

8

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

8

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 přechíslovány 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 ukazatele 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.

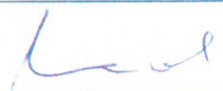
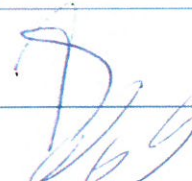
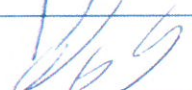

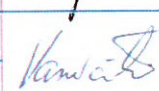

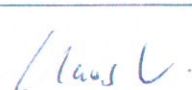

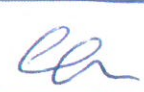





**Zaznamenal Ing. Michal Mečl**





# 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	
MOHAK KUBLIK	SŽDC SSZ	725 887 008 kublik@szdc.cz	
Václav Haas	ROPID	234 704 575 haas@ropid.cz	
MIROSLAV VALENTA	ROPID	234 704 564 VALENTA@ROPID.CZ	
PAVEL CIKNER	ČD, ROC Praha	9722 41627 cikner@gr.cd.cz	
Bohuslav VASÍČEK	SŽDC, GR D12	602 387 238 VASICEK@SZDC.CZ	
Václav DANEK	SŽDC D12	972 524 575 danev@szdc.cz	
Pavel KRÝŽE	SŽDC D12	972 244 580 kryze@szdc.cz	
Jiří VRAŽEK	SŽDC, OI PRAM PO PRAM HL.N	607 008 792 vrazek@szdc.cz	
Jana TRTIKOVÁ	SŽDC, OI PRAM ST PRAM - 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 spojení 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).
- Příjezdná 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.**