se tak zkrátí na cca  $36\text{m}$ , což není dostačující ani pro vložení transformované výhybky 1:9-300. Pro ni je potřeba délka  $39,002\text{m}$  ( $33,231+3,6+2,171$ ), tj. vysunout přechodnici o  $3,002\text{m}$ .

Po prodloužení oblouku na minimum ( $39,002\text{m}$ ) a vložení transformované výhybky 1:9-300 ( $500/751,380$ ) je zapojení společného nádraží nemožné – výhybka je více rozevřená oproti výh. tv. 1:12-500 a dochází k velkým posunům na mostě přes ulici Svornosti (cca o  $0,7 - 1,2\text{m}$  oproti stáv. stavu)

Dalším problémem tohoto řešení je, že nerespektuje vložení spojky mezi hlavní koleje – není totiž dodržena osová vzdálenost kolejí  $4,75\text{m}$  jako ve stáv. stavu.

2. Při nasazení oblouku  $R=225\text{m}$  a jeho vstupní přechodnice správně za společné pražce výhybky 1:12-500 - velké posuny koleje dosahující na mostě přes Nádražní ulici až  $3,3\text{m}$ .

Řešení severního zhlaví po vzoru stávajícího stavu při dodržení všech požadavků není možné bez velkých zásahů do mostních konstrukcí.

Na poradě předložený a níže popsany návrh severního zhlaví umožňuje vložení spojek mezi hlavní koleje, nezasahuje výrazným způsobem do konstrukcí mostů, převýšení v celém oblouku je sníženo z  $89\text{mm}$  na  $70\text{mm}$ , složený oblouk v hlavní koleji  $225/275/256\text{m}$  je nahrazen složeným obloukem s daleko příznivějšími poloměry  $255,75/304,75\text{m}$ .

Dále řešení s DKS by vedlo k posunu začátku nástupišť směrem k jihu, takže by frekventovanější severní podchod ústil do začátku těchto nástupišť. Takové řešení je s ohledem na frekvenci a docházku cestujících zcela nevhodné.

**Zaznamenala Ing. Eva Syrová**



### DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE:

Na poradě bylo domluveno, že předložené kolejové řešení stanice bez porovnání dopravně technologických parametrů odevzdaných variant nelze uzavřít.

Dále bylo vysvětleno, že jakékoliv rušení výhybek nebo kolejových spojek bez adekvátní náhrady, jak bylo navrhováno, je nepřípustné (např. vynechání spojky č. 4 – 5 a její náhrada spojkou 1 – 2 vkládanou pro napojení společného nádraží znamená jen vlivem provozu čtyř vlaků od Žvahova za hodinu prodloužení obsazení severního zhlaví každou hodinu přibližně o 1 minutu).

S ohledem na možné obousměrné využití koleje bude stávající kolej číslo 2 nově vedena jako 0. kolej (možné variantní užití při mimořádnostech, zejména pro vlaky od Prahy-Hlubočep).

Bude prověřena realizovatelnost výhledové dopravy s upraveným vyšehradským zhlavím (bez možnosti současných odjezdů a vjezdů ze sudé kolejové skupiny).

**Zaznamenal p. Martin Jarath**

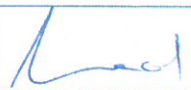
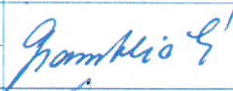

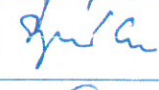
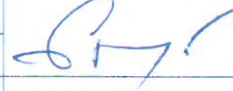
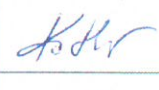
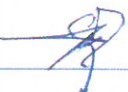
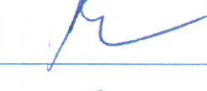
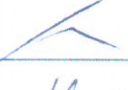
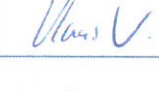


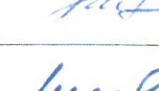
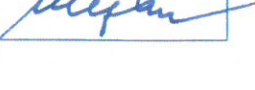
### Vyjádření GŘ SŽDC O12 k úpravě číslování kolejí:

- na poradě konané dne 16. 12. 2016 byla navržena změna číslování kolejí v ŽST Praha-Smíchov
- kolej č. 2 bude nově očíslována jako kolej č. 0, kolej č. 4 bude nově očíslována jako kolej č. 2 a tím dále dojde i ke změně číslování všech sudých kolejí
- koleje č. 1 a 2 (nové číslování) budou hlavními staničními kolejemi

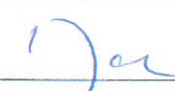
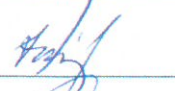
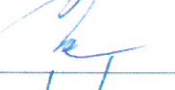
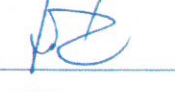
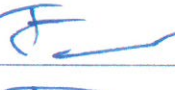

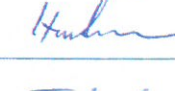
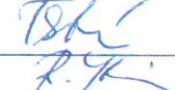
**S výše uvedeným návrhem na změnu číslování kolejí v ŽST Praha-Smíchov O12 souhlasí.**

# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov Porada na GPK a dopravní technologii
DATUM	16. prosince 2016
MÍSTO	SUDOP PRAHA a. s., zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Michal Mečí	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 044 michal.mec1@sudop.cz	
Iiona Grambličková	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 163 ilona.gramblickova@sudop.cz	
Bc. Martin Jarath	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 162 eva.syrova@sudop.cz	
HEŘ SYROVÝ	— " —	605 229 006 her.syrovy@sudop.cz	
VERONIKA KOTKOVÁ	SUDOP PRAHA	267 094 465 veronika.kotkova@sudop.cz	
JAROSLAV ŠPALA	SUDOP PRAHA	9722 44444 spala@sudop.cz	
DAVID REJTOR	ČD 012	720 787 039 Rejtor@gr.cd.cz	
LAUDSÁNEČEK	ČD 011	602 466 313 laudsanec@gr.cd.cz	
HAAS	ROPID	234 704 575 haas@ropid.cz	
VALENTA	ROPID	234 704 584 VALENTA@ROPID.CZ	
PAVEL CIKNER	ČD, ROPID Praha	9722 41627 cikner@gr.cd.cz	
Klára Hummlová	SUDOP PRAHA	722 787 852 Hummlov@sudop.cz	
MANEŠ HUPLA	SUDOP PRAHA	602 289 052 HUPA@SUDOP.CZ	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
ILAN TOMYKAČEK	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 009	
MARLĚNA HRUŽOVÁ	CD, a.s. - GED	724 726 020 hruzova@gd.cd.cz	
DAVID DANEK	SZDC GED	972 504 575 daneke@szdc.cz	
Ladislav LUDVÍK	SZDC, s.o. OR Praha	602 532 672 ludvik1@szdc.cz	
DAVID FUKSA	SZDC GR 026	725 919 470 fuksa2@szdc.cz	
Karel Fridrich	SZDC SZ	972 244 833 fridrich@szdc.cz	
TOMÁŠ HARTMAN	SZDC GR 015	472 244 462 HARTMAN@SZDC.CZ	
JANA TETÍKOVÁ	OR PRAHA, ST PRAHA	724 063 613 tetikova@szdc.cz	
ROMAN KRKAČEK	SSD	736 510 305 RKRAČEK@SEKIRAGROUP.CZ	
PETR VANÍČEK	SZDC SS2	402 114 549 vanicek@szdc.cz	
MILAN JINDRA	SZDC SZ	724 171 049 jindra@szdc.cz	
MICHAL KUDLÍK	SZDC SS2	725 887 988 KUDLIK@SZDC.CZ	
PETR KRÁL	CD, a.s.	606 706 078 KRAL@CD.CZ	
IGOR KLAIMON	SSD	603 565 605 IKLAIMON@SEKIRAGROUP.CZ	
MIROSLAV VELIS	SZDC	972 244 568 velis@szdc.cz	
PETR KUNIK	SZDC SS2	725 805 797 kunik@szdc.cz	





VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/179/17

VYŘIZUJE:

Ing. Michal Mečl

TEL.:

+420 267 094 163

E-MAIL:

[michal.mecl@sudop.cz](mailto:michal.mecl@sudop.cz)

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 21 dubna 2017

Dle rozdělovníku:

**„Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“****Záznam z konferenčního projednání připomínek ke konceptu GPK a dopravní technologie**

Vážení,

v příloze Vám zasíláme záznam z konferenčního projednání připomínek ke konceptu GPK a dopravní technologie v rámci zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu výše uvedené stavby.

Porada se uskutečnila ve středu 22.3.2017 od 14,30 hod. v budově SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, Praha 3, v zasedací místnosti č. 7 (přízemí).

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů  
SUDOP PRAHA a. s.

  
  
130 80 Praha 3, Olšanská 1a  
201 - Středisko železničních tratí  
a uzlů**Příloha**

Odpovědi na připomínky SŽDC O6 ke konceptu GPK a dopravní technologie  
Odpovědi na připomínky SŽDC O12 ke konceptu GPK a dopravní technologie  
Odpovědi na připomínky SŽDC O13 ke konceptu GPK a dopravní technologie  
Odpovědi na připomínky SŽDC OŘ ST ke konceptu GPK a dopravní technologie  
Odpovědi na připomínky SŽDC SSZ ke konceptu GPK a dopravní technologie  
Rozdělovník



## **Rozdělovník**

Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Stavební správa západ  
Ing. Karel Fridrich  
Ing. Petr Vaniček  
Sokolovská 278  
190 00 Praha 9  
[SSZsek@szdc.cz](mailto:SSZsek@szdc.cz)  
[Jindra@szdc.cz](mailto:Jindra@szdc.cz)  
[Kudlik@szdc.cz](mailto:Kudlik@szdc.cz)  
[VanicekP@szdc.cz](mailto:VanicekP@szdc.cz)  
[Fridrich@szdc.cz](mailto:Fridrich@szdc.cz)  
[kunik@szdc.cz](mailto:kunik@szdc.cz)

Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Odbor přípravy staveb (O6)  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
[O6sek@szdc.cz](mailto:O6sek@szdc.cz)  
[konopasek@szdc.cz](mailto:konopasek@szdc.cz)  
[velis@szdc.cz](mailto:velis@szdc.cz)  
[zaruba@szdc.cz](mailto:zaruba@szdc.cz)

Správa železniční dopravní cesty s.o.  
Odbor základního řízení provozu (O12)  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
[O12sek@szdc.cz](mailto:O12sek@szdc.cz)  
[danek@szdc.cz](mailto:danek@szdc.cz)  
[vasicekb@szdc.cz](mailto:vasicekb@szdc.cz)  
[kryze@szdc.cz](mailto:kryze@szdc.cz)

Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Odbor traťového hospodářství (O13)  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
[O13sek@szdc.cz](mailto:O13sek@szdc.cz)  
[hartman@szdc.cz](mailto:hartman@szdc.cz)

Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Odbor strategie (O26)  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
[O26sek@szdc.cz](mailto:O26sek@szdc.cz)  
[fuksa@szdc.cz](mailto:fuksa@szdc.cz)

Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Oblastní ředitelství Praha  
Partyzánská 24  
170 00 Praha 7  
[ORPHAsek@szdc.cz](mailto:ORPHAsek@szdc.cz)  
[Trtikova@szdc.cz](mailto:Trtikova@szdc.cz)  
[vrazel@szdc.cz](mailto:vrazel@szdc.cz)

České dráhy, a.s.  
Regionální obchodní centrum Praha  
Za Ženskými domovy 3123  
150 00 Praha 5  
[ROCUNLsek@gr.cd.cz](mailto:ROCUNLsek@gr.cd.cz)  
[Cikner@gr.cd.cz](mailto:Cikner@gr.cd.cz)

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy  
(ROPID)  
Rytířská 10  
110 00 Praha 1  
[haas@ropid.cz](mailto:haas@ropid.cz)  
[valenta@ropid.cz](mailto:valenta@ropid.cz)

SUDOP PRAHA a.s. – zde (na vědomí: e-mail)  
[martin.jarath@sudop.cz](mailto:martin.jarath@sudop.cz)  
[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)  
[eva.syrova@sudop.cz](mailto:eva.syrova@sudop.cz)  
[zdenek.pacholik@sudop.cz](mailto:zdenek.pacholik@sudop.cz)



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov konferenční projednání připomínek ke konceptu GPK a dopravní technologie
DATUM	22. března 2017
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s., zasedací místnost č. 7
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	viz text

Obsahem a cílem porady bylo konferenční projednání připomínek základního technického řešení stavby - ke konceptu GPK a dopravní technologie, odevzdaného dle harmonogramu SoD k prvnímu dílčímu termínu plnění 9.1.2017. Dle požadavku objednatele PD byl koncept dopracován a následně rozeslán dotčeným odborným složkám SŽDC, s.o. k vyjádření. Následně byly zaslány připomínky od O6, O12, O13, OŘ ST a SSZ.

Na začátku jednání byli přítomní seznámeni s posledním bodem dopisu objednatele dokumentace (SSZ), č.j. 11155/2017-SZDC-SSZ-ÚT1 ze dne 16.3.2017, kterým je rozhodnutí, že dočasné zapojení obvodu společného nádraží ŽST Praha-Smíchov nebude v rámci další přípravy dokumentace výše uvedené stavby dále sledováno. Veškeré úpravy GPK v souvislosti s dočasným zapojením obvodu společného nádraží, včetně souvisejících profesí, tak budou z dokumentace bez náhrady vypuštěny. V souvislosti s tímto rozhodnutím bylo dohodnuto, že demontáž stávajícího kolejového roštu (kolejí a výhybek) a trakčního vedení, vč. základů bude zahrnuta do této stavby, a to bez obvodu seřadiště. Z hlediska návrhu GPK dojde k vypuštění výhybek č. 1 – 4 na severním zhlaví a výhybky č. 32 na jižním zhlaví, proto bylo dohodnuto, že vzhledem k rozpracovanosti dokumentace nebudou zbývající výhybky přečíslovány s tím, že číslování bude začínat číslem 4, vynecháno číslo 32 (jako technický průkaz pro umožnění napojení uvažovaného logistického areálu dle platného ÚP SÚ HMP) a vynechaná čísla budou sloužit jako rezerva pro případné změny. O odsouhlasení tohoto návrhu bude nutné požádat SŽDC O12.

Následně zástupce SŽDC OŘ St Ing. Trtíková sdělila, že v současné době je zpracována postradatelnost obvodu seřadiště, včetně projektu na jeho zrušení a zpracovává se postradatelnost na obvod společného nádraží. Tyto dokumenty budou ze strany OŘ ST poskytnuty zpracovateli PD jak podklad pro zpracování příslušných příloh PD.

Dalším bodem bylo projednání výběru varianty severního zhlaví (varianta ze vstupní porady vycházející ze SP a varianta základní, která byla doposud sledována zpracovatelem PD a byla součástí odevzdaného konceptu GPK a dopravní technologie) na základě požadavku - připomínek O6 a O12. Zpracovatel DT Bc. Jarath sdělil přítomným, že na základě těchto připomínek zpracoval, resp. doplnil textovou část týkající se porovnání obou variant řešení severního zhlaví, včetně srovnání obsazení kolejí a GVD obou variant, které bylo zasláno v předstihu před konáním projednání připomínek dne 19.3.2017. Z výsledků tohoto porovnání vychází výhodněji varianta základní oproti variantě ze „vstupní porady“ vycházející ze SP, umožňující souběžné jízdy do kolejí č. 6 a 8, u které převažují následující negativa:

- dochází k prodloužení jízdní doby vlaků linky S7 vlivem nuntosti využití koleje č. 8 (vyšehradské zhlaví 50 km.h<sup>-1</sup> místo 60 km.h<sup>-1</sup>, radotínské zhlaví 60 km.h<sup>-1</sup> místo 100, resp. 110 km.h<sup>-1</sup>).
- vyšší zatížení severního zhlaví a zhoršení propustnosti tratě ve směru Praha hl. n. – Praha-Smíchov – možnost využití souběžných jízd je velmi nízká, úprava obsazení kolejí navíc vyvolává jiné kolize; dále pak ukazuje zhoršuje (delší obsazení sudé části zhlaví) pravidelné využívání odsunutých spojek 1 – 2 při jízdách z koleje č. 8.

Bylo tedy konstatováno, že i když lze v případě ŽST Praha-Smíchov zpracovat více dopravních modelů, bude se vycházet z výše uvedeného a následně **bylo rozhodnuto, že bude nadále sledována varianta základní**, tedy s konfigurací zhlaví bez možnosti souběžných jízd. A zůstane zachován rozsah spojek mezi jednotlivými kolejemi, tzn. nebude akceptována připomínka SSZ Ing. Fridricha na vypuštění spojky 14 – 17.



Dále vznesl zástupce O12 Ing. Daněk dotaz, jakým způsobem bude dále řešen systém elektrického předtápěcího zařízení (dále jen EPZ) 3 kV DC. V rámci zadávací dokumentace bylo požadováno prověření potřeby a rozsahu EPZ vlakových souprav, napájených z trakčního vedení napětím 3 kV, DC a dle výsledků konceptu provozní a dopravní technologie není nutné uvažovat s jejich rekonstrukcí. Následně byl dne 23.2.2017 odeslána žádost o vyjádření na SŽDC O12 s tím, že v odpovědi O12 požaduje doplnění informací, týkající se jak technologie práce se soupravami vlaků osobní dopravy, tak projednání s objednateli dálkové a regionální osobní dopravy. Bylo tedy konstatováno, že z hlediska dálkové osobní dopravy objednatel dopravy MD nepřepokládá ukončování linek v ŽST Praha-Smíchov, včetně jakéhokoliv systémového odstavování souprav. Z hlediska regionální dopravy jsou vlaky na lince S7 v drtivé většině vedeny elektrickými jednotkami, zbytek vlaků sestavený z patrových vozů s lokomotivou je pouze dočasný stav, a ostatní linky (S6 a S65) jsou v motorové trakci (motorové vozy a jednotky) a tím pádem pro není EPZ potřeba. Proto bylo dohodnuto, že EPZ bude z dokumentace stavby vypuštěno bez náhrady.

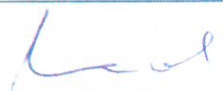
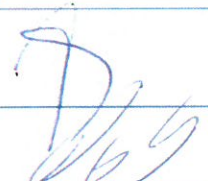
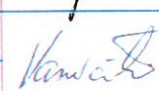

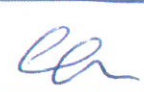


Následně byly projednávány jednotlivé připomínky ke konceptu, reakce na tyto připomínky jsou součástí vyjádření jednotlivých odborů SŽDC a jsou přiloženy jako přílohy tohoto záznamu.

**Zaznamenal Ing. Michal Mečl**



# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov Konferenční projednání připomínek ke konceptu GPK a dopravní technologie
DATUM	22. března 2017
MÍSTO	SUDOP PRAHA a. s., zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Michal Mečl	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 044 michal.mecl@sudop.cz	
Bc. Martin Jarath	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 166 Ing. Lukáš Pohořelý	
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 162 eva.syrova@sudop.cz	
PETR VANÍČEK	SŽDC SSZ	402 114 559 vanicek@szdc.cz	
MOHAR KUBLIK	SŽDC SSZ	725 887 008 kublik@szdc.cz	
Valent UAS	ROPID	234 704 575 uas@ropid.cz	
MIROSLAV VALENTA	ROPID	234 704 564 VALENTA@ROPID.CZ	
PAVEL CIKNER	ČP, ROC Praha	9722 41627 cikner@gr.od.cz	
Bohuslav VASÍČEK	SŽDC, GR D12	602 384 238 VASICEK@SZDC.CZ	
Václav DANEK	SŽDC D12	972 524 575 danek@szdc.cz	
Pavel KRÝŽE	SŽDC D12	972 244 580 kryze@szdc.cz	
Jiří VRAŽEK	SŽDC, Di PRAM PO PRAM HL.N	607 008 792 vrazek@szdc.cz	
Jana TRTIKOVÁ	SŽDC, OR PHA ST PHA - zdp.	724 063 613 trtikova@szdc.cz	



[illegible]

**From:** Konopásek Pavel, Ing.  
**Sent:** Wednesday, March 1, 2017 2:08 PM  
**To:** Vaníček Petr, Ing.  
**Cc:** Veliš Miroslav, Ing.; Mathé Pavel, Ing.  
**Subject:** RE: Vyjádření k návrhu konfigurace ŽST Praha-Smíchov a GPK

Dobrý den,

Na základě Vaší žádosti o výběru vhodné varianty kolejového řešení železniční stanice Praha-Smíchov v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ předkládá odbor přípravy staveb (O6) GŘ SŽDC následující vyjádření:

Pro řádné rozhodnutí přijetí jedné z předložených variant kolejového řešení železniční stanice Praha-Smíchov z dopravně technologického hlediska chybí ve Vámi zaslaných podkladech výpočty jednotlivých ukazatelů propustnosti, následných mezidobí a především pak provozních intervalů, tak abychom mohli preferovat jednu z těchto navržených variant. Požadujeme, aby před rozhodnutím výběru varianty kolejového řešení železniční stanice Praha-Smíchov s ohledem na uvažovaný velký rozsah vlakové dopravy v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov byly zpracovány a vyhodnoceny jednotlivé výše popsané ukazatele a na základě těchto ukazatelů je možné poté potvrdit výběr jednotlivé varianty kolejového řešení na výrobní poradě na dopravní technologii.

Případné připomínky ke stavebním částem předložených variant bude zaslány samostatně a to nejpozději do Vámi stanoveného termínu do 3.3.2017.

S pozdravem

**Ing. Pavel Konopásek**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Generální ředitelství**

Odbor přípravy staveb (O6)  
Oddělení technické přípravy staveb

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1  
tel.: 972 424 625; 972 246 162  
mobil: 602 289 077  
email: [konopasek@szdc.cz](mailto:konopasek@szdc.cz)

<http://www.szdc.cz>

**From:** Veliš Miroslav, Ing.  
**Sent:** Friday, March 3, 2017 7:40 PM  
**To:** Vaníček Petr, Ing.  
**Subject:** RE: Vyjádření k návrhu konfigurace ŽST Praha-Smíchov a GPK

dobrý den,

žádné zásadní připomínky ke kolejovému řešení nemám, platí tedy jen již dříve zasláná připomínky od ing. Konopáska.

S pozdravem

**Ing. Miroslav Veliš**

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**Generální ředitelství**

Odbor přípravy staveb (O6)

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1  
Tel.: 972 244 368

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)



Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 10229/2017-SZDC-SSZ-ÚT1

Ze dne: 23.2.2017

Naše zn.: 11163/2017-SZDC-GR-O12

Vyřizuje: Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 524 575

Mobil: 725 767 812

E-mail: danek@szdc.cz

Datum: 2.3.2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

### „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“, vyjádření k návrhu změny v konfiguraci ŽST Praha-Smíchov

Z důvodu staticky nevhodného umístění kolejové spojky na mostě přes ulici Nádražní (varianta dle Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha) byla na vstupní poradě přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ předložena upravená varianta konfigurace ŽST. V současnosti je nám předkládána k odsouhlasení, bez předchozího projednání na profesních poradách, další varianta ŽST Praha-Smíchov, která výrazně mění konfiguraci vyšehradského zhlaví varianty „vstupní porada“.

Nově navržená varianta znemožňuje např. některé současné jízdy vlaků na vyšehradském zhlaví stanice (odjezd z dopravní koleje č. 4 směr Vyšehrad a současný vjezd na dopravní koleje č. 8 – 12 ze směru Vyšehrad). Proto z hlediska jízdy vlaků linky S6, S65, R65 je varianta „vstupní porada“ výhodnější.

Na základě údajů v zaslaném „Koncepčním řešení 01/2017“ přípravné dokumentace, které se týkají provozní a dopravní technologie, a na základě předloženého situačního výkresu obou variant jsou z hlediska O12 v současnosti akceptovatelné obě varianty. Pro konečné rozhodnutí proto požadujeme, např. v rámci profesní porady, předložit k projednání podrobnou a řádně zpracovanou provozní a dopravní technologii s porovnáním všech provozně-technologických kladů a záporů obou variant, včetně zhodnocení vlivu na provozní intervaly, propustnou výkonnost (např. dle předloženého fragmentu GVD je interval postupného vjezdu a odjezdu mezi vlaky linky S6 jen 2 minuty).

**Ing. Tomáš Nachtman**

*ředitel odboru základního řízení provozu*

Váš dopis zn. 10229/2017-SZDC-SSZ-ÚT1  
Ze dne 23. 02. 2017  
Naše zn. 11570/2017-SZDC-GR-O13

Vyřizuje Ing. Hartman  
Telefon 972 244 462  
Mobil 607 007 972  
E-mail [Hartman@szdc.cz](mailto:Hartman@szdc.cz)

Datum 03. 03. 2017

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa západ

Ing. Petr Vaníček  
Sokolovská 278/1955  
190 00 Praha 9

## Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov vyjádření k návrhu konfigurace ŽST Praha-Smíchov a GPK

V rámci posouzení konceptu technického řešení PD stavby „Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov“ vám za SZDC GR O13 sdělujeme následující:

- Zapojení společného nádraží na severním zhlaví výrazně zhoršuje parametry GPK, komplikuje řešení zhlaví a bude klást zvýšené nároky na údržbu železničního svršku. Z těchto důvodů se zapojením severního nástupiště nesouhlasíme a **podporujeme řešení ŽST Praha Smíchov bez společného nádraží.**

***V rozhodnutí č. j. 11155/2017-SZDC-SSZ-ÚT1 je navrženo toto zapojení dále nesledovat.***

- Požadujeme prověření možnosti rozšíření ploch pro budoucí využití železnicí, neboť navržené dělení pozemků zkracuje užitečné délky kolejí sudé kolejové skupiny. Upozorňujeme, že výhybka č. 16 je navržena v těsné blízkosti hranice dělení pozemků a nebude možné zde umístit stožár TV, kabelové trasy ani jiná zařízení. Navíc jsou značně zhoršeny podmínky pro návrh severního zhlaví a parametry GPK. Z tohoto důvodu požadujeme prověření možnosti zachovat dělicí linii pozemků v úrovni nástupišť od výhybky č. 16 až cca do km 4,3 nebo úpravu vedení dělicí linie v tomto místě, která by umožnila úpravu zhlaví s prodloužením kolejí č. 10 a 12.

***Hranice dělení funkčních ploch jsou jasně dány platným územním plánem hl. m. Prahy a aktuálními hranicemi pozemků v katastru. Projekt musí tyto hranice respektovat.***

***Rozšíření ploch pro budoucí využití železnicí není v kompetenci projektanta a dle jednání na poradě není ani možné***

- Ve vztahu k současnému stavu úseku v km 4,0 – 4,3 jsou oblouky v koleji č. 1  $R = 247/253$  m v převýšení  $D = 86$  mm a v koleji č. 2  $R = 225/275/256$  m v převýšení  $D = 89$  mm se návrhem obloukového zhlaví v převýšení  $D = 70$  mm s poloměry oblouků  $R = 251/300$  m a  $R = 255,750/304,75$  m (v odbočných směrech výhybek i méně  $R_{\min} = 211$  m) při zachování rychlosti 60 km/h jedná o výrazné zhoršení ve vztahu k podmínkám pro zajišťování provozuschopnosti.

***Řešení vychází ze studie proveditelnosti, která je pro projekt závazným podkladem (viz ZTP).***

***Po dohodě na poradě řešení severního zhlaví s obloukovými spojkami a malými poloměry v odbočných směrech výhybek zůstane.***

- Požadujeme prověřit možnost otočení směru spojky výhybek č. 1-2 a vynechání spojky č. 6-8. Kolejovou spojku požadujeme situovat co nejdále od přechodnic s přihlédnutím k poloze mostů.

***S ohledem na návrh řešení TV v případě ponechání spojky 1 - 2 trvale a vypuštění spojky 6 – 8, nelze zajistit elektrické oddělení stanice do traťového úseku dle norem.***

***Na poradě bylo také vysvětleno, že ani z hlediska provozu nahrazení obloukové spojky 6 – 8 spojkou z výhybek 1 – 2 není vhodné.***

***Bylo proto dohodnuto, že zůstane řešení severního zhlaví se dvěma obloukovými spojkami.***

- Upozorňujeme, že výhybky č. 4, 5 a 6 leží výměnovou částí částečně na mostě, jehož opěry nejsou kolmé na osu koleje. Toto řešení je zcela nevhodné z hlediska namáhání mostu i pražců a musí být uspokojivě vyřešeno.

**Výhybky č. 4 a 5 byly v rámci porady změněny na štíhlejší, čímž došlo k zasunutí spojky až nad přesýpanou část předpolí mostu (úroveň přesýpané konstrukce se pohybuje kolem 2,0 m pod TK)**

**Výhybky č. 5 a 6 jsou vloženy také nad přesýpané části konstrukcí mostu (úroveň stropu přesýpané konstrukce se pohybuje kolem 1,5m pod TK).**

**Přechodová oblast (přechodový klín) musí být zřízena z vhodných materiálů dostatečně zhuštěných kvůli snížení sedání (zamezení rozdílu sedání a deformací GPK), zvýšení únosnosti za rubem opěry mostu.**

- Návrh obloukových spojek je nutné konzultovat s výrobcem výhybek pro doporučení optimalizace součástí výhybek pro prodloužení jejich životnosti. Zejména se jedná o rozsah perlitizace nebo užití kolejnic jiné třídy oceli, návrh PHS, použití UPS. Upozorňujeme, že výrobce pravděpodobně bude požadovat snížení záruční doby nebo změnu záručních podmínek pro tyto výhybky.

**Výhybky č. 3- 9 budou mít srdcovku ZMB3 a budou perlitizovány všechny ocelové části výhybky.**

- V oblasti severního zhlaví jsou 3 mosty různých konstrukcí, mezi něž jsou vkládány výhybky, proto požadujeme navrhnout opatření ke zvýšení stability GPK vhodným návrh pražcového podloží. Zvažte návrh homogenního ZKPP prakticky v celé délce severního zhlaví s předepsáním vyšších parametrů únosnosti než odpovídá rychlosti 60 km/h.

**ZKPP bude protaženo v celé délce od mostu přes Vltavu až za most přes Nádražní ulici.**

- Vzhledem k malým poloměrům oblouků a očekávanému vysokému zatížení je nutné prověřit možnosti zvýšení stability GPK, např. podpražcové podložky, systémy upevnění apod.

**Řešení navrhne O13 po konzultaci s jednotlivými výrobci.**

- Pokud je to možné, zvětšete mezipřímou mezi KP a výhybkami č. 9, 10 a 11.

**Vzdálenost výhybek od KP není v rozporu s normou a ani v rámci porad nebyla připomínkována. Posun těchto výhybek by znamenal posun celého severního zhlaví směrem do stanice. Po dohodě na poradě nebude tato připomínka zapracována.**

- Výhybku č. 22 navrhnete tvaru 1:9-300 nebo 1:11-300 v základním tvaru, za odbočnou větví výhybky č. 24 navažte obloukem  $R = 500$  m tak, aby ve spojnici 21-24 nebyly dvě změny křivosti navíc.

**Varianta tohoto řešení byla prezentována již na vstupní poradě s tím, že požadováno zkrácení propojení kolejí 4 – 8 kvůli možnosti prodloužení nástupiště.**

**Navrhované řešení má za následek kolejové S v koleji č. 6. Na žádost investora zapracováno.**

- Na konci kusé koleje 10a bude pravděpodobně nutné uvažovat s dynamickým zarážedlem, kolej je umístěna na konci náspu.

**Na konci kusé koleje 10a je využito stávající zarážedlo. Dynamické zarážedlo zkrátí kusou kolej pod 200m. Jedná se pouze o manipulační kolej.**

**Na poradě bylo dohodnuto, že se kolej zkrátí na minimálních 200 m a vybuduje se nové zarážedlo.**

- V koleji č. 0 je v oblouku  $R = 1700$  m nutné uvažovat s rychlostí 100 km/h až k návěstidlu Sc0 před výhybkou č. 17.

**Opraveno.**

- Sjednotte popis rychlostí v koleji č. 4 a v oblouku mezi výhybkami č. 7 a 10.

**Sjednoceno.**

- Transformace výhybky č. 5 neodpovídá navrženému tvaru výhybky.

**Opraveno.**

- Koleje č. 7 a 9 ved'te v maximální délce v přímé, tj. bez sledování směru koleje č. 5 u výhybky č. 27. Doporučujeme osovou vzdálenost od dopravních kolejí zvětšit alespoň na 6 m a sledovat možnost umístit zde podpěry TV.

**Koleje jsou v maximální možné míře přimknuty k souběžným dopravním kolejím. Koleje č. 7 a 9 jsou zatrolejovány, není důvod vkládat další podpěry mezi koleje. Odsun bude znamenat z hlediska TV nárůst nákladů.**

**Na poradě bylo dohodnuto, že dojde k napřímení pouze koleje č. 9. Po podrobnějším prověření napřímeny obě koleje.**

- Výhybka č. 29 bude tvaru 1:6,6-190.

**Opraveno.**

- Oblouk  $R = 2100$  m mezi výhybkami č. 31 a 36 za výhybkou č. 31 přesuňte před výhybku, zvětšete poloměr a zrušte tak krátkou mezipřímou. Pak půjde nahradit výhybka č. 31 tvarem 1:11-300.

**Toto řešení by znamenalo další odsunutí koleje vně do míst, kde je potřeba umístit trafostanici a to není vhodné. Po dohodě na poradě nebude tato připomínka zapracována.**

- Oblouk  $R = 1300$  m ve směru na Žvahov doplňte krajní přechodnicí.

**Standartní změna nedostatku převýšení v hlavní koleji může dosahovat až hodnoty 50mm pro rychlost do 100 km/h. V tomto případě je nedostatek převýšení  $l=45$ mm. Není tedy potřeba přechodnici vkládat – řešení je v souladu s normou. Po dohodě na poradě nebude tato připomínka zapracována.**

- Rozsah perlitizace bud pravděpodobně vyšší než je uváděno v tabulce. Požadavek bude upřesněn po stabilizaci řešení.

**Perlitizace bude navržena ve výhybkách 3 – 9.**

- Pokud jsou výhybky navrženy z kolejnic z materiálu R350HT již nebudou perlitizované. Standardně se z tohoto materiálu výhybky nedodávají, ale dodávají se celé perlitizované. Materiál kolejnic bude dále upřesněn.

**Perlitizace bude navržena ve výhybkách 3 – 9.**

## **Závěr**

S upravenou variantou žst. Praha-Smíchov souhlasíme za podmínky řádného vypořádání a zapracování připomínek. Z důvodů stísněného prostoru a komplikací řešení GPK a následné údržby preferujeme řešení ŽST Praha Smíchov bez společného nádraží. Podmínkou je prověření možnosti úpravy dělení pozemků pro lepší prostorový návrh severního zhlaví.

**Ing. Jiří Kozák**

*ředitel odboru traťového hospodářství*

**From:** Trtikova@szdc.cz [mailto:Trtikova@szdc.cz]  
**Sent:** Friday, March 03, 2017 2:05 PM  
**To:** VanicekP@szdc.cz  
**Cc:** Mečl Michal Ing.  
**Subject:** RE: Vyjádření k návrhu konfigurace ŽST Praha-Smíchov a GPK

Dobrý den,

ST Praha západ své připomínky ke GPK již vyjádřila dopisem z 19.12.2016 č.j. 41721/2016-SŽDC-OR PHA-ST PHAZ-Tr. Oprávněnost většiny připomínek byla v podstatě odmítnuta, akceptována byla jen malá část (podařilo dosáhnout snížení absolutního sklonu vzestupnic). Další připomínky k řešení GPK nemáme.

Vzhledem k tomu, že navržená konfigurace kolejiště na jižním zhlaví leží v místě upraveného a oploceného složiště materiálu TO Smíchov a současně bude zrušena „požární komunikace“ vedoucí od Knížecí, přes přejezd P2189 v km 1,467, až k TO Smíchov, požadujeme, aby byla upravena zpevněná plocha před budou TO Smíchov a také jediná příjezdová komunikace od Meet Factory takto:

- Zpevnit plochu před TO Smíchov až k nové koleji (nyní bez názvu) v úseku mezi výhybkami 402 – 37 a to nejméně v délce jako je zpevněná plocha nyní
- Oplotit celou zpevněnou plochu: navázat oplocením na dnešní bránu (vjezd od Meet Factory), zřítit brány na obou kolejích TO, tj. koleje za v.č. 401 a 402, cca v místech, kde dnes zpevněná plocha končí a dále navázat na stávající oplocení RSM (pokud tam zůstane) nebo pokračovat novým oplocením tak, aby byl rovněž zachován druhý příjezd pro osobní auta s bránou (vzadu za TO).
- Příjezdová komunikace od Meet Factory v současné době nevyhovuje pro příjezd nákladního vozidla s návěsem. Průjezdu takového vozidla brání stávající stožár TV č.92 (brána TV č.91-92), kde se komunikace výrazně zúžuje. (Dosud zásobování TO Smíchov probíhá „požární komunikací“). Žádáme proto, aby komunikace byla v uvedeném místě dostatečně rozšířena (nové TV není v situaci zatím zakresleno), protože jinak bychom nemohli souhlasit se zrušením požární komunikace a přejezdu P2189. Pokud by komunikace nebyla dostatečně rozšířena, zcela by se znemožnilo běžné fungování TO Smíchov, což nemůžeme připustit.

***Výše uvedené připomínky budou zapracovány v rámci dalšího dílčího termínu plnění – odevzdání konceptu dokumentace k projednání se SŽDC, s.o. a ČD, a.s.***

S pozdravem

**Ing. Jana Trtíková**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Oblastní ředitelství Praha  
Správa tratí Praha západ

Vedoucí technického oddělení

Nádražní 3113, 150 05 Praha 5 - Smíchov  
Tel.: 9722 26502  
Mobil: 724 063 613  
Fax: 9722 26504  
[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 11155/2017-SZDC-SSZ-ÚT1

Vyřizuje: Ing. Petr Vaníček

Telefon: 972 244 860

Mobil: 702 117 549

E-mail: VanicekP@szdc.cz

Datum: 16. 03. 2017

SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Michal Mečl

Olšanská 2643/1a

130 80 Praha 3

## Připomínky k doplněnému konceptu přípravné dokumentace na akci „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ v rozsahu nutném pro projednání základního technického řešení stavby

Vážený pane inženýre,

ke dni 9. 1. 2017 jsme od Vás obdrželi koncept přípravné dokumentace v rozsahu nutném pro projednání základního technického řešení stavby, který byl součástí první dílčí etapy harmonogramu plnění SoD. Tento koncept má sloužit zejména pro potřeby odsouhlasení GPK a jeho fixace pro ostatní profese zpracovávané v rámci přípravné dokumentace. Dopisem čj. 74/2017-SZDC-SSZ-ÚT1-Van ze dne 11. 1. 2017 jsem Vás informoval o nutnosti dopracování konceptu pro potřeby rozeslání dotčeným odborným složkám SZDC s.o. a následného odsouhlasení GPK.

K odevzdanému dopracování konceptu základního technického řešení má Stavební správa západ následující připomínky:

Ing. Karel Fridrich (Fridrich@szdc.cz, 972 244 833):

- s návrhem GPK souhlasím.
- v obloucích severního napojení Společného nádraží R=733 m a R=630 m je chybně uvedené převýšení, má být D=-70mm. Hodnoty I jsou správně.

### **Opraveno**

- s ohledem na uvažovaný provozní koncept není využívána spojka 14 – 17. Doporučuji tuto spojku vypustit.

**V souladu s rozhodnutím na projednání připomínek ke konceptu GPK a DT o výběru varianty severního zhlaví bude tato spojka ponechána.**

- s ohledem na uvažovaný provozní koncept doporučuji prověřit možnost zvýšení rychlosti od žst. Praha-Radotín do 5. SK na 80 – 100 km/h. Změna by musela zahrnout výhybku 27, ale i oblouk před návěstidlem Sc5.

**Na projednání připomínek ke konceptu GPK a DT bylo dohodnuto, že bude ponechána navržená rychlost 60 km.h<sup>1</sup>**

- k 12. SK doplňte do závorky údaj o užitečné délce mezi Sc12 a L12a.

### **Doplněno**

- ve variantě „ze vstupní porady“ by v případě jejího přijetí bylo třeba upravit řešení některých prvků obdobně k řešení novějšímu. Jde o GPK severního napojení Společného nádraží (v návrhu chyba v GPK, za odbočnou výhybkou l>100 mm), transformaci spojky 1 – 2, prodloužení přechodnic severního zhlaví na strmost vzestupnic n>600, směrové poměry v severních koncích 3. SK a 5. SK, vypuštění spojky 14 – 17.

**Na projednání připomínek ke konceptu GPK a DT bylo dohodnuto, že bude sledována varianta „základní“**

- v případě, že varianta „základní“ prokáže srovnatelné dopravně technologické parametry s variantou z podkladové studie proveditelnosti, tedy že nenavržení souběžných vlakových cest od 4. nástupiště směr Vyšehrad v obou směrech je přijatelné, doporučuji sledovat variantu „základní“.

**Je v souladu s výsledkem projednání připomínek ke konceptu GPK a DT**

Ing. Petr Kuník (Kunik@szdc.cz, 972 244 851):

- S inovovaným kolejovým řešením ŽST Praha-Smíchov bez možnosti současných jízd od Prahy-Žvahova do Prahy-Vyšehradu a opačně s ohledem na předložený dopravně-technologický průkaz souhlasím za podmínky zvýšení rychlosti v odbočné větvi výhybky č. 27 (odbočení ze 3. do 5. staniční koleje na radotínském zhlaví) na rychlost vyšší než 60 km/h (alespoň 80 km/h).

**Na projednání připomínek ke konceptu GPK a DT bylo dohodnuto, že bude ponechána navržená rychlost 60 km.h<sup>-1</sup>**

**Vypořádání uplatněných připomínek žádáme na konferenčním projednání připomínek, které se uskuteční ve středu 22. 3. 2017.**

Na závěr tohoto dopisu bych rád zrekapituloval dosavadní dění v problematice zapojení společného nádraží. Z Vámi odevzdaného konceptu přípravné dokumentace vyplývá, že navržené řešení se zachováním Žst. Praha-Smíchov, obvod společné nádraží je technicky možné, avšak v rozporu se záměry vlastníka pozemků i hlavního města Prahy. K tomu obdržela SŽDC s.o. dopis od náměstka primátorky Dolínka i od Institutu plánování a rozvoje města Prahy a také od společnosti SEKYRA Group, která uplatňuje svá práva plynoucí z účasti na společném podniku s Českými drahami: Smíchov Station Development. České dráhy zároveň vypověděly nájemní smlouvy související s těmito pozemky a vyzvaly SŽDC k odstranění kolejí ze svých pozemků včetně obvodu společného nádraží. Z tohoto důvodu byl iniciován proces postradatelnosti na těch částech kolejíště, na nichž dosud nebyl vydán.

**Na základě tohoto vývoje bylo rozhodnuto, že zapojení společného nádraží nebude v rámci zpracování dokumentace Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov dále sledováno.**

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.) Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov</b> Záznam z jednání na železniční spodek a nástupiště
<b>DATUM</b>	18.4.2017
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA a.s.
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	viz text

Obsahem a cílem porady bylo projednání návrhu sanace a odvodnění železničního spodku a návrhu nástupišť „Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov“.

Investorem stavby je Stavební správa západ, HlSem je Ing. Petr Vaníček (Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov).

Na začátku porady byly přítomným prezentovány zásady návrhu sanace pražcového podloží a také odvodnění. Zásady návrhu sanace pražcového podloží byly předem projednané s O13 a stavební správou (viz mail z 9.2. 2017):

## SO 30-11-01 ŽST Praha Smíchov, železniční spodek

### KONSTRUKCE PRAŽCOVÉHO PODLOŽÍ

**Index mrazu  $I_{mn}$**  **350 [°C.den]**

**Hloubka promrzání** **0,85m**

Návrh pražcového podloží je upraven dle předpisu ČD S4 přílohy 6, tabulky 1 takto:

#### Hlavní koleje

- s modulem přetvárnosti pro celostátní koridorové tratě s rychlostí  $v < 120 \text{ km.h}^{-1}$

(PRO KOLEJE Č. 1, 0, 2 A 3)

na zemní pláni  $E_{opoz} = 20 \text{ Mpa}$

na pláni spodku  $E_{e1poz} = 50 \text{ Mpa}$

- s modulem přetvárnosti pro celostátní ostatní tratě s rychlostí  $v < 120 \text{ km.h}^{-1}$

(SEMNERING)

na zemní pláni  $E_{opoz} = 20 \text{ Mpa}$

na pláni spodku  $E_{e1poz} = 40 \text{ Mpa}$

#### Předjízdne koleje

(PRO KOLEJE Č. 4, 5, 6, 8, 10, 12)

- s modulem přetvárnosti pro celostátní tratě

na zemní pláni  $E_{\text{opoz}} = 20 \text{ Mpa}$   
na pláni spodku  $E_{\text{e1poz}} = 40 \text{ Mpa}$

### Ostatní koleje

● s modulem přetvárnosti pro ostatní koleje ve stanicích na tratích celostátních  
(pro koleje č. 7, 9, 401, 403, 405, 5a, 10a)

na zemní pláni  $E_{\text{opoz}} = 15 \text{ Mpa}$   
na pláni spodku  $E_{\text{e1poz}} = 30 \text{ Mpa}$

Charakteristický typ konstrukce pražcového podloží pro staniční koleje:

Typ	vyhoví pro $E_{0r}$ (MPa)	Skladba konstrukčních vrstev pražcového podloží
1	< 20	<ul style="list-style-type: none"> <li>• štěrkodrt' tl. 0,20 – 0,25 m</li> <li>• zlepšení zemní pláne mechanicky ZZM tl. 0,35 – 0,40m</li> </ul>
2	> 20	<ul style="list-style-type: none"> <li>• štěrkodrt' tl. 0,20 - 0,35m</li> <li>• separační geotextilie</li> </ul>

### PŘECHODOVÉ OBLASTI – ZKPP – PRO MOSTY, PROPUSTY:

U mostů, propustků i přejezdů bude navrženo ZKPP se zvýšenou únosností

na pláni spodku  $E_{\text{e1poz}} = 80 \text{ MPa}$  při  $E_{\text{e1poz}}=50 \text{ MPa}$  navazující trati  
přičemž minimální tloušťka konstrukce ZKPP musí být 0,5m

**ZKPP na rekonstruovaných mostech a propustech** budou navrženy dle S4, příloha 24, pokud povrch jejich nosné konstrukce je ve vzdálenosti menší než 1,20m od nivelety koleje.

Délka přechodové oblasti na stávajících tratích se provádí **H+5 (min.7m)** od opěry. Přechod z plné tloušťky ZKPP na konstrukci pražcového podloží přilehlého traťového úseku se provádí výběhem ZKPP dl. min. **5m** a s ukončením ve sklonu 1:1.

Typ	vyhoví pro $E_{0r}$ (MPa)	Skladba konstrukčních vrstev pražcového podloží
1	> 29	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minerální směs tl. 0,50 m</li> <li>• separační geotextilie</li> </ul>

2	> 23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minerální směs tl. 0,30 m</li> <li>• zemina zlepšená cementem dovezená z centra SC tl. 0,20 m</li> </ul>
3	> 13,5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minerální směs tl. 0,30 m</li> <li>• zemina zlepšená cementem dovezená z centra SC tl. 0,30 m</li> </ul>

## SANACE

- Je navržen jednotný sklon zemní pláně i PTŽS 5‰
- Podkladní vrstva pod štěrkovým ložem je navržena ze štěrkodrti nebo minerální směsi v min. tl. 0,20 m
- Zlepšení pláně – je navrženo mechanicky kvůli přítomnosti podzemní vody, je provedeno na min. šířku 2,50 m od osy koleje, v úsecích s trativody je dotažena až k vnitřní svislé stěně trativodních rýh
- Pod vrstvou ŠD nebo MS je navržena separační geotextilie

## TRATIVODY

- Minimální podélný sklon trativodů je navržen 5‰ s ohledem na užitý materiál (plasty) a minimalizaci zemních prací.
- Sklon svodného potrubí je navržen minimálně 5‰.
- Drenážní potrubí je navrženo jednotně z PE-HD, DN 150 s hladkou vnitřní plochou
- Trativodní šachty vrcholové, kontrolní a přípojně jsou dle nového vzor. listu Ž3 navrženy přednostně plastové z materiálu PE-HD, DN 400 bez kalového prostoru.
- Šachty koncové jsou dle vzor. listu Ž3 navrženy přednostně betonové DN 800, kalový prostor je minimálně 0,30 m.

Trativody ve stanici jsou odvedeny do příčných svodů SO 30-50-01, které jsou následně zaústěny do kanalizace. Příčné svody jsou ve stanici rozmístěny rovnoměrně tak, aby bylo možné vodu z podloží stanice odvést bez příliš velkého zahlubování trativodů

### PŘIPOMÍNKY K ZAPRACOVÁNÍ VZNESENÉ NA PORADĚ:

- 1) V koleji č. 2 navrhnout těžší sanaci (0,20 ŠD + 0,35 ZZM) a sjednotit ji se sanací s kolejí č. 0 – sanaci dotáhnout za konec výhybky č. 10 a na druhé straně k podchodu pod kolejemi
- 2) V km 3,985 – 4,005 je navrženo odtěžení násypového svahu – zástupci SSZ souhlasí s jeho odtěžením za podmínky, že tento odtěžený materiál bude zpětně využit do budovaného násypu pod kolejí 10a, 4, 10, 12 v km 4,190 – 4,500.
- 3) Doplnit příčný řez v km 5,500

Zaznamenala Ing. Eva Syrová



## SO 30-14-01 ŽST Praha-Smíchov, nástupiště

Projektant nejprve shrnul požadavky Zadávací dokumentace, která především určuje počet nástupišť (demolice stávajícího nástupiště 1A, rekonstrukce nástupišť č. 2,3 a zřízení nového nástupiště č. 4), přístupy na ně a požadovanou minimální šířku. Rovněž upozorňuje na dodržování technických norem a předpisů a platné legislativy.

V průběhu porady bylo řešeno a dohodnuto následující:

- Každé nástupiště disponuje dvojicí výtahů, z toho důvodu nebude uvažován služební přechod
- Nástupiště budou ukončena zídkou se schůdky opatřenou zábradlím a brankou. Výjimkou je severní konec nástupiště č. 1, na které navazuje zpevněná plocha. Rozhraní nástupiště a zpevněné plochy bude vhodným řešením zabezpečeno proti průjezdu automobilů.
- Zpevněná plocha bude dimenzována na pojíždění automobily. Při jejím navrhování je nutno zohlednit výšku vstupů do technologické části v severním křídle VB a výšku stropu prostorů v 1. NP budovy, které zasahují pod zpevněnou plochu i pod nástupiště č. 1. Zpevněná plocha tedy bude výškově v úrovni nástupiště č. 1. Krajiní hrany plochy budou doplněny o zábradlí/svodidlo. **Pozn.: po poradě došlo ke změně objektové skladby a objekt zpevněné plochy bude spadat pod objekty úprav místních komunikací. Zpracovateli byly předány veškeré informace a požadavky. Nadále bude probíhat koordinace mezi objektem nástupiště a zpevněné plochy.**
- Konstrukce nástupišť: prefabrikáty L s předsazenou hranou s ohledem na umístění částí nástupišť v převýšené koleji. V místě podchodů budou umístěny atypické prefabrikáty s výškou 1,2 m.

### POŽADAVKY A PŘIPOMÍNKY K ZAPRACOVÁNÍ

- V dokumentaci doložit příčný řez v místě výtahové šachty a schodiště jako důkaz dodržení minimální vzdálenosti překážek od hrany nástupiště
- Ověřit zdali jsou délky nástupních hran a vzdálenosti konců hran nástupiště od návěstidel dostačující z pohledu dopravní technologie a zabzař (viditelnost návěstidel, vliv zavedení ETCS, skutečná užitná délka nástupních hran)
- Vhodně zvolit konstrukci povrchů nástupišť vzhledem k vysoké frekvenci cestujících a významu stanice (ŽST Praha-Smíchov leží mimo památkově chráněnou oblast, nebude tedy nutné brát v úvahu požadavky OPP na speciální konstrukci).

### PŘÍLOHY ZAZNÁMU

- Pracovní příčný řez 1:100 v km 4,700 v místě jižního podchodu (vliv konstrukce podchodu na výšku prefabrikátů L)

**Zaznamenal: Ing. Veronika Kotková**

# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov Porada na žel. spodek a nástupiště
DATUM	18. dubna 2017
MÍSTO	SUDOP PRAHA a. s., zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Michal Mečí	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 044 michal.mecl@sudop.cz	
Ing. Veronika Kotková	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 465 Veronika.kotkova@sudop.cz	
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 008 eva.syrova@sudop.cz	
PETR VANÍČEK	SZDC SS2	402 114 549 vanicek@szdc.cz	
MICHAL KUDČÍK	SZDC SS2	725 884440 kudcik@szdc.cz	
Ladislav LUDVÍK	SZDC, s.o. OR Praha	602 532 672 ludvik1@szdc.cz	
JANA TRTÍKOVÁ	SZDC ST PHA-7A/P	724 063 613 trtikova@szdc.cz	
IVAN LADÍK	SZDC CHAT PRAHA	721 275 350 ladik@szdc.cz	
JAROSLAV VRAZEL	SZDC, ČR MOH PRAHA HL	607 008 792 vrazel@szdc.cz	
PETR KRAC	CD, a.s. 032	606 796 078 krac@cd.cd.cz	
RUMPL VIKTOR	SZDC OR PHA-SBBH	RUMPL@SZDC.CZ	
ICHAR HARTMAN	SZDC UŘ 013	972 244 462 HARTMAN@SZDC.CZ	
BERNATIE	SZDC 0203	972 762 485 bernatie@szdc.cz	
MIROSLAV VELIS	SZDC 06	972 244 368 velis@szdc.cz	





Zababa, s.r.o.  
Radlická 2001/56  
150 00 Praha-Smíchov  
IČ: 27148548  
DIČ: CZ 27148548

10

vyřizuje: Ing. Petr Bauer Ph.D.  
telefon: +420 736519906  
E-mail: [bauer@vukv.cz](mailto:bauer@vukv.cz)  
datum: 21.6.2017

SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a  
130 80 Praha  
Česká republika

Vyjádření k Vaší žádosti ze dne 6. června 2017 Vaší značky 201/158/2017 ve věci:  
**Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov, úprava stávající výhybky č.84 u vlečky Zababa s.r.o.**

Dobrý den,  
k problematice uvedené ve Vaší žádosti o naše stanovisko sdělujeme, že s navrhovaným řešením situace souhlasíme. Posunutí výhybky č. 84 na požadovanou osovou vzdálenost jsme ochotni provést na naše náklady.

S pozdravem Petr Bauer



Radlická 56, 150 00 Praha 5  
tel.: 602 656 320, 603 885 775  
DIČ: CZ27148548  
IČ: 27148548  
č.ú.: 168516350.0600  
e-mail: [parni@masinka.cz](mailto:parni@masinka.cz)  
[www.masinka.cz](http://www.masinka.cz) ②

VÁŠ DOPIS ZNAČKY: .  
ZE DNE: .  
NAŠE ZNAČKA: 201/312/17  
  
VYŘIZUJE: Ing. Eva Syrová  
TEL.: +420 605 229 008  
E-MAIL: eva.syrova@sudop.cz  
IDDS: nd9sqfy  
  
MÍSTO / DATUM: Praha 10. října 2017

Správa železniční dopravní cesty  
Odbor traťového hospodářství (O13)  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

**Věc : „Rekonstrukce Praha hl.n. - Vyšehrad  
„Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“  
„Rekonstrukce ŽST Praha - Smíchov“**

**Žádost o úlevové řešení dle vyhlášky MD č.177/1995 Sb.a výjimky z předpisu S3**

Vážení,

**Za železniční svršek a spodek**

bychom vás chtěli v rámci zpracování přípravné dokumentace výše uvedených staveb, požádat o souhlas s odchylným řešením od předpisu SŽDC S3 a vyhlášky MD č. 177, s ponecháním stávajícího prostorového a geometrického uspořádání železničního svršku.

Odůvodnění:

Připravovaná dokumentace stavby je zpracována tak, aby byla v souladu se zákonem č. 266/94 Sb. a prováděcími vyhláškami k tomuto zákonu, zejména vyhlášce MD č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební řád drah, v platném znění. S ohledem na to, že se jedná o rekonstrukci a místní podmínky stávajícího stavu trati jsou velmi složité, je navrženo v některých případech využití úlevových řešení ve smyslu uvedené vyhlášky s tím, že bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy bude zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

**Za mostní objekty**

bychom vás chtěli v rámci zpracování přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce mostů pod Vyšehradem“ požádat o souhlas s výjimkou z ČSN 736320 a ze Směrnice GŘ 16/2005 čl. 2.1.1 na min. vzdál. překážky od osy koleje a minimální přechodnost traťovou třídou D4/120.


Odůvodnění:

Mostní objekty jsou od prosince 2004 prohlášeny za kulturní nemovitou památku č. reg. ÚSKP 101 315) a veškeré úpravy podléhají stanovisku památkové péče. Stávající konstrukční uspořádání některých mostních objektů neumožňuje úpravy pro zajištění požadované min. vzdálenosti pevné překážky od osy mostu. Dále charakter provozu na daném úseku odpovídá spíše širé trati. Není zde prováděn posun a vysoká četnost vlaků předurčuje dané místo pouze k průjezdu bez manipulací. Navrhovaná opatření v rámci stavby jsou na plánovanou životnost 30 let.

Všechna tato místa jsou uvedena dále v žádosti.

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový  
Vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů  
SUDOP PRAHA a.s.

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



## Rozdělovník:

Ing. Tomáš Hartman	hartman@szdc.cz
Ing. Jan Čihák	cihak@szdc.cz
Ing. Radek Trejtnar	trejtnar@szdc.cz
Ing. Jiří Lelek	lelek@szdc.cz
Ing. Miroslav Teichman	teichman@szdc.cz
Ing. Nečekal	necekal@szdc.cz
Ing. Laifr	<a href="mailto:laifr@szdc.cz">laifr@szdc.cz</a>
Ing. Vladimír Saňák	sanak@szdc.cz



## ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

### A) Prostorové uspořádání

#### 1. Místa s osovou vzdáleností menší než 4750 mm v železničních stanicích

Podle vyhlášky MD č. 177 § 11, čl. (2), odst. a. 2: U více kolejných tratí s rozchodem koleje 1435 mm musí být dodrženy následující vzdálenosti os kolejí

a) na širé tratí v přímé koleji a obl. o poloměru 300m a větším, 4000mm

b) v železničních stanicích: při rekonstrukcích žel. stanic, je-li to nezbytné, s přihlédnutím k místním podmínkám, nejmenší vzdálenost os kolejí v přímé koleji a v obloucích o poloměru 300 m a větším, 4750 mm.

Podle vyhlášky MD č. 177 § 11, čl. (10) je možné úlevové řešení. Ustanovení tohoto odst. lze aplikovat v složitých místních podmínkách v zastavěném území, ve státě chráněném území případně v nepříznivých geologických podmínkách. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy pak musí být zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

Připravovaná dokumentace stavby předpokládá ponechání nedostatečné osové vzdálenosti v místech, kde jde o napojení na stávající stav. Jedná se o stísněná místa se složitými místními podmínkami – viz následující tabulka.

**TABULKA ŘEŠENÝCH ÚSEKŮ:**

staničení	Úsek (stavba)	osová vzdálenost [m]	poznámka
1,935-3,127	Praha hl.n. – Vyšehrad	Nejméně 4,00	Hlavní koleje 101 a 102
3,388 – 3,975 (KO2/ZPm2 – KPm1/ZO1)	Praha hl.n. – Vyšehrad Mosty pod Vyšehradem ŽST Praha - Smíchov	nejméně 3,80	Hlavní koleje č.1 a 2 přes most přes Vltavu

#### POPIS MÍSTNÍCH PODMÍNEK:

Připravovaná dokumentace stavby předpokládá ponechání nedostatečné osové vzdálenosti v místech, kde jde o stávající stav a trať je vedena na mostech, které jsou prohlášeny za nemovitou kulturní památku. Rozšíření osové vzdálenosti na normovou by bylo nejen finančně nákladné, ale také by došlo k podstatnému zásahu do vrchní části mostu (vyložení říms), což je z hlediska památkové péče nepřijatelné.

V úseku Praha hl.n. – Vyšehrad je trať vedena mezi zástavbou ve stávající stopě. Důvodem zmenšení osové vzdálenosti na 4,00 m je dodržení volného schůdného a manipulačního prostoru.

V následující tabulce jsou uvedeny vypočtené jmenovité a mezní osové vzdálenosti koleje pro konkrétní místo traťového úseku a její porovnání s navrženou osovou vzdáleností:

staničení	kolej č.	poloměry oblouků [m]	Úsek (stavba)	osová vzdálenost [m]			
				jmenovitá	mezní	nejmenší	navržená
1,935-3,127	1, 2	Re=279m, De=90mm Ri=275m, Di=90mm	Praha hl.n. – Vyšehrad	3,721	3,594	3,57	4,0
3,388 – 3,975 (KO2/ZPm2 – KPm1/ZO1)	1, 2	Re=900m, De=40mm Ri=670m, Di=40mm	ŽST Praha - Smíchov	3,615	3,487	3,570	3,80 – 4,750



## B) Geometrické uspořádání koleje

### 1. Místa s poloměrem oblouku v dopravních kolejích menším než 300 m (ve stanicích v hlavních kolejích 600 m)

Podle vyhlášky MD č. 177 § 13, čl. (2): Na dráze celostátní u staveb dráhy (...) 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. Koleje železničních stanic se zřizují v přímých úsecích, v oblouku, jen je-li to nezbytné. Železniční stanice smí být s přihlédnutím k místním podmínkám vložena do oblouku s nejmenším poloměrem 600 m. V dopravních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 300 m. (...)

Podle vyhlášky MD č. 177 § 13, čl. (14) je možné úlevové řešení. Ustanovení tohoto odst. lze aplikovat v složitých místních podmínkách v zastavěném území, ve státě chráněném území případně v nepříznivých geologických podmínkách. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy pak musí být zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

Připravovaná dokumentace stavby předpokládá ponechání stávajících směrových poměrů s poloměry nižšími v následujících místech hlavních kolejí, kde je poloha koleje omezena polohou stávající zástavby, stávajících mostů a konfigurací stávajícího zhlaví. Poloha ostatních dopravních kolejí a kolejových spojek je přizpůsobena poloze hlavních kolejí.

staničení	Úsek (stavba)	poloměr [m]	poznámka
1,598-2,327	Praha hl. n. - Smíchov	255,5/ 247	Kolej č. 101
		256 / 250	Kolej č. 102
2,077-2,327		283,75	Kolej č. 103
		279	Kolej č. 101
		275	Kolej č. 102
2,617-2,924		288,75	Kolej č. 103
		284	Kolej č. 101
		280	Kolej č. 102
0,749-0,960	Vršovice-Smíchov	258	Kolej č. 103
3,975 – 4,171	ŽST Praha Smíchov	251	Kolej č. 1
3,922 – 4,171	ŽST Praha Smíchov	255,75	Kolej č. 2

### 2. Sklonové poměry

Podle vyhlášky MD č. 177 § 13, odst. (8): (...) koleje v železničních stanicích se zřizují ve vodorovné, je-li to nezbytné s přihlédnutím k místním podmínkám nejvýše ve sklonu 1 ‰. Na kolejích, kde se nepředpokládá stání a odstavování drážních vozidel anebo je to z technologického hlediska nutné, je možno zřídit kolej o větším sklonu. Podrobnosti obsahuje technická norma uvedená v příloze č. 5.

Podle vyhlášky MD č. 177 § 13, odst. (14) je možné úlevové řešení. Ustanovení tohoto odst. lze aplikovat v složitých místních podmínkách v zastavěném území, ve státě chráněném území případně v nepříznivých geologických podmínkách. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy pak musí být zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

#### Návrh řešení:

Jako stavebnětechnické řešení a organizační opatření se navrhuje uvedení všech uvedených míst ve staničních řádech pro zaměstnance provozovatele dráhy i drážní dopravy (včetně umístění stezek, podmínek pro odstavování drážních vozidel).

Připravovaná dokumentace předpokládá ponechání stávajících větších sklonů s ohledem na polohu navazujících staveb a zařízení (vč. sítí) v těchto místech:

staničení	Úsek (stavba)	sklon [‰]	poznámka
1,571-3,501	Praha hl. n. - Smíchov	2,6-15,1	Hlavní koleje č. 101, 102 a 103
3,840 – 4,867	ŽST Praha Smíchov	2,977 – 11,67	Hlavní koleje č. 1, 2



Od začátku – 4,867		2,972 – 8,724	Ostatní koleje č. 7, 5, 5a, 3, 0, 2, 4, 6, 8, 10, 12
--------------------	--	---------------	---

#### POPIS MÍSTNÍCH PODMÍNEK:

V ŽST Praha-Smíchov výškové řešení v maximální možné míře, s ohledem na pouze rekonstruované stávající mosty i na stávající nástupiště u výpravní budovy, kopíruje stávající stav.

Maximální podélné sklony kolejí jsou navrženy na severním zhlaví. Omezujícím faktorem je bezprostřední blízkost mostu s prvkovou konstrukcí bez ŠL v ev. km 3,891 a na něj navazující oblouková spojka ležící mezi mosty v ev. km 3,954 a 4,133 v oblouku s převýšením.

Ve stávajícím stavu se sklony dle zaměření pohybují od cca 3‰ do 12,3‰. Takže nové řešení nezhoršuje stávající stav.

V úseku Praha hl.n. – Vyšehrad je sklon tratě ve stávajících hodnotách.

### C) Křižovatková výhybka v hlavní koleji

Podle SŽDC S3 díl XVI – kap.VII – odst.63: *Křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky nesmí být nově vloženy do hlavních kolejí. Ve stísněných poměrech mohou být po schválení SŽDC OTH po projednání se SŽDC OAE použity křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky v hlavních kolejích za podmínek uvedených v tab. 4 a za podmínek stanovených při schválení SŽDC. Při rekonstrukcích se křižovatkové výhybky přednostně rozkládají na jednoduché výhybky.*

Křižovatková výhybka č. 28 je vložena do hlavní koleje trati Praha-Smíchov – Hostivice. Rychlost v hlavní koleji za touto výhybkou je navržena na 60 km/h.

Rozložení křižovatkové výhybky by znamenalo zasunutí směrem k severnímu zhlaví:

- 1) spojky mezi kolejemi 10 a 12 z výhybek 23 a 26
- 2) výhybek 24, 25 a následně 21, 22

Toto by mělo za následek zkrácení užitečných délek v kolejích 4 – 12 a zkrácení nástupiště č.4.

Rozložení křižovatkové výhybky směrem k jihu bez posunu výše popsaných výhybek by znamenalo posun výhybky č.29 a na to navazujících výhybek 401 – 403. Došlo by tak ke zkrácení užitečných délek kolejí OŘ (401, 403, 405, 407).

### D) Nedostatečná tloušťka kolejového lože

Podle vyhlášky MD č. 177 § 18, čl. (6): *Na mostech s kolejovým ložem bez přesypávky musí být u dráhy celostátní a regionální, s výjimkou dráhy regionální s kolejí úzkého rozchodu, nejmenší tloušťka kolejového lože od ložné plochy pražce v hlavních traťových a průjezdných a předjízdnych staničních kolejích 300mm.*

Podle vyhlášky MD č. 177 § 18, odst. (12) *se ustanovení odstavců 5, 6 a 7 neuplatní při použití konstrukčního uspořádání železničního svršku, které svým stavebnětechnickým řešením zajišťuje bezpečnost provozování dráhy nekonvenčním konstrukčním provedením, stanoveným v projektové dokumentaci projednané ve stavebním řízení.*

Dle S3 díl XII obr.1 je minimální tloušťka šterkového lože 300mm.

Dle S3 díl X kap.IV odst. 38 f): *V případě, že uvedená tloušťka kolejového lože v koleji s betonovými pražci nemůže být v odůvodněných případech výjimečně dodržena, použije se zpružněné upevnění E14 nebo jiné stavebně technické opatření. I při tomto zajištění musí být u betonových i dřevěných pražců zachována minimální tloušťka kol. lože 200mm.*

#### POPIS MÍSTNÍCH PODMÍNEK:

Vzhledem ke stísněným prostorovým podmínkám na severním zhlaví ŽST Praha-Smíchov v oblasti mezi mostem přes Vltavu (v ev. km 3,706) a mostem přes ulici Nádražní (v ev. km 4,133) není možné dosáhnout potřebné tloušťky kolejového lože na mostě v ev. km 4,133. V koleji č. 1 je omezujícím faktorem nutnost zachování stávající podjezdové výšky pod mostem, z hlediska výškové polohy koleje pak zejména bezprostřední blízkost mostu s prvkovou konstrukcí bez ŠL v ev. km 3,891 a navazující obloukové spojky ležící mezi mosty v ev. km 3,954 a 4,133 v



oblouku o poloměru  $r=251\text{m}$  s převýšením 70mm. Z těchto důvodů není na mostě v km 4,140 060 – 4,142 000 (1,94 m), v km 4,165 650 – 4,175 750 (1,1 m) a v km 4,169 630 – 4,173 360 (3,73 m) dodržena minimální tloušťka kolejového lože 300 mm. V koleji č. 2 je limitující únosnost stávající nosné konstrukce mostu v ev. km 4,133. Umístěním obloukové spojky dochází na mostě k výraznému zdvihu nivelety koleje č.2. Z důvodu minimalizace přetížení stávající nosné konstrukce pod kolejí č.2 tíhou kolejového lože je navržen zdvih konstrukce a snížení tloušťky kolejového lože na konstrukci. Tloušťka kolejového lože pro dosažení požadované přechodnosti traťové třídy D4 je lokálně (obdobně jako v koleji č. 1) menší než 300 mm.

#### Návrh řešení:

Z důvodu malého poloměru oblouku nelze použít zpružněné upevnění. Na mostě v ev. km 4,133 (SO 30-20-04) bude použit standardní svršek s tloušťkou šterkového lože lokálně menší než 300 mm.

Minimální nedodržená tloušťka šterkového lože činí 250mm.

### E) Nedostatečná šířka kolejového lože

Dle S3 díl XII kap.II odst. 39: *Šířka obrysu nutného kolejového lože je v přímé koleji i v oblouku 2200 mm na obě strany od projektované polohy osy koleje.*

#### POPIS MÍSTNÍCH PODMÍNEK:

Vzhledem k výše popsaným stísněným poměrům na severním zhlaví v ŽST Praha-Smíchov není možné na mostě přes ulici Nádražní v ev. km 4,133 (SO 30-20-04) dosáhnout ani dostatečné šířky kolejového lože. Jedná se o lokální místo na smíchovské opěře, které je dáno stávajícím stavem a nelze ho změnit. Vzdálenost v tomto místě dosahuje hodnoty **2095 mm**.

Dostatečná šířka kolejového lože není zachována ani na klenbových mostech stavby „Rek. mostů pod vyšehradem“. Týká se to mostů v ev km 3,390 a ev. km 3,470 - není u nich dodržen obrys KL 2200 mm od osy, ale pouze **2000 mm**. Důvodem je uložení kabelových chrániček do KL. Jedná se o úseky mezi mosty s mostnicemi a přímých uložení.

#### Návrh řešení:

S ohledem na rozměry kolejového žlabu nepřichází v úvahu v tomto místě strojní čištění kolejového lože.

### MOSTNÍ OBJEKTY STAVBY „REKONSTRUKCE MOSTŮ POD VYŠEHRADEM“

Podle směrnice GŘ č.16/2005 kap. 2.1.1: *musí být na dosavadních železničních mostech a propustcích v rámci modernizace provedena taková opatření, aby současně vyhověly.*

- na **posouzení přechodnosti** železničních vozidel alespoň o účinnosti traťové třídy D4 UIC při největší traťové rychlosti, nejvýše však 120 km/h. Ve sporných případech a pokud nejsou k dispozici aktuální údaje o zatížitelnosti mostu, vyhotoví se v rámci zpracování přípravné dokumentace přepočty mostního objektu.

*Přepočty železničních mostů se provádí podle SR 5 (S) „Určování zatížitelnosti železničních mostů“.*

- na **prostorovou průchodnost** pro vztažený obrys, společný pro UIC GC a širší vozidla dle ČSN 73 6320 a dalších předpisů a vzorových listů (S5, MVL 101).

*Přípustná vzdálenost překážek v přímé od osy koleje stávajícího mostu je 2 200 mm pro širou trať a 2 500 mm pro stanici. V obloucích je nutno tyto vzdálenosti zvětšit podle ČSN 73 6201. Tuto vzdálenost lze připustit, jestliže budou u mostů zřízeny ochranné výstupky o min. šířce 1 000 mm ve vzdálenostech maximálně 20 m.*



Podle ČSN 736320 kap. 11 odst. 11.1.: *Mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a přilehlou kolejí, musí být zachován VSMP pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem. VSMP je vymezen šířkově vodorovnou vzdáleností od svislíce procházející osou koleje, shora výškou nad temenem přilehlé kolejnice a zespodu povrchem stezky, nástupiště, kol. lože, říms atd.*

*Minimální šířka VSMP činí 3000 mm až do výšky 3050mm.*

*Úlevové řešení: Na širé trati v místech, kde se nepředpokládá manipulace, je přípustná šířka VSMP 2500 mm. V ostatních případech (dopravny s kol. rozvětvením, nákladiště) je tato šířka přípustná pouze tam, kde délka překážky nepřekračuje 3000 mm a kde je na druhé straně zachován VSPM 3000 mm nebo je střed další koleje vzdálen alespoň 4750 mm (v tomto prostoru nesmí být kolejová spojka).*

#### **POPIS NEDODRŽENÝCH PARAMETRŮ:**

V rámci rekonstrukce bude v souladu se zadáním uvedeném v ZTP 2c této stavby navrhováno ponechání stávajícího stavu tzn. přechodnost traťovou třídou zatížení C3/65.

Z hlediska prostorové průchodnosti je navrhováno zachování stávajícího stavu (minimální průjezdný průřez Z-GC je všude dodržen). Jedná se zejména o most v km 3.706, kde je vzdálenost od osy pouze 2,14 m s tím, že jsou po délce mostní konstrukce umístěny výklenky v příhradovém nosníku mostu.

Na zbylé části mostních konstrukcí lze dodržet VMP 2.5 dle ČSN 73 6201, což je z hlediska této normy pro staniční obvod nedostatečné.

#### **Návrh řešení:**

Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy musí být zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

Stavebnětechnická řešení obecně spočívají ve zřizování bezpečnostních výklenků o min. šířce 1 m ve vzdálenostech po 20 m, v označení začátků a konců úzkých míst žlutočerným pruhováním dle ČSN 375199, ve vymezení úseku výstražnými bezpečnostními značkami NB.3.19 s bezpečnostním nápisem 05 (POZOR ÚZKÝ PRŮŘEZ) dle ČSN ISO 3864. Organizační opatření, která zajistí SDC, spočívají v zákazu chůze pochůzkáře a traťových zaměstnanců podél koleje v úzkých místech a zabezpečení kontroly tratě z pracovního vozíku.

Začátek a konec míst s nedodrženým VSMP bude vymezen bezpečnostními tabulkami. Bezpečnostní výklenky jsou navrženy v příhradovém nosníku mostu v rozsahu stávajících výklenků.

Místa s nedodrženým VSMP musí být uvedena ve staničním řádu např. s popisem:

Nebezpečné vychylovat se za jízdy z vozidel nebo pobývat vedle koleje je na všech místech označených výstražným žlutočerným nebo žlutým nátěrem, u stožárů návěstidel, výhybkových stojanů, výhybkových návěstidel, stojanů pro zarážky, vodních jeřábů, skladištních ramp, stožárů sdělovacího vedení, stožárů a sloupků rozhlasu a telefonu, stožárů elektrického osvětlení, u kolejových vah, vážních domků, budov, nástupištních přístřešků, plotů, na mostech, u opěrných a zárubních zdí a dalších zařízení staveb dráhy.

V případě nezbytnosti pohybu nebo ve výše uvedených prostorech je nezbytné zajistit bezpečnost vhodným opatřením (např. vyloučením koleje).

Zaznamenali:

Ing. Eva Syrová

Ing. Martin Vlasák

Ing. Tomáš Soukup



## Přílohy k žádosti:

- 1) Praha hl.n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) – Situace km 1,500 – 2,700
- 2) Praha hl.n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) – Situace km 2,500 – 3,700
- 3) Příčný řez SO 20-20-01 – km 3,388 093
- 4) Příčný řez SO 20-20-02 – km 3,435 422
- 5) Příčný řez SO 20-20-03 – km 3,448 430
- 6) Příčný řez SO 20-20-03 – km 3,503 959
- 7) Příčný řez SO 20-20-04 – km 3,529 358
- 8) Příčný řez SO 20-20-05
- 9) Nový stav SO 30-20-04
- 10) ŽST Praha – Smíchov - situace



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 14328/2018-SZDC-GR-O13

Vyřizuje: Trejtnar Radek, Ing.;

Telefon: 972341194

Mobil: 724 753558

E-mail: [trejtnar@szdc.cz](mailto:trejtnar@szdc.cz)

Datum: 30.1.2018

SUDOP Praha a.s.

Středisko železničních tratí a uzlů

Ing. Eva Syrová

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

Na vědomí:

SZDC, státní organizace

Oblastní ředitelství Praha

SZDC, Státní organizace

Stavební správa západ

**Vyhodnocení vyjádření k návrhu stanoviska k žádosti o souhlas s odchylným řešením od norem ČSN 73 6360-1, ČSN 73 6320+Z1 a předpisu SZDC S3 pro soubor staveb „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) – Praha Vyšehrad (včetně)“, Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a „Rekonstrukce žst. Praha Smíchov“**

V rámci přípravy staveb „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) – Praha Vyšehrad (včetně)“, Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a „Rekonstrukce žst. Praha Smíchov“ dochází vlivem stísněných poměrů k takovému návrhu prostorového uspořádání trati, které vyžaduje ze strany provozovatele dráhy stanovení opatření k zajištění bezpečnosti. O13 GR SZDC byl ze strany zhotovitele přípravné dokumentace požádán o odsouhlasení tohoto řešení, jehož součástí musí být stanovení podmínek pro provozování dráhy a drážní dopravy.

Dopisem čj. 47294/2017-SZDC-GR-O13 ze dne 28.11.2017 byly osloveny dotčené odborné útvary GR SZDC a organizační jednotky SZDC s žádostí o vyjádření k navrženým opatřením ve vztahu úplnosti identifikovaných rizik a přiměřenosti a přijatelnosti navržených opatření vzhledem k jejich usměrnění.

Níže uvádíme přehled doručených stanovisek:

SZDC GR O6 – čj. 51099/2017-SZDC-GR-O6 ze dne 22.12.2017: **souhlas**, bez připomínek;

SZDC GR O10 – čj. 11312/2018-SZDC-GR-O10 ze dne 26.1.2018: **souhlas**, připomínky edičního charakteru, žádost o zajištění prokazatelného zavedení opatření pro zajištění bezpečnosti;

SZDC GR O11 – čj. – ze dne 6.12.2017: **zásadní připomínka**: přeformulování podmínky pro přepravu PLM: „- pro posouzení zásilek PLM a určení zda má být provoz sousední koleje omezen, musí být prostorové uspořádání tratě zahrnuto v databázi překážek PPT, včetně snížených osových vzdáleností kolejí“. **Připomínka v plném rozsahu zapracována**;

SZDC GR O12 – čj. 8120/2017-SZDC-GR-O12 ze dne 13.12.2017: **souhlas**, podmíněno souhlasem SZDC OŘ PRAHA a SZDC GR O10. **Splněno**;

SZDC GR O18 – čj. 49248/2017-SZDC-GR-O18 ze dne 12.12.2017: **souhlas**, bez připomínek;

SZDC GR O30 – čj. 49319/2017-SZDC-GR-O30 ze dne 12.12.2017: **souhlas**, bez připomínek;

SZDC CDP Praha – čj. 10762/2017-SZDC-CDP PHA-NP ze dne 15.12.2017: **souhlas**, bez připomínek;

SZDC OŘ Praha – čj. 29741/2017 SZDC OŘ PHA-900 ze dne 18.12.2017: **souhlas**, bez připomínek;

SZDC SSZ – čj. 24709/2017-SSZ-ÚT1 ze dne 11.12.2017: **souhlas**, bez připomínek;

Vzhledem k výše uvedeným souhlasným vyjádřením po zapracování připomínky SŽDC GŘ O11 vydává SŽDC GŘ O13 „Aktualizaci stanoviska k Žádosti o úlevové řešení dle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb. a výjimky z předpisu S3“, která je uvedena v příloze 1 toto dopisu.

V souladu s vyjádřením SŽDC GŘ O10 žádáme zástupce investora o zajištění prokazatelného zavedení opatření pro zajištění bezpečnosti po realizaci stavby (např. formou podmínky stavebního povolení).

Přílohy: „Aktualizace stanoviska k „Žádosti o úlevové řešení dle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb. a výjimky z předpisu S3“.



**Ing. Radovan Kovařík**

*ředitel odboru traťového hospodářství*



Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 201/312/17  
Ze dne: 10. 10. 2017  
Naše zn.: 14328/2018-SŽDC-GR-O13  
Vyřizuje: Trejtnar Radek, Ing.,  
Telefon: 972341194  
Mobil: 724 753556  
E-mail: [trejtnar@szdc.cz](mailto:trejtnar@szdc.cz)  
Datum: 30.1. 2018

SUDOP Praha a.s.  
Středisko železničních tratí a uzlů  
Ing. Eva Syrová  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

Na vědomí:

SŽDC, státní organizace  
Oblastní ředitelství Praha

SŽDC, Státní organizace  
Stavební správa západ

### Aktualizace stanoviska k „Žádosti o úlevové řešení dle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb. a výjimky z předpisu S3“

V rámci přípravy staveb „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) – Praha Vyšehrad (včetně)“, „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ byla O13 GR SŽDC doručena žádost o vyjádření „Žádosti o úlevové řešení dle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb. a výjimky z předpisu S3“ čj. 201/312/17 ze dne 10.10.2017. K této žádosti bylo vydáno stanovisko O13 GR SŽDC čj. 42435/2017-SŽDC-GR-O13 ze dne 23.10.2017. Vzhledem k požadavku na zahrnutí problematiky zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v oblasti stávajícího mostu id 1360 ev. km 3,706 (železniční most přes Vltavu) postupujeme aktualizaci původně vydaného stanoviska. Původní stanovisko čj. 42435/2017-SŽDC-GR-O13 ze dne 23.10.2017 se tímto ruší.

#### A) Prostorové uspořádání

V rámci stavby „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ je navrženo prostorové uspořádání trati odchýlně od ČSN 736320 a předpisu SŽDC S3 v rozsahu km 3,388 – km 3,975 v oblasti mostu pod Vyšehradem (id 1360 ev. km 3,706), kdy se zachovává původní osová vzdálenost kolejí 3,80 m. Současně dochází v rozsahu předmětného místa k nedodržení podmínek pro volný postranní prostor (VPP) a volný schůdný a manipulační prostor (VSMP), kdy jsou hlavní nosníky mostu ve vzdálenosti 2,188 m od os kolejí. Návrhová rychlost se v tomto úseku zvyšuje z 60 km/h na 70 km/h. Současně se předpokládá nárůst intenzity provozu vlaků.

Ve smyslu Prováděcího nařízení Komise (EU) č.402/2013 ze dne 30. Dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (EH) č. 352/2009 je nezbytné identifikovat všechna rizika související s navrženými změnami a navrhnout jejich usměrnění. V případě řešení odchýlných od norem a předpisů nelze použít metodu hodnocení pomocí kodexu správné praxe, ale metodu jednoznačného odhadu rizik. Popis hodnocených rizik je uveden v tabulce č.1.

Nebezpečí (příčiny)	Důsledek (nejhorší scénáře)	Metoda analýzy rizika	Jednoznačný odhad rizik - provedení			Závěry
			Pravděpod obnost výskytu	Úroveň důsledku selhání	Klasifikac e rizika podle ČSN EN 50126	
Snižená osová vzdálenost kolejí; Nevyhovující parametry VPP, VSMP a VMP;	srážka kolejového vozidla s osobou (osoby oprávněné pohybu v kolejisti)	metoda jednoznačného odhadu rizik	občasná	kritická	nežádoucí	riziko lze přijmout se souhlasem dráhy pouze v případě, že jeho usměrnění je nedosažitelné
	srážka osoby přesahující obrys kolejového vozidla (obsluha vlaku, cestující) s konstrukcí překážky		občasná	kritická	nežádoucí	riziko lze přijmout se souhlasem dráhy pouze v případě, že jeho usměrnění je nedosažitelné

Tabulka č. 1 Provedení jednoznačného odhadu rizik u identifikovaných nebezpečí, která nebyla usměrněna pomocí kodexů správné praxe)

Nedosažitelnost odstranění rizika spočívá v nemožnosti zásahu do prostorového uspořádání mostní konstrukce, neboť most je zapsán jako kulturní památka v Ústředním seznamu kulturních památek a vztahuje se na něj ochrana ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Rizika uvedená v tabulce č.1 se usměrňují podmínkami zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, která platí nad rámec platné legislativy, norem a DAP SŽDC:

- v úseku Praha hl. n. – Praha, Smíchov od km 0,429 (návestidlo Se 11 Praha hl.n.; stávající staničení) do km 3,975 (nové staničení) se zakazuje manipulace s vozy, při nutnosti nouzové obsluhy vlaku (kontrola vlaku při podezření vzniku nehodové události apod.) nesmí být umožněna jízda po sousední koleji;
- v úseku km 3,388 – km 3,975 nesmí být v době pohybu zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravců nebo CPS v tomto úseku provozována drážní doprava mimo jízdy vozidel souvisejících s prováděnými pracemi;
- pro posouzení zásilek PLM a určení zda má být provoz sousední koleje omezen, musí být prostorové uspořádání tratě zahrnuto v databázi překážek PPT, včetně snížených osových vzdáleností kolejí;
- místa s nedostatečnými parametry VSMP (včetně nedostatečných osových vzdáleností kolejí) budou řádně označena a uvedena ve staničním řádu.

Za předpokladu splnění výše uvedených podmínek SŽDC GŘ O13 souhlasí s návrhem prostorového uspořádání km 3,388 – km 3,975 trati Praha hl.n. – Praha Smíchov.

Posuzované řešení, kdy jsou koleje č. 101 a č. 102 úseku Praha hl.n. – Praha Vyšehrad navrženy v osově vzdálenosti 4,0 m v rozsahu km 1,935 – km 3,127 je v souladu s článkem 31 dílu XVI předpisu SŽDC S3. Obvod kolejových spojek km 3,127 – km 3,388 musí být v osově vzdálenosti 4,75 m. Spojovací kolej v úseku Praha Vršovice – Praha Smíchov obvod Vyšehrad je navržena v osově vzdálenosti 4,75 m od koleje č. 101. Navržené řešení je v souladu s čl. 36 dílu XVI předpisu SŽDC S3.

B) Geometrické uspořádání koleje

SŽDC GR O13 souhlasí s použitím bodu (14) paragrafu 13 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. Navržené řešení musí být v souladu s ČSN 73 6360-1. Ve vztahu k podélnému sklonu kolejí je třeba pro oblast nástupišť a ostatních částech kolejí, kde se předpokládá odstavování vozů v žst. Praha Smíchov, splnit podmínku čl. 9.1.3 ČSN 736360-1:

*„v kolejích, kde se odstavují vozidla, má být sklon pokud možno do  $s_n = 1 ‰$ , nejvýše do  $s_{lim} = 2,5 ‰$ . Větší sklon lze navrhnout za podmínky, že je ujetí vozů technicky znemožněno nebo že dokumentace stanoví provozní podmínky zohledňující sklon koleje“*

C) Křižovatková výhybka v hlavní koleji

Vzhledem k dopravnímu zatížení a návrhové rychlosti trati Praha Smíchov – Hostivice a místním podmínkám SŽDC GR O13 se smyslu čl. 63 dílu XVI předpisu SŽDC S3 souhlasí s návrhem křižovatkové výhybky č.28.

D) Nedostatečná tloušťka kolejového lože

Vzhledem ke stísněným poměrům a omezené únosnosti nosné konstrukce mostu v km 4,133 trati Praha hl.n. – Praha-Smíchov a s ohledem na ekonomickou výhodnost ponechání stávajícího mostu do doby dožití souhlasí SŽDC GR O13 podle vyhl. 177/1995 Sb. § 88 odst. 2 a předpisu SŽDC S3 díl I čl. 4 s ponecháním stávajícího stavu, tedy s ponecháním kolejového lože tl. 250 mm a to bez dalších technických úprav. Toto řešení uvažujeme jako provizorní do doby rekonstrukce dotčených mostů.

E) Nedostatečná šířka kolejového lože

Vzhledem k zachování vybraných stávajících mostů nelze zřídit kolejové lože parametrů předepsaných dílem XII předpisu SŽDC S3. SŽDC GR O13 podle vyhl. 177/1995 §88 odst. 2 a předpisu SŽDC S3 díl I čl. 4 s nedostatečnou šířkou kolejového lože souhlasí jako s provizorním řešením do doby rekonstrukce dotčených mostů.

F) Mosty – přechodnost

Do doby dožití mostních objektů soumostí „Pod Vyšehradem“ (bez opravy cca 10 let s generální opravou cca 30 let) souhlasíme se zachováním stávající prostorové průchodnosti za předpokladu řádně provedených a udržovaných bezpečnostních opatření. Dále souhlasíme se zachováním stávající traťové třídy C3/65.

**Ing. Radovan Kovařík**

ředitel odboru traťového hospodářství