

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (vč.) Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov Konečná verze záznamu z jednání na GPK a dopravní technologii
DATUM	16.12. 2016
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	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 vynechána 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 předjízdňích 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	Zpřev. 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. 225m).

Prodloužení vstupní mezilehlé přechodnice o 13m 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 36m , 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 89mm na 70mm , 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

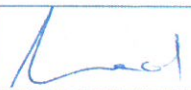



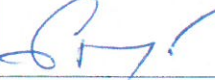
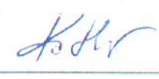



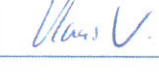
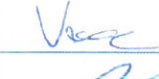



Vyjádření GŘ SŽDC O12 k úpravě číslování kolejí:

- 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

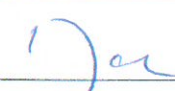
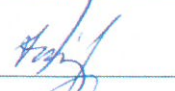
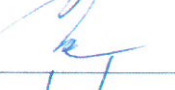
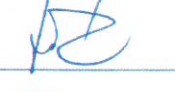
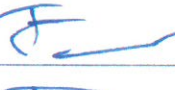

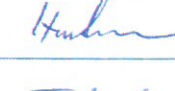
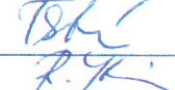
S výše uvedeným návrhem na změnu číslování kolejí v ŽST Praha-Smíchov O12 souhlasí.

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 m. syrovy@sudop.cz	
VERONIKA KOTKOVÁ	SUDOP PRAHA	267 094 465 veronika.kotkova@sudop.cz	
Jaroslav SPALA	SUDOP PRAHA	9722 4444P spala@sudop.cz	
DAVID REMBOR	ČD 012	720 787 039 Rehbor@gr.cd.cz	
LAVIDSKÝ	ČD 011	602 466 513 lavsky@gr.cd.cz	
HAAS	ROPID	234 704 575 haas@ropid.cz	
VALENTA	ROPID	234 704 584 VALENTA@ROPID.CZ	
PAVEL CIKNER	ČD, ROP Praha	9722 41627 cikner@gr.cd.cz	
Klára Hrnčíková	SUDOP PRAHA	722 787 852 Hrnckova@sudop.cz	
MANEŠ HADRA	SUDOP, ČD Praha ROP Praha HK	602 289 052 HADRA@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	972 504 545 daneck@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 TRTIKOVÁ	OR PRAHA, ST PRAHA	724 063 613 trtikova@szdc.cz	
ROMAN KRKAICZY	SSD	736 510 305 RKRKAICZY@SEKIRAGROUP.CZ	
PETR VANÍČEK	SZDC SS2	402 114 549 vanicek@szdc.cz	
MILAN JINDRA	SZDC SZ	724 171 049 jindra@szdc.cz	
MICHAL KUDLIK	SZDC SS2	725 887 988 kudlik@szdc.cz	
PETR KRAČ	CD, a.s.	606 706 078 krac@cd.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 kunick@szdc.cz	



