

1

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

1

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⁻¹ 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 SŽDC 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 + Δ 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 předjízdnych 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 předjízdny 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 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 $V=80\text{km/h}$.


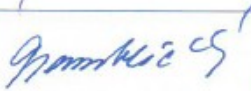


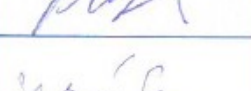


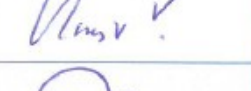

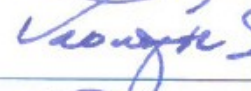



Zaznamenala Ing. Eva Syrová

Sestavil Ing. Michal Mečl



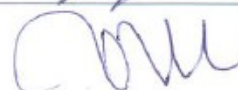


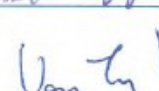













PREZENČNÍ LISTINA

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





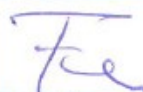




JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Michal Mečí	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 044 michal.mecl@sudop.cz	
Ilona Grambličková	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 163 ilona.gramblickova@sudop.cz	
Bc. Martin Jarath	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	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 PREIBER	SŽDC 026	733 622 195 PREIBER@SZDC.CZ	
Pavel KONOPASEK	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 VILK	SŽDC 016	9722 4150 vilk@SZDC.CZ	
MARTIN PACHER	SŽDC 06	720 071 544 pacherm@SZDC.CZ	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PETR MAŽOUR	SĚDC OG	725 944 204 mazour@s2dc.cz	
JAROSLAV ŠPÁLA	SĚDC O14	9722 444 44 spala@s2dc.cz	
JOSEF DOHNÁLEK	SĚDC, 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	SĚDC, O15	727 950 595 VANKOVA.L@s2dc.cz	
TRTIKOVA JANA	OR PHA ST PHA-ZAP.	724 063 613 trtikova@s2dc.cz	
PETR ŠVEJK	SĚDC, SS2	602 659 870 svejk@s2dc.cz	
MIŠ DOLOCEK	SĚDC, TUDC	724 208 199 dolecek@tack.cz	
Lenka Pancholík	SĚDC, OR PHA SS2T - P. L. pad	607 099 926 pancholik@s2dc.cz	
Jan Kacírek	SĚDC, OR PHA SS2T P-ZAPAD	702 137 785 KACIREK@s2dc.cz	
HANA STREJCOVÁ	SĚDC, OR PHA SS2T P-ZAPAD	9722 265 28 STREJCOVA@s2dc.cz	
MAREK HUPKA	SĚDC, OR PHA PO PHA HW	602 289 062 HUPKA@s2dc.cz	
JIRÍ VRAŽEČ	SĚDC, OR PHA PO PHA HW	607 088 792 vmzecl@s2dc.cz	
Jenka Seichlová	SĚDC, SS2	9722 448 25 seichlova@s2dc.cz	
PAVLINA HRGZOVÁ	CD, 9.5 - 6203	424 336 020 hrgezova@gt.cd.cz	
JAN AŽEL	OR PRAHA, MT	728 542 021 azel@szdc.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 ŠMAHA	- I -	605 729 085 ZBYWZK.SMANA@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	SŽB H. Křákové	602 773 256 siburan@szde.cz	Siburan
VÁCLAV / PEČENÝ	OR Praha SEE ST	9722 26 464 PECENYV@SZDC.CZ	Pečený
GEIGER	OR Praha SEE TV	GEIGER@SZDE.CZ 724 085 379	Geiger
MIROSLAV VELIS	SZDC 06	9722 44 368 Velis@szdc.cz	Velis
MARLÉTA VANUROVÁ	OD 02 00	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.ZAKRAVSKY@SUDOP.CZ	Zakravský
HONIKA TRPIŠŤOVKA	GRV SŽDC 030	602 289 039 trpisevka@s2dc.cz	
Milan BALÁK	SŽDC, S.SZ	9722 44834 balak@s2dc.cz	Balák
RUMPL VÍTOR	SŽDC, OR PRAHA	RUMPL@S2DC.CZ 727 554 899	
Kamil ŠTEK	SŽDC OR PRAHA - RP	725 779 362 stek2@s2dc.cz	Štek
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	Vaníček
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	Zděradíčka
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	Kálal

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	ŘSDP PT2	707 068 747 peterka@řsdp.cz	
TOMŠ HARTMAN	SZDC 013	972 244 962 HARTMAN@SZDC.CZ	
VLADIMÍR POKORNÝ	SZB Praha	924 285 182 pokorny@szdc.cz	
Miroslav HOVÁEK	TA Technika	24 543 607 miroslav.hovak@ech.cz	
MARTIN JARATH	SUDOP PRAHA	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	