

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

| | |
|--------------------------------|--|
| NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ | Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK Sanace skalních stěn na území CHKO Český Kras |
| DATUM | 17. října 2011 |
| MÍSTO | Karlštejn, Srbsko, spojeno s terénním šetřením |
| ÚČASTNÍCI | Dle prezenční listiny |
| ZAZNAMENAL(A) | F. Kohlíček |

Na této pracovní schůzce spojené s místním šetřením bylo dohodnuto následující:

- Cenné lokality CHKO (skalní stěny), které jsou také součástí lokalit NATURA 2000 jsou podél tratě v tomto staničení: km 31 - 32, km 32,5, km 34,5 – 35, km 36 – 37.
- Zástupci CHKO konstatovali, že pokud nebude pro druhý úsek **Praha Smíchov – Beroun, 1. fáze, 2. stavba (Černošice - Karlštejn)** km 12,699 až km 37,600 (Černošice včetně až Beroun mimo), přesně znám rozsah a technické řešení sanace výše uvedených skalních stěn, **nelze ve stanovisku CHKO vyloučit negativní vliv na tyto evropsky významné lokality (EVL).**
- *Poznámka: pokud bychom nedoložili podrobné technické řešení sanace skal a nebyl vyloučen negativní vliv na EVL, je nutné zpracovat posudek dle § 45i. Pokud ani ten nevyloučí významný vliv, EU pravděpodobně zamítne dotace této stavby. Pokud bude předloženo podrobné technické řešení sanace skal, pak posouzení v rámci EIA nebude nutné, případně bude posouzení dle § 45i s výsledkem, že záměr nebude mít významný vliv na EVL a SCHKO ČK může vydat souhlasné stanovisko a tak lze lépe získat i dotace z EU.*
- Sanace skal bude navrhována především záchytnými sítěmi nad trolejí elektrické traktce v dostatečné výšce, nelze plošně cenné skalní stěny stabilizovat a potahovat sítěmi.
- Návrh technického řešení sanace skal bude průběžně se SCHKO ČK konzultován, rozsah by měl být maximálně v rozsahu dokumentace podobně dle zpracované v roce 2004.
- Třetí úsek **Praha Smíchov – Beroun, 1. fáze, 3. stavba (Karlštejn – Beroun)** km 37,600 až km 42,500 (pouze žst. Beroun až konec stavby). Pokud bude většina stavebních činností probíhat na tělese dráhy a na drážním pozemku, lze předběžně vyloučit významný vliv na EVL i přesto že okrajově formálně zasáhne do EVL Karlštejn-Koda.
- Projektant také předložil zástupcům CHKO návrh předpokládaného rozsahu protihlukových opatření, vzhledem k přiznané „staré hlukové zátěži“ na trati se rozsah protihlukových stěn výrazně snížil a protihlukové stěny jsou navrženy pouze v některých částech dotčených obcí. S návrhem protihlukových stěn (v příložené tabulce k tomuto zápisu) Správa CHKO ČK předběžně souhlasí.


Zapsal: F. Kohlíček


Příloha: rozsah navržených protihlukových stěn

Rozsah navržených protihlukových stěn v úseku Smíchov – Řevnice (dle původního staničení)

| č. hlukové mapy | Lokalita | Staničení (v km) | Délka (m) | Strana P/L | Výška PHS (m) | Povrch stěny ABS/REF |
|---------------------------|------------------------|------------------|----------------|------------|---------------|----------------------|
| 3.5 | Radotín | 9,200 – 5,550 | 350 | P | 2,5 | ABS *) |
| 3.5 | Radotín | 10,050 – 10,550 | 500 | L | 2,5 | ABS |
| 3.5 | Radotín | 10,700 – 11,250 | 550 | L | 2,5 | ABS |
| 3.5 | Radotín – za přejezdem | 11,550 – 11,750 | 200 | P | 2,5 | ABS |
| Celkem v úseku | | | 1 600 | | | |
| 4.5 | Černošice | 13,150 – 13,350 | 200 | L | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice | 13,800 – 14,050 | 250 | L | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice | 13,800 – 14,050 | 250 | P | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice | 14,080 – 14,180 | 100 | L | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice | 14,080 – 14,180 | 100 | P | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice | 14,200 – 15,900 | 1 700 | P | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice | 14,200 – 15,750 | 1 550 | L | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice | 15,600 – 16,000 | 500 | L | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice - Mokropsy | 17,350 – 17,700 | 350 | P | 2,5 | ABS |
| 4.5 | Černošice - Mokropsy | 17,300 – 17,770 | 470 | L | 2,5 | ABS |
| Celkem v úseku | | | 5 470 | | | |
| 5.5 | Dobřichovice | 19,970 – 20,110 | 140 | P | 2,5 | ABS |
| 5.5 | Dobřichovice | 20,500 – 20,650 | 150 | P | 2,5 | ABS |
| 6.5 | Řevnice | 23,830 – 23,980 | 150 | L | 2,5 | ABS |
| Celkem v úseku | | | 440 | | | |
| 7.5 | Zadní Třebáň | 25,450 – 26,050 | 600 | L | 2,5 | ABS |
| 9.5 | Srbsko | 33,020 – 33,260 | 240 | L | 2,5 | ABS |
| Celkem v úseku | | | 840 | | | |
| Celková délka stěn | | | 8 350 m | | | |

*) ABS = absorpční povrch, REF = odrazivý povrch

Délky protihlukových stěn budou upraveny na základě jejich konstrukčního řešení tak, aby např. byly dodrženy rozhledové poměry u křížení se silničními komunikacemi, byly zajištěny únikové otvory s překryvy nebo dveřmi apod. Výšky stěn jsou uváděny u násypů od temene kolejnice, u zářezů od terénu horní hrany zářezu (konstrukční výšky). **Rozsah stěn, jejich výšky i délky a také materiálové řešení bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace.**

Pro všechny protihlukové stěny s absorpčním povrchem doporučujeme použít typy stěn s absorpcí 7 - 8 dB (kategorie A2-A3 – dle metodického pokynu ČD).



PREZENČNÍ LISTINA

| | |
|--|---|
| NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ | Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK Sanace skalních stěn na území CHKO Český Kras |
| DATUM | 17. října 2011 |
| MÍSTO | Karlštejn, Srbsko, spojeno s terénním šetřením |

[illegible]

ZÁZNAM

ze vstupní informativní porady „Praha Smíchov – Beroun, 1.fáze, 3.stavba (Karlštejn-Beroun). Zhotovení IZ a přípravné dokumentace (PD) stavby, konané dne 20.10.2011 v zasedací místnosti METROPROJEKT Praha a.s.

Přítomni: dle prezenční listiny

Úvodem informace :

Dosud zpracované dokumentace_:

- Praha Smíchov – Řevnice (SUDOP Praha) 2004
- Řevnice-Beroun (SUDOP Brno) 2004
- „Optimalizace trati Beroun-Řevnice-Smíchov pro příměstskou dopravu“ 2008
- „Komplexní řešení spojení Praha-Beroun jako součást III.TŽK“ SUDOP Praha 2011 – prov.ek.studie (dále pokračuje)

Dále probíhá:

- Hluková studie Praha Smíchov – Beroun – T : 10/2011
- Oznámení dle zák. 100/2001 (EIA) T : 12/2011

Výsledky všech dokumentací by měly být k dispozici pro zpracování dokumentace.

Dále bylo dohodnuto:

- Investor potvrdí rozsah stavby (Karlštejn)
- Projektant navrhne úpravy dílčích termínů (IZ)
- Výhledový rozsah dopravy je k dispozici u zprac.hluk.studie (Ing. Tikman zašle)
- Investor požaduje v rámci geodetické dok. vytýčit digi hranici dráhy (pokud tak není již učiněno – sdělí)
- Účelné bude získat již v tomto stupni stanoviska vlastníků (veř. prospěšná stavba)
- Investor zajistí Předkategorizaci mat. žel. svršku
- Na Sudopu Praha byla zpracovávána pasportizace mostů a propustků

Nejbližší úkoly projektu:

- obstarání nezbytných podkladů
- zadání doplňujících nebo nových průzkumů
- určení zpracovatelů jednotlivých částí
- objektová skladba
- vytipování limit. míst v jednotlivých profesích (TSI,přejezdy, živ. prostředí PHS, hluk)
- vstupní profesní výrobní porady



PREZENČNÍ LISTINA účastníků jednání

V METROPROJEKTU

Praha Smíchov-Beroun, 1.fáze, 3.stavba (Karlštejn-Beroun)
Zhotovení IZ a přípravné dokumentace (PD) stavby

[illegible]

ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace pro stavbu
Praha Smíchov-Beroun 1.fáze 3.stavba (Karlštejn-Beroun), ze dne 4.11.2011

Přítomni: dle prezenční listiny

Účel :

Dohoda a časová koordinace o zpracování dopadu závěru hlukové studie a „oznámení“ EIA do dokumentace předmětné stavby.
Zpracovatelem výše citovaných dokumentací je SUDOP Praha.

K věci :

Hluková studie

Dle informace zpracovatele (F.Kohlíček – SUDOP Praha) je hluková studie před dokončením. V úseku Karlštejn (mimo) – Beroun na základě závěru nebude nutno navrhovat žádná protihluková opatření – ani PHS ani IPO ani jiné technické řešení. Týká se i bývalých strážních domků, kde se rovněž nepředpokládá žádné protihlukové opatření. (IPO nelze zcela vyloučit, bude předmětem jednání s KHS 10.11.2011)

Dokumentace EIA

Zpracovatel – SUDOP Praha – F. Kohlíček a Ing.Tikman ve věci dokumentace EIA konstatovali:

SUDOP Praha a.s zpracovává „Oznámení“ pro tři úseky, a to:

- Praha Smíchov - Beroun, 1. fáze, 1. stavba (Praha Smíchov - Černošice)
km 1,805 až km 12,699 (pouze území hl.m. Prahy - Černošice mimo)
- Praha Smíchov - Beroun, 1. fáze, 2. stavba (Černošice - Karlštejn)
km 12,699 až km 37,600 (Černošice včetně až Beroun mimo)
- Praha Smíchov - Beroun, 1. fáze, 3. stavba (Karlštejn - Beroun)
km 37,600 až km 42,500 (žst. Beroun až hranice stavby Optimalizace trati Beroun - Zbiroh)

Pro úsek trati, který probíhá v CHKO dle názoru zpracovatele „Oznámení“ EIA nebude stačit pouze „oznámení“ a proces bude pravděpodobně pokračovat dokumentací (proběhne celý proces posuzování EIA). Tato skutečnost bude znamenat výraznou časovou prodlevu (odhad cca 1 rok) a tím i dopad na vydání ÚR předmětné stavby úseku Karlštejn mimo – Beroun (předpoklad pro vydání ÚR je 6/2011).

Ing. Tikman ze SUDOPu Praha a.s. proto navrhuje investorovi, aby probíhalo technické řešení celého úseku stavby (toto technické řešení bude použito pro dokumentaci EIA pro 2. Stavbu), ale pro vlastní územní řízení byl ze stavby vyloučen úsek trati, který vede územím CHKO (Beroun km 37,648 – Karlštejn km 30,635) a územní řízení bylo vedeno pouze pro 3. stavbu v km 37,600 až km 42,500 (žst. Beroun až hranice stavby Optimalizace trati Beroun - Zbiroh)
Navazující úsek na území CHKO pak bude zařazen do 2. stavby Černošice - Karlštejn.

Ve stavbě pro územní řízení by tedy zůstal pouze úsek žst.Beroun – km 42,7 (Králov Dvůr).
Úprava by se dotýkala i dokumentace investičního záměru.

Stanovisko zástupce MP :

Uvedený požadavek hrubě koliduje se zadáním ve výběrovém řízení na zpracování přípravné dokumentace stavby a s podepsanou SD na zpracování této dokumentace. Vzhledem k časovým limitům (včetně postupných termínů) žádá investora obratem o stanovisko k návrhu zpracovatele dokumentace EIA.

Otázka časové koordinace ve věci zpracování dopadu dokumentace EIA do přípravné dokumentace nebyla předmětem jednání.

Zapsal: Ing.Tahotný

PREZENČNÍ LISTINA

| | |
|--------------------------------|---|
| NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ | Praha Smíchov - Beroun, 1. fáze, 1. stavba (Praha Smíchov - Černošice) Praha Smíchov - Beroun, 1. fáze, 2. stavba (Černošice - Karlštejn) Praha Smíchov - Beroun, 1. fáze, 3. stavba (Karlštejn - Beroun) <i>- hl. studie, označení EIA, přípr. dokumentů 1. fáze, 3. stavby</i> |
| DATUM | 4. listopadu 2011 |
| MÍSTO | SUDOP PRAHA a.s. |

[illegible]

ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace pro stavbu
Praha Smíchov-Beroun 1.fáze 3.stavba (Karlštejn-Beroun), část provozní a
dopravní technologie, konaného dne 15.11.2011

Přítomni: dle prezenční listiny

Porada byla svolána za účelem projednání návrhu dopravní technologie a kolejového řešení investičního záměru a přípravné dokumentace stavby s názvem "**Praha-Smíchov – Beroun, 1.fáze, 3. stavba**". Obsahem stavby je traťový úsek Karlštejn (mimo) – Beroun (včetně). Součástí stavby je tak dvoukolejný úsek Karlštejn – Beroun, včetně zastávky Srbsko, stanice Beroun a to osobní nádraží a průjezd hlavních kolejí kolem seřadovacího nádraží včetně zastávky Králův Dvůr.

Podle zadávacích podmínek má projektant vycházet z provozně ekonomické studie s názvem „Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK“ zpracované 06/2011. Z této studie převezme projektant výhledový rozsah dopravy pro hlavní trať. Pro odbočné tratě v Berouně směr Rakovník a Rudná u Prahy výhledový rozsah dopravy schází. Dohodnuto bylo, že pro trať Beroun – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov projektant převezme tyto údaje z přípravné dokumentace stavby Praha Smíchov-Rudná-Beroun (dokumentace v rozpracovanosti).

Pro trať Rakovník – Beroun požádá projektant o výhledové počty vlaků odbor strategie SŽDC. Dále bylo na poradě dohodnuto:

- a) při návrhu kolejistiště stanice Beroun bude projektant vycházet z varianty Marek podle již vzpomínané studie „Komplexní řešení spojení Praha – Beroun“
- b) délky nástupiště: zastávka Srbsko 200 metrů, stanice Beroun 300 metrů, zastávka Králův Dvůr 170 metrů
- c) kusé koleje č.10b,12b ŽST Beroun nebudou již napojeny do traťových kolejí směr Karlštejn, zůstanou ale nadále zatrolejovány
- d) koleje č.15 až 25 ŽST Beroun budou zrušeny
- e) zkrácena bude výtažná kolej č.13a na délku cca 100 metrů za výhybkou č.32
- f) koleje č.7a,9,11 budou narovnány na délku cca 650 metrů a přeoseny do svých původních stop. Kolej č.7a do koleje č.5, kolej č.9 do koleje č.7, kolej č.11 do koleje č.9
- g) z kolejí č.5,7,9 budou dvě nejdelší délky (alespoň 650 m) vybrány jako předjízdny pro nákladní vlaky s možností současných jízd na středním zhlaví.
- h) spojovací kolej č.97s bude zkrácena na délku jednoho kolejového pole za výhybkou č.201, ukončena zarážedlem a převezme funkci odvrtné kusé koleje pro koleje seřadovacího nádraží
- i) vlečkové koleje KD Trans nebudou již vzájemně propojeny v obvodu St.6 přes hlavní koleje. Vlečka vpravo trati ve směru kilometrování bude zapojena jen do koleje č.2c dle stávajícího číslování, pokud zůstane zachována. Projedná projektant s vlastníkem vlečky.
- j) rychlosti v ŽST Beroun budou pro hlavní průjezdné koleje č.1 a 2 posouzeny pro nedostatky převýšení I do 100 a 130 mm pro klasické soupravy a I do 270mm pro jednotky

s naklápečími skříněmi a navíc i pro I do 150 mm (ETCS). Návrh bude zpracován do grafu rychlostí a optimalizován tak, aby byly eliminovány rychlostní propady. Rychlosti v ostatních kolejích budou vycházet z varianty s nultou kolejí. Celý návrh bude předložen na nejbližší kolejářské poradě (předpoklad svolání – polovina prosince 2011).

V mezistaničním úseku Karlštejn-Beroun projektant předpokládá ve stavebních postupech se zřízením dočasné odbočky LOM.

Pro úplnost se doplňuje:

Stavba začíná za zhlavím Karlštejn v km 30,659 a končí v km 42,7 (napojení na stavbu Beroun-Zbiroh).

Stavba z důvodu projednání dokumentace EIA bude rozdělena na 2 části:

1.část Beroun – km 42,7 bude mít 3 úseky :

Km 37,761 – km 39,334 – žst.Beroun osobní nádraží

Km 39,334 – km 41,571 – žst.Beroun nákladové nádraží

Km 41,571 – km 42,7 – žst.Beroun – km 42,7.

2.část Karlštejn-Beroun – km 30,659 – 37,671

Vše stávající staničení

Zapsal: Ing.Zapletal
Ing.Tahotný



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 15.11.2011

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Praha Smíchov-Beroun 1.fáze 3.stavba (Karlštejn-Beroun)
Přípravná dokumentace - Provozní a dopravní technologie

| Jméno | Organizace | Telefon / fax / e-mail | Podpis |
|-------------------|------------------------|---------------------------------------|------------|
| TAHOULY | MP | 739 329 060 tahoul@metroprojekt.cz | Tahoul |
| FORIT VOČLOV | SDC S BISH PRAHA | FORIT@SDC.CZ, 724 754 012 | Forit |
| JAN ABEZ | SDC JMT PRAHA | abez@sdcc.cz, 728 572 027 | Abesz |
| PAVEL BACÍK | SDC MOSTY | BACIK@SDC.CZ 721 276 350 | Bacik |
| LUBOŠ KÁLAL | SZDC S.O., RCP PRAHA | Kalal@SZDC.CZ 602 289 049 | Kalal |
| JAN KRAVEC | SDC ST PRAHA | KRAVEC@SZDC.CZ 725 963 862 | Kravec |
| Radovan DADRÍKŠKA | ŠZDC, s.o. - ÚTD | 602 435 577 / omdraska@szdc.cz | Dadríkška |
| KROSLAV DALEČ | ŠZDC - OFD | 972 52 6575 / dalec@szdc.cz | Daleč |
| ILLRICH | SDC S. P. L. | 725 26 1475 / illrich@szdc.cz | Illrich |
| ŠMEJKALOVÁ | SDC SS PLZ | 724 563 060 / smejkova@szdc.cz | Smejkalová |
| SLÁMA | SDC, SS PRAHA | 972 524 680 / SLAMA@SDC.CZ | Slama |
| VELIS | SDC OT4 | 972 255 368 / velis@szdc.cz | Velis |
| TIKOLÁK | SUDOP PRAHA | 267 094 175 / pavel.tikolac@sudop.cz | Tikolák |
| PEKÁREK | Metoprojekt Praha a.s. | 236 154 232 / pekarek@metroprojekt.cz | Pekárek |
| PEKÁREK | MP | 236 154 505 / PEKAREK@METROPROJEKT.CZ | Pekárek |
| Bobuslav VASÍČEK | SDC, RCP | 602 5872 38 VASIC@SDC.CZ | Vasíček |
| FNŠR RADIMÍR | SUDOP PRAHA a.s. | 728 655 916 / radimir.fisur@sudop.cz | Radimír |
| FOKSA David | SUDOP PRAHA a.s. | 267 094 175 david.foksa@sudop.cz | Foksa |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | |
|--|--|
| NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ | Praha Smíchov – Beroun, 1. fáze, 1. stavba (Praha Smíchov – Černošice) Praha Smíchov – Beroun, 1. fáze, 3. stavba (Karlštejn – Beroun) Vstupní jednání |
| DATUM | 29. listopadu 2011 |
| MÍSTO | SUDOP Praha, a. s. |
| ÚČASTNÍCI | Dle prezenční listiny |
| ZAZNAMENAL(A) | Dle textu |

V úvodu jednání byli přítomni seznámeni hlavními inženýry projektu Ing. Krsek (SUDOP Praha, a. s., stř. 250) a Ing. Urban Tahotný (METROPROJEKT Praha, a. s.) seznámeni s historií zpracování projektu, aktuálním stavem a základním přehledem etapizace stavby, předpokládaném rozsahu stavby a termínu realizace a návaznosti na další stavby v oblasti.

Poté již byly zahájeny jednotlivé profesní porady, přičemž jednotliví přítomní byli rozděleni na dvě skupiny dle zaměření (zabezpečovací + sdělovací zařízení / silnoproudých rozvodů a technologie + trakce).

Zabezpečovací zařízení Praha Smíchov (mimo) – Praha Radotín (včetně)

Na trati se předpokládá zřídit zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, které umožní nasazení dálkového ovládání a dodatečně i systém ETCS. Prvky systému ETCS však nebudou touto stavbou zřizovány a jejich nasazení se předpokládá až následnými stavbami v úseku. Bylo upozorněno, že před nasazením systému ETCS musí být v úseku zřízeno dálkové ovládání. Dálkové ovládání nebude touto stavbou rovněž zřizováno a úsek se předpokládá ovládat úsekově z pracoviště JOP v ŽST Radotín. Požadavek zástupce investora na zajištění dálkového ovládání úseku z pracoviště v ŽST Beroun není z důvodu nutnosti trvalého zajištění datového spojení mezi ŽST Radotín a ŽST Beroun a předpokládanými dalšími stavbami v úseku vhodný. Současně je tento požadavek v rozporu s Pokynem GŘ SŽDC 9/2008, který předpokládá ovládání úseku z CDP Praha. V ŽST Radotín tedy bude zřízeno zálohované pracoviště JOP ze kterého bude organizována doprava v úseku do doby vybudování CDP Praha a vybudování DOZ v úseku.

Současně bylo projektantem upozorněno, že nelze vybudování/úpravy zabezpečovacího zařízení striktně ohraničit rozsahem kolejových úprav a je nutné hranice stavby přizpůsobit vazbě na stávající zabezpečovací v ŽST Praha Smíchov a hradla Kosoř, resp. hradla Kazín.

Mezistaniční úsek Praha Smíchov – Praha Radotín bude nově rozdělen dopravnou Velká Chuchle. V úseku Praha Smíchov – Velká Chuchle bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení typu tříznakový automatický blok. Oddílová návěstidla budou přednostně navrhována vstřícně. Pro zjišťování volnosti úseku budou použity kolejové obvody umožňující přenos kódu vlakového zabezpečovače. Vnitřní výstroj zařízení bude soustředěna v nově zřízené technologické budově dopravní Velká Chuchle, v ŽST Praha Smíchov bude výstroj TZZ soustředěna do doby výstavby nového SZZ v nově zřízeném reléovém domku v blízkosti St. 1.

Ze strany správce zařízení bylo upozorněno na tristní stav stávajícího SZZ v ŽST Praha Smíchov a problematiku zavázání nově zřízeného TZZ na toto zařízení.

Nově vzniklá doprava Velká Chuchle bude zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením typu elektronické stavědlo s řídící částí v ŽST Praha Radotín. Součástí dopravní bude nově i kolejová spojka stávající odb. Tunel. Doprava bude ovládána z pracoviště JOP v DK ŽST Praha Radotín. Ve stanici se nepředpokládá zřízení nouzové dopravní kanceláře. Nouzová kolejová deska umožňující stavění cest v případě poruchy zařízení bude zřízena v DK ŽST Praha Radotín. Veškerá návěstidla v obvodu dopravní budou světelná, platná pro příslušnou kolej. Výhybky budou vybaveny elektromotorickými



přestavníky. Pro indikaci průjezdu vlaku budou zřízeny kolejové obvody umožňující přenos kódu vlakového zabezpečovače. V kolejích ve směru na ŽST Praha Krč se doporučuje pro indikaci průjezdu vlaku použít úseky počítačů náprav. Vnitřní výstroj zařízení SZZ bude soustředěna nového technologického objektu. Železniční přejezd v km 6,290 bude zabezpečen novým světelným zabezpečovacím zařízením typu PZS 3ZBI.

Mezistaniční úsek Praha Krč – Velká Chuchle se předpokládalo zřízení traťového zabezpečovacího zařízení typu automatické hradlo výstavbou trasy metra D. Touto stavbou se předpokládala výstavba nového přestupního terminálu vlak/metro. Vzhledem k nutnosti demolice části stávající výpravní budovy ve které je umístěna stávající SÚ byl navržen i nový provozně-technologický objekt. Současně bylo navrženo i vybudování nového SZZ a TZZ v navazujících traťových úsecích. Dle posledních informací se nedá realizace této stavby předpokládat do roku 2015. Z tohoto důvodu bude nové TZZ v úseku zřízeno touto stavbou.

Mezistaniční úsek Praha Krč – Velká Chuchle bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení typu automatické hradlo bez hradla na trati. Pro indikaci volnosti úseku se předpokládá zřízení úseků počítačů náprav. Vnitřní výstroj zařízení bude soustředěna do přilehlých stanic.

V mezistaničním úseku Velká Chuchle – Praha Radotín bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení typu tříznakový automatický blok ve všech čtyřech traťových kolejích. Oddílová návěstidla budou umístěována na návěstních lávkách. Pro zjišťování volnosti úseku budou použity kolejové obvody umožňující přenos kódu vlakového zabezpečovače. Vnitřní výstroj zařízení bude soustředěna do nových prostor stavědlových ústředí.

V ŽST Praha Radotín bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením typu elektronické stavědlo s řídicí částí v místě. Dopravna bude ovládána místně z pracoviště JOP v DK. V DK bude zřízena nouzová kolejová deska umožňující stavění rozhodných cest v případě poruchy zařízení. Veškerá návěstidla v obvodu dopravní budou světlená, platná pro příslušnou kolej. Výhybky do dopravních kolejí budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Výhybky do manipulačních kolejí budou převážně zabezpečeny výměnovými zámkami se závislostí na příslušném odvrátném prvku. Pro indikaci průjezdu vlaku budou v hlavních a předjízdových kolejích zřízeny kolejové obvody umožňující přenos kódu vlakového zabezpečovače. V ostatních kolejích budou použity úseky počítačů náprav. Vnitřní část zařízení bude soustředěna do nové stavědlové ústředny. Železniční přejezd v km 10,028 bude zrušen a bude nahrazen podchodem pro pěší. Silniční vozidla mohou použít blízký silniční podjezd.

Mezistaniční úsek Praha Radotín – Dobřichovice bude nově rozdělen provizorní výhybnou Kosoř. Tato výhybna však zůstane zachována i dokončení této stavby a bude využívána při výstavbě úseku Praha Radotín (mimo) – Karšlejt (včetně). V úseku Praha Radotín – výh. Kosoř bude zřízeno provizorní traťové zabezpečovací zařízení typu automatické hradlo bez hradla na trati. Pro indikaci volnosti úseku budou z části použity kolejové obvody a z části úseky počítačů náprav. Vzhledem k neefektivnosti zřizování kódu vlakového zabezpečovače (předpokládá se bezprostředně navazující stavba v úseku Praha Radotín (mimo) – Karšlejt (včetně) bude v úseku dočasně omezena traťová rychlost na 100 km/h. Vnitřní výstroj automatického hradla bude soustředěna do přilehlých dopravní. V ŽST Praha Radotín to bude v nové stavědlové ústředně, na výhybně Kosoř to bude do technologického objektu do kterého bude soustředěna i vnitřní výstroj SZZ.

Výhybna Kosoř bude zabezpečena provizorním staničním zabezpečovacím zařízením typu elektronické stavědlo s řídicí částí v ŽST Praha Radotín. Výhybna bude ovládána z pracoviště JOP v DK ŽST Praha Radotín. Veškerá návěstidla v obvodu dopravní budou světelná, platná pro příslušnou kolej. Výhybky budou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Pro indikaci průjezdu vlaku budou zřízeny úseky počítačů náprav.

Do provizorního SZZ výhybny Kosoř bude zavázáno stávající traťové zabezpečovací zařízení typu hradlový poloautomatický blok. Pro potřeby zajištění kontroly volnosti úseku bude nutné zajistit přenos informace z odpovídajících kolejových obvodů v úseku. Pokud nebude ve stávající kabelizaci dostatečná



volná kapacita nebo stav kabelizace nebude v odpovídajícím stavu pro přenos této informace, bude nutné i tomto úseku položit provizorně kabelizaci.

Výkopové práce pro pokladnu potřebné kabelizace budou prováděny v následujících traťových úsecích:

- VB Praha Smíchov – Velká Chuchle
- VB Praha Krč – Velká Chuchle
- Velká Chuchle – Praha Radotín
- Praha Radotín – výh. Kosoř
- Výh. Kosoř – hradlo Kazín (pouze v případě nedostatečné dimenze stávající kabelizace)

Zaznamenal Ing. Petr Nekula



Zabezpečovací zařízení Karlštejn (mimo) – Beroun (včetně)

V závěru jednání byly poté v krátkosti nastíněn rozsah stavby „Praha Smíchov – Beroun, 1. fáze, 3. Stavba (Karlštejn – Beroun)“. Investorem a zpracovatelem (Metroprojekt Praha) bylo rozhodnuto o rozdělení této stavby na dvě etapy:

- Traťový úsek Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo)
- ŽST Beroun

Projektantem bylo opět upozorněno, že dělení dle rozsahu kolejových úprav není z pohledu zabezpečovacího zařízení akceptovatelné, zejména při předpokladu vázání nového SZZ do stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení.

Investorem bylo upozorněno na zpracovávanou PD pro trať Praha – Rudná u Prahy – Beroun a požadováno soustředění ovládacích pracovišť této trati a ŽST Beroun. Vzhledem k neurčitosti termínu výstavby a omezeného prostoru v VB bylo dohodnuto, že bude sledováno zřízení samostatných místností, z kterých budou úseky řízeny.

Projektant nastínil koncepci způsobu zabezpečení železniční stanice Beroun, která vychází ze zpracované UTS (Sudop Praha, 06/2011). Ve stanici se pro obvod osobního nádraží navrhuje zřídit elektronické stavědlo, jehož výstroj bude soustředěna do upravených prostor SÚ. Pro obvod seřaďovacího nádraží se pak navrhuje zřídit samostatné elektronické stavědlo s řídicí částí, které bude součástí SZZ osobního nádraží. Vnitřní výstroj zařízení bude umístěna v prostoru výpravní budovy seřaďovacího nádraží. Pro potřeby umístění technologie SZZ budou adaptovány buď stávající prostory v této VB nebo postavena nová technologická budova. Rozdělení na dvě SZZ vychází z délky stanice a omezeného dosahu některých vnějších prvků zejména pak elektromotorických přestavníků. Současně by docházelo ke značnému nárůstu dimenze kabelizace.

Zaznamenal Ing. Petr Nekula



Sdělovací zařízení Praha Smíchov (mimo) – Praha Radotín (včetně)

Pro návrh úprav dokumentace sdělovacího zařízení je počítáno s těmito stavbami a předpoklady:

- 1) Stavba GSM-R – Uzel Praha (Beroun – Praha - Benešov), nyní připravovaná s výhledovou realizací, která předběhne předmětnou stavbu:
 - a) DOK 72 vláken zafouknutý do nové HDPE trubky, HDPE trubka rezervní a traťový kabel FLEY 15XN0,8 v trase Praha Krč – Praha Braník
 - b) DOK 36 vláken zafouknutý do nové HDPE trubky, HDPE trubka rezervní a traťový kabel FLEY 15XN0,8 v trase Praha Braník – konec železničního mostu přes Vltavu v Malé Chuchli před tunelem
 - c) Pokračování DOK 36 vláken jako ZOK 36 vláken od železničního mostu – Žst. Praha Radotín podél železniční trati Praha Beroun.
 - d) Výstavba nových BTS GSM-R v oblasti TM Velká Chuchle a v Žst. Praha Radotín.
 - e) Výstavba přenosového systému v Odbočce Velká Chuchle a v Žst. Praha Radotín.
- 2) Stavba Racionalizace trati Praha Smíchov - Rudná u Prahy - Beroun, jejíž projekt by měl být zahájen v nejbližší době, po výběru zhotovitele projektové dokumentace. Technické řešení nyní není zpracovateli předmětné stavby známo.

Na základě těchto předpokládaných staveb je navržena předmětná stavba pro sdělovací zařízení.

Dálkové optické kabely a traťové kabely

Dálkové optické kabely:

- 1) Projektované dálkové optické kabely:
 - a) Dálkový/závěsný optický kabel Praha Krč – Praha Braník – Praha Radotín. Optický kabel je navržen profilu 72/36 vláken a vystavěn v rámci stavby GSM-R. Kabel bude po dobu stavby ochraňován a úseku Malá Chuchle – Praha Radotín položen do země. Dále v rámci těchto úprav bude v prostoru stavby vystavěna rezervní HDPE trubka.
 - b) V rámci stavby Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun je možné, že bude navržena výstavba nového DOK. Pokud bude v době zpracovávání předmětné dokumentace známa trasa a profil kabelu a HDPE trubek, budou tyto v místech zásahu předmětnou stavbou upravovány a překládány.
- 2) Nové dálkové optické kabely:
 - a) Dálkový optický kabel Praha Smíchov – Praha Radotín. Optický kabel se navrhuje profilu 72 vláken. Kabel bude ukončen v Žst. Praha Smíchov a v Žst. Praha Radotín. Dále bude kabel případně vyveden dle požadavků profese zab. zař. Optický kabel bude uložen v ochranné trubce HDPE $\phi 40/33$. Součástí provozního souboru bude i pokládka rezervní trubky HDPE $\phi 40/33$.

Traťové metalické kabely:

- 1) Projektované traťové metalické kabely:
 - a) Traťový metalický kabel Praha Krč – Praha Braník – most přes Vltavu TCEPKPFLEZE/EY 15XN0,8. Kabel bude položen až na konec mostu přes Vltavu a zde bude ukončen kabelovou koncovkou. V rámci předmětné stavby bude kabel naspojován a společně s DOK dopoložen až do Žst. Praha Radotín.
 - b) V rámci stavby Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun je možné, že bude navržena výstavba nového TK. Pokud bude v době zpracovávání předmětné dokumentace známa trasa a profil traťového kabelu, bude tento v místech zásahu předmětnou stavbou upravován a překládán.
- 2) Nové traťové metalické kabely:
 - a) Traťový metalický kabel Praha Smíchov – Praha Radotín - TCEPKPFLEZE/EY 15XN0,8. Kabel bude položen společně s DOK. Kabel TK bude vyváděn na železniční trati do technologických objektů a do RD, dále ve VTO v trati a celým profilem bude ukončený v Žst. Praha Smíchov a v Žst. Praha Radotín.



Stávající dálkové metalické kabely SŽDC s. o.

V prostoru stavebních úprav budou ochraňovány nebo překládány:

- a) SK Praha Smíchov – Praha Radotín bude po dobu stavby ochraňován a překládán z důvodu provizorních stavů. Po výstavbě nových DOK a TK Praha Smíchov – Praha Radotín může být zrušen.
- b) DK Praha U2 - Beroun – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- c) DK Praha Smíchov – Praha Hlubočepy – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.

Stávající optické kabely ČD-Telematika a.s.

V prostoru stavebních úprav budou ochraňovány a překládány:

- 1) Závěsný/Dálkový optický kabel ČD-Telematika a.s. Praha – Beroun – Plzeň (36 vláken) – bude ochraňován, převěšován, snesen do země a zachován. Stávající ukončení v Žst. Praha Smíchov a v Žst. Praha Radotín budou zachována.
- 2) Závěsný/Dálkový optický kabel ČD-Telematika a.s. Praha – Praha Smíchov – Praha Krč -Praha Vršovice (36 vláken) – bude ochraňován, převěšován, snesen do země a zachován. Stávající ukončení v Žst. Praha Smíchov bude zachováno.

Místní kabelizace

V Žst. Praha Radotín, která bude celá přestavována a stávající MK již nebude vyhovující, bude vybudována nová místní kabelizace. V TM Velká Chuchle a Odbočce Velká Chuchle budou též vybudovány nové místní kabelizace. Použité metalické kabely budou plastové plněné v provedení TCEPKPFLEY/ZE ..x4x0,6, ukončené zářezovou technikou.

Z důvodu zachování telefonního provozu při přestavbě Žst. bude třeba provést provizorní místní kabelizaci. Stávající místní kabelizace v Žst. Praha Radotín je již ve stávající podobě zastaralá a není ji možné využít, bude tedy demontována.

V Žst. Praha Radotín budou v rámci provozního souboru místní kabelizace budou vystavěny nové místní optické kabely:

- Kabel do BTS profilu 6 vláken
- Kabel do DAK profilu 6 vláken
- Kabel do pokladen profilu 6 vláken

V Odbočce Velká Chuchle budou v rámci provozního souboru místní kabelizace budou vystavěny nové místní optické kabely:

- Kabel do TM Velká Chuchle profilu 12 vláken
- Kabel do BTS profilu 6 vláken
- Kabel do DAK profilu 6 vláken

Místní optické kabely (MOK) budou ukončeny v nových optických rozváděcích a zafouknuty do HDPE trubek.

V rámci místních kabelizací budou též položeny nové trubky HDPE pro zafouknutí optických kabelů k jednotlivým kamerám kamerového systému, do kterých budou po té zafouknuty nové optické kabely.



Stávající sdělovací kabely ostatních správců

V zájmovém území se nachází řada kabelových vedení nedrážních správců (Telefónica O2, PRE apod.). V kolizních místech budou stávající kabely přeloženy a upraveny dle podmínek jejich správců a v závislosti na stavebních úpravách při výstavbě kolejíště.

Nutnost úpravy křižovatek kabelovodů Telefónica O2 bude posouzena dle vzorových řezů a úpravy kolejíště.

Zaznamenal: Vratislav Hůla

Přenosový systém

Při návrhu přenosového systému bude provedena koordinace se stavbou „GSM-R uzel Praha (Benešov-Praha-Beroun)“. V rámci této stavby, která bude předcházet řešené stavbě „Praha Smíchov – Beroun, 1.fáze, 1.stavba (Praha Smíchov – Černošice)“, budou vybudovány body SDH STM-4 v žst Radotín a SDH STM-1 u tunelu (vjezd na Most intelligence). V rámci řešené stavby bude doplněn bod SDH v žst Praha Braník, TO Velká Chuchle a TM Velká Chuchle. Dále bude provedena změna zapojení, která spočívá ke změně připojení SDH STM-1 od BTS u tunelu mezi SDH Radotín a SDH Praha Smíchov. Změna představuje doplnění rozhraní STM-1 do stávajícího ONS15454 na Smíchově a konfigurační práce.

Součástí přenosového zařízení budou datové switche připojené na SDH. Dále součástí přenosového systému bude vybudování datové technologické sítě v zastávce Velká Chuchle, která bude vybudována pomocí datových switchů s přenosovou rychlostí 1Gb/s. Na tuto síť bude připojen informační systém, rozhlasové zařízení a kamerový systém (IP kamery).

Traťový rádiosystém GSM-R

Tento bude vybudován v rámci předchozí stavby viz předchozí kapitola. V rámci stavby budou stávající BTS připojeny novými optickými kabely a ochraňovány po dobu stavby. Jedná se o tyto BTS:

- 1) BTS 102 v žkm 4,530 (Velká Chuchle)
- 2) BTS 103 v žkm 9,680 (Žst. Praha Radotín)

Traťový rádiosystém TRS a místní radiové sítě MRTS

V současné době je na předmětné trati provozován stávající systém TRS T.E.S.L.A. Stávající ZR-47, ZL-47 a ZO-47 budou ochraňovány. ZL-47 a ZO-47 budou následně přemístěny do nových sdělovacích místností. Antény na nových objektech budou vybudovány nové.

Místní radiová síť SOE bude zachována a zařízení budou případně přemístěna.

Ostatní stávající místní radiové technologické sítě již v době stavby budou plně nahrazeny zařízením GSM-R.

Automatické telefonní ústředny

V rámci tohoto provozního souboru bude stávající ATÚ MD110 přemístěna do nové provozní budovy.

Telefonní zapojovač

V žst Radotín se navrhuje telefonní zapojovač. Zapojovače z důvodů úsekového řízení musí být spojeny pomocí přenosového systému. Navrhujeme telefonní zapojovač systému IP. Ovládací pracoviště bude realizováno pomocí dotykového terminálu Touch screen. Počet pracovišť budou 2. Součástí zapojovače bude i náhradní telefonní zapojovač (NTZ) umístěný ve stolu výpravčího. Řízení telefonního



provozu bude CallManagerem ze žst Praha hl.n. a záložním CM ze žst Ústí n.L. Do TZ bude zapojeno cca 9 MB okruhů. Stávající telefonní zapojovač DZ61 bude demontován do šrotu.

Stávající zařízení VD, ED bude nahrazeno „vytáčenými“ okruhy.

V TO Odbočka Velká Chuchle se navrhuje telefonní zapojovač. TZ bude bez ovládacího pracoviště a bude ovládán ze žst Praha Radotín.

Informační systém

Navrhuje se v žst Radotín informační hlasový a vizuální systém, který bude automaticky provádět ve spojení s rozhlasovým zařízením hlášení a ovládat informační tabule. Navrhujeme informační tabule:

- v žst Radotín
 - odjezdovou tabuli 4 řádkovou – 1x
 - nástupištní tabule, na každé nástupištní hraně 2 tabule oboustranné – 10x
 - podchodové tabule u výstupu na nástupiště a při vstupu do podchodu – 3x

V zastávce Velká Chuchle se navrhuje jednoduchý nástupištní panel jednořádkový s možností „bežícího“ textu. Panely se navrhuji na každém nástupišti. Informační zařízení bude řešeno dle variant peronizace.

Rozhlasové zařízení

Stávající rozhlasová ústředny RÚ85 se navrhuji nahradit novými pouze pro informování cestujících typu IP. Rozhlasové zařízení pro posun se navrhuje demontovat (náhrada radiovou sítí GSM-R). Rozhlasová ústředna bude ovládána zařízením automatického hlášení a nebo ručním ovládáním z panelu zapojovače.

V přílehlé zastávce Velká Chuchle se navrhuje rozhlasové zařízení pro informování cestujících ovládané automaticky pomocí zařízení automatického hlášení a ovládání informačního zařízení, nebo ručně z telefonního zapojovače.

Autonomní samočinný hasicí systém ASHS

V objektech a místnostech kde bude umístěna technologie se na základě určení požárním specialistou se navrhuje vybudovat zařízení stabilního hasícího zařízení ASHS. Hlášení o spuštění činnosti zařízení bude pomocí jedné smyčky zařízení EZS.

Dohledové centra ASHS, EZS a kamerového systému bude na dohledovém pracovišti CDP Praha. Přenos informací do dohledového centra bude v souladu se směrnicí SŽDC TS 2/2008 a přenos realizován jednotným protokolem ČSN EN 60870-5-104.

Elektrická zabezpečovací signalizace

Objekty a místnosti kde bude umístěno technologické zařízení se navrhuje chránit elektrickou zabezpečovací signalizací (EZS). Ústředna EZS bude umístěna v blízkosti zařízení datového switchu pro zajištění přenosu do dohledového centra společného s ASHS. Systémem EZS se navrhuje chránit i objekt napájecí stanice V.Chuchle a releového objektu Velká Chuchle. Ústředna EZS v NS bude připojena na dohledový systém v ŘSED Křenovka řešený v rámci staveb Nové spojení.

Kamerový systém

V TM V.Chuchle, v TO Všecká Chuchle, v zastávce Velká Chuchle a v žst Praha Radotín se navrhuje kamerový systém (KS). KS bude jako doplněk k zařízení EZS a v žst P.Radotín bude sloužit i jako vizuální kontrola pro řízení provozu. Počet kamer bude omezen v žst na nástupištní hrany, hala ve VB a v NS a TO Velká Chuchle jako doplněk zařízení EZS. PTV se navrhuje v barevném provedení



v systému IP. Kamery se navrhnou zapojit na nahrávací zařízení „Web Server“, které umožní záznam na HD). Videosignál lze současně sledovat, nebo vyhledávat v záznamu podle různých kritérií. Ovládání dálkové bude přes síť LAN. Umístění serveru kamerového se navrhuje v žst Radotín.

Sdělovací zařízení

V rámci provozního souboru na sdělovací zařízení se navrhuje:

- nová vnitřní instalace pro telefonní zařízení a datové přípojky v objektu TB Radotín a TB Odbočka V. Chuchle
- hodinové zařízení – autonomní hodiny řízeny DCF signálem a podružné hodiny
- stávající zařízení, které bude dále provozováno a bude nutné jeho přemístění
- provizorní stavy při rekonstrukci
- demontáže zařízení nahrazeného novým

Zaznamenal Ing. Petr Poupa



Sdělovací zařízení Karlštejn (mimo) – Beroun (včetně)

Pro návrh úprav dokumentace sdělovacího zařízení je počítáno s těmito stavbami a předpoklady:

- 1) Stavba GSM-R – Uzel Praha (Beroun – Praha - Benešov), nyní připravovaná s výhledovou realizací, která předběhne předmětnou stavbu:
- 2) Stavba Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná u Prahy - Beroun, jejíž projekt by měl být zahájen v nejbližší době, po výběru zhotovitele projektové dokumentace.
- 3) Stavba Optimalizace trati Beroun – Zbiroh, která je nyní před dokončením.

Na základě těchto předpokládaných staveb je navržena předmětná stavba pro sdělovací zařízení.

Dálkové optické kabely a traťové kabely

Dálkové optické kabely:

- 1) Stávající dálkové optické kabely:
 - a) V rámci stavby Optimalizace trati Beroun - Zbiroh byl vystavěn ZOK/DOK Beroun – Zbiroh profilu 36 vláken. Kabel bude po dobu stavby ochraňován a úseku Beroun – spojka v žkm 41,440 položen do země. Dále v rámci těchto úprav bude v prostoru stavby vystavěna rezervní HDPE trubka.
- 2) Projektované dálkové optické kabely:
 - a) V rámci stavby Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun je možné, že bude navržena výstavba nového DOK. Pokud bude v době zpracovávání předmětné dokumentace známa trasa a profil kabelu a HDPE trubek, budou tyto v místech zásahu předmětnou stavbou upravovány a překládány.
- 3) Nové dálkové optické kabely:
 - a) Dálkový optický kabel Karlštejn - Beroun. Optický kabel se navrhuje profilu 72 vláken. Kabel bude ukončen v Žst.Karlštejn a v Žst. Beroun. Dále bude kabel vyveden v místech mezilehlých BTS a případně dle požadavků profese zab. zař. Optický kabel bude uložen v ochranné trubce HDPE $\phi 40/33$. Součástí provozního souboru bude i pokládka rezervní trubky HDPE $\phi 40/33$.

Traťové metalické kabely:

- 1) Stávající traťové metalické kabely:
 - a) Traťový metalický kabel Beroun RD v žkm 42,808 - Zdice TCEPKPFLEZE15XN0,8. Kabel byl položen až v rámci stavby Optimalizace Beroun - Zbiroh. V rámci předmětné stavby bude kabel naspojován a společně s DOK dopoložen až do Žst. Beroun.
- 2) Projektované traťové metalické kabely:
 - a) V rámci stavby Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun je možné, že bude navržena výstavba nového TK. Pokud bude v době zpracovávání předmětné dokumentace známa trasa a profil traťového kabelu, bude tento v místech zásahu předmětnou stavbou upravován a překládán.
- 3) Nové traťové metalické kabely:
 - a) Traťový metalický kabel Karlštejn - Beroun - TCEPKPFLEZE/EY 15XN0,8. Kabel bude položen společně s DOK. Kabel TK bude vyváděn na železniční trati do technologických objektů a do RD, dále ve VTO v trati a celým profilem bude ukončený v Žst. Praha Karlštejn a v Žst. Beroun.

Stávající dálkové metalické kabely SŽDC s.o.

V prostoru stavebních úprav budou ochraňovány nebo překládány:

- a) DK Praha U2 - Beroun – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.



- b) DK Beroun – Chrást u Plzně – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- c) TK Beroun – Chrást u Plzně – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- d) DK Beroun – Zdice – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- e) DK Beroun – Beroun Závodí – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- f) TK Beroun – Beroun Závodí – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- g) SK Beroun – Beroun Tetín RZ – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude zrušen.

Stávající optické kabely ČD-Telematika a.s.

V prostoru stavebních úprav budou ochraňovány a překládány:

1) Stávající dálkové optické kabely:

- a) Závěsný/Dálkový optický kabel ČD-Telematika a.s. Praha – Beroun – Plzeň (36 vláken) – bude ochraňován, převěšován, snesen do země a zachován. Stávající ukončení v Žst. Karlštejn a v Žst. Beroun bude zachováno. Připojení mezilehlých BTS budou demontována.

2) Stávající místní optické kabely:

- a) Místní optický kabel ČD-Telematika ATÚ Beroun – MV Beroun (12 vláken) – bude ochráněn a zachován
- b) Místní optický kabel ČD-Telematika ATÚ Beroun – AMU Beroun (12 vláken) – bude ochráněn a zachován

Místní kabelizace

V Žst. Beroun, která bude celá přestavována a stávající MK již nebude vyhovující, bude vybudována nová místní kabelizace. Použité metalické kabely budou plastové plněné v provedení TCEPKPFLEY/ZE ..x4x0,6, ukončené zářezovou technikou.

Z důvodu zachování telefonního provozu při přestavbě Žst. bude třeba provést provizorní místní kabelizaci. Stávající místní kabelizace v Žst. Beroun je již ve stávající podobě zastaralá a není ji možné využít, bude tedy demontována.

V Žst. Beroun budou v rámci provozního souboru místní kabelizace budou vystavěny nové místní optické kabely:

- Kabel do BTS profilu 12 vláken
- Kabel do TR profilu 12 vláken
- Případně další MOK dle potřeb a požadavků ostatních profesí

Místní optické kabely (MOK) budou ukončeny v nových optických rozváděcích a zafouknuty do HDPE trubek.

V rámci místní kabelizace budou též položeny nové trubky HDPE pro zafouknutí optických kabelů k jednotlivým kamerám kamerového systému, do kterých budou po té zafouknuty nové optické kabely.



Stávající sdělovací kabely ostatních správců

V zájmovém území se nachází řada kabelových vedení nedrážních správců (Telefónica O2, ČEZ apod.). V kolizních místech budou stávající kabely přeloženy a upraveny dle podmínek jejich správců a v závislosti na stavebních úpravách při výstavbě kolejiště.

Zaznamenal: Vratislav Hůla

Přenosový systém

Při návrhu přenosového systému bude provedena koordinace se stavbou „GSM-R uzel Praha (Benešov-Praha-Beroun)“. V rámci této stavby, která bude předcházet řešené stavbě „Praha Smíchov – Beroun, 1.fáze, 1.stavba (Praha Smíchov – Černošice)“, budou vybudovány body SDH STM-4 v zastávce Srbsko a na hradle Tetín a zastávka Králův Dvůr. V rámci námi navrhované stavby bude přenosový systém doplněn nebo upraven následovně:

- SDH v zastávce Srbsko a na hradle Tetín bude upraven na STM-1 a provedena změna zapojení mezi CM Karlštejn a žst Beroun
- Ethernet síť u SDH v zastávce Srbsko bude využita pro datové připojení zařízení v zastávce. Jedná se o RÚ-IP, Inf. syst. a kamerový systém. Zařízení bude umístěno v domku společně se zařízeními BTS
- V žst Beroun se navrhuje vyměnit stávající SDH ONS 15305 za větší umožňující zaokružování mezi body Plzeň – Beroun – Praha STM-16 a připojení traktů 2xSTM-4 a 1x STM-1
- V obvodu žst Beroun nákladové nádraží se navrhuje nový bod SDH STM-4 pro připojení TZ a dalšího technologického zařízení
- V zastávce Králův Dvůr bude využita ethernet síť pro připojení sděl. zař. v zastávce. Zařízení bude umístěno vedle skříně BTS v samostatné skříně.

Součástí přenosového zařízení budou datové switche připojené na SDH.

Trat'ový rádiosystém GSM-R

Tento bude vybudován v rámci předchozí stavby viz předchozí kapitola. V rámci stavby budou stávající BTS připojeny novými optickými kabely a ochraňovány po dobu stavby. Jedná se o tyto BTS:

- 1) BTS 109 v žkm 33,465 (Zast. Srbsko)
- 2) BTS 110 v žkm 33,395 (Hr. Tetín)
- 3) BTS 111 v žkm 38,153 (Žst.Beroun)
- 4) BTS 112 v žkm 41,790 (Zast. Beroun Králův Dvůr)

Trat'ový radiosystém TRS a místní radiové sítě MRTS

V současné době je na předmětné trati provozován stávající systém TRS T.E.S.L.A. Stávající ZR-47, ZL-47 a ZO-47 budou ochraňovány. ZL-47 a ZO-47 budou následně přemístěny do nových sdělovacích místností. Antény zůstanou zachovány.

Místní radiová síť SOE bude zachována a zařízení budou případně přemístěna.

Ostatní stávající místní radiové technologické sítě již v době stavby budou plně nahrazeny pomocí zařízení GSM-R.



Telefonní zapojovač

V žst Beroun a v žst Beroun nákladové nádraží se navrhuje telefonní zapojovač. Zapojovače z důvodů úsekového řízení musí být spojeny pomocí přenosového systému. Navrhujeme telefonní zapojovač systému IP. Ovládací pracoviště bude realizováno pomocí dotykového terminálu Touch screen. Počet pracovišť budou v každé stanici 2. Součástí zapojovače bude i náhradní telefonní zapojovač (NTZ) umístěný ve stolu výpravčího. Řízení telefonního provozu bude CallManagerem ze žst Praha hl.n. a záložním CM ze žst Plzeň. Do každého TZ bude zapojeno cca 12 MB okruhů. Stávající telefonní zapojovač DZ61 bude demontován do šrotu.

Stávající zařízení VD, ED bude nahrazeno „vytáčenými“ okruhy.

Informační systém

Navrhuje se v žst Beroun informační hlasový a vizuální systém, který bude automaticky provádět ve spojení s rozhlasovým zařízením hlášení a ovládat informační tabule. Navrhujeme informační tabule:

- odjezdovou tabuli 4 řádkovou – 1x
- nástupištní tabule, na každé nástupištní hraně 2 tabule oboustranné – 10x
- podchodové tabule u výstupu na nástupiště a při vstupu do podchodu – 3x
- příjezdový panel
- LCD monitory v informacích
- Tabule odjezdu, příjezdu a řazení vlaků
- Informační terminál pro vyhledávání spojení

V zastávce Srbsko a Králův dvůr se navrhuje jednoduchý nástupištní panel jednořádkový s možností „běžícího“ textu. Panely se navrhuji na každém nástupišti. Informační zařízení bude řešeno dle variant peronizace.

Rozhlasové zařízení

Stávající rozhlasová ústředny RÚ85 se navrhuji nahradit novými pouze pro informování cestujících typu IP. Rozhlasové zařízení pro posun se navrhuje demontovat (náhrada radiovou sítí GSM-R). Rozhlasová ústředna bude ovládána zařízením automatického hlášení a nebo ručním ovládáním z panelu zapojovače.

V přilehlé zastávce Srbsko a Králův Dvůr se navrhuje rozhlasové zařízení pro informování cestujících ovládané automaticky pomocí zařízení automatického hlášení a ovládání informačního zařízení, nebo ručně z telefonního zapojovače.

Autonomní samočinný hasicí systém ASHS

V objektech a místnostech kde bude umístěna technologie se na základě určení požárním specialistou se navrhuje vybudovat zařízení stabilního hasícího zařízení ASHS. Hlášení o spuštění činnosti zařízení bude pomocí jedné smyčky zařízení EZS.

Dohledové centra ASHS, EZS a kamerového systému bude na dohledovém pracovišti CDP Praha. Přenos informací do dohledového centra bude v souladu se směrnicí SŽDC TS 2/2008 a přenos realizován jednotným protokolem ČSN EN 60870-5-104.

Elektrická zabezpečovací signalizace



Objekty a místnosti kde bude umístěno technologické zařízení se navrhuje chránit elektrickou zabezpečovací signalizací (EZS). Ústředna EZS bude umístěna v blízkosti zařízení datového switchu pro zajištění přenosu do dohledového centra společného s ASHS.

Kamerový systém

V žst Beroun a v zastávkách Srbsko a Králův Dvůr se navrhuje kamerový systém (KS). V žst Beroun bude sloužit i jako vizuální kontrola pro řízení provozu. Počet kamer bude omezen v žst na nástupištní hrany, haluu ve VB, podchod. V zastávkách se navrhuje kamery na každém nástupišti dvě kamery, které se vzájemně budou překrývat. Kamerový systém se navrhuje v barevném provedení v systému IP. Kamery se navrhuje zapojit na nahrávací zařízení „Web Server“, které umožní záznam na HD). Videosignál lze současně sledovat, nebo vyhledávat v záznamu podle různých kritérií. Ovládání dálkové bude přes síť LAN. Umístění serveru kamerového se navrhuje v žst Beroun.

Sdělovací zařízení

V rámci provozního souboru na sdělovací zařízení se navrhuje:

- nová vnitřní instalace pro telefonní zařízení a datové přípojky v objektu TB Králův Dvůr
- hodinové zařízení – autonomní hodiny řízeny DCF signálem a podružné hodiny
- stávající zařízení, které bude dále provozováno a bude nutné jeho přemístění
- provizorní stavy při rekonstrukci
- demontáže zařízení nahrazeného novým

Zaznamenal Ing. Petr Poupa



Silnoproudé rozvody vn, nn, venkovní osvětlení, DOÚO a EOv

V rámci výše uvedené profese byla řešena následující problematika:

1. Řešení napájení úseku stavby
2. Koncepce rozsahu a provedení kabelových rozvodů vn a nn SŽDC s. o.
3. Koncepce technického řešení venkovního osvětlení prostor dráhy
4. EOv
5. DOÚO a proměnná návěst 50.

Řešení napájení jednotlivých odběrných míst v předmětném úseku stavby

Byly zrekapitulovány varianty řešení napojení úseku stavby na distribuční napájecí síť tak, jak byly uvažovány v rámci zpracování „Komplexního řešení spojení Praha – Beroun jako součást III.TŽK“. Jednalo se v celém úseku trati Praha – Beroun o dvě varianty řešení:

- a) Napájení samostatnými přípojkami nn 04kV a vn 22kV z distribučních sítí PREdi a ČEZ Distribuce zajištěnými v oblasti situování jednotlivých odběrných míst.
- b) Napájení průběžným páteřním rozvodem vn 22kV v majetku SŽDC s. o. zajišťujícím napojení veškerých odběrných míst v úseku Velká Chuchle – Karlštejn. Páteřní rozvod byl uvažován se dvěma napájecími body z distribuční sítě PREdi a ČEZ Distribuce zřízenými na koncích vedení tzn. v měnirně Chuchle a v měnirně Karlštejn. Tato varianta nevyžaduje zajišťování úprav dimenze stávajících přípojek z distribuční sítě a zřizování přípojek nových. Provedení páteřního rozvodu bylo uvažováno závěsným kabelem vn 22kV zavěšeným na konstrukcích trakčního vedení v úseku mezi měnirnou Chuchle a měnirnou Karlštejn.

Projektant sdělil přítomným základní aspekty obou variant řešení a bylo konstatováno následující: V návrhu technického řešení bude nadále sledována „Varianta a)“ tzn. napájení přípojkami nn a vn 22kV z distribučních sítí PREdi a ČEZ Distribuce zajištěnými vždy v oblasti situování jednotlivých odběrných míst. Základními důvody je zejména následující:

- Ve „Variantě b)“ není s ohledem na etapizaci staveb v úseku Smíchov – Karlštejn zaručeno, že páteřní napájecí rozvod 22kV bude možno reálně vybudovat jako provozuschopný celek (mezi měnirnou Chuchle Měnirnou Karlštejn) a nelze tedy zaručit plnohodnotnou funkčnost systému. „Varianta a)“ je za všech okolností postupu výstavby zárukou funkčnosti jednotlivých traťových úseků.
- „Varianta a)“ vyžaduje podstatně nižší investiční náklady v porovnání s „Variantou b)“.
- Nové konstrukce trakčního vedení ve standardním uvažovaném provedení budou zatíženy dvojitým zesilovacím vedením. Tento fakt spolu s nepříznivými směrovými parametry trati by vedl ve „Variantě b)“ k použití nestandardních řešení konstrukcí trakčního vedení, důsledkem by byly podstatně vyšší investiční náklady na jeho realizaci.

V řešeném úseku trati byla stanovena koncepce provedení jednotlivých napájecích bodů (popis jednotlivých odběrných míst ve směru od počátku stavby):

- Hradlo Barrandov – stávající odběrné místo ze sítě nn PREdi: Dimenze odběrného místa bude upravena za účelem zajištění napájení provizorní odbočky situované do místa hradla. Upravené odběrné místo bude po dokončení stavby zrušeno. Parametry úpravy stávající budou stanoveny po specifikaci nároků technologie zab. zařízení.
- Trakční měnirna Chuchle – trakční napájení, stávající odběrné místo ze sítě vn 22kV PREdi: Problematika řešení napájení pro definitivní stav a dočasný stav v průběhu výstavby není popsána v této části zápisu – je uvedena popisu části silnoproudá technologie.



- Trakční měširna Chuchle – záloha vlastní spotřeby, stávající odběrné místo ze sítě nn PREdi 3x32A: Bude zažádáno o zřízení nového odběrného místa ze sítě nn PREdi určeného výhradně pro účely zálohy vlastní spotřeby měširny Chuchle. Podmínkou je minimalizace rozsahu věcných břemen na pozemcích soukromých vlastníků. Parametry odběrného místa budou stanoveny po specifikaci nároků technologie vlastní spotřeby. Stávající odběrné místo nebude v rámci stavby upravováno a nadále bude určeno pouze pro odběr plánovaného systému BTS (v současném stavu napájené zab. zařízení bude v rámci stavby zrušeno).
- Nový technologický objekt Odbočka Velká Chuchle (Mezichuchleská ulice) – jedná se o nový objekt s předpokládanými výkonovými nároky na zajištění napájení zab. zařízení cca 15kW, sděl. zařízení cca 5kW a EOv cca 60kW. Celkem 80kW. Možnosti řešení napájení vyplývající z finálního způsobu situování tohoto objektu (bude dořešeno v rámci projednání pozemních objektů stavby) :
 - a) Napájení kabelovou smyčkou z distribuční sítě vn 22kV PREdi úpravou stávajícího rozvodu ve Starochuchelské ulici (délka kabelové trasy cca 400m). Napájení je uvažováno přes standardní odběratelskou TS 22/0,4kV řešenou jako součást nového objektu. Projektant projedná možnosti řešení napojení s PREdi, varianta bude projektantem a investorem posouzena dle výsledků jednání vč. možností trasování přípojky (minimalizace rozsahu věcných břemen na pozemcích soukromých vlastníků).
 - b) Napájení z napěťové hladiny 0,4kV ze systému vlastní spotřeby měširny Chuchle. Délka kabelové trasy nn činí cca 1200m. Dimenze kabelového vedení bude nutno uvažovat tak aby byly splněny nároky na zajištění požadovaného výkonu do 80kW např. paralelními napájecími kabely. Předpoklad je uložit kabely na pozemcích dráhy.
 - c) Napájení kabelovou přípojkou vn 22kV v majetku SŽDC s. o. ze systému vlastní spotřeby měširny Chuchle. Uvedená varianta je doplněna projektantem v rámci záznamu a nebyla zmíněna v rámci projednání. Délka kabelové trasy vn činí cca 1200m, předpoklad je uložit kabely na pozemcích dráhy. Napájení je uvažováno přes standardní TS 22/0,4kV řešenou jako součást nového objektu.

Rozhodnutí o způsobu provedení přípojky bude učiněno na základě závěrů z projednání s PREdi a dle možností situování nové kabelové přípojky vn 22kV PREdi. V případě že toto řešení nebude možno využít, bude ze strany SŽDC posouzena vhodnější z variant b) nebo c).

- Starochuchelská „přejezd“ – odběrné místo ze sítě nn PREdi 1x16A: po ukončení provozu PZZ bude v rámci stavby zrušeno.
- Zastávka Velká Chuchle – odběrné místo ze sítě nn PREdi 3x25A: nebude stavbou dotčeno, v rámci stavby se neuvažuje s jeho úpravou.
- Hradlo Závodiště – odběrné místo ze sítě nn PREdi 3x25A: nebude v průběhu stavby dotčeno, po ukončení provozu hradla bude odběrné místo zrušeno.
- Žst Radotín – odběrné místo ze sítě vn 22kV PREdi: po vybudování nové TS22/0,4kV v novém technologickém objektu bude upraveno trasování stávající kabelové smyčky vn za účelem zaústění do nové budovy. Dle výkonových nároků stanice po rekonstrukci (včetně EOv) bude zajištěno stanoviško PRE ke změně rezervovaného příkonu.
- Hradlo Kosoř – stávající odběrné místo ze sítě nn ČEZ Distribuce 1x20A: Dimenze odběrného místa bude upravena za účelem zajištění napájení provizorní odbočky situované do místa hradla. Upravené odběrné místo bude po zrušení provizorní odbočky zrušeno (předpokládá se po zprovoznění navazující etapy stavby Radotín – Karlštejn). Parametry úpravy stávající budou stanoveny po specifikaci nároků technologie zab. zařízení.

Veškeré úpravy dimenze stávajících odběrných míst a případně zřízení nového odběrného místa bude s jednotlivými distributory el. energie projednáno ve spolupráci se SŽE Hradec Králové, pracovišče Praha.



Koncepce rozsahu a provedení kabelových rozvodů vn a nn SŽDC s. o.

V rámci řešeného úseku stavby budou realizovány úpravy stávajících rozvodů vn 6kV 50Hz, rozvody nn 0,4kV. Po stanovení řešení způsobu napájení měřírny Chuchle a nového technologického objektu Odb. Velká Chuchle bude případně součástí řešení i realizace rozvodu vn 22kV.

- Rozvody vn 6kV 50Hz

Stávající kabelové vedení vn trasované z rozvodny 6kV měřírny Chuchle – vývod směr STS Praha Krč je trasováno směrem k trati Radotín – Krč a dále podél trati do žst Praha Krč. Kabelové vedení bude v areálu měřírny přerušeno a pomocí kabelové spojky přeloženo do pojízdné měřírny za účelem zajištění napájení po dobu stavby. Po dokončení rekonstrukce stabilní měřírny bude kabelové vedení z pojízdné měřírny odpojeno a přeloženo do nové rozvodny vn 6kV v zrekonstruované měřírně a opětovně zprovozněno.

- Rozvody nn 0,4kV

Stávající venkovní kabelové rozvody nn 0,4kV budou v rámci úseku trati realizovány nové. Nové rozvody budou respektovat požadavky na napojení stávajících zachovávaných napájených bodů v jednotlivých úsecích trati a napájení nových odběrů v rámci stavby zřizovaných.

- Trakční měřírna Chuchle: v areálu měřírny bude zajištěn rozvod napájení zálohy vlastní spotřeby v rámci stání pojízdné měřírny a v rámci stabilní měřírny. Další venkovní rozvody nn nebudou zřizovány.
- Odbočka Velká Chuchle: v rámci Odbočky Velká Chuchle nebudou zřizované žádné venkovní rozvody nn (např. zás. stojany).
- Zastávka Velká Chuchle: bude provedena úprava rozvodu nn osvětlení – viz úprava venkovního osvětlení na nástupištích na přístupových cestách včetně podchodu. Další úpravy stávajících rozvodů nn nejsou uvažovány.
- Žst Praha Radotín: bude zajištěno obnovení napájení stávajících zachovaných objektů ve stanici z nové rozvodny nn novými kabelovými rozvody. Výpravní budova bude napojena samostatnou přípojkou z nové rozvodny nn, stávající hlavní rozvaděč v dopravní kanceláři bude upraven pouze v rozsahu demontáže části stávajících vývodů venkovního rozvodu nn a osvětlení. Část rozvaděče s vývody do výpravní budovy bude ponechána bez dotčení, aby nebyla vyvolána úprava stávajícího elektroinstalačního rozvodu napojeného z tohoto rozvaděče v budově (budova není v majetku SŽDC s. o.)

Dočasné úpravy stávajícího rozvodu nn budou realizovány v rámci Hradla Barrandov, Hradla Závodiště a Hradla Kosoř. Úpravy kabelového rozvodu budou spočívat v nutném rozsahu v zajištění přeložky případně doplnění stávajících napájecích rozvodů tak, aby bylo zajištěno napájení předmětných objektů po dobu jejich provozu.

Veškeré nové a dočasné rozvody nn budou vybaveny fakturačním měřením SŽE v souladu s platnými přípojovacími podmínkami.

Koncepce technického řešení venkovního osvětlení prostor dráhy

Stávající venkovní osvětlení bude v celém úseku trati vybudováno nové. Stávající osvětlovací stožáry budou demontovány a nahrazeny novými.

Osvětlovací stožáry v zastávce Velká Chuchle nelze zachovat – budou dotčeny rekonstrukcí nástupiště (stávající umístění nelze zachovat po navýšení nivelety nástupiště, konstrukce stožárů nezaručuje možnost jejich demontáže a opětovné montáže bez jejich poškození). V řešeném stupni PD bude uvažováno i s demontáží osvětlovacích věží výšky 20m v žst Praha Radotín (konstrukce a výzbroj instalovány před 20 lety). V dalším stupni PD bude případně dle aktuálního stavu zařízení zajištěno provedení statického posudku stávajících konstrukcí.



Nové osvětlení na nástupištích stanice a zastávky bude řešeno výbojkovými svítidly 50-70W na sklopných ocel. stožárech výšky do 6m. V případě zast. Velká Chuchle lze předpokládat využití stávajících svítidel na nástupišti (svítidla instalována před cca 2 lety).

Osvětlení kolejiště stanice Praha Radotín bude řešeno novými osvětlovacími věžemi výšky do 20m s výbojkovými světlotety 250W. V části stanice (dle šířkového uspořádání kolejiště) lze provést osvětlení výbojkovými svítidly 150-250W na konstrukcích trakčního vedení.

Osvětlení zhlaví Odb. Velká Chuchle bude provedeno výbojkovými svítidly 150-250W na konstrukcích trakčního vedení.

Ovládání systému bude probíhat v režimu „obsluha“ z určeného stabilního pracoviště místního a dálkového řízení vlakové dopravy nebo v režimu „automatika“ pomocí kombinace režimu fotobuňky a režimu nastaveného času. Diagnostika bude dále přenášena na pracoviště elektrodispečera a pracoviště oblastní údržby SDC SEE. Přenos dat bude zajišťován prostřednictvím přenosových cest v rámci sdělovacího zařízení.

Osvětlení areálu měnirny Chuchle bude provedeno pouze v prostoru přístupové cesty a prostoru kolem technologické budovy. Osvětlení bude zajištěno výbojkovými svítidly 50-70W na fasádě budovy případně výbojkovými svítidly 50-70W na sklopných ocel. stožárech výšky do 6m umístěnými podél přístupové komunikace v areálu. Ovládání osvětlení měnirny bude zajištěno z vnitřních prostor objektu případně v automatickém režimu pomocí fotobuňky.

Osvětlení kolejiště dočasných výhyben bude provedeno výbojkovými svítidly 150-250W na konstrukcích trakčního vedení, ovládání bude zajišťováno automaticky pomocí fotobuňky nebo ručně obsluhou výhybny.

Rozsah a parametry venkovního osvětlení budou pracovně navrženy projektantem (s ohledem na stávající stav provozu ve stanicích a s ohledem na požadavky platných norem a platné směrnice E11. Návrh bude předložen k posouzení SŽDC s.o. SS Plzeň jako investorovi stavby, dále RCP Praha a SDC SEE Praha.

Elektrický ohřev výměn

Bude uvažován systém elektrického ohřevu výhybek. Systém EOv bude napájen rozvodem 0,4V/0,23V 50Hz výhradně z TS 22/0,4kV. Rozsah ohřevu bude stanoven v rámci „provozní a dopravní technologie stavby“. Systém EOv bude navržen v provedení s proudovými chrániči v jednotlivých větvích napájení souprav ohřevu – provedení v souladu se zavedeným systémem EOv v oblasti SDC SEE Praha. Vlastní soupravy budou splňovat schválené parametry ohřevu výhybek dle vzorových listů, ohřevem budou vybaveny opornice a táhla vybraných výhybek.

Požadavek na případné použití varianty ohřevu s prodlouženou délkou ohřevu opornic prověří přítomní zástupci SDC SEE Praha.

Ovládání systému bude probíhat v režimu „obsluha“ z určeného stabilního pracoviště místního a dálkového řízení vlakové dopravy nebo v režimu „automatika“ pomocí kombinace čidla povětrnostních podmínek a teploty kolejnice. Diagnostika bude dále přenášena na pracoviště elektrodispečera a pracoviště oblastní údržby SDC SEE. Přenos dat bude zajišťován prostřednictvím přenosových cest v rámci sdělovacího zařízení.

DOÚO a proměnná návěst 50.

Stávající systém DOÚO v rámci měnirny Chuchle a žst Praha Radotín bude demontován. Nové dálkové ovládání odpojovačů TV bude řešeno novým kabelovým rozvodem, Systém ovládání bude řešen jako „pětizilový“ v provedení obvyklém v oblasti správy SDC SEE Praha. Ovládací panely budou umístěny na pracovišti dohledu v měnirně Chuchle (pro skupinu odpojovačů v rámci měnirny Chuchle a v rámci Odb.Velká Chuchle) a dále v žst Praha Radotín v dopravní kanceláři (pro skupinu odpojovačů v rámci žst Praha Radotín). Dálkové ovládání bude provozováno z elektrodispečinku Praha Křenovka (prostřednictvím systému DŘT).



Nově bude v místě el. dělení měnírny Chuchle instalován systém proměnné návěsti č.50 Stáhni sběrač. Pro dvojici kolejí Smíchov - Radotín (cca km 5,050) bude systém napájen z vlastní spotřeby měnírny Chuchle, pro dvojici kolejí Radotín – Krč (cca km2,700 resp. 8,600) bude systém napájen ze zajištěné sítě žst Praha Radotín. Ovládání se předpokládá standardně automatické s vazbou na provozní stav napáječů a odpojovačů TV a dále ručně z pracoviště dohledu na měnírně Chuchle a dálkově z elektrodispečinku Praha Křenovka (prostřednictvím systému DŘT).

V rámci provizorních výhyben Barrandov a Kosoř bude na dočasně zřízených souvisejících odpojovačích osazen motorových pohonů a dálkového ovládání odpojovačů s komunikací přes GSM bránu.

Zaznamenal Aleš Budský



Silnoproudá technologie

V rámci profese silnoproudá technologie výše uvedené stavby byla řešena následující problematika:

- 1) Rekonstrukce silnoproudé technologie TM Chuchle a potřeby zajištění napájení TM z rozvodů PRE Distribuce a.s.
- 2) Zajištění napájení silnoproudých rozvodů a zabezpečovacího zařízení v ŽST Radotín
- 3) Zajištění napájení silnoproudých rozvodů a zabezpečovacího zařízení odbočka Velká Chuchle

Rekonstrukce silnoproudé technologie TM Chuchle a potřeby zajištění napájení TM z rozvodů PRE Distribuce a.s.

Návrh rekonstrukce TM Chuchle vychází z prvních výsledků energetických výpočtů. Požadovaný efektivní výkon TM Nef = 9,3 MW, NMAX = 13,5 MW. Ve stávajícím stavu je TM Chuchle napájena dvěma samostatnými přírodními vedeními 22 kV z TS Řeporyje.

Na základě jednání realizovaných v rámci staveb Smíchov - Řevnice v roce 2003 a Praha – Beroun, nové železniční spojení v roce 2007/2008 byl se zástupci PREdi dojednáno nový způsob napájení se zajištěním příkonem 13,5 MW (viz dopis PRE distribuce a.s. ze dne 16. 1. 2008 č. j. 24 110/01-08/Růž – dopis je přiložen jako součást záznamu). Z výše uvedeného dopisu vyplývají tyto zásadní body:

- a) PREdi v rámci stavby Praha – Beroun, nové železniční spojení zajistí příkon 13,5 MW dvěma přívody 22 kV z TR Jinonice a TR Lhotka. Tyto kabely budou paralelní Al 240 mm²
- b) Přívody 22 kV budou v majetku PREdi (hranici vlastnictví budou kabelové koncovky v rozvaděči)

V rámci řešení PD a problematiky napájení TM Chuchle navrhl projektant iniciovat jednání s PREdi ve spolupráci se zástupci investora SŽDC s. o. SS Plzeň, OAE (odbor automatizace a elektrotechniky), SŽE (správy železniční energetiky) a případně SDC SEE a navázat na výše uvedené vyjádření PREdi e dne 16. 1. 2008, s tím, že je zásadní trvat na zajištění příkonu 13,5 MW kabelovým vedením v majetku PREdi.

V návaznosti na takto potvrzený způsob zajištění napájení bude projednáno napájení trakce z TM Chuchle pod dobu výstavby, které bude řešeno pomocí mobilní měřicí čteně napájení NTS 22/6 kV.

V rámci návrhu rekonstrukce technologie TM Chuchle bude dále respektována nedávná rekonstrukce stanovišť a technologie usměrňovačových transformátorů TU1, TU2. Z výsledků energetických výpočtů pak vyplývá, že budou osazeny 2 + 1 jednotky 5,3 MVA.

Zajištění napájení silnoproudých rozvodů a zabezpečovacího zařízení v ŽST Radotín

V rámci nových požadavků na napájení silnoproudých rozvodů bude v ŽST Radotín vybudována nová transformovna 22/0,4 kV v nové technologické budově. Stávající transformovna bude po zprovoznění nové transformovny odpojena a stávající technologie demontována. Při návrhu nové technologie TS 22/0,4 kV je uvažováno předběžně s instalací suchého transformátoru o výkonu 400 kVA. Rozvodna 22 kV bude stavebně rozdělena na část SŽDC s. o. a PREdistribuce a.s.

Napájení zabezpečovacího zařízení bude řešeno pomocí statického měniče 3 kV DC/0,4kV AC umístěném v novém individuálním objektu. Pro zajištění 1. stupně dodávky elektrické energie pro zabezpečovací (a jiná zařízení) bude v rozvodně nn nové TS 22/0,4kV osazen rozvaděč zajištěné sítě.

Zajištění napájení silnoproudých rozvodů a zabezpečovacího zařízení odbočka Velká Chuchle

V rámci nových požadavků na napájení silnoproudých rozvodů v oblasti odbočka Velká Chuchle bude navržena nová transformovna 22/0,4 kV v nové technologické budově. Při návrhu nové technologie TS 22/0,4 kV je uvažováno předběžně s instalací suchého transformátoru o výkonu 400 kVA. Rozvodna 22 kV bude stavebně rozdělena na část SŽDC s. o. a PREdistribuce a.s. Způsob napájení této transformovny, případně řešení napájení silnoproudých rozvodů jiným způsobem, vyplývá po dalším



jednání s PREdi a situování nové technologické budovy. Napájení zabezpečovacího zařízení v oblasti odbočky Velká Chuchle bude také řešeno pomocí statického měniče 3 kV DC/0,4kV AC umístěném v novém individuálním objektu. Pro zajištění 1. stupně dodávky elektrické energie pro zabezpečovací (a jiná zařízení) bude v rozvodně nn v technologické budově osazen rozvaděč zajištěné sítě.

Ostatní

Pro zajištění napájení trakčního vedení po dobu výstavby rekonstrukce TM Chuchle bude instalována převozná měnírna spolu se související technologií pro zajištění napájení rozvodů 6kV. Tato technologie včetně převozných měnírn bude řešena v samostatném provozním souboru.

V rámci požadavků SŽDC s. o., TÚDC bude v provozních souborech silnoproudé technologie řešící transformační či napájecí stanice upozorněno na potřebu ověření EMC a kvality elektrické energie dle ČSN EN 50160 a ČSN EN 50121. Tato měření pak budou řešena v rámci souhrnné části stavby a souhrnném rozpočtu stavby budou vyčleněny příslušné finance.

Zaznamenal Ing. Miroslav Nezkusil



Trakční vedení a ukolejnění

Trakční vedení a ukolejnění

Celý úsek trati Praha Smíchov - Beroun je elektrizován trakční proudovou soustavou stejnosměrnou DC s napětím 3kV.

Rekonstrukce trakčního vedení bude provedena od stávajícího elektrického dělení žst. Praha Smíchov v km cca 1,4 (stavební úpravy začínají od nosné brány 1-2) až do stávajícího mechanického dělení v km cca 13,1 v úseku širé trati Radotín - Černošice. Rozsah zatrolejování je stanoven dle požadavků dopravní technologie.

Geometrie trolejového vedení

Trakční vedení je navrženo podle vzorové sestavy „J“. Průřezy vodičů trolejového vedení jsou určeny podle energetických výpočtů. Nad hlavními kolejemi 1 a 2 a dále kolejemi 3 a 4 je navržena sestava 150 mm² Cu + 120 mm² Cu, nad ostatními kolejemi sestava 100 mm² Cu + 50 mm² Bz. Dle výsledků energetických výpočtů bude v úseku mezi TM Praha Chuchle a TM Karlštejn nově posíleno zesilovací vedení kolejí 1 a 2 na průřez 2 x 120 mm² Cu. V úseku mezi počátkem stavby a TM Praha Chuchle nebude zesilovací vedení namontováno.

Maximální rozpětí podélných polí trolejového vedení je pro nový návrh 65 m. Stožáry individuální budou navrženy železobetonové, ostatní ocelové. Závěsy – konzoly nebo SIK.

Napínání trolejového drátu a nosného lana, pomocí kladkostroje s tahem vyvolaným gravitační tíží závaží a to samostatně trolej a nosné lano s lanovou třecí brzdou.

Popis úprav

Předpokládá se provedení úplné rekonstrukce trakčního vedení, tzn. stavba nových stožárů včetně základů, výměna vodičů včetně nového zesilovacího vedení, výměna izolátorů a dalších armatur, nové připojení napájecích a zpětných vedení trakční měnirny Chuchle. Stávající závěsný optický kabel, zavěšený na podpěrách TV bude v celém rozsahu snesen a uložen v zemi.

Pod jednokolejným železničním nadjezdem v km 5,2 (evid. km 10,824) bude použita snížená výška troleje a snížená výška sestavy.

Pod jednokolejným železničním nadjezdem v km 4,520 (Branický most) bude použita snížená výška sestavy, výška troleje zůstane 5,60m.

Pod ostatními nadjezdy bude průběh trolejového vedení bez omezení.

Ve studii původně zvažovaný závěsný napájecí kabel 22kV nebude navržen.

Požadavky SDC SEE

Na trati budou navrženy 2 provizorní výhybny s pracovními názvy Barrandov a Černošice. Obě výhybny budou zatrolejovány, pro spínání budou navrženy odpojovače s dálkovým bezdrátovým ovládáním pohonu pomocí GSM.

Ochrana neživých částí TV a ostatních konstrukcí v oblasti POTV

Je nutné počítat s uceleným řešením jednotlivých úseků širé trati nebo železničních stanic tak, aby byly splněny požadavky norem ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50 122-1, a zabezpečovacího zařízení. Ochrana před nebezpečným dotykem živých částí bude zajištěna polohou. Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí trakčního vedení bude provedena ukolejněním



všech trakčních podpěr a ostatních vodivých konstrukcí a zařízení v prostoru ohroženém trakčním vedením (POTV).

Zaznamenal Ing. Pavel Haušild





SŽDC

ředitel oboru provozuschopnosti ŽDC

Ing. Radovan Kovařík

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE

39888/07-0P / 30.11.2007

NAŠE ZNAČKA

24 110/01-08/Růž

VYŘIZUJE/LINKA

Ing. David Růžek / 2 6705 2184

V PRAZE DNE

16.1.2008

Věc: Praha - Beroun, nové železniční spojení - trakční měnírna (TM) Malá Chuchle

Vzhledem k novým informacím a změně navrhovaného řešení výše jmenované akce aktualizujeme vyjádření čj. S24110/069-07/Svo ze dne 4.6.2007.

Pro zajištění Vámi požadovaného příkonu 13,5 MW pro TM Malá Chuchle (RS 7820) je nutné provést změnu stávajícího připojení z TR Jinonice a TR Řeporyje. S ohledem na předpoklad budoucího rozvoje el. trakce napájené z TM Malá Chuchle bude nové připojení řešeno paralelními kabely 22 kV (2x240 mm² Al s přenosovou schopností do 20 MW) z TR Jinonice a z TR Lhotka.

Nové připojení TM si vyžádá následující úpravy:

V rozvodnách 110/22 kV TR Lhotka a TR Jinonice budou upraveny dvojice kobek pro vyvedení paralelních kabelů 22 kV (jedna kobka pro jeden kabel). V kobkách budou osazeny srovnávací ochrany. TM Malá Chuchle bude vybavena čtyřmi přívodními kobkami pro paralelní kabely 22 kV z TR Lhotka a TR Jinonice, které rovněž budou vybaveny srovnávacími ochranami. Dále bude v TM Malá Chuchle osazena dispečerská řídicí technika PREdi napájena ze okolní sítě NN PREdi. Pro přenos informací srovnávacích ochrany a dispečerské řídicí techniky bude do trasy kabelů 22 kV z TR Lhotka a z TR Jinonice přiložen optický kabel.

Obchodní měření bude instalováno v TM Malá Chuchle. Majetek PREdi bude končit na koncovkách kabelů 22 kV v přívodních polích TM Malá Chuchle.

Měření el. energie musí odpovídat podnikové normě MM 501 – technické podmínky připojení – obchodní měření. Upozorňujeme že vaše zařízení nesmí ovlivňovat síť PREdi a musí splňovat PNE 33 3430-0 až PNE 33 3430-7.

S pozdravem

PREdistribuce, a.s.

Svornosti 3199/19a

150 00 Praha 5

29

Ing. Vladimír Sváda

vedoucí oddělení

Rozvoj a obnova VVN a VN

PREdistribuce, a.s., Svornosti 3199/19a, 150 00 Praha 5

Zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka číslo 10158

Bankovní spojení: ČSOB Praha, č. účtu: 17494043/0300

Tel.: 267 051 111

Fax: 267 310 817

Korespondenční adresa: Na Hroudě 1492/4, 100 05 Praha 10

IČ: 27376516


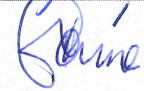

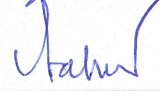
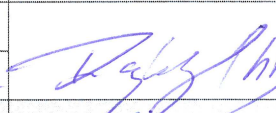
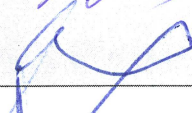
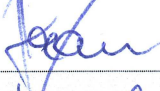
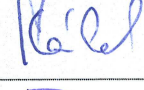

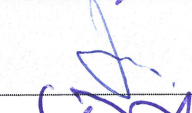
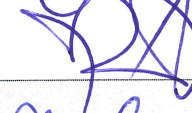
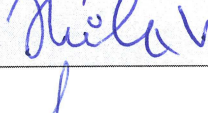
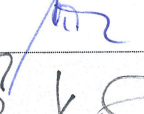
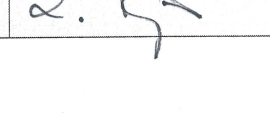
www.pre.cz

DIČ: CZ27376516

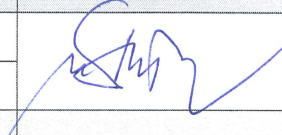




e-mail: preforum@pre.cz

PREZENČNÍ LISTINA

| | |
|--------------------------------|--|
| NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ | Praha Smíchov - Beroun, 1. fáze, 1. Stavba (Praha Smíchov - Černošice) Vstupní jednání |
| DATUM | 29. listopadu 2011 |
| MÍSTO | SUDOP Praha, a. s. |

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|-------------------|--------------------------|---|---|
| NATAŠA ŠMEJKALOVÁ | SŽDC SSP Lzeč | 724 563 060 smejkalova@sždc.cz |  |
| Jaroslav ŠCHMA | SŽDC, SSP Lzeč | 722 524 650 SCHMA@SŽDC.CZ |  |
| Luboš Kratky | SŽDC - OAE | 725 535 577 Kratky@sždc.cz |  |
| Jan Matouš | SŽDC - TÚDE | 602 766 220 jan.matous@tude.cz |  |
| František RAJSKÝ | SŽDC s.o. TÚDE - ODMC | 724 757 515 frantisek.rajsky@tude.cz |  |
| KIROSLAV BUNDIL | SŽDC SŽDC - SBBH | 724 681 661 BUNDIL@SŽDC.CZ |  |
| ZDENEK HROU | SSC Praha SSST Pz | 721 452 762 hrou@SŽDC.CZ |  |
| LUBOŠ KÁLAL | SŽDC s.o. RCP PRAHA | 602 289 049 kalal@SŽDC.CZ |  |
| Petr POUPA | SUDOP Praha a.s. | 605 229 056, 267 094 139 petr.poupa@sudop.cz |  |
| Vojtěch Zelínek | SŽDC s.o. - OAE | 972 235 572 zelinez@sždc.cz |  |
| STUDENK | SŽDC - OAE | 222 335 369 studenk@sždc.cz |  |
| VRATISLAV MŮLA | SUDOP PRAHA a.s. | 267 094 138 vratislav.mula@sudop.cz |  |
| NOVÁK Miroslav | CD Telenatika | 724 843 169 miroslav.novak@cdt.cz |  |
| Krejčí Zdeněk | CD Telenatika | 621 781 910 zdenek.krejci@cdt.cz |  |



| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|---------------------|--------------------|---|---|
| Karel Dušáček | SZDC - TUDC | Karel.dusecek@tudc.cz 972222 5500 |  |
| Pavel HAUSILD | SUDOP PRAHA a.s. | 267094 386 hausild@sudop.cz | |
| PAVEL KUČTOŇ | SZDC SDC CEE | kucton@szdc.cz 728 615188 |  |
| Radovan ONDRUŠKA | SZDC, s.r.o. - OPD | 602 435 577 ondruska@szdc.cz | |
| JIVĚŘICH BAŠTA | SUDOP PHA | 721 970 659 bastaj@szdc.cz |  |
| JAN RYDEL | SZDC s.r.o. - SZE | 777 674 356 RYDEL@SZDC.CZ | |
| JAN MATUŠKA | SZDC 01 | 603 294449 MATUSKAJ@SZDC.CZ |  |
| MIROSLAV KRBEK | SUDOP PRAHA | 498 658 931 MIROSLAV.KRBEK@SUDOPHKA.CZ | |
| BUDSKÝ ALEŠ | SUDOP PRAHA | 267094397 ALES.BUDSKY@SUDOP.CZ |  |
| NEŽWŠIL MIROSLAV | SUDOP PRAHA | 267 094 397 MIROSLAV.NEZWSEK@SUDOP.CZ | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace - zapojení vlečky KD
Trans v Králově Dvoře, konaného dne 13.12.2011

Přítomni: KD Trans : Ing.Včelák, p.Štulc
Transport servis: Ing.Včeláková
SŽDC s.o. SS Plzeň: Ing.Šmejkalová
SUDOP Praha : Ing.Fuksa
MP Praha : Ing.Tahotný

V současné době se zpracovává přípravná projektová dokumentace stavby : Optimalizace trati
Beroun (včetně) – Králův Dvůr. Jedná se o obnovu předmětného úseku jako součást žel.koridoru
Praha-Plzeň.

Obnova bude mít dopad i do provozu a zapojení vlečky v oblasti Králova Dvora, jejímž
provozovatelem je KD Trans. Po seznámení s návrhem po diskusi bylo dohodnuto:

1. V rámci obnovy bude zrušena kolej č. 93c. Nájezd na vlečku KD Trans (vlevo trati) bude po koleji č.93. Tato kolej bude směrově i výškově upravena.
2. Bude zrušena spojka v hlavních kolejích za přejezdem. Provozovatel by souhlasil se zrušením vlečky, která je vpravo trati s odbočkou z hlavní koleje (vlečka B) za předpokladu, že pro manipulaci provozovatel dostane k dispozici 3 koleje v seřadovacím nádraží Beroun (pro posun a odstav vozů).
Zástupce SŽDC považuje splnění tohoto požadavku za reálné.
3. Otázky dopadu na provoz budou předmětem dohody při zpracování dalšího stupně PD.

Zapsal: Ing.Tahotný

ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace pro stavby:
Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Černošice-Beroun – úsek
km 30,660 až 37,671. Část kolejové řešení (směrové, výškové), konaného
dne 15.12.2011

Přítomni: dle prezenční listiny

1. Projektant předložil návrh technického řešení traťového úseku km 30,659 (Karlštejn mimo) až 37,671 (Beroun mimo) dle stávajícího staničení.

Celý úsek prochází chráněnou krajinnou oblastí a je navržen ve stávající stopě (dané podmínky a možnosti situování v krajině v podstatě jiné možnosti neposkytují. V traťovém úseku je jedna zastávka – Srbsko, nástupiště délky 200 m.

Z důvodu požadavku na průchodnost bude z hlediska realizace úsek rozdělen s odbočkou „Lom“ situovanou v km 34,2. Je umístěna u stávajícího lomu, umožňuje přístup. Předpokládaná přípojka nn z Lomu.

Byl předložen i graf rychlosti. Řešení umožňuje následující traťové rychlosti:

| | |
|-------------|-----------------|
| 30,6 – 32,5 | 110/140 km/hod. |
| 32,5 – 34,9 | 110/130 km/hod. |
| 34,9 – 35,1 | 90/110 km/hod. |
| 35,1 – 35,6 | 85/110 km/hod. |
| 35,6 – 37,6 | 90/110 km/hod. |

V úseku je jeden žel.přejezd v km 33,041 (stávající staničení).

K předloženému návrhu nebyly připomínky.

2. Projektant předložil návrh technického řešení traťového úseku km 41,571 – 42,700. K návrhu nebyly připomínky.

Byly předloženy 2 varianty umístění nástupišť v zastávce Králův Dvůr.

Na základě následného sdělení SŽDC bude sledována varianta 2 – situování v místě stávající budovy s tím, že budova na zastávce bude demolována.

Přístup do podchodu bude veden jako chodník. Dle výkladu, který má SŽDC k dispozici v takovém případě nemusí obsahovat odpočinkové rampy.

3. Žst. Beroun

Obsahuje úsek osobního nádraží km 37,671 – 39,334
úsek seřaďovací nádraží km 39,334 – 41,571
dle stávajícího staničení.

- a) Na poradě bylo objednatelem sděleno dále nesledovat vedení hlavních kolejí středem seřaďovacího nádraží, ale ponechat hlavní koleje ve stávající stopě.
- b) Projektant kolejového řešení předložil návrh na zapojení koleje č.10b (v novém číslování kolej č.8) do karlštejského zhlaví s možností současných jízd od/do Berouna Závodí na kolej č.12b (v novém číslování kolej č.10). Kolej č.8 zůstane zatrolejována, kolej č.10 bude bez TV.
- c) Dále byla na poradě podána informace z jednání HIPa s vlastníkem vlečky KD Trans s.r.o. s tím, že vlečkař navrhuje možnost odpojit od železniční sítě vlečkové koleje za výhybkou Ž101 vpravo trati ve směru kilometráže. Došlo by tak i ke zrušení výhybky Ž3 a kolejových křižovatek v hlavních kolejích č.1c,2c. Náhradou je vlastníkem vlečky požadováno vyčlenit tři relační koleje na seřaďovacím nádraží pro odstavování vozů.
- d) V návaznosti na předchozí bod bylo dohodnuto, že projektant posoudí možnosti směrové skupiny kolejí seřaďovacího nádraží s návrhem na jejich rozdělení pro potřeby ČD Cargo a.s., vlečky KD Trans s.r.o. a vlečky Velkolom Čertovy schody a.s. Následně projektant svolá k této problematice do Berouna poradu za účasti zástupců již jmenovaných vleček + vlečky Českomoravský cement a.s., stanice Beroun, ČD Cargo a.s., SDC Praha-správa tratí, GŘ SŽDC, odbor provozování dráhy, oddělení ORI.

Další jednání spojené s řešením žst. Beroun se uskuteční **6.1.2012 v 9,30 hod** na METROPROJEKTU Praha a.s. Podklady pro jednání rozešle projektant účastníkům v předstihu.

Zapsal: Ing.Tahotný



METROPROJEKT Praha a.s.

I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA účastníků jednání

KONANÉHO DNE :15.12.2011

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Praha-Smíchov-Beroun, 1.fáze 3.stavba (Karlštejn-Beroun)
- žel.svršek, nástupiště, přejezdy

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|-----------------------|-------------------------------|--|------------|
| PAVEL HOUDA | CD cargo PJ PRAHA | 725 721 430 pavel.houda@cdcargo.cz | Houda |
| Karel LUDVÍK | SZDC, s.o. RČT Praha | 602 932 072 ludvik@szdc.cz | Ludvik |
| Luboš KÁLAL | SZDC, s.o. NCP Praha | 602 289 049 kalal@szdc.cz | Kalal |
| VLADIMÍR PROCHÁZKA | SZDC s.o. PO BEROUN | 602 237 492 prochazka@szdc.cz | Prochazka |
| STANISLAV ŠRYTR | METROPROJEKT | 296 154 225 srytr@metroprojekt.cz | Srytr |
| Nataša ŠMEJKALOVÁ | SS PLZEŇ | 724 563 060 smejkalova@szdc.cz | Šmejkalová |
| MIROSLAV VEJTIŠ | SZDC OHA | 4722 35269 vejst@szdc.cz | Vejtiš |
| Pavel POŠTL | METROPROJEKT | 296 154 139 Poschl@metroprojekt.cz | Poschl |
| Josif ZAPLEHL | MCO a.s. | 605 221 152 zaplehl@monum.cz | Zaplehl |
| KLADIMÍR FISAR | SUDOP PRAHA a.s. | 498 655 916 kladimir.fisar@sudoprh.cz | Fisar |
| DAVID FUKSA | SUDOP Praha a.s. | 267 094 174 david.fuksa@sudop.cz | Fuksa |
| JANA TRTIKOVÁ | SZDC, SDC PHA ST PHA-ZÁPAD | 724 063 613 trtikova@szdc.cz | Trtiková |

[illegible]

Záznam z jednání

Vstupní jednání na mostní objekty na akce

- „Optimalizace trati Černošice - Beroun (mimo)“

Úsek Karlštejn (mimo) - Beroun

- „Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr“

Datum a čas jednání:

16.12.2011, 9:30-13:00

Místo jednání:

budova METROPROJEKTu Praha a.s

I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, zasedací místnost v přízemí

Přítomni:

dle přiložené prezenční listiny v příloze

Obecné:

V souladu se zadávacími podmínkami je jedním z podkladů pro zpracování přípravné dokumentace i projektová dokumentace zpracovaná v roce 2004. Na vstupním jednání se navázalo na tuto dokumentaci s tím, že případné změny či další požadavky plynoucí jsou popsány u jednotlivých objektů.

Nové prostorové uspořádání (VMP) na mostních objektech bude dle ČSN 73 6201 a návrhových rychlostí v daném místě.

Pro mostní objekty (propustky) budou provedeny hydrotechnický výpočet.

Na pažení požítvat s ohledem na rychlost v provozované koleji používat přednostně záporová a jiná pažení než provizoria.

Směry na výkresech budou PRAHA - PLZEŇ.

Navrhopvat monolitické konstrukce s ohledem na výluky atd. - případná změna na prefabrikáty bude provedena ve stupni projekt.

Mosty:

U nových rámových mostů, jsou preferována kolmá křídla s klenutou horní příčlí.

Podchody:

Na pochozí plochy bude použita zámková dlažba a na schodišti kamenné stupně.

Přístupy na nástupiště budou řešeny bezbariérovým chodníkem (sklon 1:12 bez mezipodest).

Propustky:

U propustků se světlostí 1,5 - 2,0 m, bude provedeno odvodnění rubu opěr.

U trubních propustků je preferováno šikmé ukončení bez čelních zdí.

Pro zakrytí šachet, budou použity rošty z kompozitních materiálů.

Jímky s kalníky před propustky neprovádět. U propustků řešit odtokové poměry.

Zatížení umělých staveb:

Svislá zatížení pro navrhování nových nosných konstrukcí:

Podle ČSN EN 1991 - 2 Zatížení mostů dopravou se použije **model zatížení LM71** s národním klasifikačním koeficientem 1,21, doplněný **modelem zatížení SW/2**, reprezentující statický účinek svislého zatížení těžkou železniční dopravou. Pro posuzování spojitých konstrukcí se dále použije **model zatížení SW/0**, reprezentující účinek svislého zatížení normální železniční dopravou

Svislá zatížení pro posouzení interoperability pro stávající nosné konstrukce:

Účinnost zatížení, odpovídající nejméně třídě zatížení **D 4 UIC** při rychlosti do 120 km/h.

Názvy SO se budou ještě měnit s ohledem na změnu počtu objektů min. v žst. Beroun-os.n.. Neměnné zůstanou stávající ev. km.

| | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| TÚ 0202 Praha - Plzeň | DÚ 12 Karlštejn - Beroun-os.n. |
|------------------------------|---------------------------------------|

SO 12-38-10 (pův. SO 12-38-01) Propustek v km 30,695

Koncepce původního projektu přestavby na nový ŽB rám bude zachována. Výkop bude zmenšen.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-11 (pův. SO 12-38-02) Propustek v km 31,072

Koncepce rekonstrukce objektu s nasazením ŽB izolované vany byla změněna na přestavbu na nový monolitický rám s klenutou horní příčlív. Pokud to bude tvarově a polohově vycházet, budou preferována kolmá křídla s odlážděním svahů.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-12 (pův. SO 12-38-03) Propustek v km 31,633

Koncepce rekonstrukce objektu s nasazením ŽB izolované vany byla změněna na přestavbu na nový monolitický rám s klenutou horní příčlív. Pokud to bude tvarově a polohově vycházet, budou preferována kolmá křídla s odlážděním svahů.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-13 (pův. SO 12-38-04) Propustek v km 31,934

Koncepce rekonstrukce objektu s nasazením ŽB izolované vany byla změněna na přestavbu na nový monolitický rám s klenutou horní příčlív. Pokud to bude tvarově a polohově vycházet, budou preferována kolmá křídla s odlážděním svahů.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-14 (pův. SO 12-38-05) Propustek v km 32,255

Koncepce rekonstrukce objektu s nasazením ŽB izolované vany byla změněna na přestavbu na nový monolitický rám s klenutou horní příčlív. Pokud to bude tvarově a polohově vycházet, budou preferována kolmá křídla s odlážděním svahů.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-15 (pův. SO 12-38-06) Propustek v km 32,458

Koncepce původního projektu bude zachována - přestavba na ŽB troubu.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-01 (pův. SO 12-38-07) Most v km 32,801

Koncepce původního projektu bude zachována. Bude pročištěno koryto, provedena drobná sanace a reprofilace.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-16 (pův. SO 12-38-08) Propustek v km 33,027

Koncepce původního projektu bude zachována. Bude provedena drobná sanace, reprofilace a pročištěno koryto.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-02 (pův. SO 12-38-09) Most v km 33,500

Koncepce původního projektu bude zachována. Bude provedena drobná sanace, reprofilace a pročištěno koryto.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-17 (pův. SO 12-38-10) Propustek v km 33,835

Koncepce rekonstrukce objektu s nasazením ŽB izolované vany byla změněna na přestavbu na nový monolitický rám s klenutou horní příčl. Pokud to bude tvarově a polohově vycházet, budou preferována kolmá křídla s odlážděním svahů.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-18 (pův. SO 12-38-11) Propustek v km 34,010

Koncepce rekonstrukce objektu byla změněna na přestavbu na trubní DN 1000/DN 1200.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-19 (pův. SO 12-38-12) Propustek v km 34,298

Projednat s provozovatelem lomu zda je nutné zachovat průchod. Podle všeho to nebude nutné, jelikož byl vstup zabetonován a byla ponechána pouze trouba. V případě, že průchod nebude nutný, bude realizována přestavba na ŽB troubu.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-20 (pův. SO 12-38-13) Propustek v km 34,565

Koncepce přestavby objektu bude zachována. Bude ověřena nutnost profilu DN 1200 mm.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-21 (pův. SO 12-38-14) Propustek v km 34,747

Koncepce přestavby objektu bude zachována. Vestavovaný rám bude mít průsak betonu max. 20 mm.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-22 (pův. SO 12-38-15) Propustek v km 35,225

Koncepce přestavby objektu bude zachována. Bude ověřena nutnost profilu DN 1200 mm.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-40 (pův. SO 12-35-04) Most nadjezd v km 35,438

V případě ponechání objektu budou upraveny ochrany proti neb. dotyku. Bude prověřeno, zda je nutné objekt ponechat a zda není možná jeho demolice.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-23 (pův. SO 12-38-16) Propustek v km 35,645

Koncepce přestavby objektu bude zachována. Profilu DN 1200 mm bude ponechán, ale bude prověřeno zmenšení šachty.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-03 (pův. SO 12-38-17) Most v km 36,114

Koncepce rekonstrukce objektu s nasazením ŽB izolované vany byla změněna na přestavbu na nový monolitický rám s klenutou horní příčl. Rám bude delší a přesypáný.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-24 (pův. SO 12-38-18) Propustek v km 36,409

Koncepce původního projektu přestavby na nový ŽB troubu bude zachována.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-25 (pův. SO 12-38-19) Propustek v km 36,539

Koncepce původního projektu přestavby na novou ŽB troubu bude zachována. Šachta / kalník na levé straně trati nebude prováděn.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-26 (pův. SO 12-38-20) Propustek v km 36,734

Koncepce rekonstrukce objektu s nasazením ŽB izolované vany byla změněna na přestavbu na nový monolitický rám s klenutou horní příčl. Pokud to bude tvarově a polohově vycházet, budou preferována kolmá křídla s odlážděním svahů.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-27 (pův. SO 12-38-21) Propustek v km 36,950

Koncepce původního projektu přestavby na nový ŽB troubu bude zachována. Plochy kolem vtoku budou odlážděny s ohledem na přívaly které ve stávajícím stavu podemílají těleso dráhy.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-28 (pův. SO 12-38-22) Propustek v km 37,276

Koncepce původního projektu přestavby na nový ŽB troubu bude zachována.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-29 (pův. SO 12-38-23) Propustek v km 37,551

Koncepce objektu bude změněna z rekonstrukce stávajícího trubního propustku na přestavbu na ŽB troubu s šikmými koncovými troubami.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

TÚ 0202 Praha - Plzeň DÚ 13-15 žst. Beroun-os.n.**SO 13-38-10 (pův. SO 13-38-01) Propustek v km 37,946**

Jedná se o propustek o světlosti 1,9 m. Opěry jsou kamenné, betonový úložný práh, železobetonová deska. Koncepce objektu zůstane zachována. Bude provedena sanace betonových ploch, nová izolace desky a nové zábradlí. Budou provedeny také nové přechodové zídky.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-01 (pův. SO 13-38-02) Most - podchod v km 38,831

Investorovi byla předložena koncepce stavebního objektu, s kterou investor souhlasí s tím, že na stávající nástupiště bude doplněno druhé schodiště se zakomponovaným výtahem. Výtah bude doplněn ke všem nástupišťům. Provéřít vzdálenosti překážek na nástupišťích dle TSI.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-02 (pův. SO 13-38-03) Most v km 38,862 (zavazadlový tunel) - zrušení

Na základě dohody umístění výtahů do stávajícího podchodu, je objekt nefunkční a bude zrušen. Zrušení nosné konstrukce by bylo realizováno částečným odtěžením zeminy v místě nosné konstrukce (horní příčel a částečně i stěn), prolomením horní příčle, ubouráním části stěn a potom by se proved hutněný zásyp po jednotlivých vrstvách.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-20 (pův. SO 13-38-14) Most nadjezd v km 39,063

Investor souhlasí s předloženou koncepcí a zároveň požaduje prověřit kolejové řešení v místě stavebního objektu.

Zapsal: Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-11 (pův. SO 13-38-04) Propustek v km 39,070

Jedná se o deskový propustek světlosti 0,9 m. V roce 2004 byla navržena přestavba na nový rámový propustek stejné světlosti. Dle závěrů z porady preferovat nový trubní propustek.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-03 (pův. SO 13-38-05) Most v km 39,391

Investor požaduje prověřit rozsah stavebního objektu s ohledem na aktualizované kolejové řešení.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

(pův. SO 13-38-06) Propustek v km 39,496 - vyřazen z dokumentace

Objekt je nefunkční a nebude objektem stavby. Případná likvidace objektu, pokud bude zastižena při provádění žel. spodku, bude součástí žel. spodku.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

(pův. SO 13-38-07) Propustek v km 39,572 - vyřazen z dokumentace

Objekt je nefunkční a nebude objektem stavby. Případná likvidace objektu, pokud bude zastižena při provádění žel. spodku, bude součástí žel. spodku.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

(pův. SO 13-38-08) Propustek v km 39,690 - vyřazen z dokumentace

Tento objekt byl již vyřazen z Mostního evidenčního systému. Případná likvidace objektu, pokud bude zastižen při provádění žel. spodku, bude součástí žel. spodku.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-12 (pův. SO 13-38-09) Propustek v km 39,844

Jedná se o klenbový propustek světlosti 1,9 m. Koncepce objektu zůstane zachována. Byla navržena nová izolace klenby pod hlavními kolejemi.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

(pův. SO 13-38-10) Propustek v km 40,139 - vyřazen z dokumentace

Tento objekt byl již vyřazen z Mostního evidenčního systému. Případná likvidace objektu, pokud bude zastižen při provádění žel. spodku, bude součástí žel. spodku.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-13 (pův. SO 13-38-11) Propustek v km 40,587 - zrušení

Propustek nefunkční. Navrhuje se jeho zrušení.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-30 (pův. SO 13-38-51) Opěrná zeď v km 40,625-41,158

Koncepce opěrné zdi byla odsouhlasena investorem již v předešlé dokumentaci. Rozsah opěrné zdi projektant prověří s ohledem na aktualizované kolejové řešení.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-14 (pův. SO 13-38-12) Propustek v km 41,163 - zrušení

Investor souhlasí se zrušením propustku.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-04 (pův. SO 13-38-13) Most v km 41,357

Investor souhlasí s koncepcí a zároveň požaduje prověřit rozsah s ohledem na aktualizované kolejové řešení.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-21 (pův. SO 13-38-15) Silniční most ev. č. 115 24-9

Investor souhlasí s koncepcí.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 14-38-04 (pův. -) Lávka v km 41,825 a 42,033 - demolice

Lávka v km 41,825 - Nositel zakázky zjišťuje vlastnickou strukturu. Poté bude projednáno, zda se lávka snese z důvodu nevyužívání, nebo zda se zřídí protidotykové zábrany

Lávka v km 42,033 - Nositel zakázky zjišťuje vlastnickou strukturu a správce sítí, kteří je skutečně převádějí a využívají. Pokud nedojde ke shodě ke snesení části lávky nad tratí (a zajištění stability zbývajících částí), bude sneseno nevyužívané potrubí nad kolejištěm a zřízeny protidotykové zábrany.

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-01 (pův. SO 14-38-01) Most - podchod v km 41,970

Podchod navržen s přístupovými chodníky, ze dvou variant bude vybrána výsledná. Mezi stěnami chodníků bude světlost 2,2 m, podchod bude mít světlou šířku 3,0 m. Vodu nelze odvést, budou zřízeny čerpací jímky. Přístupové chodníky budou zastřešeny v rámci samostatného SO. Pochozí povrch ze zámkové dlažby (schodiště z kamenných stupňů - viz také obecná část záznamu), v dalším stupni může být upraveno.

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-02 (pův. SO 14-38-02) Most v km 42,082

Bude HIPem zjištěn majitel vodoteče pod mostem. Budou prověřeny dvě varianty řešení - dvě trouby (pro vodoteč a pro kabely) a jako druhá polorám, který bude místo stávající NK usazen na stávající opěry stabilizované mikropilotami.

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-10 (pův. SO 14-38-03) Propustek v km 42,146 - zrušení

Propustek objekt bude zrušen, plynové vedení bude osazeno do chrániček- tyto budou součástí SO demolice. Přeložka plynovodu bude samostatný objekt.

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-03 (pův. SO 14-38-04) Most v km 42,380

Posun koleje ovlivní zatížitelnost stávajících desek. Pod kolejí č.1 nová NK, z geometrie koleje ve vazbě na umístění podchodu vyplyne možná nová NK i pod kolejí č.2

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

Záznam ukončen 3.1.2012.

Pokud nebudou připomínky k záznamu doručeny do 10 dnů, považuje se záznam za odsouhlasený.

I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

[illegible]



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa Plzeň

P.O.BOX 188, Purkyňova 22
304 88 Plzeň



Zápis z jednání

Stavba: Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)-úsek Karlštejn(mimo)-Beroun
Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

Jednání: Správa CHKO Český kras, Karlštejn
- sanace skalních stěn na území CHKO Český kras, řešení mostů a propustků, Natura 2000

Datum: 22.12.2011

Přítomni:

Ing. Petr Pokorný; SZDC, s.o. – Stavební správa Plzeň

Ing. Urban Tahotný; Metroprojekt Praha, a. s.

Ing. Michal Slezák; Správa CHKO Český kras

Ing. Vojen Ložek; Správa CHKO Český kras

V úvodu jednání zástupce investora vysvětlil, že z důvodů financování a též v návaznosti na proces EIA je úsek rozdělen na samostatné stavby úsek Beroun-Králův Dvůr, Praha Smíchov-Černošice a Černošice –Beroun. Předmětem dnešní schůzky je informovat zástupce CHKO o návrhu techn. řešení těch částí, které mohou mít případný dopad spojený s rekonstrukcí železnice v CHKO.

V průběhu jednání bylo dohodnuto následující:

1. Zajištění skalních svahů

Bude dodržen věcný rozsah a techn. řešení dohodnuté při rozpracování dokumentace v roce 2004 a specifikované v stanovisku CHKO(náhled) z 3.6.2004 v členění dle staničení. Ochranu proti padajícím kamením lze shrnout do nasl. opatření:

-ochranné sítě do výše max. 10m kotvené s roztečí cca 1,5x1,5m případně větší dle místních podmínek

-Záchytné bariéry v patě skály výšky do 4.metrů dle místních podmínek, v dohodnuté části plot na horní hraně výška do 2m.

-Konzoly nad trakčním vedením s vyložení cca 3m s konstrukcí, vyložení konzol kotvené do masívu v rozteči cca 6m. Konstrukce ocelová.

-kombinací uvedeného řešení dle místních podmínek

Byl předložen schematický příčný řez –s návrhem vysloven souhlas.

Platí v celém rozsahu požadavek na provedení botanického průzkumu před zahájením prací na dalším stupni proj. dokumentace a plnění jeho závěrů.

2. Mostní objekty

Byl předložen návrh technického řešení jednotlivých objektů dle staničení. Návrh respektuje dohody se správou CHKO z roku 2004. Proti řešení z roku 2004 u propustků v km 31,072; 31,633; 31,934; 32,5255; 33,835; 36,114; 36,734 navrhuje projektant stáv. konstrukci zcela demolovat a nahradit žel. betonovým monolitickým rámem s poloklenbou v stejném profilu jako stáv. objekt. Proti řešení ze strany zástupců CHKO není námitek.

Úprava propustku v km 37,276 na podchzí. Projektant prověřil podmínky a možnosti pro realizaci tohoto požadavku s tím že v daném místě je nedostatečné nadloží a prohloubení na podchozí výšku by vedlo k problémům zejména s odvodněním

3 Podtráťové jeskyně

Ochrana bude řešena pomocí monolitické překryvné desky pod šterkovým ložem. Správa CHKO s daným řešením souhlasí. Jinak bude respektováno stanovisko uvedené v „náhledu

4. Žádost o vydání stanoviska k ovlivnění lokalit soustavy **Natura 2000** bude podána investorem v co možná nejkratší době a jako přílohu bude obsahovat aktuální stav řešení sanace skal (přiložená souhrnná tabulka). Součástí bude rovněž situace měř. 1:10 000 s uvedením staničení (postačující po 100 metrech). Významný vliv ve stanovisku nebude vyloučen – jedná se o zásah do skal, které jsou součástí EVL Karlštejn – Koda, a do těch bude zasahováno v každém případě a při všech zvolených postupech sanace. Uvedené stanovisko bude zařazeno do oznámení EIA. Součástí následující dokumentace EIA bude naturové posouzení podle § 45i zák. č. 114/1992 Sb., které m.j. navrhne v jednotlivých lokalitách co nejšetrnější postupy sanace skal.

5. **Protihluková stěna** navržená v prostoru obce Zadní Třebáň v žkm 25,470 – 25,700 (vlevo, výška 2 m) leží mimo CHKO Český kras a proto k ní nemá Správa CHKO žádné připomínky. Na území CHKO se již žádné další protihlukové stěny nenacházejí, va zbytku obce Zadní Třebáň a v Srbsku bude protihluková ochrana řešena použitím bokovnic.

6.Stavba Beroun – Kralův Dvůr

Stavba zasahuje do oblasti CHKO delkou cca 200m(žst Beroun) v severní části a obnova žel.trati probíhá v rozsahu,kdy zájmy CHKO nejsou dotčeny

Zapsal:

Ing. Petr Pokorný, SŽDC, s.o. – Stavební správa Plzeň

Rozdělovník:

- | | | | |
|----|--|--------|---------|
| 1. | SŽDC s.o. Od. automatizace a elektrotechniky – sděl.zař. Dlážděná 1003/7 | 110 00 | Praha 1 |
| 2. | SŽDC s.o. SS Plzeň Purkyňova 22 | 306 02 | Plzeň |
| 3. | SŽDC, s.o. TÚDC Malletova 10 | 190 00 | Praha 9 |
| 4. | ČD-Telematika a.s. Pernerova 2819/2a | 130 00 | Praha 3 |
| 5. | ČD-Telematika a.s. Oblast Plzeň Purkyňova 22 | 306 02 | Plzeň |
| 6. | SŽDC s.o. RCP Praha Křížíkova 552/2 | 186 00 | Praha 8 |
| 7. | SŽDC s.o. Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Nádražní 3113 | 150 05 | Praha 5 |
| 8. | SŽDC s.o. SDC Praha, SEE Husická 24 | 130 00 | Praha 3 |

SUDOP PRAHA a.s.,
stř.208, Ing.Poupa, p.Hůla, p.Brada,
Metroprojekt Praha a.s.
Ing.Tahotný, J.Koutník, St.Šolc



| | |
|--------------------------------|---|
| NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ | Praha Smíchov – Beroun, Karlštejn (mimo) – Beroun Porada v závěru prací na sdělovacím zařízení a DŘT |
| DATUM | 5.1.2012 |
| MÍSTO | SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a |
| ÚČASTNÍCI | Dle prezenční listiny |
| ZAZNAMENAL(A) | Viz text |

Sdělovací zařízení

Bylo dohodnuto:

Pro návrh úprav dokumentace sdělovacího zařízení je počítáno s těmito stavbami a předpoklady:

- 1) Stavba GSM-R – Uzel Praha (Beroun – Praha - Benešov), nyní připravovaná s výhledovou realizací, která předběhne předmětnou stavbu.
- 2) Stavba Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná u Prahy - Beroun, jejíž projekt by měl být zahájen v nejbližší době, po výběru zhotovitele projektové dokumentace.
- 3) Stavba Optimalizace trati Beroun – Zbiroh, která je nyní před dokončením.

Na základě těchto předpokládaných staveb je navržena předmětná stavba pro sdělovací zařízení.

1. Úprava objektové skladby

| Č. úseku | část | Číslo PS a SO | Název - PS a SO |
|----------|-------|---------------|--|
| | | | D.2 Železniční sdělovací zařízení |
| 12 | D.2.1 | | <i>Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů</i> |
| | D.2.1 | PS 12-22-01 | Karlštejn - Beroun, DOK a TK |
| | D.2.1 | PS 12-22-02 | Karlštejn - Beroun, přenosový systém |
| | D.2.1 | PS 12-22-03 | Karlštejn - Beroun, úpravy stávajícího DK |
| | D.2.1 | PS 12-22-04 | Karlštejn - Beroun, úprava ZOK ČD-Telematika a.s. |
| | D.2.3 | | <i>Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém)</i> |
| | D.2.3 | PS 12-22-21 | Zastávka Srbsko rozhlasové zařízení |
| | D.2.3 | PS 12-22-22 | Zastávka Srbsko informační zařízení |
| | D.2.3 | PS 12-22-23 | Zastávka Srbsko, kamerový systém |
| | D.2.4 | | Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R) |
| | D.2.4 | PS 12-22-31 | Karlštejn - Beroun, ochrany GSM-R |



| | | | |
|----|-------|-------------|--|
| 13 | D.2.1 | | Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů |
| | D.2.1 | PS 13-22-01 | ŽST Beroun, místní kabelizace |
| | D.2.1 | PS 13-22-02 | ŽST Beroun, DOK a TK |
| | D.2.1 | PS 13-22-03 | ŽST Beroun, přeložky a úpravy stávajících DK |
| | D.2.1 | PS 13-22-04 | ŽST Beroun, přeložky a úpravy ZOK ČD-Telematika a.s. |
| | D.2.2 | | Vnitřní sdělovací zařízení (vnitřní instalace, ITZ, EPS, EZS, atd.) |
| | D.2.2 | PS 13-22-11 | ŽST Beroun os.n., telefonní zapojovač |
| | D.2.2 | PS 13-22-12 | ŽST Beroun nákladní nádraží, telefonní zapojovač |
| | D.2.2 | PS 13-22-13 | ŽST Beroun os.n., sdělovací zařízení |
| | D.2.2 | PS 13-22-14 | ŽST Beroun nákladní nádraží, sdělovací zařízení |
| | D.2.2 | PS 13-22-15 | ŽST Beroun os.n.nádraží, ASHS |
| | D.2.2 | PS 13-22-16 | ŽST Beroun nákladní nádraží, ASHS |
| | D.2.2 | PS 13-22-17 | ŽST Beroun os.n.nádraží, EZS |
| | D.2.2 | PS 13-22-18 | ŽST Beroun nákladní nádraží, EZS |
| | D.2.3 | | Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém) |
| | D.2.3 | PS 13-22-21 | ŽST Beroun os.n., rozhlasové zařízení pro cestující |
| | D.2.3 | PS 13-22-22 | ŽST Beroun os.n., informační systém |
| | D.2.3 | PS 13-22-23 | ŽST Beroun os.n., kamerový systém |
| | D.2.4 | | Rádiové spojení (TRS, SOE, GSM-R) |
| | D.2.4 | PS 13-22-31 | ŽST Beroun, úprava TRS a MRS |
| | D.2.4 | PS 13-22-32 | ŽST Beroun, ochrany GSM-R |
| 14 | D.2.1 | | Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů |
| | D.2.1 | PS 14-22-01 | Beroun - Králův Dvůr, DOK a TK |
| | D.2.1 | PS 14-22-02 | Beroun - Králův Dvůr, úpravy stávajících DK |
| | D.2.1 | PS 14-22-03 | Beroun - Králův Dvůr, přeložky a úpravy ZOK ČD-Telematika |
| | D.2.3 | | Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém) |
| | D.2.3 | PS 14-22-21 | Zastávka Králův Dvůr, rozhlasové zařízení |
| | D.2.3 | PS 14-22-22 | Zastávka Králův Dvůr, informační zařízení |
| | D.2.3 | PS 14-22-23 | Zastávka Králův Dvůr, kamerový systém |

2. Dálkové optické kabely a traťové kabely

□ Dálkové optické kabely:

- 1) Stávající dálkové optické kabely:
- a) V rámci stavby Optimalizace trati Beroun - Zbiroh byl vystavěn ZOK/DOK Beroun – Zbiroh profilu 36 vláken. Kabel bude po dobu stavby ochraňován a úseku Beroun – spojka v žkm 41,440 položen do země. Dále v rámci těchto úprav bude v prostoru stavby vystavěna rezervní HDPE trubka.



- 2) Nové dálkové optické kabely:
 - a) Dálkový optický kabel **Karlštejn - Beroun**. Optický kabel se navrhuje profilu 72 vláken. Kabel bude ukončen v Žst. Karlštejn a v Žst. Beroun. Dále bude kabel vyveden v místech mezilehlých BTS a případně dle požadavků profese zab.zař. Optický kabel bude uložen v ochranné trubce HDPE $\phi 40/33$. Součástí provozního souboru bude i pokládka rezervní trubky HDPE $\phi 40/33$.
 - b) Dálkový optický kabel **Beroun Závodí - Beroun**. Optický kabel se navrhuje profilu 36 vláken. Kabel bude ukončen v Žst. Beroun Závodí a v Žst. Beroun. Dále bude kabel případně vyveden dle požadavků profese zab.zař. Optický kabel bude uložen v ochranné trubce HDPE $\phi 40/33$. Součástí provozního souboru bude i pokládka rezervní trubky HDPE $\phi 40/33$. Pokud předmětnou stavbu předběhne stavba Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun bude již DOK a HDPE vystavěny. V místech zásahu předmětnou stavbou do DOK a HDPE trubek budou tyto upravovány a překládány.

□ Traťové metalické kabely

- 1) Stávající traťové metalické kabely:
 - a) Traťový metalický kabel **Beroun RD v žkm 42,808 - Zdice** TCEPKPFLEZE15XN0,8. Kabel byl položen až v rámci stavby Optimalizace Beroun - Zbiroh. V rámci předmětné stavby bude kabel naspojován a společně s DOK dopoložen až do Žst. Beroun.
- 2) Nové traťové metalické kabely:
 1. Traťový metalický kabel **Karlštejn - Beroun** - TCEPKPFLEZE/EY 15XN0,8. Kabel bude položen společně s DOK. Kabel TK bude vyváděn na železniční trati do technologických objektů a do RD, dále ve VTO v trati a celým profilem bude ukončený v Žst. Praha Karlštejn a v Žst. Beroun.
 2. Traťový metalický kabel **Beroun Závodí - Beroun** - TCEPKPFLEZE/EY 15XN0,8. Kabel bude položen společně s DOK. Kabel TK bude vyváděn na železniční trati do technologických objektů a do RD, dále ve VTO v trati a celým profilem bude ukončený v Žst. Beroun Závodí a v Žst. Beroun. Pokud předmětnou stavbu předběhne stavba Racionalizace trati Praha Smíchov – Rudná – Beroun bude již TK vystavěn. V místech zásahu předmětnou stavbou do TK, bude tento upravován a překládán

3. Stávající dálkové metalické kabely SŽDC s.o.

V prostoru stavebních úprav budou ochraňovány nebo překládány:

- a) **DK Praha U2 - Beroun** – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- b) **DK Beroun – Chrást u Plzně** – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- c) **TK Beroun – Chrást u Plzně** – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- d) **DK Beroun – Zdice** – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- e) **DK Beroun – Beroun Závodí** – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- f) **TK Beroun – Beroun Závodí** – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude nadále v provozu.
- g) **SK Beroun – Beroun Tetín RZ** – bude po dobu stavby ochraňován a překládán. Po ukončení předmětné stavby bude zrušen.

4. Stávající optické kabely ČD-Telematika a.s.

V prostoru stavebních úprav budou ochraňovány a překládány:

Stávající dálkové optické kabely:



- a) Závěsný/Dálkový optický kabel ČD-Telematika a.s. **Praha – Beroun – Plzeň** (36 vláken) – bude ochraňován, převěšován, snesen do země a zachován. Stávající ukončení v Žst. Karlštejn a v Žst. Beroun budou zachovány. Připojení mezilehlých BTS budou demontována.

Stávající místní optické kabely:

- a) Místní optický kabel ČD-Telematika ATÚ Beroun – MV Beroun (12 vláken) – bude ochráněn a zachován
b) Místní optický kabel ČD-Telematika ATÚ Beroun – AMU Beroun (12 vláken) – bude ochráněn a zachován

5. Místní kabelizace

V Žst. Beroun, která bude celá přestavována a stávající MK již nebude vyhovující, bude vybudována nová místní kabelizace. Použité metalické kabely budou plastové plněné v provedení TCEPKPFLEY/ZE ..x4x0,6, ukončené zářezovou technikou.

Z důvodu zachování telefonního provozu při přestavbě Žst. bude třeba provést provizorní místní kabelizaci. Stávající místní kabelizace v Žst. Beroun je již ve stávající podobě zastaralá a není ji možné využít, bude tedy demontována.

V Žst. Beroun budou v rámci provozního souboru místní kabelizace budou vystavěny nové místní optické kabely:

- Kabel do BTS profilu 12 vláken
- Kabel do TR profilů 12 vláken
- Kabel do TM profilu 12 vláken
- Případně další MOK dle potřeb a požadavků ostatních profesí

Místní optické kabely (MOK) budou ukončeny v nových optických rozváděcích a zafouknuty do HDPE trubek.

V rámci výstavby místní kabelizace v Žst. Beroun bude upravována též místní kabelizace v Žst. Beroun-Závodí.

V rámci místní kabelizace budou též položeny nové trubky HDPE pro zafouknutí optických kabelů k jednotlivým kamerám kamerového systému, do kterých budou po té zafouknuty nové optické kabely.

6. Stávající sdělovací kabely ostatních správců

V zájmovém území se nachází řada kabelových vedení nedrážních správců (Telefónica O2, ČEZ apod.). V kolizních místech budou stávající kabely přeloženy a upraveny dle podmínek jejich správců a v závislosti na stavebních úpravách při výstavbě kolejíště.

Zaznamenal: V.Hůla

7. Přenosový systém

Při návrhu přenosového systému bude provedena koordinace se stavbou „GSM-R uzel Praha (Benešov-Praha-Beroun)“. V rámci této stavby, která bude předcházet řešené stavbě „Praha Smíchov – Beroun, 1.fáze, 1.stavba (Praha Smíchov – Černošice)“, budou vybudovány body SDH STM-4 v zastávce Srbsko a na hradle Tetín a v zastávce Králův Dvůr (STM-1). V rámci námi navrhované stavby bude přenosový systém doplněn nebo upraven následovně:

- SDH v zastávce Srbsko a na hradle Tetín bude upraven na STM-1 a provedena změna zapojení mezi TM Karlštejn a žst Beroun
- Ethernet síť u SDH v zastávce Srbsko bude využita pro datové připojení zařízení v zastávce. Jedná se o RÚ-IP, Inf.syst. a kamerový systém. Zařízení bude umístěno v domku společně se zařízeními BTS



- V žst Beroun se navrhuje vyměnit stávající SDH ONS 15305 za větší umožňující zaokružování mezi body Plzeň – Beroun – Praha STM-16 a připojení traktů 2xSTM-4 a 1x STM-1
- V obvodu žst Beroun nákladní nádraží se navrhuje nový bod SDH STM-4 pro připojení TZ a dalšího technologického zařízení
- V zastávce Králův Dvůr bude využita ethernet síť pro připojení sděl. zař. v zastávce. Zařízení bude umístěno vedle skříně BTS v samostatné skříně.
- V žst Beroun bude umístěna pomocná TM, která se navrhuje připojit na datovou technologickou síť pomocí přenosového systému SDH STM-1 a vybavit modulem PW pro vazbu napáječů s TM Karlštejn. Podle postupu výstavby bude vazba mezi TM Beroun – TM Karlštejn po přenosovém systému pomocí PW modulů nebo v Berouně bude převod vazby napáječů na metalické vedení.

Součástí přenosového zařízení budou datové switche připojené na SDH.

8. Traťový rádiosystém GSM-R

Tento bude vybudován v rámci předchozí stavby viz předchozí kapitola. V rámci stavby budou stávající BTS připojeny novými optickými kabely a ochraňovány po dobu stavby. Jedná se o tyto BTS:

- 1) BTS 109 v žkm 33,465 (Zast.Srbsko)
- 2) BTS 110 v žkm 33,395 (Hr.Tetín)
- 3) BTS 111 v žkm 38,153 (Žst.Beroun)
- 4) BTS 112 v žkm 41,790 (Zast.Beroun Králův Dvůr)

9. Traťový rádiosystém TRS a místní radiové sítě MRTS

V současné době je na předmětné trati provozován stávající systém TRS T.E.S.L.A. Stávající ZR-47, ZL-47 a ZO-47 budou ochraňovány. ZL-47 a ZO-47 budou následně přemístěny do nových sdělovacích místností. Na základě požadavku bude TRS upravena následovně:

- Na hradlo Tetín bude zrušen ovládací blok ZL-47 a přemístěn do žst Beroun závodí
- Ze žst Beroun bude umožněno ovládání ZR -47
 1. V žst Beroun
 2. Hradlo Tetín
 3. Žst Karlštejn s možností přepnutí na místní obsluhu
 4. Žst Dobřichovice s možností přepnutí na místní obsluhu

Místní radiové sítě budou zachovány a upraveny dle požadavku provozu. Stávající MRS budou nahrazeny novými 2x St, 1xžst a opatřeny IP převodníky. Ovládání bude pomocí IP touchscreenových pracovišť.

10. Telefonní zapojovač

V žst Beroun, v žst Beroun nákladové nádraží a v žst Beroun závodí se navrhuje telefonní zapojovače. Zapojovače z důvodů úsekového řízení musí být spojeny pomocí přenosového systému. Navrhujeme telefonní zapojovač systému IP. Ovládací pracoviště bude realizováno pomocí dotykového terminálu Touch screen. Počet pracovišť bude v žst Beroun a nákladové nádraží budou dvě. Po vybudování GSM-R budou již v těchto bodech terminály do sítě GSM-R, které v rámci řešené stavby doplníme dalším a začleníme do telefonního zapojovače. V žst Beroun závodí bude jenom jedno pracoviště. Součástí zapojovače bude i náhradní telefonní zapojovač (NTZ) umístěný ve stolu výpravčího. Řízení telefonního provozu bude CallManagerem ze žst Praha hl.n. a záložním CM ze žst



Plzeň. Do každého TZ bude zapojeno cca 12 MB okruhů. Stávající telefonní zapojovač DZ61 bude demontován do šrotu.

Stávající zařízení VD, ED bude nahrazeno „vytáčenými“ okruhy. Pro ED bude umístěn v DK samostatný telefonní IP přístroj.

Součástí výstavby TZ bude i vybudování nahrávacího zařízení ReDat3 v žst Beroun pro nahrávání provozu TZ a radiového systému TRS a MTS. V Praze v Pernerově ulici budou doplněny licence v centrálním nahrávacím zařízení DZCR pro začlenění ReDat3 v Berouně.

11. Informační systém

Navrhuje se v žst Beroun informační hlasový a vizuální systém, který bude automaticky provádět ve spojení s rozhlasovým zařízením hlášení a ovládat informační tabule. Navrhujeme informační tabule:

- odjezdovou tabuli 4 řádkovou – 1x
- nástupištní tabule, na každé nástupištní hraně 2 tabule oboustranné – 10x
- podchodové tabule u výstupu na nástupiště a při vstupu do podchodu – 3x
- příjezdový panel
- LCD monitory v informacích
- Tabule odjezdu, příjezdu a řazení vlaků
- Informační terminál pro vyhledávání spojení

V zastávce Srbsko a Králův dvůr se navrhuje jednoduchý nástupištní panel jednořádkový s možností „běžícího“ textu. Panely se navrhuji na každém nástupišti. Informační zařízení bude řešeno dle variant peronizace.

Běžící text se požaduje i na příjezdovém panelu. Dále v odjezdovém panelu bude uveden dopravce.

12. Rozhlasové zařízení

Stávající rozhlasová ústředny RÚ85 se navrhuji nahradit novými pouze pro informování cestujících typu IP. Rozhlasové zařízení pro posun se navrhuje demontovat (náhrada radiovou sítí GSM-R). Rozhlasová ústředna bude ovládána zařízením automatického hlášení a nebo ručním ovládáním z panelu zapojovače.

V přílehlé zastávce Srbsko a Králův Dvůr se navrhuje rozhlasové zařízení pro informování cestujících ovládané z telefonního zapojovače pro mimořádná hlášení.

13. Autonomní samočinný hasicí systém ASHS

V objektech a místnostech kde bude umístěna technologie na základě určení požárním specialistou se navrhuje vybudovat zařízení stabilního hasicího zařízení ASHS. Hlášení o spuštění činnosti zařízení bude pomocí jedné smyčky zařízení EZS.

Dohledové centra ASHS, EZS a kamerového systému bude na dohledovém pracovišti v žst Beroun a konečnom stavu v CDP Praha. Přenos informací do dohledového centra bude v souladu se směnicí SŽDC TS 2/2008 a přenos realizován jednotným protokolem ČSN EN 60870-5-104. Z těchto důvodů bude v žst Beroun vybudován InK (integrační koncentrátor) a InS (integrační server) a klientské pracoviště v žst Beroun. InS bude v budoucnosti přemístěn do dohledového centra (CDP, Křenovka).

14. Elektrická zabezpečovací signalizace

Objekty a místnosti kde bude umístěno technologické zařízení se navrhuje chránit elektrickou zabezpečovací signalizací (EZS). Ústředna EZS bude umístěna v blízkosti zařízení datového switchu pro zajištění přenosu do dohledového centra společného s ASHS.



15. Kamerový systém

V žst Beroun a v zastávkách Srbsko a Králův Dvůr se navrhuje kamerový systém (KS). V žst Beroun bude sloužit i jako vizuální kontrola pro řízení provozu. Počet kamer bude omezen v žst na nástupištní hrany, haluu ve VB, podchod. V zastávkách se navrhuje kamery na každém nástupišti dvě kamery, které se vzájemně budou překrývat. Kamerový systém se navrhuje v barevném provedení v systému IP. Připojení kamer na datovou síť bude ve vnějším prostředí pomocí optických vláken. Ve vnitřním prostředí bude připojení pomocí kabelů typu LamTwin s PoE napájením ze switchu.

Kamery se navrhuje zapojit na nahrávací zařízení „Web Server“, které umožní záznam na HD). Videosignál lze současně sledovat, nebo vyhledávat v záznamu podle různých kritérií. Ovládání dálkové bude přes síť LAN. Umístění kamerového serveru s uložištěm se navrhuje v žst Beroun.

16. Sdělovací zařízení

V rámci provozního souboru na sdělovací zařízení se navrhuje:

- nová vnitřní instalace pro telefonní zařízení a datové přípojky v objektu TB Králův Dvůr
- hodinové zařízení – autonomní hodiny řízeny DCF signálem a podružné hodiny
- stávající zařízení, které bude dále provozováno a bude nutné jeho přemístění
- provizorní stavy při rekonstrukci
- demontáže zařízení nahrazeného novým včetně demontáž rozhlasu pro posun

17. Dispečerská řídicí technika (DŘT)

V rámci technologie DŘT budou v samostatných místnostech (popř. v rozvodnách NN) daného objektu osazeny nové podřízené stanice na bázi PLC automatu, která budou přes přenosový kanál Ethernet 10Mbit/s zařízení SDH (budovaného v rámci sdělovacího zařízení stavby) spolupracovat v režimu multipoint s řídicí jednotkou v Elektrodispečinku Praha. Do podřízených stanic budou zavedeny informace z příslušných technologií. Jednotlivé podřízené stanice PLC budou vybaveny oddělovacími reléovými členy. V PTM Beroun bude v rámci technologie DŘT vybudováno pracoviště místního řídicího systému (MŘS).

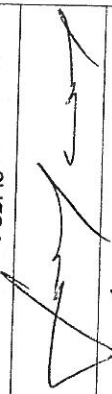



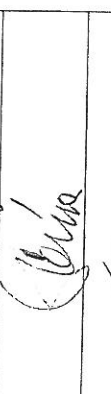
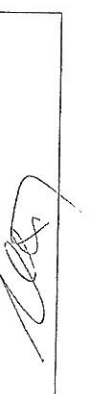

V rámci technologie DŘT se navrhuje doplnění řídicí jednotky Elektrodispečinku pro řízení přenosu dat z/do podřízených stanic. Použitá průmyslová PC (nebo případně routery s firewalllem) musí být kompatibilní se stávajícím provozovaným zařízením i navazujícím softwarovým vybavením v době realizace. V rámci úprav programového vybavení musí být provedena parametrizace těchto (této) řídicí jednotky včetně nastavení a oživení komunikace s podřízenými stanicemi. Dále bude provedeno rozšíření datových struktur stávajícího programového vybavení (doplnění grafických schémat, poruchových hlášení, povelových tabulek, komunikačních parametrů atd.) o přidávané stanice.

Zaznamenal: Ing.Petr Poupa



PREZENČNÍ LISTINA

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ | Optimalizace trati Černošice – Beroun, úsek Karlštejn – Beroun Beroun (včetně)-Králov Dvůr Porada na sdělovací zařízení a DŘT | |
| DATUM | 5.1.2012 | |
| MÍSTO | SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, Praha 3 | |

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|------------------|--------------------|--|---|
| JIRÍ HORENÝ | ČD-T | 722069 066 |  |
| Václav Götze | ČD-Telematika a.s. | JIRI.HORENY@CDT.CZ 606 845 595 |  |
| Václav Ducháček | ČD-T SRT P/BAH | vaclav.gotze@oath.cz 725 485 528 vaclav.duchacek@cefh.cz |  |
| ALEŠ HAVLÍN | SŽDC - TÚDC | 725 485 484 ales.havlin@tude.cz |  |
| Karel JUSÁZ | SŽDC - TÚDC | 972225500 karel.jusaz@tude.cz |  |
| Jaroslav Sláma | SŽDC, SŠ západ | 972 524 680 SLAMA@SZDC.CZ |  |
| VILDRICH | — " — | 725 76 14 75 vildrich@szdc.cz |  |



| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|------------------|----------------------|---|--------|
| Lubos KALAL | SZDC s.o., RCP PRAHA | 602 289 049 | |
| ARNOST DUDER | SZDC, OAE | Kolal @ szdc.cz 972235485 | |
| STANISLAV JOLC | METROPROJEKT | DUDER @ SZDC.CZ 206 154 310 | |
| Rad LASEK | SZDC, RCP PRAHA | JOLC @ METROPROJEKT.CZ 9722 41653, 602 655 542 | |
| VRBA TAMOTNY | METROPROJEKT | Lasek @ SZDC.CZ 739 329 060 | |
| Radka DANE | SZDC, SZDC STE-GER | Tamotny @ metroprojekt.cz 602 644 281 | |
| Petr POUPA | SUDOP Praha a.s. | Dane @ SZDC.CZ 267094139, 972225741 | |
| | | Pek. Poupa @ Sudop.cz | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |



ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) – úsek Karlštejn-Beroun – profese kolejové řešení žst.Beroun, konaného dne 6.1.2012

Účastníci : dle prezenční listiny – je součástí zápisu

1. Žel. stanice Beroun

V úvodu byla projednána dopravní problematika navrhovaného kolejového řešení. K tomu bylo na poradě předloženo dopravní schéma navrhovaného stavu železniční stanice Beroun. Karlštejnské zhlaví zůstává beze změny dle dohod z předchozích porad. Dopravní program umožňuje jízdy od/do Karlštejna dle nového číslování na koleje č.1,3 u 3. nástupiště, koleje č.0,2 u 2. nástupiště a koleje č.6,8 u 1. nástupiště (kolej č.8 kusá). Další jízdy jsou možné na koleje č.4,5,7,9, které jsou bez nástupištních hran. Všechny jmenované koleje budou zatrolejované. Koleje č.5,7,9 jsou určeny jako předjízdny pro nákladní vlaky s užitečnými délkami 660 až 715 metrů. Koleje č.1,3 u nástupiště č.3 délky 300 metrů jsou určeny na odbavení vlaků osobní dopravy na směr Plzeň – Praha, kolej č.3 pak především pro končící a výchozí osobní vlaky směr Plzeň. Kolej č.1 bude také využívána pro průjezdy vlaků osobní i nákladní dopravy na směr Plzeň – Praha. Kolej č.0 u nástupiště č.2 délky 300 metrů je navržena pro končící a výchozí osobní vlaky příměstské dopravy Praha – Beroun. Kolej č.2 rovněž u 2. nástupiště bude využívána pro průjezdy vlaků osobní i nákladní dopravy na směr Plzeň – Praha a zastavující R vlaky na tomto směru. Jízdy na tuto kolej jsou možné i od Berouna – Závodí pro vlaky osobní dopravy směr Zdice a opačně což umožní u nástupiště č.2 přestup hrana-hrana od/do osobních vlaků směr Praha odbavovaných na koleji č.0.

Pro vlaky směr Beroun-Závodí umožňuje dopravní program jízdy na koleje č.2,4,6,8,10 dle nového číslování. Z toho jsou koleje č.8,10 kusé u nástupištních hran, kolej č.10 bez TV. Obě koleje jsou určeny pro končící a výchozí osobní vlaky směr Beroun-Závodí, kolej č.8 je navržena s TV i pro končící a výchozí vlaky směr Praha. Průjezdná kolej č.6 u 1.nástupiště délky 300 metrů je určena pro tranzitní vlaky osobní dopravy na směr Beroun-Závodí – Zdice a opačně, použita může být i pro končící a výchozí vlaky směr Beroun-Závodí nebo průjezdy nákladních vlaků od/do Beroun-Závodí směr seřaďovací nádraží. Na tento účel je však primárně určena kolej č.4 bez nástupištní hrany.

Odstavné koleje č.4a, 6a, 8a zůstávají zachovány. Zachována zatím zůstává, z pohledu projektanta postradatelná, i 7. výtažná kolej na karlštejnském zhlaví.

Podle rozhodnutí investora budou v rámci stavby na osobním nádrží sneseny postradatelné koleje č.15,17,19,21,25. Výhybky č.34,35,39 budou nahrazeny kolejovým polem pro jízdy do koleje č.27, která zůstává zachována.

Na středním zhlaví byl po diskuzi přijat návrh projektanta na zřízení odstavné koleje č.3b (pracovní označení) pro krátkodobé odstavování souprav osobních vlaků na lince Plzeň – Beroun čímž se uvolní předjízdna kolej č.3 pro vzájemné předjíždění R a Ex,IC vlaků. Kolej č.3b bude přímo napojena na kolej č.3 a oboustranně zapojena do zhlaví osobního i seřadovacího nádraží. Bude tak plnit i funkci spojovací koleje, ve schématech rozdaných na poradě značena jako kolej č.91. Pro odstavování souprav z koleje č.0 je na středním zhlaví navržena odstavná kusá kolej č.4b v délce 215 metrů, u které je **navrhováno zřízení předtápěcího stojanu za odbočnou výhybkou a seřadovacím návěstidlem. U odstavné koleje č.3b není předtápěcí stojan navrhován s ohledem na krátkodobé odstavování souprav a umístění koleje bez výkolejek ve zhlaví, neboť kolej bude jinak spojovací a dopravní.**

Mezi seřadovacím nádražím a vlečkou KD Trans s.r.o se ruší vlečková spojovací kolej č.91s, ze které zůstane jen cca 60 metrů ukončených zarážděm za stávající výhybkou č.115. Dále se úplně ruší propojení přes hlavní koleje mezi vlečkovým kolejištěm vpravo a vlevo trati směr Plzeň u St.6, což znamená odpojení vlečkového kolejiště za výhybkou Ž101 od železniční sítě a je možné jen se souhlasem vlastníka vlečky, který jediný může podat žádost o zrušení vlečky na DÚ. Rozhodnutí DÚ o zrušení vlečky tak bude podmínkou pro vydání stavebního povolení. Zbývající část vlečky bude nově zapojena jen přes výtažnou kolej spádoviště.

Poznámka: Poslední odstavec je neplatný, pokud se týká obsluhy vlečky vpravo trati (větev B). Na jednání dne 12.1.2012 s provozovateli vleček provozovatel vlečky odstoupil od návrhu techn.řešení, které bylo projednáno dne 13.12.2011, tj. že je možno větev B odpojit za podmínky, že dostane k dispozici koleje v seř.nádraží. Provozovatel vlečky KD Trans trvá na zapojení této větve.

Projektant kolejové části ŽST Beroun předložil variantu s objezdem (kolejí č.1 a 2) nákladového obvodu, předešlá předložená varianta projektanta s vedením hlavních kolejí skrz nákladové nádraží byla na jednání (15.12. 2012) investorem odmítnuta.

Předložené směrové řešení kolejiště vychází z dopravní technologie a z návrhů a připomínek vzešlých na předchozí kolejové poradě. Byla rozpracována varianta s nultou kolejí a objezdem nákladového obvodu.

V osobním nádraží budou dvě ostrovní nástupiště a to mezi kolejí č.1 a 3 v lichá slupině a mezi kolejí č.0 a 2 v sudé skupině kolejí. Délka nástupišť bude 300m. Obdobně tak i u nástupiště před výpravní bodovou, které je směrem na Prahu navrženo z části jako jazykové zároveň pro kolej č.8 s délkou hrany 180m. U koleje č.10 bude délka nástupiště 90m. Přístup na ostrovní nástupiště bude mimoúrovňově podchodem, služební přístup z čela bude na plzeňské straně nástupišť.

Osové vzdálenosti jednotlivých kolejí v osobní skupině budou 4,75m, v oblasti nástupišť pak 10,8 a 11,2m. Vzdálenosti vycházení ze stávajícího stavu, kdy v oblasti ostrovních nástupišť je nutné zohlednit stávající schodiště (zídky) na nástupiště. Užité délky kolejí jsou v osobní skupině (orientačně) - 370m (kolej č.0, 2, 4) , 330m (1, 6), 200m (8,10), 650m a víc (koleje 5, 7, 9), 90m (11, 13).

Odjezd směr Praha bude ze všech lichých kolejí a ze sudých kolejí č. 0, 2, 4, 6, 8. Směr Beroun Závodí pak z kolejí č. 2, 4, 6, 8, 10. Odstavování souprav bude možné na stávajících třech kolejích situovaných podél koleje směr Beroun závodí (přímé zapojení z kolejí č.6, 8, 10) a na odstavnou kolej situovanou vpravo středního zhlaví (přímé zapojení ze sudých kolejí č. 0 až 6. V liché skupině bude pro případné odstavení soupravy možné využít kolej ve středním zhlaví situovanou vlevo koleje č.1. Původní návrh neuvažoval s přímým zapojením pro případné odstavení soupravy na středním zhlaví (zhlaví řešilo současně vjezdy a odjezdy osobní/nákladní skupina) a ani variantní návrh s kusou kolejí se zapojením do koleje č.3 nebyl vyhodnocen jako optimální. Rozpracována byla varianta - střední zhlaví se dvěma průjezdnými kolejemi č.1 a 2 a dále se dvěma kolejemi mezi osobní a nákladní skupinou s tím, že jedna z kolejí by mohla posloužit k odstavení soupravy (luž mezi námezničky 126m). Zapojení vlečky kovošrotu bude úvratí z koleje č. 13a s užitečnou délkou 100m (luž koleje č.11 a 13 – 90m). Stávající nevyužívané kolejiště v oblasti šrotiště bude sneseno a místo matečné koleje přes kterou je kolej šrotiště napojena budou položena kolejová pole.

Stření zhlaví bude napojeno na nákladní skupinu tak, aby byl zásah do zabezpečovacího zařízení minimální, proto bude v oblasti napojení na nákladní skupinu vložena konstrukce svršku DKS tvořené třemi křížovatkovými výhybkami. To bude mít dopad i do zapojení tranzitní skupiny, kdy přímý odjezd nebude z kolej č. 101, ale z koleje č. 103. Řešení nemá dopad do užitných délek kolejí.

Vlastní objezd hlavními kolejemi nákladního nádraží kopíruje směrově stávající stav s tím, že byla využita prostorová rezerva mezi kolejí č. 1 a tranzitní skupinou pro směrové vyrovnání oblouků a tím zvýšení rychlosti pro klasické soupravy na $V=125$ km/h (při nedostatku převýšení do $l=130$ mm) až po konec stavby. Pouze na konci tranzitní skupiny bude směrově vyrovnána kolej č. 101 tak, aby bylo tuto rychlost dodržet při prostorovém vedení trasy podél plotu vpravo (areál cementáren) – prověřeno po poradě.

V přímém úseku za nákladní skupinou budou nově jen tři koleje, dvě hlavní a jedna vlečková. Původně uvažované řešení s odpojením vlečkových kolejí KD Trans v oblasti přejezdu bylo po následném jednání konaném po poradě (12. 1. 2012) vlečkařem odmítnuto, ač byl jeho souhlas s tímto řešením předběžně domluven. V koleji č. 2 bude tedy vložena výhybka, která vlečkovou kolej vpravo kolejí opětovně zapojí.

2. Úsek Karlštejn – Beroun – směrové řešení včetně odbočky Lom zůstává v platnosti, jak bylo projednáno na jednání dne 15.12.2011.

3. V úseku „Králov Dvůr“ bude provedena úprava umístění nástupišť v souladu s požadavkem provozovatele vlečky KD Trans na zachování připojení.

Rychlosti jsou shodné s navazujícím úsekem 120/125/150 km/hod. Staničit se navrhuje zpětně od km 42,7 (navázání na realizovaný úsek Beroun-Králov Dvůr). Bude projednáno se správcem SDC a hl.geodetem Ing.Havlíčkem.

Zapsal: Ing.Zapletal, Ing.Fišar, Ing.Tahotný, Ing.Bednář, Ing.Kučera



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 6.1.2012

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
- kolejové řešení žst. Beroun (v návaznosti na jednání 15.12.2011)

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|---------------------|------------------------|--|--------|
| KRAJČÍK ŠTĚPÁNKA | SŽDC SSZ PÍZEN | 724 563 060 simajkalova@szdc.cz | |
| ULLRICH | SŽDC SSZ PÍZEN | 725 76 14 75 ULLRICH@szdc.cz | |
| VANA | SŽDC OI | 724 105 643 VANA@szdc.cz | |
| Ladislav LUDVÍK | SŽDD s.o. RCP Praha | Indrild@szdc.cz 602 532 672 | |
| Martin Stary | SŽDC s.o. RCP Praha | 602 291 590 starym@szdc.cz | |
| Jan Horváth | SŽDC OI | 222 335 364 horvath.je@szdc.cz | |
| PETR JEKULA | SUDOP PRAHA | 267 094 153 PETR JEKULA@SUDOP.CZ | |
| MARTIN NÁPRAVNÍK | SUDOP PRAHA | MAR 267 094 182 MARTIN.NAPRAVNIK@SUDOP.CZ | |
| DAVID FUKSA | SUDOP Praha | 267 094 174 david.fuksa@sudop.cz | |
| PAVEL HOUJA | ED Cargo, a.s. | 725 721 430 pavel.houda@edcargo.cz | |
| JIRÍ DUCHOSLAV | SUDOP PRAHA a.s. | 603 410 691 jiri.duchoslav@sudop.cz | |
| BEDNÁŘ | IUP CE | 255 733 568 JOSEF.BEDNAR@IUPCE.CZ | |



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 6.1.2012
a.s.

v METROPROJEKTU Praha

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|-----------------------|---------------------------------|--|--------|
| JANA TRTIKOVÁ | SZDC, SZDC STC ST PRAHA-ZÁP. | 724 063 613 trtikova@szdc.cz | |
| JAROSLAV DANĚK | SZDC-OTD | 972 524 775 daneck@szdc.cz | |
| Radovan ONDŘUŠKA | SZDC-OPD | 602 435 577 ondruska@szdc.cz | |
| ZAPLETAL | NCO a.s. | 605 779 152 zapletal@moravia.cz | |
| VLADIMÍR PROCHÁZKA | PRÁVOZÁM OBVOD BERDŮV | 602 237 492 prochazkavl@szdc.cz | |
| LUBOS KALAL | SZDC s.o. RCP PRAHA | 602 289 049 kalal@szdc.cz | |
| KLADIMÍR FISAR | SUDOP PRAHA a.s. | vladimir.fisar@sudopbk.cz 498 655 916 | |
| VELIS MILORAD | SZDC OTH | 972 235 263 velis@szdc.cz | |
| KUCERA ROBERT | Metroprojekt Praha a.s. | 236 154 237 kucera@metroprojekt.cz | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Optimalizace trati Černošice-Beroun – úsek Karlštejn Beroun, profese trakční napájecí stanice, silnoproudá technologie, silnoproudé rozvody, DŘT, konaného dne 10.1.2012

Účastníci : dle prezenční listiny, která je součástí zápisu

1. Silnoproudá technologie – technologie trakčních napájecích stanic

V rámci výše uvedené profese a rozsahu technologie byla řešena problematika podpůrné měnárny PTM Beroun. Na jednání bylo za účasti provozovatele, investora a zástupců specialistů generálního projektanta (Metroprojekt Praha a.s.) konstatováno, v záznamu doplněno, dohodnuto a odsouhlaseno následující:

Pro potřeby zajištění napájení trakčního systému 3 kV v případě výpadku TM Karlštejn a vzhledem k velkým úbytkům napětí na konci stejnosměrného úseku byla dle závěrů energetických výpočtů (zpracovatel Ing. Princ 01/2012) je navržena cca v km 38,150 podpůrná trakční měnárna (dále PTM) přímo u kusé koleje 4a.

Dimenzování této PTM vychází ze závěrů energetických výpočtů ($N_{stř} = 0,7$ MW, $N_{ef} = 1,36$ MW/ špička 3,75 MW, $N_{max, 1min} = 8$ MW), tj. instalaci usměrňovací soustrojí 1500 A DC, třídy přetížitelnosti V, základní výkon trakčního transformátoru 5,3 MVA. V souladu s požadavkem provozovatele a se souhlasem investora budou instalovány celkem dvě soustrojí (1 + 1 rezervní).

PTM bude napájena jedním přívodem 22 kV (řešeno v rámci silnoproudých rozvodů vzdušnou linkou s přechodem do kabelového vedení) do vstupního pole rozvaděče 22 kV. Rozvaděč 22 kV se navrhuje kovově krytý, zapouzdřený rozvaděč s izolací SF₆. Přívod a vývody na TU budou vybaveny vypínačem, vývod na TVS pak kombinací odpínače s pojistkou. V případě nutnosti kompenzace kapacitního výkonu vzdušného přívodního vedení vn je instalován vývod s odpínačem a pojistkou na tlumivku vn.

Trakční transformátor je navržen olejový hermetizovaný o výkonu 5,3 MVA, rozvaděč 3 kV bude kovově krytý s rychlovypínači ve výsuvném provedení, omezovací tlumivka bude zapojena do + pólu. Napájecí vývody budou kabelové, vedené spodem.

Vlastní spotřeba PTM bude střídavá 400/230 V AC, 50 Hz s přívody z transformátoru vlastní spotřeby 22/0,4 kV a z přípojky nn s oddělovacím transformátorem z distribuční sítě ČEZ. Pro zajištění stejnosměrné vlastní spotřeby (110 V-DC) se navrhuje dvě akumulátorové baterie, dva usměrňovače pro paralelní provoz s baterií a rozvaděč (ATJ). Oba usměrňovače budou instalované v rozvaděči ATJ. Kapacita baterií bude odpovídat pěti hodinovému provozu při napájení jen z baterií (výluka střídavé vlastní spotřeby). Zajištěná soustava 1NPE, 50Hz, 230V / TN-C-S bude realizovaná pomocí dvou střídačů a bezkontaktního přepínače (by-pass), vše bude instalované v rozvaděči zajištěné sítě. Stejnosměrná soustava 24 V-DC bude napájena ze dvou měničů 110 V-DC / 24 V-DC, které budou instalované v rozvaděči 24 V-DC (ATK).

Dispozičně je PTM navržena se zvýšeným nadzemním podlažím, kde úroveň podlahy PTM bude na úrovni podlahy stanoviště usm. transformátorů, tak aby tyto transformátory bylo možné transportovat z rampy přímo na železniční vůz na kusé koleji 4a. Zvýšené podlaží pak bude využito pro situování shora přístupných kabelových kanálů.

Stání olejových hermetizovaných transformátorů bude uzavřené se zachytnou jímkou na 100% objemu oleje transformátoru.

V rámci projednávání silnoproudých rozvodů a problematiky EPZ byl v rámci řešení dopravní technologie vznesen požadavek na situování nového stojanu EPZ systém 3 kV. V rámci diskuse pak vyplynula nutnost kompletní rekonstrukce stávající technologie EPZ s dimenzováním a počtem vývodů dle stávajících a nově navržených stojanů EPZ. Silnoproudá technologie EPZ pak bude zpracována v nově navržených provozních souborech části dokumentace D.3.3.

V rámci výše uvedené profese byla řešena v žst. Beroun problematika osvětlení nástupišť, osvětlení kolejíště, osvětlení podchodů, přípojka pro výtahy dálkové ovládání úsekových odpojovačů, občasná návěst 50, napájení RZZ, EOY a přípojka 22kV pro PTM Beroun. Dále bylo řešeno osvětlení nástupišť a podchodu na zastávce Králův Dvůr.

Žst. Beroun – osvětlení nástupišť

Stávající nevyhovující parkové stožárky budou v rámci stavebních úprav nástupišť dotčeny, proto se demontují. Na nekrytých částech nově budovaných nástupišť je uvažováno s návrhem nového osvětlení pomocí parkových sklopných stožárků výšky 5,5m. Napájení nových stožárků se provede z rozvaděče RH, který je situován ve výpravní budově v rozvodně nn (v rámci samostatného provozního souboru bude stáv. rozvaděč RH demontován a nahrazen novým).

Při návrhu osvětlení kolejíště bude sledována varianta ve smyslu přípravné dokumentace osvětlení realizovat pokud možno osvětlovacími věžemi OSŽ 20P. Při situování osvětlovacích věží je nutná koordinace s návrhem nového trakčního vedení. Na základě místního šetření, které se uskutečnilo dne 11.1. 2012 se zástupci SDC SEE Praha z prostorových důvodů není možné osvětlení kolejíště v plném rozsahu zajistit pomocí osvětlovacích věží OSŽ 20P. Zvláště problematická pro situování osvětlovacích věží je lokalita v prostoru před výpravní budovou. Z těchto důvodů je osvětlení uvažováno v kombinaci pomocí osvětlovacích těles osazených na trakčních podpěrách. Napájení rozvaděčů u osvětlovacích věží je navrženo z rozvaděče RH ve VB. Napojení osvětlovacích těles na TV se provede z nejbližšího rozvaděče osvětl. věže. Ovládací rozvodnice VO se osadí do dopravní kanceláře vnějšího výpravčího a ovládání bude místní nebo dálkové s přenosem dat o stavu a poruchách na stanoviště dispečera. Návrh nového osvětlení bude proveden dle požadavků normy ČSN EN 12464-2 a směrnice SŽDC č.j. S 14840/11-OAE

Lokalita nákladového prostoru a „Kolejiště Plán“ jsou v pronájmu (neslouží jako dopravní cesta), proto osvětlení se ponechá stávající. Pouze se provede přepojení do nového rozvaděče nn RH ve VB a nového rozvaděče nn V TS1.

Na základě jednání, které se uskutečnilo dne 13.1. 2012 s přednostou DKV Rakovník je uvažováno v rámci samostatné investice DKV s instalací 3ks předtápěcích stojanů pro temperaci chladicí kapaliny motorových vozů v zimních měsících. Tato investice bude realizována souběžně se stavbou „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ a zástupce DKV požaduje pro napájení nových předtápěcích stojanů osadit v novém rozvaděči RH ve VB osadit vývod s jištěním 3x25A.

Osvětlení podchodů

Osvětlení podchodů se provede svítidly třídy el. izolace II. Návrh osvětlení se provede na základě rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému“ čl. 4.1.2.10. Napájení osvětlení podchodu bude upřesněno v dalším stupni PD (provede se z rozv. zajištěné sítě nebo z rozvaděče RH ve VB a v tomto případě nutno použít svítidla s akumulacním zdrojem).

Ovládání osvětlení podchodu bude zapojeno do dálkového systému s přenosem dat o stavu a poruchách osvětlení do stanoviště dispečera.

Přípojka pro výtahy

Napájení nových výtahů je navrženo z rozvaděče RH ve situovaného v rozvodně nn ve VB.

Ochrana proti nebezpečnému dotyku se provede samočinným odpojením od zdroje v kombinaci s proudovým chráničem. Proudový chránič se vybaví na konstrukci armování podchodu.

Dálkové ovládání úsekových odpojovačů

V současné době je ovládání motorových pohonů úsekových odpojovačů provedeno pomocí tří vodičů. Ovládací pult DOÚO je osazen v místnosti vedle dopravní kanceláře 2. nadzemním podlažím hlavního výpravčího (panel). V rámci rekonstrukce trakčního vedení budou stávající odpojovače demontovány a nahrazeny novými. Zástupce SDC SEE Praha požaduje ovládání nových motorových pohonů provést pomocí systému za použití pěti vodičů. Stávající nevyhovující ovládací pult bude demontován a nahrazen novým, který se napojí pomocí DŘT do systému dálkového ovládání ze stanoviště elektrodispečera.

Občasná návěst 50

Světlená návěst bude umístěna na základě požadavku zpracovatele TV a bude signalizovat „Stáhni sběrač“ tehdy, je-li jeden ze sousedních úseků trakčního vedení ve vypnutém stavu. Stav rychlovypínačů bude pomocí pomocných kontaktů ve skříni MAN do rozvodnice. Napájecím bodem návěsti 50 je uvažován rozvaděč zajištěné sítě.

Napájení RZZ

Základní napájení nového elektronického stavědla je uvažováno z nově instalovaného statického měniče (součást samostatného PS). Záložní napájení v případě výpadku TV bude napájení zajištěno z hlavního rozvaděče RH situovaného v rozvodně nn ve VB.

Beroun EOV

Napájení EOV je navrženo ve smyslu odsouhlasené přípravné dokumentace a závěrů z dnešní porady z distribučního rozvodu SŽDC z transformoven 22/0,4kV TS1 a TS2.

Poblíž skupiny vyhřívaných výhybek se osadí rozvaděče se stykačovými vývody pro napojení vyhřívaných souprav EOV. Řídící rozvaděče budou vybaveny čidly pro zajištění vypnutí a zapnutí ohřevu v závislosti na povětrnostních podmínkách. Ovládání systému obsluhou bude probíhat z ovládacího rozvaděče (EOV+VO) v dopravní kanceláři. Ovládání EOV také v režimu dálkového ovládání z dispečerského stanoviště.

Počet vyhřívaných výhybek bude upřesněn na základě požadavků dopravní technologie.

Beroun EPZ-přípojka nn

Napájení vlastní spotřeby objektu EPZ se zajistí z rozvaděče RH ve výpravní budově.

Beroun EPZ-kabelový rozvod

V současné době jsou v Žst. Beroun instalovány předtápěcí stojany 4ks, 2ks stojanů jsou funkční (původně bylo instalováno 5ks stojanů). Vývod k předtápěcímu stanovišti se zapíná z řídicích skříní MA odtud je možné provést zapnutí vypínače a zde provedena signalizace stavu přístrojů v napájecím rozvaděči. Napájení předtápěcích stojanů je zajištěno v objektu EPZ umístěn rozvaděč 3kV stř. V rámci silnoproudé technologie bude stávající nevyhovující objekt EPZ nahrazen novým vč. nevyhovujících předtápěcích stojanů s rozšířením v souladu s požadavky dopravní technologie.

Součástí silnoproudé části PD E.3.2 je napojení nových předtápěcích stojanů z objektu EPZ vč. pokládky zpětných kabelů. V rámci tohoto projektu se dále provede pokládka kabelu vn z trakčního stožáru přes odpojovač (součást TV) pro napájení technologie EPZ.

Přípojka 22kV pro PTM Beroun

Bude sledováno řešení z r. 2004 tj. napájení realizovat z TR ČEZ Tetín 110/22kV nadzemním vedením. Napájecí bod a návrh řešení je nutné opět projednat na ČEZu.

Zastávka Králův Dvůr osvětlení nástupišť a podchodu

V současné době osvětlení nástupišť je zajištěno z distribučního rozvodu ČEZ z kabelového pilíře KS1, který je osazen u budovy zastávky. Z KS1 je provedeno napojení elektroměrové rozvodnice pro odběr SŽDC osazené na chodbě budovy zastávky. Kromě odběru zastávky je z KS1 ještě napojena elektroměrová rozvodnice (osazena chodbě) pro měření odběru bytové jednotky. Vně budovy zastávky nad KS1 je osazena elektroměrová rozvodnice pro měření odběru prodejny novin. V rámci předmětné stavby je budova zastávky určena k demolicí. Demolice musí být provedena tak, aby byl zachován kabelový pilíř ČEZ KS1.

Stávající nástupiště zastávky se zruší a vybudují se nové nástupiště vč. podchodu. Osvětlení nástupišť se provede pomocí sklopných stožárků v=5,5m. Osvětlení podchodu bude navrženo

svítidly třídy el. izolace II. Návrh osvětlení se provede na základě rozhodnutí „KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Při návrhu osvětlení nástupišť budou sledovány požadavky normy ČSN EN 12464-2 a směrnice SŽDC č.j.: S 14840/11-OAE.

Napájení nového osvětlení zastávky je navrženo opět z kabelového pilíře ČEZ KS1. Na ČEZu bude nutné podat žádost prostřednictvím SŽE o zřízení nového odběrného místa, protože stávající elektroměrová rozvodnice pro odběr SŽDC zastávky při demolici budovy se zruší.

2. Dispečerská řídicí technika

Projektant seznámil účastníky jednání s rozsahem a návrhem technického řešení.

Zařízení DŘT je obsahem 6-ti provozních souborů v žst. Beroun.

K předloženému návrhu nebyly připomínky.

SŽDC dále požaduje plnit směrnici TUDC č.2/2008 ve věci dálkového dohledu a diagnostiky.

Poznámka: Po prověření konstatuje projektant, že předpis je v dokumentaci (úroveň PD) zpracován v části železniční sdělovací technika.

3. Silnoproudá technologie

Projektant seznámil přítomné s rozsahem a návrhem techn.řešení:

Trafo stanice TS 22/0,4 kV (TS 223976) – osobní nádraží.

U TS byla provedena výměna stávajících transformátorů 2 x 400 kVA. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce nn části TS.

Trafo stanice TS 223607 – seřaďovací nádraží – bude provedena rekonstrukce včetně výměny stávajících transformátorů 2 x 400 kVA.

V trafostanici bude provedena indikace přítomnosti napětí v přívodech a ve vývodu na transformátor. V hlavním rozvaděči NN bude provedeno měření proudu na přívodu a napětí na přípojnicích. V komp.rozvaděči NN (RC) bude měřen $\cos\phi$.

Statický měnič 3kV pro napájení zz – součástí P.S. bude uzemnění st.měniče a tenkostěnný žb.kontejner pro umístění zařízení.

Dohodnuto, že pro měření odběru el.energie budou použity el.měry s pulsními výstupy pro dálkový přenos dat.

4. Silnoproudé rozvody, osvětlení

a) zastávky Srbsko, Králův Dvůr – předmětem je rozvod nn a osvětlení nástupiště. Osvětlení podchodu bude součástí tohoto objektu.

b) výhybna LOM – bude zajištěn přívod nn a osvětlení v nezbytném rozsahu, ovládání místní.

c) žst. Beroun – v rámci stanice bude provedena úprava rozvodu nn a osvětlení, dtto pro pom.trakční měnirnu. Osvětlení budou zajišťovat osvětlovací věže. Součástí bude i připojení zařízení EPZ.

5. Elektrický ohřev výměn

Projektant seznámil s návrhem techn.řešení. Rozsah je určený dopravní technologií, napájení bude provedeno z rozvodu nn.

6. EPZ – viz část technologie, připojení v rámci TV a rozvodu nn.

7. Trakční vedení a ukolejnění

Úsek Karlštejn-Beroun - stanice Karlštejn včetně měnirny není součástí stavby tohoto úseku. Začátek obnovy TV bude až za měnirnou (cca ve stáv.stožáru TV č.6). Řešení dle stáv.předpisů a vzorových listů. Bude zohledněna odbočka „LOM“ tak, aby byl zajištěn provoz. Součástí bude i převěšování ZOK tak, aby zůstal po dobu stavby funkční. V cílovém stavu tento kabel nahradí nové DK.

Žst.Beroun – součástí TV budou i provizorní stavy v návaznosti na postup výstavby.

Zapsal: Ing.Nezkusil, Ing.Cmíral, Ing.Brada, J.Mašín, Ing.Tahotný



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 10.1.2012

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
Černošice-Beroun – úsek Karlštejn-Beroun
- silnoprůdové zařízení včetně pomocné tr. měření
- silnoprůdové rozvody, trakční vedení, ukolejení

| TAHOŮV | MP | 739 329 060 tahou@metroprojekt.cz | Tahou |
|----------------------|------------------------------|---|----------|
| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
| MIROSLAV NEŽMUKIL | SUDOP PRAHA a.s. | 267 094 546 MIROSLAV.NEZMUKIL@SUDOP.CZ | Nežmukil |
| TOMÁŠ BANDA | — II — | 267 094 141 TOMAS.BANDA@SUDOP.CZ | Banda |
| PETR KALITA | ŘEŠC ČSTV | 602 621 443 kalita@resc.cz | Kalita |
| JINDŘICH BASTA | SŽDC SŽDC STC | 421 950 659 BASTAJ@SŽDC.CZ | Basta |
| FENCL JAN | SŽDC SŽDC STC | 724 559 728 FENCLJ@SŽDC.CZ | Fencl |
| KUČEK PAVEL | SŽDC SŽDC STC | 728 6151 88 Kuckon@SŽDC.CZ | Kuček |
| YARIN JINDŘICH | SUDOP Praha | Jindrich.Yarin@Sudop.cz 267 094 308 | Yarin |
| KÁLAL LUBOŠ | SŽDC s.o. RCP Praha | 602 289 049 kalal@szdc.cz | Kálal |
| PETRA CHÁRAL | METROPROJEKT | 737 226 779 omir@metroprojekt.cz | Cháral |
| ULLRICH | SŽDC s.o. SSZ PH2 | 725 761475 ULLRICH@SZDC.CZ | Ullrich |
| POLÁK | SUDOP BRNO | 606 715 397 mpolak@Sudop-brno.cz | Polak |
| PRINC | externista pro SUDOP BRNO | 272 464913 736 418 747 LIBUSE.PRINCVA@MKCR.CZ | Princ |
| RADAN BARE | SŽDC, SŽDC STC IEE | 606 694 283, Bare@szdc.cz | Bare |

ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr . Předmětem jednání je dopad stavby na připojení vleček v oblasti žst. Beroun, Králův Dvůr,
konaného dne 12.1.2012

Účastníci : dle prezenční listiny, která je součástí zápisu
Jednání se uskutečnilo na ČD Cargo v Berouně.

Účastníci obdrželi s pozvánkou schéma návrhu nového kolejového řešení.
Po diskuzi konstatováno:

1. Zapojení vleček KD Trans

Vlečka vlevo trati (ve směru staničení) zapojena se seřadovacím nádražím kolejí č. 93 (pracovní číslování). Kolej bude směrově upravena , vlečka bude napojena přes výhybku Ž4, Ž5.

Vlečka vpravo trati (ve směru staničení) bude zaústěna z koleje č.2 výhybkou č. 73. Křížení z koleje 93 do koleje č.2 nebude realizováno.

Na základě tohoto návrhu není třeba poskytnout dopravci KD Trans reciproční náhradu kolejí v seřadovacím nádraží.

2. Vlečka Čertovy schody

Úprava kolejového řešení v žst. Beroun nemá dopad z hlediska obsluhy vlečky.
Trvá zájem na zakoupení v současné době vyloučených kolejí č. 237 a 239 spolu s přílehlými výhybkami (změna zaústění vlečky VČS).

3. Vlečka ČM Cement

Úprava kolejového řešení v žst. Beroun nemá dopad z hlediska obsluhy vlečky.
Vlečková kolej zapojena výhybkou Ž1 z koleje č. 93 je dle vyjádření vlastníka postradatelná.
Dohodnuto, že zůstane předmětem stavby s tím, že se vlastník vyjádří k možnosti zrušení do zahájení prací na projektové dokumentaci.

4. Požadavek ČD Cargo a SŽDC – PO Beroun k zapojení na pražském zhlaví

Požaduje se zaústění traťové koleje od Berouna-Závodí do 4.staniční koleje (nové číslování) za předpokladu dodržení současného vjezdu od Prahy na kolej č.2 (nové číslování).

ČD Cargo požaduje v rámci stavby :

- obnovu v současné době vyloučených kolejí č. 215, 217, 219 (obnova min.svršku)
- zatrolejování koleje č. 93 (výtažné) v délce cca 600 m.

Zapsal: Ing.Tahotný

Poznámka: Požadavek bod č.4 byl následně projednán s investorem stavby (SŽDC s.o.) s tím, že požadavku v rámci zpracování přípravné dokumentace nebude vyhověno.



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 12.1.2012

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
Návrh určení směrových kolejí na seřad'.nádr. v Berouně

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|---|-------------------------------------|---|--------|
| ULLRICH | SZDC s.o. SSZ Praha | 725 26 14 25 ulrichk@szdc.cz | |
| DAVID FUKSA | SLDOP Praha a.s. | 267 094 174 david.fuksa@slodop.cz | |
| PAVEL HOUDA | CD Cargo, a.s. PJ PRAHA | 725 721 430 pavel.houda@cdcargo.cz | |
| MILOS KRAHY | - 11 - | 602 237 495 milos.krahy@cdcargo.cz | |
| KOTRAVS | VĚCLÁK | 602 228 90 8 VĚCLÁK@TRANSPORTSERVIS-CZ | |
| VLADIMÍR PROCHÁZKA M.P.P.O. PO BEROUN | SZDC s.o. RCP Praha PO BEROUN | PROCHAZKA@SZDC.CZ 602 237 492 | |
| Ladislav LMDVILK | SZDC, s.o. RCP Praha | 602 532 672 ladislav@szdc.cz | |
| SKLENICKÁ Pavel | SZDC s.o. RCP Praha | 602 466 149 sklenicka@szdc.cz | |
| Tomáš Najjar | CD Cargo W.R.L. | 602 77 137 tomas.najjar@cdcargo.cz | |
| Radomír Mleech | ČMC Mleech | 725 633 257 radomir.mleech@cmcm.cz | |
| Antonín KIML | Vápenka Čentory schoz s.s. | 724 235 245 antonin.kiml@choist.com | |
| JIRÍ KURUC ADVOKÁT | VÁPENKA ČENTORY VČHOUT A.S. | 603 835 767 JIRI.KURUC@AKKURUC.CZ | |



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.:

4565/2012 - OTH

Vyřizuje: Havlíček

Telefon:

Mobil: 606 721 551

E-mail:

havlicekR@szdc.cz

Datum: 24.1.2012

ST Praha západ, Ing. Jana Trtíková,

SŽG Praha, Karel Hanousek,

SS západ, Ing. Nataša Šmejkalová,

METROPROJEKT Praha a.s., Ing. Robert Kučera

Předmět dopisu

Schválení rozhodnutí komise pro staničení o systému staničení v traťovém úseku Karlštejn – Králův Dvůr

Na základě předpisem (SZDC (ČD) M21, čl.76) stanoveného postupu k určení systému staničení rozhodla komise pro staničení složená ze zástupce ST Ing. Jany Trtíkové, zástupce Správy železniční geodézie p. Karla Hanouska, zástupce stavební správy Ing. Nataši Šmejkalové, hlavního geodeta dráhy Ing. Radomíra Havlíčka a za přítomnosti zástupce projektanta (Metroprojekt Praha, a.s.) Ing. Roberta Kučery takto:

Vzhledem k tomu, že jsou již „realizovány“ dvě koridorové stavby – Optimalizace trati Beroun – Zbiroh a Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany v navazujícím novém staničení,

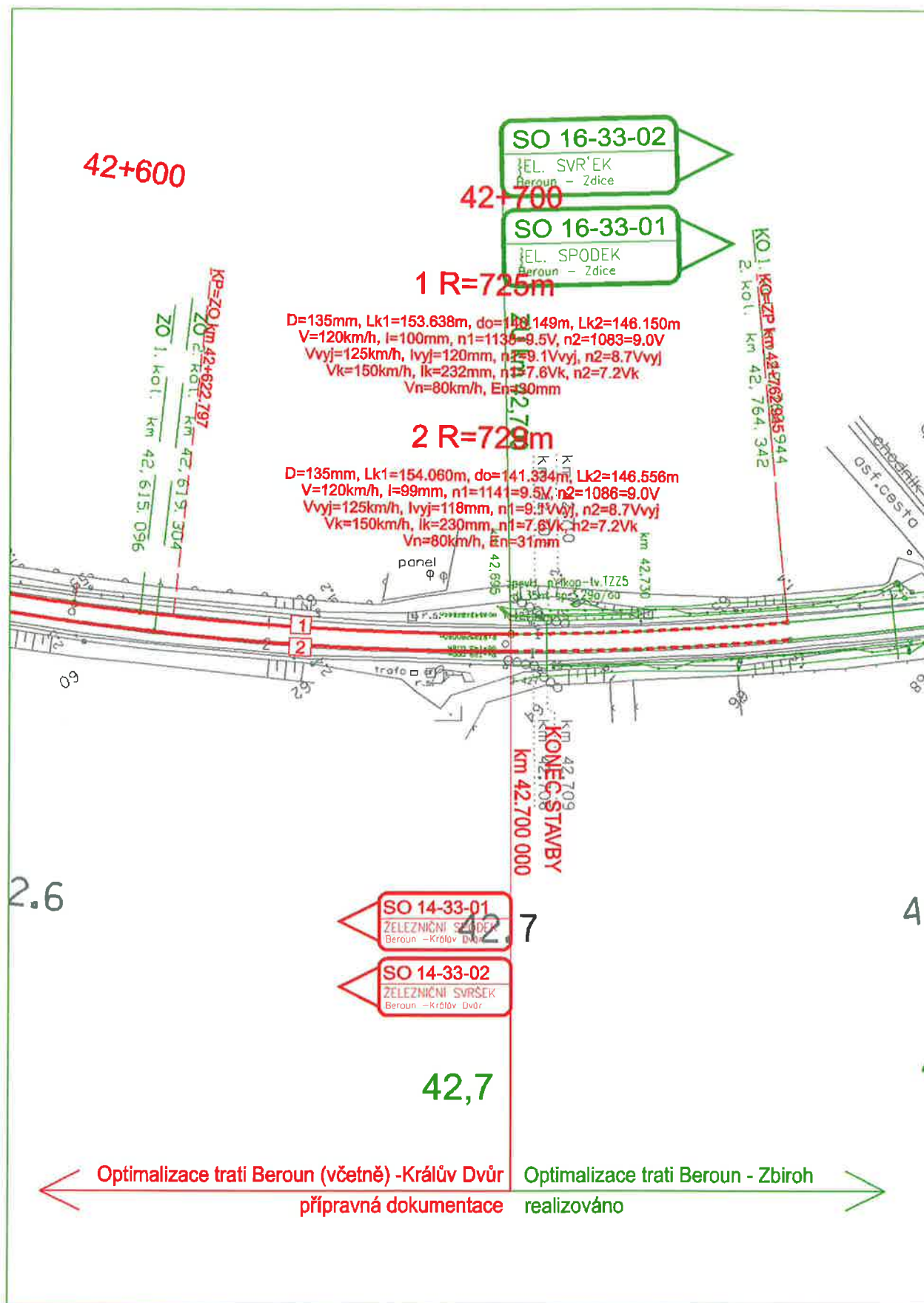
naváže staničení úseku Karlštejn – Králův Dvůr na stavbu: „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“ – tj. na staničení v Králově Dvoře (viz. obr.).

Následně na začátek stavby v „Karlštejně“ naváže další úsek stavby: „Optimalizace Černošice (včetně) – Beroun (mimo).“

Pro stavbu „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ již byl stanoven systém staničení navazující na nádraží Smíchov (nebylo jak jinak). Z tohoto důvodu vznikne v rámci přípravných dokumentací skok staničení před Černošicemi na styku staveb: Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) a Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo).

Ing. Radomír Havlíček

vedoucí odd. HGD



ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) – úsek Karlštejn-Beroun – profese kolejové řešení žst.Beroun, konaného dne 27.1.2012

Účastníci : dle prezenční listiny – je součástí zápisu

1. Úsek Karlštejn – Beroun

Projektant kolejové části úseku Karlštejn - Beroun předložil situaci se směrovým řešením daného úseku s orientačním zákresem úprav železničního spodku a návrhem odvodnění, graf rychlosti a schematické příčné řezy.

Železniční svršek

Svršek kolejiště bude tvořen v traťových kolejích kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním, bezstyková kolej. Vzhledem k uvažované technologii (AHM) bude šterkové lože uvažováno jako zcela nové, příčné posuny kolejí oproti stávajícímu navrženy maximálně 0,50m.

Směrové řešení bylo od porady ze dne 6.1.2012 změněno:

- na základě stanoviska komise ke staničení úseku Karlštejn – Králův Dvůr vydaného dne 24.1.2012 bylo změněno staničení úseku, navazuje zpětně na SO 13-33-02 Beroun osobní nádraží v km 37,556.096
- napojení na ŽST Karlštejn je řešeno pomocí směrové a výškové úpravy stávající koleje od km 30,621 - nové staničení (30,659 – stávající staničení), rekonstrukce žel. svršku a spodku je stanovena do km 30,970 – nové staničení (31,008 – stávající staničení). Poloha je stanovena s ohledem na umístění měnírny a její vazbu na rekonstrukci trakčního vedení.

Směrové řešení včetně grafu rychlosti bude dle dohody zasláno k detailnímu posouzení Ing. Fridrichovi.

Železniční spodek

Uspořádání tělesa železničního spodku je navrženo s ohledem na místní specifické podmínky:

- s ohledem na navrhovanou technologii (AHM) navržena zemní plán a plán žel. spodku ve sklonu 5%, vždy směrem od osy os dvoukolejné trati. Šířka zemní pláň stanovena dle směrových poměrů 3,20 – 3,40m na vnější straně koleje, v odůvodněných případech (šterkové lože v převýšené koleji) je plán rozšířena tak, aby šířka pochozí stezky byla min. 40cm
- v místech s nedostatkem bočního prostoru (skalní svahy) bude navrženo zapuštěné kolejové lože. Místa, kde bude využit volný schůdný a manipulační prostor 2500mm, budou vypsány v technické zprávě.
- skalní svahy v těsné blízkosti koleje (převážně na levé straně trati) do značné míry omezují prostorové uspořádání – pro řešení odvodnění navrženy v převážné míře trativody. Vzhledem k rozsahu trativodních vedení budou trativody odvodňovány příčným svodným potrubím pod koleji na pravostranný svah po cca 100m s ohledem na místní podmínky a sklon koleje. Trativody budou v maximální možné míře navrhovány ve sklonu min. 5‰, Ø 200mm, jejich niveleta bude stanovena na základě vzorových listů žel. spodku. V ostatních místech budou využity otevřené zpevněné příkopy nebo příkopové zidky
- rozšíření stezek tělesa žel. spodku na pravé straně trati je navrhováno pomocí opěrných zdí U3; v místech jejich osazení nutno doplnit geotechnický průzkum pro průkaz stability zatíženého svahu

Nástupiště

V zast. Srbsko jsou navržena nástupiště délky 200 m u obou kolejí s nástupní hranou výšky 550 mm nad TK v šíři 3,0 m. Konstrukce nástupišť je navržena typu SUDOP s deskami KS 230 s reliéfem podle vzorových listů ČD. Tyto desky mají délku 2,0 m, zbylý 1,0 m nástupiště se vydláždí zámkovou dlažbou. Příčný sklon nástupiště je navržen ve sklonu 2%. Podélný sklon nástupiště je 0,83% s klesáním směrem k Praze.

2. Žel. stanice Beroun

Projektant kolejové části ŽST Beroun předložil situaci s orientačním zákresem úprav železničního spodku a návrhem odvodnění. Směrové řešení nedoznalo od porady na směrové řešení (6. 1. 2012) zásadních změn. Svršek kolejiště bude tvořen v hlavních staničních kolejnicemi tvaru 60E2 na bezpodkladnicových betonových pražcích, ostatní koleje budou tvořeny železničním svrškem novým 49E1 na bezpodkladnicových betonových pražcích, přednostně však S49 na betonových pražcích s tuhým upevněním. Pouze v koleji č.6, před výpravní budovou v oblasti podchodu, bude vloženo kolejové pole s pražci dřevěnými, což umožní snížit niveletu koleje a zároveň i hranu nástupiště, která bude i tak o několik centimetrů výše než je úroveň nástupišť stávajících. Plocha nástupiště bude skloněna směrem od koleje z důvodu navázání plochy na vstupy do budovy. Z tohoto důvodu bude v ploše nástupiště situován podélný žlábek s pochozí plochou pro odvedení srážkových ploch z nástupiště.

Návrh pražcového podloží bude vycházet z následujících vstupních parametrů:

| | |
|-------------------------|--|
| hlavní koleje č.1 a 2 | Eor/Epl=20/50 MPa (v úseku s $V_k > 120$ km/h 30/50 MPa) |
| TÚ od Závodí – výh.č.11 | Eor/Epl=20/40 MPa |
| kolej č.5 a 7 | Eor/Epl=20/40 MPa |
| ostatní koleje | Eor/Epl=15/30 MPa |

Podrobný návrh bude po zpracování SUDOPem PRAHA zaslán k posouzení ing. Fridrichovi a Velišovi včetně návrhu ZKPP (zesílené konstrukce pražcového podloží).

Odvodnění:

Obecné zásady:

- plastové potrubí trativodů i svodného potrubí
- plastové šachty, u sběračů pod trativodem betonové
- min. sklon trativodů 5 ‰ (případně min. 3‰)
- v místech kde je sklon trativodu menší než 5 ‰, je dno trativodu uloženo do betonového lože
- min. sklon příčných svodů 10 ‰
- sklon otevřených příkopů standardně 4 ‰, min. 2,5 ‰
- dno trativodu standardně 0,30m, (výjimečně 0,15m) pod okrajem zemní pláně
- trativody nebudou navrhovány pod nástupišti

Trativody jsou navrženy z potrubí z plastu (tvrzený materiál PE-HD) dle OTP Ø150 mm s hladkou vnitřní plochou, podélnými štěrbinami a s požadovanou odolností proti mrazu, uloženém na vrstvě štěrkopísku tl. 0,05 m, v trativodní rýze šířky 0,50 m, vyloženy filtrační geotextilií a výplní trativodu štěrkokodrtí fr. 8/16 mm.

Vlastní odvodnění kolejiště bude tvořit síť trativodů, která bude zaústěna buď do stávajících vodotečí nebo kanalizací, případně s vyústěním na terén. Na začátku stavby ve směru staničení budou hlavní koleje č.1 a 2 odvodněny trativody situovanými vně kolejí se zaústěním na terén případně do propustku v ev.km 37,946. Obdobně tak část zhlaví v levostranném vjezdovém oblouku.

Oblast mezi pražským zhlavím a nástupišti (včetně) bude odvodněna do stávající drážní kanalizace vpravo kolejiště. Mezi kolejemi č. 0 a 2 bude trativod se svodným potrubím. Střední zhlaví bude zaústěno do propustku v ev.km 37,070, obdobně tak oblast za středním zhlavím. Dvoukolejný objezd nákladní skupiny až po železniční přejezd v ev.km 41,235 bude sveden do propustku v ev.km 39,844. Trativod bude doplněn vlevo od koleje č.1 svodným potrubím.

Zástupce SSZ požádal o úpravu odvodnění tak, aby co největší část trativodů byla odváděna na terén u karlštejského zhlaví, bez zaústění do kanalizace.

Nástupiště

V osobním nádraží budou dvě ostrovní nástupiště, a to mezi kolejí č.1 a 3 v liché slupině a mezi kolejí č.0 a 2 v sudé skupině kolejí. Délka nástupišť bude 300m. Obdobně tak i u nástupiště před výpravní bodovou, které je směrem na Prahu navrženo z části jako jazykové zároveň pro kolej č.8 s délkou hrany 180m. U koleje č.10 bude délka nástupiště 90m. Přístup na ostrovní nástupiště bude mimoúrovňově podchodem, služební přístup z čela bude na plzeňské straně nástupišť.

Osové vzdálenosti jednotlivých kolejí v osobní skupině budou 4,75m, v oblasti nástupišť pak 10,8 a 11,2m. Vzdálenosti vycházení ze stávajícího stavu, kdy v oblasti ostrovních nástupišť je nutné zohlednit stávající schodiště (zídky) na nástupiště.

Nástupiště bude konstrukce s prefabrikáty typu L bez konzolových desek. Střední prostor mezi oběma krajními prefabrikáty na nástupišti bude vyplněn zámkovou dlažbou osazenou do pískového lože. Prostor pod zámkovou dlažbou je vyplněn hutněným zásypem šterkopískovou drtí a nenamrzavou zeminou. Příčný sklon ostrovních nástupišť bude střechovitý (2%), před výpravní budovou se sklonem od koleje. Ukončení ostrovních nástupišť bude ve směru od Prahy monolitickou zídou se zábradlím a brankou, ve směru na Plzeň s rampou a služebním celopryžovým přejezdem.

Železniční přejezd

Úprava přejezdu v km 41,347 je vyvolána změnou polohy kolejí. Přejezdová úprava je nyní navržena přes tři koleje (jedna vlečková kolej bude vypuštěna). Přejezdová kolej je šířky 9,90 m přes kolej č. 2, 9,00 m přes kolej č. 1 a 8,10 m přes vlečkovou kolej. Přejezdová úprava je navržena jako celopryžová.

3. Úsek Beroun – Králův Dvůr

Vzhledem ke stále probíhajícím jednáním s vlečkařem KD Trans o zrušení větve „B“ bylo rozhodnuto, že pro další práci vzhledem k smluvním termínům se bude uvažovat s jejím zachováním a zřídí se pro ni nový stavební objekt.

Bylo předloženo řešení, které vychází ze stávajícího uspořádání, tj. odbočení do vlečky za přejezdem, dále pak v souběhu s hl. kolejemi a před zastávkou se zaústíje do prostoru mezi výpravní budovu a objekt bývalé vrátnice. Vzhledem k tomu, že v souvislost s vložením dvou vnějších nástupišť spojených podchodem do hl. kolejí dochází k odsunu hl. kolejí vpravo - dochází ke zhoršení parametrů napojení vlečky v prostoru mezi výpravní budovu a objektem bývalé vrátnice.

Vzhledem k již dnes stísněným poměrům vede toto řešení při použití $R=150\text{m}$ a přiblížení osové vzdálenosti na 5.00m na straně k objektu vrátnice dosažení odstupů pro dodržení jmenovitého průjezdného průřezu. Stávající stav se tím zhoršuje. Volný schůdný a manipulační prostor na této straně nelze dodržet.

Zvětšení odstupů lze zlepšit použitím $R=120\text{m}$, který již dnes v navazující přejezdové části dle zaměření pravděpodobně je.

Všechny tyto omezení je nutné projednat s vlečkařem, v případě souhlasu i s DÚ. Zásah – demolice objektu vrátnice dle předchozí komunikace s vlastníkem bude komplikované projednat, spíše nerealizovatelné.

Po dohodě s investorem bylo nalezeno řešení, které bude dále sledováno a projednáno na příští poradě zabzař. Jedná se o napojení vlečky do hl. kolejí v místě zastávky v km cca 41.8. Dle zkušenosti z jiných staveb investor akceptuje zapojení v osové vzdálenosti hl. kolejí 4.00m. V případě odsouhlasení na poradě zabzař 31.1.2012 bude toto řešení použito.

Žel. svršek

Předkategorizace pro PD bude provedena v 04/2012 – pokud nebude k dispozici předkategorizace z PD z r. 2007 bude s materiálem naloženo následovně:

- veškeré kolejnice budou uvažovány jako šrot
- veškeré pražce SB8 budou uvažovány jako užité
- veškeré pražce mimo SB8 budou uvažovány jako šrot

Rozsah odtěžení kolejového lože bude 1.7m na obě strany do hl. 0.30 pod pražec. Zpětně využití z recyklace materiálu bude v poměru:

- 20% zpět do kol. lože
- 30% do podklad. vrstev
- 50% odpad z recyklace

ve vlečce bude rozsah odtěžení úměrně zmenšen

V textu TZ příp. i ve výkresech budou uvedeny rychlosti pro $I=150\text{mm}$

Žel. spodek

Oplocení vpravo kolejiště, které již dnes neplní svůj původní účel bude v případě kolize se zemními pracemi odstraněno pokud bude na drážním pozemku, jinak bude ponecháno bez úprav – nebude obnovováno

Nástupiště v zastávce budou typu „SUDOP“.

Kabelovou trasu v místě odřezu umísťovat přednostně do rýhy v odřezu, v místě úzké koruny tělesa v betonových žlebech do stezky. V prostoru nástupišť budou v rýze za obrubníkem.

Odvodnění je řešeno systémem trativodů příp. přímo na svah odřezem. Úsek přejezd – podchod je odvodněn trativody podél kolejí s vyústěním do vodoteče u přejezdu. Vlečková kolej nebude do tohoto trativodu odvodněna – bude vodorovná pláň. Úsek podchod – most ev. km 42,082 bude odvodněn trativody s vyústěním svodem do vodoteče vpravo. Úsek most ev. km 42,082 – 42,380 bude vpravo odvodněn trativodem podél plotu - vyústěním svodem do vodoteče vpravo, vpravo pak odřezem na svah. V úsecích dále pak odřezem. Vlevo v místě bývalého přejezdu a drážního domku bude provedeno odvodnění trativodem pro případ doplnění PHS.

Trativody pod stezkou jsou uloženy do min. hl. promrznání 0,90m tj. mezi dnem potrubí a povrchem stezky.

k řezům:

km 41,7 – v místě krátkých svahu v původním štěrkovém loži nenavrhovat protierozní ochranu svahů

km 42,1 – vpravo místo odřezu použít zářez s příkopem pro zamezení záboru

km 42,10 – 42,38 – vlevo v místě blízkého souběhu s oplocením bude z důvodu zřízení trativodu provedena demontáž oplocení. Nové oplocení bude osazeno ve vzdálenosti 3,125 od osy koleje do úrovně částečně zapuštěného štěrku. lože. Prostor pod stezkou bude využit pro uložení kabelové trasy.

V úseku vlevo km 42,385 – 42,532, kde je u paty tělesa opěrná monolitická zídka a v úseku 42,485 – 42,532 doplněna cihlovou vyzdívkou nebude původní zdemolované oplocení obnovováno.

V úseku 42,385 – 42,485 kde je u paty tělesa pouze bet. zídka nebude svah upravován, provede se pouze odřez pro odvodnění zemní pláně.

V úseku 42,485 – 42,532 bude cihlová vyzdívka odstraněna a pro rozšíření tělesa bude za zdí zřízen gabion a provede se nové vysvahování.

Návrh pražcového podloží

Vstupní parametry:

index mrazu,

Žst. Beroun:

400° C

hloubka promrzání:

$h_{pr} = 0,90 \text{ m}$

Minimální požadované hodnoty modulu přetvárnosti

| posuzovaná úroveň | hlavní staniční a traťové koleje pro rychlost 120 až 160 km/h | vlečkové koleje |
|--|---|-----------------|
| zemní pláň E_0 | 30 MPa | 15 MPa |
| plán tělesa železničního spodku E_{pl} | 50 MPa | 30 MPa |

Vzhledem k dostatečným únosnostem zemní pláně a zastiženým materiálům jsou v řešeném úseku použity typy konstrukcí 2.1, 3.1 a 3.2 se snahou navrhnout jednotné konstrukce pokud možno v souvislých dlouhých úsecích.

Konstrukce ZKPP se v celém úseku předpokládá jednotně typu 4. Důvodem je zejména nezahluhovat trativody jdoucí od mostních objektů.

Vzhledem ke krátkému úseku a podkladů pro návrh pražcového podloží 11/2003 „Optimalizace trati Řevnice – Beroun“ není nutno dokladovat GT profil

Zapsal: Ing.Fišar, Ing.Bednář, Ing.Kučera, Ing.Tahotný,



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 27.1.2012

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) úsek Karlštejn-Beroun
- žel.stavby (žel.spodek, svršek), nástupiště

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|--------------------|---|---|--------|
| Martha Stary | SŽDC RCP Praha | 602 291 590 starym@sdc.cz | |
| Milan Bárta | Metroprojekt | 296 159 240 bartam@metroprojekt.cz | |
| BEDNÁŘ | IUP CG | 255 737 568 JOSEF.BEDNAR@IUPCE.CZ | |
| Karel Fridrich | SŽDC, Stavební správa železniční a síťové v Praze | 602 269 052 fridrich@sdc.cz | |
| JAN PANCHARTEN | SŽDC OTH | 9722 35 470 panchortek@sdc.cz | |
| VLADIMÍR FIŠAR | SUDOP PRAHA a.s. | 498 655 916 vladimir.fisar@sudophk.cz | |
| David FUKŠA | SUDOP Praha a.s. | 267 094 174 david.fuksa@sudop.cz | |
| Petr Janáček | Metroprojekt | 605 827 609 janacek@metroprojekt.cz | |
| Jana TRTÍKOVÁ | SŽDC SŽDC STC STPRA-2APAD | 972226547, 724 063 673 trtikova@sdc.cz | |
| Robert Kučera | Metroprojekt Praha | 296 159 237 kucera@metroprojekt.cz | |
| VLADIMÍR PROCHÁZKA | SŽDC PO BEROUN | 602 237 492 PROCHAZKA VL @ SŽDC.CZ | |
| VILRIČKA | SŽDC s.p.a. SSZ | 725 26 14 75 vilnicka@sdc.cz | |

Záznam z jednání

Vstupní jednání na mostní objekty na akce

- „Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo)“

Úsek Karlštejn - Beroun

- „Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr“

Datum a čas jednání:

1.2.2012, 9:30-13:00

Místo jednání:

budova METROPROJEKTu Praha a.s.

I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, zasedací místnost v přízemí

Přítomni:

dle přiložené prezenční listiny v příloze

Obecné:

Projednání navázalo na předchozí jednání z 16.12.2011.

Propustek v km 30,695 - SO 12-38-10 byl s ohledem na změnu kolejové řešení, přesunut do navazující stavby.

TÚ 0202 Praha - Plzeň

DÚ 12 Karlštejn - Beroun-os.n.

SO 12-38-11 Propustek v km 31,072

Stávající kamenný propustek bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a nahrazen novým, železobetonovým rámovým propustkem s rovnoběžnými a šikmými křídly o světlosti 1,95 m. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Kobza P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-12 Propustek v km 31,633

Stávající kamenný propustek bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a nahrazen novým, železobetonovým rámovým propustkem s rovnoběžnými a šikmými křídly o světlosti 1,95 m. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Kobza P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-13 Propustek v km 31,934

Stávající kamenný propustek bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a nahrazen novým, železobetonovým rámovým propustkem s kolmými a šikmými křídly o světlosti 1,95 m. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Kobza P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-14 Propustek v km 32,255

Stávající kamenný propustek bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a nahrazen novým, železobetonovým rámovým propustkem s kolmými a šikmými křídly o světlosti 1,95 m. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Kobza P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-15 Propustek v km 32,458

Stávající propustek bude ubourán a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na výtokové straně ukončen zkoseným prefabrikátem. Na vtokové straně bude z důvodů stísněného prostoru

před skalním masívem provedeno nové železobetonové čelo s ocelovým úhelníkovým zábradlím. Povrch skalního masívu bude do výškové úrovně nové římsy opatřen betonovou vrstvou s kotvenou sítí KARI. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Pešata J. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-01 Most v km 32,801

Stávající most zůstane zachován beze změn, bude proveden nový žel. svršek, ZKPP, pročištění koryta a provedena drobná sanace a reprofilace.

Zapsal: Ing. Pešata J. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-16 Propustek v km 33,027

Stávající propustek zůstane zachován beze změn, bude proveden nový žel. svršek, ZKPP, pročištění koryta a provedena drobná sanace a reprofilace.

Zapsal: Ing. Pešata J. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-02 Most v km 33,500

Navržené řešení (nová žb deska s úložnými prahy) bylo schváleno. Zábradlí na objektu bude úhelníkové se třemi vodorovnými pruty.

Zapsal: Ing. Řeřucha M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-17 Propustek v km 33,835

Navržené řešení (nový monolitický žb. rám s klenutou horní příčlím) bylo projednáno a odsouhlaseno. Stávající kamenný propustek bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a nahrazen novým, železobetonovým rámovým propustkem o světlosti 1,95 m. Na kolmá křídla navazuje odláždění svahů.

Zapsal: Ing. Řeřucha M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-18 Propustek v km 34,010

Stávající propustek bude ubourán a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na obou stranách ukončen zkosenými prefabrikáty. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Pešata J. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-19 Propustek v km 34,298

Stávající kamenný propustek bude ubourán po patu klenby a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na jedné straně ukončen zkoseným prefabrikátem, na straně druhé spadišťovou šachtou do které budou zaústěny drážní trativody a stávající kanalizační trouba z objektu lomu. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Menšík A. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-20 Propustek v km 34,565

Stávající propustek bude ubourána a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na jedné straně ukončen zkoseným prefabrikátem a na druhé straně spadišťovou šachtou do které budou zaústěny drážní trativody. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Menšík A. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-21 Propustek v km 34,747

Do stávajícího kamenného propustku bude „vybetonován“ nový ŽB rámový propustek. Světlost nového propustku bude 1400 mm. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Menšík A. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-22 Propustek v km 35,225

Stávající propustek bude ubourána a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na obou stranách ukončen zkosenými prefabrikáty. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-40 Most nadjezd v km 35,438

Budou provedeny nové protidotykové zábrany.

Zapsal: Ing. Pešata J. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-23 Propustek v km 35,645

Stávající propustek bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a přestavěn na trubní propustek DN 1000, trouba bude vsouvána do stávajícího propustku. Nový propustek bude mít vtokovou šachtu a na výtoku bude ukončen zkoseným prefabrikátem. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Švec T. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-03 Most v km 36,114

Navržené řešení (nový monolitický žb. rám s klenutou horní příčlí) bylo projednáno a odsouhlaseno. Stávající kamenný most bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a nahrazen novým, železobetonovým rámovým propustkem o světlosti 3,75 m. Mostní křídla vlevo jsou kolmá, křídla vpravo jsou založena na základech stávajících křídel a jsou mírně rozevřená. Na křídla navazuje odláždění svahů.

Zapsal: Ing. Řeřucha M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-24 Propustek v km 36,409

Stávající propustek bude ubourán a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na obou stranách ukončen zkosenými prefabrikáty. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Krátký M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-25 Propustek v km 36,539

Stávající propustek bude ubourána a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na obou stranách ukončen zkosenými prefabrikáty. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-26 Propustek v km 36,734

Navržené řešení (nový monolitický žb. rám s klenutou horní příčlí) bylo projednáno a odsouhlaseno. Stávající kamenný propustek bude ubourán v nezbytně nutném rozsahu a nahrazen novým, železobetonovým rámovým propustkem o světlosti 1,95 m. Na kolmá křídla navazuje odláždění svahů.

Zapsal: Ing. Řeřucha M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-27 Propustek v km 36,950

Stávající propustek bude ubourán a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na obou stranách ukončen zkosenými prefabrikáty. Propustek navazuje na odláždění tělesa železničního spodku, které je zřízeno z důvodu podemílání přítokem vod podél levé strany trati. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Krátký M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-28 Propustek v km 37,276

Stávající propustek bude ubourán a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na obou stranách ukončen zkosenými prefabrikáty. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Ing. Krátký M. (METROPROJEKT Praha a.s.)

SO 12-38-29 Propustek v km 37,551

Stávající propustek bude ubourána a přestavěn na trubní propustek DN 1000. Nový propustek bude na obou stranách ukončen zkosenými prefabrikáty. Předložené technické řešení bylo projednáno a odsouhlaseno.

Zapsal: Bc. Bartoň P. (METROPROJEKT Praha a.s.)

TÚ 0202 Praha - Plzeň DÚ 13-15 žst. Beroun-os.n.

SO 13-38-10 Propustek v km 37,946

Jedná se o propustek o světlosti 1,9 m. Opěry jsou kamenné, betonový úložný práh, železobetonová deska. Koncepce objektu zůstane zachována. Bude provedena sanace betonových ploch, nová izolace desky a nové zábradlí. Budou provedeny nové římsové zídky.

Zapsal: Ing. R. Hanák (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-01 Most - podchod v km 38,831

Návrh řešení:

Na všech ostrovních nástupištích doplněny výtahy na straně směrem k zavazadlovému tunelu (kratší konec nástupiště) a to:

Nástupiště č.1 - rohový výtah (atyp) situován v místě mezipodesty schodiště u výpravní budovy. Bude mít tři výškové polohy výstupu. K výtahu je navržena chodba šířky 2,0m. Vnitřní rozměry šachty 1,65x1,85m.

Nástupiště č.2 a 3 - výtahy stavebních rozměrů 1,6x1,73, vstup a výstup jedním směrem. Kolem výtahu chodba šířky 2,0m vedoucí ke schodišti šířky 2,3m. Stupně rozděleny na 3x300 + 10x300 + 12x300 s mezipodestami.

Ponechaná schodiště prodloužena o patřičný počet stupňů s nadbetonováním zídek na nástupištích. Stávající tubus izolován pouze v místě horní příčle.

Závěry z jednání:

- Výtahy navrhnout prosklené a to i v prostoru tubusu podchodu.
- Ponechané prefabrikované části tubusu podchodu izolovat až po spodní příčel. Izolace stěn proti tlakové vodě s tvrdou ochrannou vrstvou, horní příčel proti stékající vodě s tvrdou ochrannou vrstvou. Za rub umístit odvodňovací trubky. Délka ZKPP 7,0 + 5,0m.

- Nová schodišťová ramena rozšířit na hodnotu 2,5m a posunout k VB tak, aby zákoutí za výtahem bylo co minimální
- Stávající zábradelní zídky na nástupištích odbourat a osadit zábradlím z kompozitních materiálů.
- V maximální možné míře využít stávající schodišťové žulové stupně.
- Vnitřní úpravy stávajících i nových částí podchodu jednotné - obklady
- Dlažba podlahy nová v celém rozsahu.

Zapsala: Ing. Hana Hanáková (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-02 Most v km 38,862 (zavazadlový tunel) - zrušení

Po obdržení výškového řešení trativodů bude sledována jedna ze dvou variant:

1. trativody proběhnou nad horní rámovou příčlím - podchod bude z prostoru odbouraných výtahových šachet zafoukán popílkovým materiálem.
2. trativody výškově kolidují se stávající konstrukcí - bude odbourána horní rámová příčel, která bude nahrazena plovoucí izolací střešovitě odvedenou za rub stěn, tubus bude vyplněn nepropustným (jílovým) materiálem

Čelo podchodu v místě napojení na sklepy výpravní budovy bude zazdženo.

Zapsala: Ing. Hana Hanáková (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-20 Most nadjezd v km 39,063

Předmětem řešení je úprava ochrany proti dotyku. V současné době se na nadjezdu nachází ochranné štíty převážně šířky 3 m. I vzhledem ke změně kolejového řešení žádný štít nevyhoví aktuálně platným normám (min. šířka štítu 4 m). Je proto navržena jejich demontáž a osazení nových ochranných sítí (norma preferuje svislé sítě) nad všemi kolejemi uchycenými k zábradlí mostu. Je také navržena ochrana proti výfukovým plynům nátěrem realizovaná na spodní hranu nosné konstrukce.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-11 Propustek v km 39,070

Jedná se o deskový propustek světlosti 0,9 m. V místě kolejíště bude stávající konstrukce nahrazena žb troubami DN 1000 s ukončením v nové šachtě. Vlevo od koleje č.5 bude po odstranění nosné konstrukce otvor osazen mříží.

Zapsal: Ing. R. Hanák (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-03 Most v km 39,391

Jedná se o převádějící přítok Litavky přes 6 kolejí. Nosná konstrukce je železobetonová deska na betonových opěrách. Konstrukce je půdorysně zalomená. Světlost objektu je 4,0 m. Zatížitelnost objektu nevyhoví, vyhoví přechodnost D4/120. Dle nového kolejového řešení dojde úpravě všech 6 kolejí. K výraznějším posunům dochází u 2 hlavních kolejí, kdy by v novém stavu přecházely přes podélnou dilatační spáru mezi deskami. Bylo dohodnuto, že stávající železobetonová deska pod oběma kolejemi se odbourá po nejbližší dilatační spáru a provede se nová železobetonová deska s úložnými prahy pod těmito kolejemi. Přitom dojde ke zkrácení desky na výtoku v příčném směru oproti stávajícímu stavu. Pod ostatními kolejemi bude provedena nová izolace. U krajní koleje vpravo se nachází betonový panel přes stávající křídla mostu šířky 1,2 m, který šířkově zasahuje do profilu nutného kolejového lože. Toto řešení bude zachováno, na panel bude pouze připevněno nové zábradlí. Další práce na mostě zahrnují sanaci stávajících betonových ploch a předláždění koryta před i za mostem a pod mostem.

Zapsal: Ing. Jan Matějka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-12 Propustek v km 39,844

Jedná se o propustek pod osmi kolejemi s nosnou konstrukcí tvořenou půlkruhovou klenbou. Klenba je v první části ze zdiva kamenného a v druhé části je z betonu. Otvor uvnitř propustku je o světlé šířce 1,90m a o světlé výšce po vrchol klenby cca 1,90m, přičemž otvor je zanesen ode dna na výšku cca 0,5m.

V rámci stavby se budou sanovat pouze hlavní koleje (tj. č.1, 2), u kterých dojde v tomto úseku k minimální výškové a směrové úpravě.

Navržené úpravy zahrnou:

- odtěžení zeminy nad klenbou v mocnosti cca do 2m
- provedení nového SVI pod kolejemi č.1., 2., pouze v nezbytně nutném rozsahu, který odpovídá ploše cca dl. 13m x š. 6m = cca 80m²,
- zajištění přilehlých (vlečkových) kolejí nacházejících se v těsné blízkosti rekonstruovaných kolejí č. 1 a 2 pažicí konstrukcí tvořenou ocelovými záporami HEB a výdřevou z dřevěných hranolů (tzv. berlínské pažení)
- dle stavebních postupů se SO bude realizovat po jednotlivých etapách, v kterých bude vyloučena jedna z kolejí, z toho vyplývá nutnost pažicové konstrukce (berlínské pažení) mezi rekonstruovanými kolejí č.1 a 2..

- pročištění stávajícího objektu

Závěr z porady:

Rozsah pročištění bude proveden na základě podrobného geodetického zaměření výtokové části, tak aby byly zajištěny odtokové poměry z tohoto objektu.

Investor požaduje, aby trativody byly nad propustkem v délce vždy cca 8m od osy propustku uloženy do betonového lože, bude součástí SO železničního spodku.

Po zapracování připomínek investor s předloženou koncepcí souhlasí.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-13 Propustek v km 40,587

Propustek bude na požadavek správce zachován. Do budoucna se předpokládá s obnovením odvodnění za rubem zárubních zdí, jejichž vyústění je směřováno do vtokové jímky propustku a tím pádem bude obnovena jeho funkce. Koncepce z původní dokumentace bude zachována. Kamenná klenba a deska ze zabetonovaných kolejnic bude snesena a nahrazena ŽB trubami DN 1200 bez revizní šachty. Budou přestaveny římsy, sanována vtoková a výtoková jímka. Projektant prověří odtok z výtokové jímky u správce objektu Českomoravského cementu. V objektu budou zahrnuty finance na pročištění předpokládající kanalizace.

Zapsal: Ing. Lukáš Mazel (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-30 Opěrná zeď v km 40,625-41,158

Koncepce opěrné zdi byla odsouhlasena investorem již v předešlé dokumentaci.

Část stávající opěrné zdiv km 40,800 - 40,878 je tvořena betonovými sloupy 300 x 300 mm s cihelnou vyzdívkou. V horní části je cihelná vyzdívka tloušťky 150 mm a v horní části je místy poškozená (betonové zakrytí zdi). Ve spodní části je mocnost cihelného zdiva neznámá, podle historických pramenů je za zdí rovnanina z lomového kamene. Opěrná zeď (sloupy) je místně odkloněna od svislice v řádu cm, místy jsou ve zdivu praskliny. V nově navrženém kolejovém řešení se osa koleje vzdaluje od opěrné zdi o 1144 - 1838 mm a niveleta koleje se zvyšuje, čímž se tlak na opěrnou zeď částečně snižuje.

Rozsah navržených úprav opěrné zdi (nová tížná betonová zeď s novým oplocením na římsě) bude v tomto stupni projektové dokumentace zachován s tím, že do dalšího stupně bude ověřen geotechnický stav opěrné zdi a v případě pozitivního výsledku bude stávající opěrná zeď v km 40,800 - 40,878 ponechána.

Zbývající betonové část opěrné zdi v km 40,878 - 41,158 je poškozena působením atmosférických podmínek - mrazu - vznikem kaveren v místech technologických spár do hloubky mnoha cm. Tato část zdi bude ošetřena otryskáním a ošetřením betonovou stěrkou.

Zapsal: Ing. Ivan Střalka (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-14 Propustek v km 41,163 - zrušení

Stávající konstrukce propustku tvořena masivními betonovými opěrami na nich je uložena deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek je o světlé šířce 2m a proměnné světlé výšce od cca 1,4m do 0,5m. V propustku jsou uloženy inženýrské sítě. Do propustku nejsou zaústěny trativody. Zatížitelnost stávající konstrukce nevyhovuje a přechodnost ($0,900\text{UIC} > 0,445\text{UIC}$) nevyhoví D4/120.

Návrh úprav:

- ubourání stávajících opěr
- nová nosná konstrukce tvořená železobetonovou deskou
- pažící konstrukce k přilehlé (vlečkové) koleji a mezi hlavními kolejemi č.1 a č.2 (stavební postupy)
- zpětný zásyp

Závěr z porady:

Investor požaduje uložení inženýrských sítí do chrániček, nebo jedné chráničky a zrušit nefunkční propustek. Zrušení zahrne ubourání nosné konstrukce a ubourání opěr na výšku 1,50 od NK.

Po zapracování připomínek investor s předloženou koncepcí souhlasí.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-04 Most v km 41,357

Stávající konstrukce mostního objektu je tvořena masivními opěrami, na nichž je uložena nosná konstrukce. Most převádí 4 koleje. Dřík opěry v tloušťce 1,20m je tvořen kamenným zdivem s pevností 0,90MPa, které je uloženo na základu z betonu o tloušťce 1,30m. Beton základu je hrubě porézni s mezerovitostí přesahující 10%. Pod základy opěr byl zastížen průzkumem štěrkopískový polštář o mocnosti cca 0,4m. Nosná konstrukce je tvořena v koleji č.2. deskou s ocelovými nosníky a ve zbývajících částech železobetonovými deskami.

Návrh sanace:

- pažící konstrukce (berlínské pažení) u přilehlé (vlečkové) koleje a mezi kolejemi č.1 a č.2 (stavební postupy),
- ubourání stávajících říms a provedení nových žb. říms včetně nového zábradlí,
- provedení nové SVI, včetně drenáže za rubem opěr,
- hloubková injektáž a hloubkové spárování zdiva,
- zpětný zásyp + přechodová oblast.

Závěr z porady: Investor s předloženou koncepcí souhlasí.

Zapsal: Ing. Tomáš Chytil (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

SO 13-38-21 Silniční most ev. č. 115 24-9

Na základě výsledků hydrotechnického výpočtu zvolí projektant jednu z následujících variant. Pokud bude hydrotechnický návrh vyhovovat stávajícímu stavu, zvolí se, na základě souhlasu KSUS Středočeského kraje, zachování stávajícího mostu s dobudováním nové nosné kce v potřebném rozsahu pro rozšíření vozovky. V případě nevyhovujícího hydrotechnického výpočtu se doporučuje snesení stávající NK a nahrazení novou deskou s novými úložnými prahy. Pokud nebude souhlasit KSUS Středočeského kraje, tak se ponechá navrhovaná varianta s novým polorámem.

Po úpravách směrového řešení komunikace, na silnici III/11524 Koněprusy - Králův Dvůr v rámci SO

14-34-06 Komunikace – úprava (přejezd km 41,343), vyplynulo, že úpravy komunikace na mostě budou respektovat stávající stav. V původní dokumentaci z roku 2004 se uvažovalo s rozšířením o jeden pruh a z toho důvodu bylo nutné rozšíření stávajícího mostního objektu. Po výše uvedených úpravách není nutno stavebně zasahovat do stávající NK mostu. Je proto navržena pouze sanace stávající římsy s rozšířením a úpravou na straně železničního mostu, vybourání římsy na straně chodníku a nové zábradlí na mostě i lávce. Pro zachování min. pracovního prostoru okolo závorového stojanu pro zabezpečení úrovněového přejezdu, musí být nad potokem vytvořena pracovní plošina se zábradlím pomocí „lávky“ v nutném rozsahu.

Zapsal: Ing. Lukáš Mazel (SUDOP BRNO spol. s r.o.)

TÚ 0202 Praha - Plzeň DÚ 16 žst. Beroun-stav.6 - Zdice

SO 14-38-04 Lávka v km 41,825 - ochranné sítě

Lávka v km 41,825 - vlastníkem firma Besiko. Lávka bude zachována, budou navrženy nové protidotykové zábrany dle nové polohy koleje, které převezme majitel lávky.

Zapsal: Ing. Adam Grman (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-01 Most - podchod v km 41,879

Podchod je navržen s přístupovými chodníky - vpravo trati je chodník zalomen do tvaru U a na poradě předložená varianta bude upravena pro ukončení schodiště (místo zalomeného tvaru prověřit použití přímého ramene) na úrovni ukončení chodníku. Střední stěna mezi rameny chodníků bude ukončena 100 mm nad pochozím povrchem stejně jako střeny chodníků či schodiště přilehlé k nástupišti. Zajištění proti pádu bude pomocí zábradlí - na chodníku včetně madel pro vozíčkáře. Osazení madel pro vozíčkáře bude podél chodníků i na stěně. Výška vzdálenější stěny od nástupiště sousedící s okolním terénem bude mít výšku 1100 mm nad pochozím povrchem u výstupu ze schodiště nebo chodníku. Předložené řešení tubusu podchodu bylo odsouhlaseno. Vzhledem k přítomnosti podzemní vody v úrovni podlahy v tubusu (zjištěno v zimních měsících) bude navržena izolace proti tlakové vodě do úrovně přechodu stěna - strop podchodu a pokryje se tak i zvýšení hladiny při povodních. Pro zpracovatele zastřešení výstupů byl vznesen požadavek na svedení vody ze zastřešení pomocí pultového zastřešení vně nástupiště - objednatel netrvá na osazení okapů a svodů. Pro zalomenou konstrukci chodníků vpravo trati předpokládá zpracovatel řešení s kloubově připojenou částí chodníků ve vyšší části s podkladem ze stmelěného kameniva, stabilizace nebo hubeného betonu. Napojení vyšší části chodníků (v příčném řezu tvaru L) ke střední stěně bude pomocí vylamovací výztuže. Důvodem je zjednodušení detailů izolace, zjednodušení a zrychlení postupů výstavby a snížení počtu pracovních spár.

Zapsal: Ing. Jan Sýkora (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-05 Lávka v km 42,033 - zrušení

Lávka v km 42,033 - vlastníkem firma Energo. Zjistit, zda majitel odstraní lávku. Bude sneseno nevyužívané potrubí nad kolejištěm (nebudou pak nutné protidotykové zábrany). Ke snesení potrubí vyzvat vlastníka (předem oznámit čas výluky) na jeho náklady, jinak potrubí snese SŽDC a zažádá vlastníka lávky o finanční náhradu. V rozpočtu budou vykázány náklady na snesení trouby. Na lávce nyní veden plyn, 12 silových kabelů (VN) a 3 sdělovací kabely.

Zapsal: Ing. Adam Grman (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-02 Most v km 42,082

Preferovaná varianta trubního propustku. Jsou zpracovávána hydrologická data. Pokud trouba nevyhoví, zpracovatel další řešení (monolitický rám) s investorem dále projedná. Další kabely se ochrání do chráničky, zvlášť od mostu (propustku)

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-10 Propustek v km 42,146 - zrušení

Propustek bude zrušen, plynové vedení a pitná voda bude ponechána ve stávajících chráničkách. Slaboproudé kabely se ochrání chráničkami a budou zřízeny dvě nové prázdné chráničky - DN 200. Stávající nefunkční chráničky se demolují. Demolice objektu minimálně do výšky 1,2 m pod TK, aby nebylo zasaženo KPP. Demolice části na drážním pozemku, další úsek pod vlečkou se neřeší, rozhraní ukončené např. stěnou do ztraceného bednění. Objekt bude zasypán nekonstrukčním betonem. Od vlastníka plynovodu získat písemný souhlas, že souhlasí s ponecháním stávající chráničky.

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

SO 14-38-03 Most v km 42,380

Pod kolejí č.1 bude zřízena nová nosná konstrukce. Bude prověřena zatížitelnost konstrukce pod kolejí č.2 a stávající desky pod touto kolejí budou posunuty do osy koleje. Netrvá se na uzavřeném kolejovém loži, to bude navrženo s ohledem na přechod kabelových tras a budou řešeny přechody do úseku s otevřeným kolejovým ložem.

Zapsal: Ing. Michal Hacaperka (IKP Consulting Engineers, s.r.o.)

Záznam ukončen 14.2.2012.

Pokud nebudou připomínky k záznamu doručeny do 10 dnů, považuje se záznam za odsouhlasený.


METROPROJEKT Praha a.s.
 I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ
KONANÉHO DNE 1.2.2012
V METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: JEDNÁNÍ NA MOSTNÍ OBJEKTY (MOSTY, PROPUSTKY, ZDI)
„OPTIMALIZACE TRATI ČERNOŠICE (VČETNĚ) - BEROUN (MIMO)“
 ÚSEK KARLŠTEJN - BEROUN
„OPTIMALIZACE TRATI BEROUN (VČETNĚ) - KRÁLŮV DVŮR“

| Jméno | organizace | telefon / fax | e-mail | podpis |
|---------------|--------------------|---------------|-----------------------------------|-----------|
| Tahotný U. | METROPROJEKT | 739 329 060 | tahotny@metroprojekt.cz | Tahotný |
| Bartoň P. | METROPROJEKT | 296 154 323 | bartonp@metroprojekt.cz | Bartoň |
| ŠTOUČEK F. | SŽDC - SDC SMT STČ | 728 770 396 | stoucekf@szdc.cz | Štouček |
| BACÍK | - II - | 721 275 350 | BACIK@SZDC.CZ | Bacík |
| OLLNICH | SŽDC - SS2 | 325 76 14 75 | ollnichk@szdc.cz | OLLNICH |
| KEVLA | - II - | 602 27 49 61 | KEVLA@SZDC.CZ | KEVLA |
| GRMAN | IKP CE | 255 733 245 | adam.grman@ikpce.com | GRMAN |
| HACAPERKA | IKP CE | 255 733 590 | NICHAL.HACAPERKA@IKPCE.COM | HACAPERKA |
| POŠPÍŠIL | - II - | 277 733 276 | jan.pospisil@ikpce.com | POŠPÍŠIL |
| ŠYKORA | - II - | 777 207 250 | jan.sykora@ikpce.com | ŠYKORA |
| HANÁČ | SUDOP Brno | 799 570 420 | nhacat@sudop-brno.cz | HANÁČ |
| ŠTRÁLKA | - II - | 602 794 271 | stralka@dispozici-projektovani.cz | ŠTRÁLKA |
| Chytil Tomáš | - II - | 972 625 524 | tchytel@sudop-brno.cz | Chytil |
| HANÁKOVÁ HANA | - II - | 728 471 157 | HHANAKOVA@SUDOP-BRNO.CZ | HANÁKOVÁ |
| HAZEL LUKAŠ | - II - | 608 58 10 93 | luzel@sudop-brno.cz | HAZEL |
| MATĚJKA JAN | - II - | 972 625 524 | janmatejka@sudop-brno.cz | MATĚJKA |
| PĚRUCHA | METROPROJEKT | 296 154 413 | PERUCHA@METROPROJEKT.CZ | PĚRUCHA |
| LOBZA | - II - | 296 154 326 | lobza@metroprojekt.cz | LOBZA |
| MENŠÍK | - II - | 296 154 413 | mensik@metroprojekt.cz | MENŠÍK |
| KRÁTKÝ | - II - | 296 154 417 | KRATKY@METROPROJEKT.CZ | KRÁTKÝ |
| PEŠATA | - II - | 296 154 311 | pesata@metroprojekt.cz | PEŠATA |
| SVEČ | - II - | 296 154 403 | svec@metroprojekt.cz | SVEČ |

ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Černošice (včetně) – Beroun – úsek Karlštejn-Beroun. Předmětem jednání jsou : Pozemní objekty, komunikace

Datum : 2.2.2012

Účastníci : dle prezenční listiny, která je součástí zápisu

Byly předloženy návrhy technického řešení jednotlivých SO takto:

1. Žst.Beroun – stavební úpravy výpravní budovy (13-34-01).

Projektant předložil návrh dispozičních úprav ve VB. Úprava dispozice vychází z požadavku technologie (zabezpečovací zařízení) a týká se zejména 3.NP. Projektant prověří a zpracuje požadavek zakomponovat do dispozice pro potřeby centrální údržby šatnu s umístěním 20 skříněk.

V prostorech dotčených stavebními úpravami bude provedena i úprava el.instalace a osvětlení.

2. Žst.Beroun – zastřešení nástupišť (13-34-02)

Projektant předložil návrh technického i dispozičního řešení. Nástupiště budou zastřešena v délce cca 90 m.

U krajního nástupiště č. 1 a 1a bude zastřešení rekonstruované ve stávajícím rozsahu.

Nové zastřešení na ostrovních nástupištích bude řešeno z OK jako klasické „vlaštovky“.

3. Pomocná trakční měnárna Beroun (13-34-04 až 06)

Měnárna bude situována na ploše v oblasti stavědla 1 v km cca 39,2 trati. Situačně bude poloha ještě upravena tak, aby byl přístup jak do stávající kotelny, tak ke stavědlu 1.

Dispoziční řešení vychází z požadavku technologie, objekt se navrhuje zděný s plochou střechou. Případná změna zastřešení (pultová střecha) bude předmětem diskuse v dalším stupni. Součástí je i objekt filtračního kompenzačního zařízení.

V objektu je nezbytné sociální zařízení a objekt bude připojen na vodovod a kanalizaci.

Součástí je i oplocení v souladu s platnými předpisy.

K předloženému řešení nebyly připomínky.

4. Objekt EPZ Beroun (13-34-07)

Jedná se o účelový objekt, ve kterém bude umístěno předtápěcí zařízení. Objekt je situován v prostoru vedle koleje 4a cca v km 38,2.

Objekt je bez nároku na instalace (voda, kanalizace).

5. Žst. Beroun – nákladové nádraží – technologický objekt (13-34-03)

V objektu bude umístěna technologie zabezpečovacího zařízení (releovka). Bylo předloženo disp.řešení.

Objekt je situován vedle stávající výpravní budovy. Pro zachování bezproblémového příjezdu ke stávající VB bylo dohodnuto:

- vzhledem k prostorovým podmínkám a možnostem bude dispoziční uspořádání provedeno tak, aby objekt byl vyšší a delší. Objekt je situován do stávajícího svahu a vyžaduje realizaci opěrné zdi. „Protáhlá“ dispozice zmenší požadavky na rozsah opěrné zdi.
Vedle objektu bude umístěno zařízení pro napájení zab.zař. z trakce (DAK).

6. Komunikace k objektu měnirny

Směrově bude využita stávající komunikace podél trati s tím, že bude upravena, navrhuje se živičný povrch.

Součástí komunikace bude i zpevněná plocha u měnirny.

7. Úprava komunikace u přejezdu 41,343 (Králov Dvůr)

Úprava je nutná z důvodu splnění podmínek rozhledových poměrů. Bylo předloženo dispoziční a směrové řešení, ze kterého je rozsah úprav patrný. Povrch živičný.

8. Úprava komunikace u zastávky Srbsko

Projektant předložil návrh směrového i výškového řešení, ze kterého je patrný i rozsah. Úprava je nutná z důvodu stavební úpravy nástupiště a úpravy stávajícího mostního objektu na podchod.

Povrch se navrhuje živičný.

K předloženému řešení nebyly připomínky.

9. Zástavba Srbsko – přístřešky pro cestující

Byl předložen návrh dispozičního i technického řešení. Jedná se o jednoduché objekty. Na základě požadavku Správy CHKO jedná se o objekty zděné se sedlovou střechou, krytina tašky.

Ve směru Praha je přístřešek větší.

Velikost bude ještě prověřena k počtu cestujících.

Hradlo Tětín – bude zazděno dle požadavku technologie zz okno.

10. Žst. Beroun – kabelovod

Z důvodu sjednocení kabelů do společné trasy se navrhuje v části stanice kabelovod.

Byl předložen návrh dispozičního řešení.

Konstrukčně je kabelovod řešen jako multikanál, šachty betonové (celkem 15 šachet).

K předloženému řešení nebyly připomínky.

11. Králův Dvůr – demolice stávající výpravní budovy

Budova se demoluje z důvodu prostorového uspořádání zastávky.

Dále projektant předložil návrh na zastřešení výstupů z podchodu. Zastřešení tvoří lehká ocelová konstrukce, krytí bočních stěn bude navrženo z tahokovu.

Zastřešení bude u každého výstupu prodlouženo tak, že bude současně tvořit přístřešek pro cestující.

K předloženému návrhu nebyly připomínky.

12. Oplocení na straně vlečkové koleje.

Po diskusi dohodnuto, že předmětem bude obnova té části, u které dojde při výstavbě k poškození. Jedná se cca o 1/2 délky stávajícího plotu.

Nový plot se předpokládá v = 1,2 m montovaný z dílců na ocelových sloupcích.

13. Po diskusi bylo dohodnuto, že součástí projektu bude demolice dlouhodobě nevyužívaných objektů (stavědla) a nadále vzhledem ke stávajícímu technickému stavu nevyužitelných.

14. Součástí dokumentace bude prodloužení stávající PHS (Beroun-Zbiroh) o cca 150 m.

15. Součástí dokumentace budou i SO obsahující „Orientační systém“ v ŽST Beroun a zast. Králův Dvůr.

Projektantem (IKP CE) byla zástupcům investora předložena technická řešení níže uvedených SO a bylo dohodnuto následující:

SO 14-34-01 Zast. Králův Dvůr, výpravní budova - demolice

Objekt výpravní budovy je navržen k demolici, kompletní odpojení od všech přípojek inž. sítí, vyklizení vnitřní technologie, postupné ubourávání objektu směrem shora dolů. V dalším stupni projektové dokumentace bude proveden stavebně technický průzkum, na základě něhož budou specifikovány odpady včetně nebezpečných.

SO 14-34-02 Zast. Králův Dvůr, stavební úpravy vrátnice KŽ

Stavební úpravy jsou navrženy z důvodu uvolnění prostoru pro vlečku (kolize). V každém případě je nutné upravit stávající oplocení (demontáž + odsun od vlečky + nové základové patky + zpětná montáž stávajícího oplocení). Ideální varianta je částečná demolice vstupního objektu (před nástupem na schodiště) + 1 rameno schodiště. Toto řešení by umožňovalo splnění požadavku na volný schůdný a manipulační prostor pro vlečku. Toto řešení bylo předloženo i na jednání částí koleje. S vlastníkem objektu je a bude jednáno, prozatím ovšem s demolicí nesouhlasí.

Do PD bude uvažováno s úpravou oplocení.

SO 14-34-03 Zast. Králův Dvůr, zastřešení výstupu z podchodu,

SO 14-34-04 Zast. Králův Dvůr, přístřešky pro cestující

Navržené řešení bylo odsouhlaseno investorem i provozovatelem. Přístřešky pro cestující budou řešeny v rámci konstrukce zastřešení, a to protažením zastřešení podchodů v rámci ucelené ocelové konstrukce. Velikost (plocha) vlastních přístřešků pro cestující bude navržena na základě informací o frekvenci cestujících. Ocelové konstrukce zastřešení a přístřešků pro cestující budou tvořeny sloupky, příčnými žebry a stropnicemi. Budou navrženy ocelové profily s otevřenými průřezy. Sloupky z průřezů I popř. T, příčná nosná žebra střešního pláště z průřezů I popř. U. Sloupky s osovou vzdáleností 5,0m v podélném směru a 2,5m v příčném směru, sloupky budou kotveny do železobetonových stěn podchodu prostřednictvím patních kotevních plechů a chemickým kotev. Zastřešení bude tvořeno pultovou střechou s jednostranným sklonem směrem od nástupiště s krytinou z pozinkovaného trapézového plechu s povrchovou úpravou vrstveným plastem. Odvodnění bude navrženo prostřednictvím podokapových žlabů a svodů s odvodem dešťových vod do vsakovacích jímek vyplněných šterkem. Výplň zadních a bočních stěn zastřešení a přístřešků bude tvořena z mřížoviny (TAHOKOV apod.) do ocelových rámců. Světlé podchodné výšky ocelových konstrukcí střešního pláště budou min. 2,5m nad úrovněmi nášlapných vrstev nástupišť (dle požadavku normy pro nástupiště ČSN 73 4959).

Barevné řešení ocelové konstrukce s konkrétním výběrem odstínu RAL bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace na základě konzultace a požadavku investora.

V rámci tohoto SO bude v dalším stupni dokumentace řešeno i osvětlení nástupišť. Svítidla v provedení antivandal budou zavěšena na nosné ocelové konstrukce zastřešení.

Pochozí plochy nástupišť nebudou zastřešeny.

Na základě výše uvedeného popisu projektant navrhuje sjednocení do jednoho SO 14-34-03 a označení SO 14-34-04 použít pro „orientační systém“.

SO 14-34-05 Zast. Králův Dvůr, oplocení

V rámci lokality zast. Králův Dvůr se jedná o cca 1,75km stávajícího oplocení. Konstrukčně jde o kombinaci několika variant – výplňové drátěné pletivo na ocelových (betonových) sloupcích, výplň z ocelových profilů L na ocelových sloupcích, výplň z trapézových plechů na ocelových sloupcích. Základové konstrukce se předpokládají z betonových patek.

V místech, kde z důvodu posunů (úpravy poloh) kolejí dochází ke kolizím se stávajícím oplocením, budou jeho části kompletně zdemontovány. Při provádění staveních prací v kolejišti budou realizovány nové základové patky a po ukončení prací v kolejišti bude osazeno nové oplocení z tuhých svařovaných plotových panelů z pozinkovaných drátů s povrchovou plastovou vrstvou z vypalovaného polyesteru (PILECKY apod.). Délka nového oplocení cca 480m.

V místech, kde není nutné stávající oplocení nutné vzhledem k nově navrhovanému řešení upravovat, bude provedena pouze jeho revize a případné částečné opravy a repase. Předpoklad 30% stávajícího ponechávaného oplocení.

V místech, kde je navržen a bude realizován nový podchod společně s přístupovou komunikací na nástupiště, bude stávající oplocení zdemontováno a odstraněno bez náhrady. Funkci oplocení zde nahradí železobetonové stěny podchodu. Tato část oplocení bude využita při lokálních opravách či výměnách stávajícího oplocení. Délka oplocení cca 72m.

V místech, kde je v současnosti oplocení popadané nebo jiným způsobem poškozené a kde není nutné z hlediska zajištění bezpečnosti proti neoprávněnému vstupu do kolejiště realizovat oplocení nové, bude toto stávající kompletně zdemontováno a odstraněno bez náhrady.

V případech, kdy bude prokázán soukromý vlastník, a kdy bude stávající oplocení v kolizi s nově navrhovaným stavem (nové polohy kolejí), bude s tímto vlastníkem dále jednáno o způsobu úprav stávajícího oplocení.

Ing. David Školník
IKP Consulting Engineers, s.r.o.



METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 2.2.2012

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) úsek Karlštejn-Beroun
- pozemní objekty, komunikace

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|--------------------|-------------------------------|---|----------|
| DAVID KUCERA | 121 078 | 225 732 861 david.kucera@metroprojekt.cz | David K. |
| Jaroslav V212 | Metroprojekt | 296 154 227 v212@metroprojekt.cz | Jaroslav |
| VÁCLAV FORST | SŽDC s.o., SBC, SBDH STC | 224 254 012 forst@szdc.cz | Forst |
| JAN KORBEC | SŽDC s.o. SSZT PRAHA ZÁPAD | 725 307 521 korb.j@szdc.cz | Jan K. |
| MARTIN NÁPRAVNÍK | SUDOP PRAHA a.s. | 267 094 182 martin.napraunik@sudop.cz | Martin |
| ULLRICH | SŽDC s.o. SSZ | 725 76 14 25 ullrich@szdc.cz | |
| PAVL ANDRŠT | SŽDC OTH | 724 95 19 70 andrst@szdc.cz | Andršt |
| Markéta ŠTEJKALOVÁ | SŽDC s.o. SSZ | 724 563 060 stejkalo@szdc.cz | Štejkalo |
| Jan Čapka | Sudop a.s. | 267 094 182 jan.capka@sudop.cz | |
| Petr Jančařík | Metroprojekt | 605 8276 09 jancaarik@metroprojekt.cz | Jancařík |
| | | | |
| | | | |

Záznam

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) – úsek Karlštejn-Beroun – profese „Organizace výstavby a návrh stavebních postupů“, ze dne 8.2.2012 u MP Praha a.s.

Účastníci : dle prezenční listiny – je součástí zápisu

1. Optimalizace trati – úsek Karlštejn (mimo)-Beroun (mimo).

V úvodu byli účastníci jednání seznámeni s koncepcí výstavby a návrhem stavebních postupů. Práce na traťovém úseku budou zahájeny předstihovým vybudováním odbočky Lom v km 34,200. Optimalizace železničního spodku je projektována s použitím technologie bez snášení kolejového roštu při použití strojní sestavy typu AHM 800R. Proto se na začátku provádí ihned po aktivaci odbočky Lom rekonstrukce stávajících propustků a mostů při nepřetržité kolejové výluce vždy jen jedné traťové koleje mezi odbočkou a návaznou železniční stanicí. Po každém stavebním postupu se kolejový svršek v místě propustků a mostů uvede do původního stavu. Po dokončení rekonstrukce mostů a propustků v celém traťovém úseku v obou kolejích bude odbočka Lom zrušena a následně nasazena strojní sestava pro sanaci kolejového spodku (například AHM 800R). Výměnu pražců bude dělat stroj SUM1000. Po zašterkování následuje směrové a výškové vyrovnaní při použití ASP Plasser. Následuje výměna kolejových pasů při použití SDK. Na závěr bude realizováno definitivní TV a aktivace autobloku.

Na jednání předložil projektant schema stavebních postupů spolu s jeho textovou částí. Kalendářní zahájení stavby nebylo odběratelem zatím určeno. Z časového ohodnocení jednotlivých stavebních postupů se předpokládá doba výstavby cca 13,5 měsíce (v čase není zahrnuta zimní technologická přestávka).

K projednávanému byly vzneseny následující připomínky a ujednání :

- a) Odbočka Lom bude ovládaná dálkově
- b) Koordinace stavby „Optimalizace traťového úseku Karlštejn- Beroun“ s jinými souvisejícími stavbami se nepožaduje protože bude obsahem přípravné dokumentace stavby „Optimalizace trati Černošice-Beroun“.

2. Optimalizace trati – úsek Beroun (včetně) – Králův Dvůr (včetně)

V úvodu byli účastníci jednání seznámeni s koncepcí výstavby a návrhem stavebních postupů. Zahájení stavby se předpokládá 15.10.2013, ukončení v 10/2015. Délka výstavby 24 měsíců. Koncepce výstavby předpokládá provést v roce 2013 přípravné práce

převážně v zastávce Králův Dvůr. V roce 2014 bude zahájena vlastní rekonstrukce žst. Beroun v rozsahu od km 37,565 až do km 42,706. Realizace stavby dle navržených stavebních postupů se předpokládá v 11 základních etapách. Tyto etapy představují rozhodující části stavby, které na sebe časově i prostorově navazují.

Stavební postup č.0 je určen na přípravné práce.

Obsahem **stavebních postupů č.1,2,3** je rekonstrukce hlavních kolejí č.1S,1b,1c,1d, 2b,2c,2d a část 2S vedle seřaďovacího nádraží a na zastávce Králův Dvůr až po konec stavby v km 42,706. Zřizují se nová nástupiště zastávky Králův Dvůr s podchodem a provádí se nové zapojení vleček KD Trans A i KD Trans B při rušení koleje 91s. Provádí se mimo jiné i rekonstrukce mostu v km 39,391 v hlavních kolejích.

Ve **stavebních postupech č.4,5** je prováděna rekonstrukce kolejových spojek v hlavních kolejích na karlštejnském zhlaví s napojením do 7. výtažné koleje.

Stavební postup č.6 je určen na rekonstrukci sudé kolejové skupiny osobního nádraží bez zásahu do karlštejnského zhlaví, ale s rekonstrukcí návazného středního zhlaví, nástupiště č.1 a 2, podchodu pro cestující a rušením zavazadlového tunelu. Ještě před zahájením tohoto stavebního postupu se zřizuje provizorní nástupiště délky 200 metrů ke koleji č.7 s provizorním přístupem do čela 3. nástupiště na zdické straně s vazbou na stávající přechod k 1. nástupišti.

V 7. stavebním postupu se dokončují kolejové spojky mezi hlavními kolejemi na středním zhlaví.

Stavební postup č.8 má dvě části. V prvním záběru se rekonstruuje 3. nástupiště, koleje č.1,3 bez zásahu do karlštejnského zhlaví, dokončuje podchod pro cestující a rušení zavazadlového tunelu. Součástí postupu je i rekonstrukce koleje č.93, výhybek v ní ležících a mostu v km 39,391 pod kolejemi mezi výhybkami č.65-102 a 65-203. Ve druhé části tohoto stavebního postupu bude provedena rekonstrukce koleje č.95, výhybek v ní ležících a mostu v km 39,391 pod výhybkami č.66,67,201,202. K tomu se provede rekonstrukce středního zhlaví do kolejí č.5 až 13 včetně rušení postradatelných kolejí a výhybek dle projektu na tomto zhlaví.

Stavební postup č.9 je určen na rekonstrukci karlštejnského zhlaví v sudé kolejové skupině včetně kolejí č.10b,12b.

Obsahem závěrečného **stavebního postupu č.10** je rekonstrukce karlštejnského zhlaví v liché kolejové skupině včetně rušení postradatelných kolejí č.15 až 25 a nového napojení kolejí č.11 a 13.

K projednávanému byly vzneseny následující připomínky a ujednání :

- a) Stavební postup č.1
 - na začátku stavebního postupu se položí kabelové vedení k návěstidlům
 - vlečka KD Trans B bude s ohledem na rek.koleji č.2c+2d bude znepřístupněna po dobu 60 dní
- b) Stavební postup č.2
 - kabelovod-bude zprovozněno mobilní elektronické stavědlo
 - při rekonstrukci koleje č.1S dojde k přerušení drátovodné trasy vedoucí od St.1 kolmo přes hlavní koleje k výhybkám č.67,201,102,103,104,204,207,212,215,205,206,209 což si vyžádá ruční přestavování výhybek a zřízení provizorního výhyb.stanoviště do doby realizace koleje č.2S. Pak se mohou obnovit drátovody do stavědla č.1 (trvá v době 2+3+4+5+6 st.postupu)
- c) Stavební postup č. 3
 - pro podbíjení kolejové spojky 50X/52X bude třeba krátkodobá výluka v noční době
- d) Stavební postup č. 4
 - při vkládání výhybek 6X a 1X bude nutné zajistit provizorní připojení do traťové koleje č.2 směr Karlštejn. Doba výluky zvětšit na 10 dní
- e) Stavební postup č. 6
 - pro přechod cestujících přes koleje č. 1+3+5 na provizorní nástupiště u koleje č.7 se předpokládá účast dozorce přechodu (venkovní výpravčí)
- f) Stavební postup č. 8
 - sleduje se zkrácení výluky pro realizaci 3.části rek.mostu v km 39,391 pro co nejdřívější propojení do koleje č.3

Zapsal: Ing.Zapletal, Ing.Šrytr, Ing.Polák, J.Duchoslav

3) Dodatečná informace ke změně stavebních postupů úsek Beroun (včetně) – Králův Dvůr (včetně)

Po skončení jednání při ověřování průjezdnosti byla provedena následující dodatečná změna ve stavebních postupech č.3, 6 z důvodu dodržení průjezdného průřezu mezi hlavními kolejemi a odbočkou pro provizorní napojení vlečky Českomoravský cement přes provizorní výhybku P1.

Ve stavebním postupu č. 3 byl původní rozsah práce v koleji č.2 zmenšen takto:

- rekonstrukce koleje č.2S se provádí pouze v rozsahu od km 39,700 po výhybku č.72+ rekonstrukce koleje č.2b v rozsahu od výh č.72 po km 41,220
- neprovádí se náhrada výhybky č.69 výhybkou č.49X ani vložení provizorní výhybky č. P2 do koleje č.2S
- tímto se vytvoří prostor pro rek.mostu v km 39,391(2.část) pod kolejí č.2S ve stavebním postupu č.6

a) Ve stavebním postupu č. 6 byl původní rozsah práce v koleji č.2 navýšen takto:

- Proveďte se provizorní propojení výhybky P1 na stávající výhybku C1 (provizorní cesta na vlečku cementáren). Návazně bude provedena rek.mostu v km 39,391 a rekonstrukce koleje č.2 mezi tímto mostem a km 39,700
- úplně nakonec stav.postupu po dok.mostu v km 39,391(2.část)bude demontováno provizorní napojení mezi výhybkami P1 a C1. Následně bude položena nová výhybka 49X včetně propojení na výhybku cementáren č.C1. Do prostoru pod mostem v km 39,391 (kolej č.2) bude doplněno kolejové pole.

Zapsal: Ing.Zapletal, Ing.Šrytr



METROPROJEKT Praha a.s.

I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA účastníků jednání

KONANÉHO DNE : 8.2.2012

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) úsek Karlštejn-Beroun
-část organizace výstavby a návrh stavebních postupů

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|---------------------|-----------------------------------|--|--------|
| Ladislav LUDVÍK | SZDC s.o. RCP Praha | 602 532 672 ludvik1@szdc.cz | |
| Martin STARY | SZDC s.o. RCP Praha | 602 291 590 starym@szdc.cz | |
| Vladimír SKLEZAN | SZDC str. Čechy ST Praha západ | 606 241 530 dedek@szdc.cz | |
| Luboš KÁLAL | SZDC s.o. RCP Praha | 602 989 049 kalal@szdc.cz | |
| Jiří DUCHOSLAV | SUDOP PRAHA a.s. | 603 410 691 jiri.duchoslav@sudop.cz | |
| ULLRICH | SSR SZDC s.o. | 725 76 14 75 ullrichk@szdc.cz | |
| TOHÁŠ PEKÁREK | MP | 296 154 505 PEKAREK@METROPROJEKT.CZ | |
| MILAN ČILL | SZDC s.o. SZ2 | 47252 2035 sibic@szdc.cz | |
| MIROSLAV POLAČEK | SUDOP BRNO | 606 715 274 m.polacek@sudop-brno.cz | |
| Vladimír FIŠAR | SUDOP PRAHA | 431 648 884 vladimir.fisar@sudopkh.cz | |
| POHORELÝ LUKÁŠ | SUDOP PRAHA a.s. | 267 094 166 pohorely.lukas@sudop.cz | |
| MIROSLAV KRSEK | SUDOP PRAHA | 498 655 931 MIROSLAV.KRSEK@SUDOPHK.CZ | |

[illegible]

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum a místo jednání: 16.02.2012, ul. Tovární, Králův Dvůr – objekt společnosti EZIKO s.r.o.

Předmět jednání: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

Dotčení objektu společnosti EZIKO s.r.o. (bývalá vrátnice) úpravami ve vlečce KD Trans s.r.o.

Vypracoval: 16.02.2012, Ing. Josef Bednář, tel. 255733568, josef.bednar@ikpce.com

Naše značka: 111761-IKPCE-AV-018

Přítomní: viz prezenční listina

Účelem jednání bylo seznámit zástupce společnosti EZIKO s návrhem rozsahu úprav v prostoru zast. Králův Dvůr připravovaných v rámci akce „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ a zejména pak s úpravami ve vlečce KD Trans v oblasti průchodu kolem objektu společnosti EZIKO. **Dále pak zejména projednat možná řešení zásahu do objektu, s kterými by bylo možné ze strany vlastníka souhlasit za předpokladu dalších jednání nad konkrétním technickým řešením.**

V souvislosti s úpravami v hlavních kolejích, kde v prostoru zastávky budou nově umístěna dvě vnější nástupiště spojená podchodem, dojde k odsunu hlavních kolejí cca o 5m vpravo. Tím dojde ke změně zapojení vlečky KD Trans, které bude nově odbočnou výhybkou přímo z koleje č. 2 před zastávkou. Vzhledem k možnostem umístění odbočení (situování návěstidel) a minimálním směrovým parametrům ve vlečce dochází v novém trasování vlečky k přiblížení k objektu EZIKO. Pro zajištění volného a schůdného manipulačního prostoru vlečky (3,0m) je nutné provést odsun oplocení podél schodišťového ramene do objektu a ubourat část objektu EZIKO. Toto řešení je v souladu s §11 vyhlášky 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a není nutné výjimečné řešení. Dochází tím ke zlepšení stávajícího stavu, kdy dnes mezi objektem a kolejí není volný schůdný a manipulační prostor a odstupy jsou v toleranci do jmenovitého průjezdného průřezu dle ČSN 73 6320.

Zástupce společnosti EZIKO shledal toto řešení za možné, za níže uvedených předpokladů:

- pro zajištění užívání pozemku mezi objektem a oplocením v nové poloze je nutné odstranit schodišťové rameno z lávky směrem do objektu, které není používáno (zásah do konstrukce lávky bude předem konzultován s vlastníkem lávky a vlastníkem rozvodů na ní umístěných),
- provést stavební úpravy části objektu v blízkosti vlečky v souladu s konstrukčním systémem budovy a nově vyřešit vstup do objektu po dohodě s vlastníkem (orientační zakres viz příloha zápisu),
- vyřešit všechny vyvolané přeložky dotčených sítí – zejména sdělovacích vedení,
- vše je podmíněno dalším jednáním a dosažením shody.

Při dalším písemném styku uveďte prosím vždy naši značku

Dále zástupce společnosti EZIKO navrhuje svolat společné koordinační jednání za účasti zástupce investora, projektanta a všech dotčených subjektů v tomto místě pro nalezení společného vyhovujícího řešení, tj:

- vlastníka dotčeného objektu bývalé vrátnice – EZIKO s.r.o.
- vlastníka lávky - BESICO Trans, s.r.o.
- vlečkaře – KD Trans s.r.o.
- vlastníka sousedního pozemku – Kešner a.s.

Na základě tohoto jednání projektant po dohodě se zástupcem investora zařadí do stavebních objektů:

- SO 14-34-02 Zast.Králův Dvůr –stav. úpravy vrátnice
stavební úpravy části objektu a úpravu vstupu do objektu
- SO 14-34-05 Zast. Králův Dvůr – oplocení
úpravu oplocení v prostoru kolem schodiště lávky
- SO 14-38-04 Lávka v km 41,825 - ochr.sítě
demolici schodiště směrem do objektu
- SO 14-42-01 Králův Dvůr - přeložka sděl.kabelu v km 42,033
úpravy/přeložky sdělovacích kabelů v prostoru kolem vlečky a objektu EZIKO

Toto řešení bude sledováno k podání dokumentace na stavební úřad k Územnímu rozhodnutí, bez ohledu na další jednání s vlečkařem KD Trans o zachování resp. zrušení vlečky.

Ing. Josef Bednář
IKP Consulting Engineers, s.r.o.

Přílohy:

- Prezenční listina
- Výřez se situace ze zákresem rozsahu demolice objektu

Záznam doplněn dne 22.20.2012 dle připomínek ing. Emaila Žihla.

CONSULTING
ENGINEERS

Member of IKP Group

IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, Classic 7 – budova C
170 00 Praha 7
tel: +420 255 733 111
fax: +420 255 733 605
<http://www.ikpce.com>, e-mail: info@ikpce.com
IČ: 45799016. DIČ: CZ45799016

... evolution needs innovation !

PREZENČNÍ LISTINA

Datum a místo jednání: 16.2.2012 od 10,00hod, Králův Dvůr

Předmět jednání: Optimalizace trati Beroun (včetně)-Králov Dvůr

Dotčení objektu bývalé vrátnice

[illegible]

Při dalším písemném styku uveďte prosím vždy naši značku

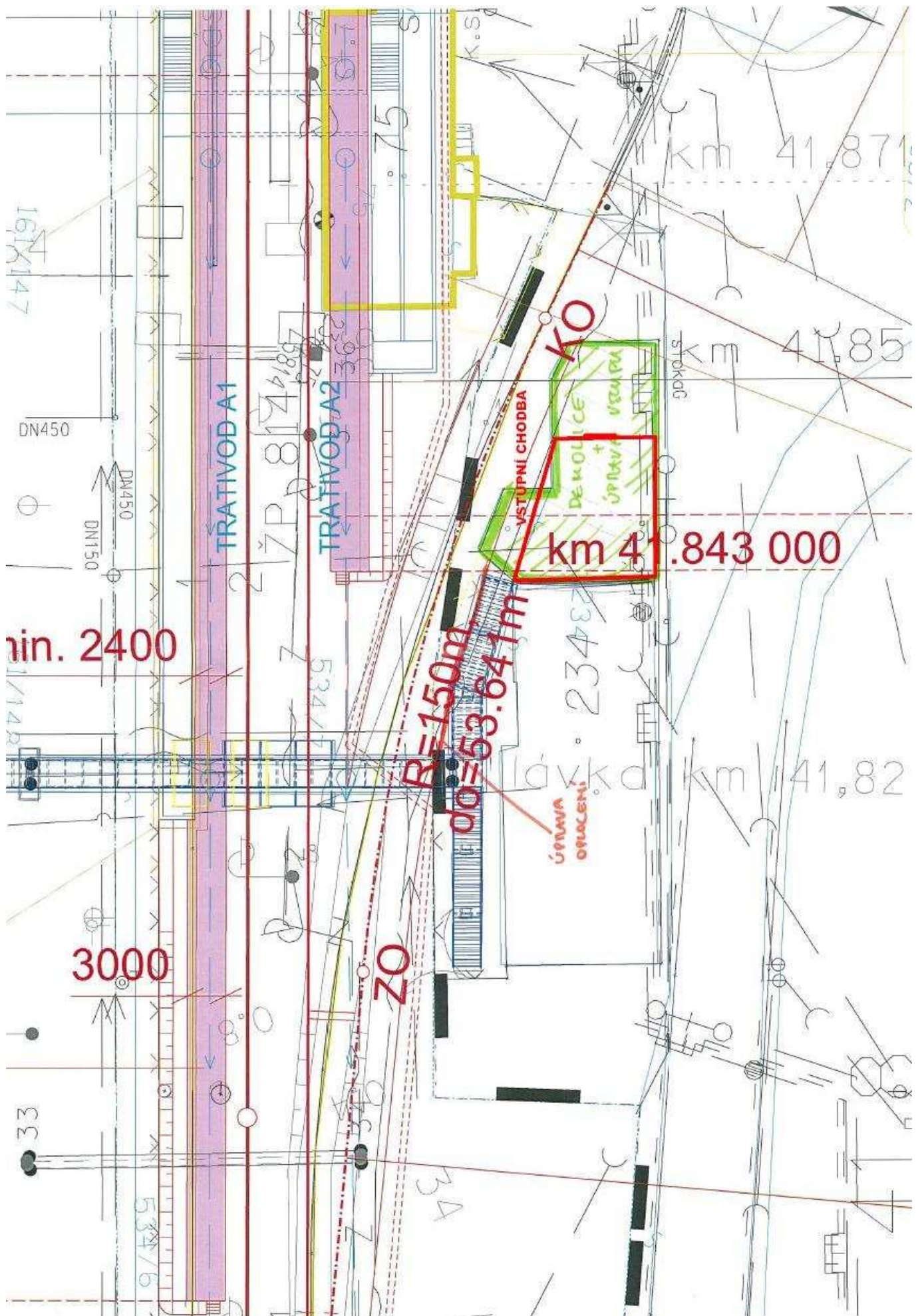
ČSOB, a.s., Radlická 333/150, Praha 5

CZK číslo účtu: 17474683/0300, IBAN: CZ46030000000000017474683, BIC: CEKOCZPP

EUR číslo účtu: 05039280/0300, IBAN: CZ5203001712800017474683, BIC: CEKOCZPP

společnost zapsána v obchodním rejstříku
u Městského soudu v Praze
Oddíl C, vložka 10418

F:\111\111761_BERKA\DATA1\PD\E-SQ\1-INZ\1_1-KOL\11-143301_2\2012_02_16_JEDNANI_S_VLASTNIKEM_VRANICE\PREZENCNIKRPE.DOC



ZÁPIS

z jednání ve věci zpracování přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr a Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) – úsek Karlštejn-Beroun – profese kolejové řešení žst.Beroun, konaného dne 20.2.2012

Účastníci : dle prezenční listiny – je součástí zápisu

1. Úsek Karlštejn – Beroun

Projektant kolejové části úseku Karlštejn - Beroun předložil situaci se směrovým řešením daného úseku s zákresem úprav železničního spodku a návrhem odvodnění, charakteristické příčné řezy a podélný profil koleje č.1.

- potvrzena byla koncepce odvodnění pražcového podloží pomocí trativodů v prostorově stísněných poměrech (v maximální možné míře podélné sklony 5 ‰ a více, vyústění k propustkům nebo příčnými svody na pravostranný svah). Vrch trativodního potrubí bude uložen do nezámrzné hloubky min. 90cm pod povrch terénu. Šachty budou umístěny mimo kolejové lože ve sklonu.
- prověřeno bude odvodnění povrchové vody v zast. Srbsko (nástupiště + přístřešky). Odvodnění pražcového podloží bude provedeno svodným potrubím, do kterého budou zaústěny jednotlivé trativodní větve. Do charakteristických řezů bude doplněn řez v prostoru nástupiště.
- zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru bude v zářezu km 35,200 – 35,450 zajištěno polozapuštěným kolejovým ložem.
- výhybky v provizorní odbočce Lom budou vyzískané výhybky tvaru JS49 1:11-300 na dřevěných pražcích.

2. Úpravy železničního svršku a spodku v ŽST Beroun nedoznaly od předchozí porady konané 27.1. 2012 zásadních změn. Byl předložen návrh pražcového podloží, který ještě bude posouzen v oblasti nástupišť a nákladového obvodu dle geotechnického průzkumu z roku 2003. Na základě připomínek objednatele byla varianta pražcového podloží s minerální směsí nahrazena variantou se zlepšenými zeminami vápnem nebo vápnem a cementem v závislosti na výskytu jemnozrnné frakce.

Závěry:

- podél výhybky č.23 v koleji č.13 protáhnout trativod (bez vrcholové šachty)
- spojovací kolej do kovošrotu bez úprav železničního spodku
- výhybky do odstavných kolejí a u vlečky do kovošrotu uvažovat první generace s dřevěnými pražci - přednostně regenerované
- tloušťka štěrkodrti pod vlečkovými kolejemi uvažovat 0,15m

3. Úsek Králův Dvůr

Žel. svršek a spodek

Bylo předloženo konečné řešení před odevzdáním k připomínkám.

Oproti předchozímu jednání bylo upraveno zapojení vlečky KD Trans – ramene B. Po kolejových úpravách bude propojení přes hlavní koleje zrušeno a vlečka bude nově napojena výh. č. 53 před zastávkou Králův Dvůr přímo do koleje č. 2. Vlečka v úseku souběhu kol. č. 2 bude snesena. Do místa odbočení vlečky bude zachována osová vzdálenost 4,75m z důvodu umístění návěstidel vpravo (mezi koleje) ve staničním obvodu.

I tímto řešením (vzhledem k možnostem umístění odbočení – situování návěstidel a minimálním směrovým parametrům ve vlečce) však není možné dosáhnout dodržení volného a schůdného manipulačního prostoru kolem objektu bývalé vrátnice. Řešení vyhovuje pro jmenovitý průjezdný průřez.

V té souvislosti bylo jednáno s vlastníkem objektu bývalé vrátnice, který souhlasí s úpravou jeho objektu pro zajištění normových odstupů za těchto podmínek:

- pro zajištění užívání pozemku mezi objektem a oplocením v nové poloze je nutné odstranit schodišťové rameno z lávky směrem do objektu, které není používáno (zásah do konstrukce lávky bude předem konzultován s vlastníkem lávky a vlastníkem rozvodů na ní umístěných),
- provést stavební úpravy části objektu v blízkosti vlečky v souladu s konstrukčním systémem budovy a nově vyřešit vstup do objektu po dohodě s vlastníkem (orientační zakres viz příloha zápisu),
- vyřešit všechny vyvolané přeložky dotčených sítí – zejména sdělovacích vedení,
- vše je podmíněno dalším jednáním a dosažením shody,
- požaduje seznámit se stanovisky všech dotčených subjektů, které mohou mít vliv na zásahy do nemovitého majetku společnosti.

S vlečkařem zatím nebylo dále jednáno o technických parametrech - případném použití poloměru do R=120m nebo prodloužení rozsahu úprav na vlečce až do areálu vlečkaře, aby nebylo nutné zasahovat do objektu vrátnice a využít uvolněný prostor po bývalé výpravní budově.

Takže jsou další možnosti k prověření v dalším stupni po doplnění podkladů a dalších jednání se všemi dotčenými v tomto prostoru, tj.

- vlastníkem dotčeného objektu bývalé vrátnice – EZIKO s.r.o.
- vlastníkem lávky - BESICO Trans, s.r.o.
- vlečkařem – KD Trans s.r.o.
- vlastníkem sousedního pozemku – Kešner a.s.

Investor souhlasí s použitím tohoto řešení v tomto stupni s tím, že pokud do dalšího stupně bude požadavek na zachování vlečky trvat, doplní se podklady a prověří se další nastíněná řešení.

Situování nástupišť a podchodu bylo upraveno dle nového odbočení do vlečky. Koncepce zůstala zachována z předchozího řešení. Přístup na nástupiště č. 1 podchodem

s vstupem přístupovým chodníkem a schodištěm, přístup na nástupiště č. 2 přístupovým chodníkem.

Vzhledem ke striktnímu požadavku na nezasahování do nedrážních pozemků, je provedena úprava plochy před vstupem do podchodu resp. přístupového chodníku v délce cca 3m – pouze k hranici drážního pozemku. Přístup k zastávce bude zachován dle stávajícího stavu s jeho úprava není součástí řešení.

Nástupiště

Nově se v zastávce navrhují dvě vnější nástupiště. Nástupiště se navrhují délky 170m, hrana nástupiště je 550 mm nad TK a vzdálenost nástupní hrany je 1 670 mm od osy koleje. Šířka nástupiště činí 3,00 m, v místě výstupů s podchodu na nástupiště č. 1 je šířka 2,40m. Osová vzdálenost v prostoru nástupišť je proměnná v rozsahu od 4,75 do 4,15m.

Nástupiště má příčný spád 2% směrem od kolejiště, odvodnění bude na terén. Odvodnění plochy nástupiště podél výstupů s podchodu bude do odvodňovacích žlabů. Odvodňovací žlaby budou přes vpusti a příčné potrubí napojeny na plastové šachty pod nástupištěm, podélným svodným potrubím budou propojeny a zaústěny do příčného svodu železničního spodku.

Konstrukce nástupišť vychází ze vzorového listu železničního spodku Ž 8.33–N. Navržené nástupiště je typ SUDOP na tvárnících Tischer a úložných blocích U95 uložených na vrstvě podkladního betonu. Pochozí plocha nástupišť bude tvořena konzolovými deskami KS 230 a zámkovou dlažbou v šířce 0,7 m. V místě podél výstupů s podchodu jsou navrženy desky KS 145. Zpevněná plocha je mimo zdi podchodu ohraničena chodníkovým obrubníkem.

Na nástupišťích budou provedeny bezpečnostní a orientační pásy dle Ž 8.7.

Nástupiště budou v obou směrech ukončeny služebními schůdky z tvárníc Tischer do úrovně drážní stezky dle Ž 8.5.

Vzhledem k výšce nástupiště nad terénem nebude na nástupišťích umísťováno zábradlí na straně svahu a čel nástupišť.

Kabely pro osvětlení nástupiště a další el. kabely jsou vedeny pod betonovou zámkovou dlažbou příp. v zeleném pásu za obrubníkem v chráničkách

K ochraně cestujících na nástupišti před povětrnostními vlivy bude sloužit přístřešek, který je součástí SO 14-34-03 Zast. Králův Dvůr – přístřešek a zastřešení. V něm budou umístěny sedátka a informační tabule.

Informační zařízení je předmětem samostatných provozních souborů PS 14-22-21 Zast. Králův Dvůr, rozhlasové zařízení a PS14-22-22 Zast. Králův Dvůr, informační.

Nástupiště bude vybaveno odpadkovými koši a nádobami na posypový materiál. Zastávka bude standardně vybavena cedulemi s nápisem názvu železniční zastávky na nástupišti a v trati nejméně 100 m před zastávkou. Dále budou na nástupišti vyznačeny směry, čísla nástupišť, označení příchodu k vlakům a na koncích nástupišť cedule se zákazem vstupu na služební schůdky.

**METROPROJEKT Praha a.s.**

I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2

PREZENČNÍ LISTINA
účastníků jednání

KONANÉHO DNE :

v METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
Optimalizace trati Černošice-Beroun (mimo) úsek Karlštejn-Beroun

| JMÉNO A PŘÍJMENÍ | ORGANIZACE | TELEFON / E-MAIL | PODPIS |
|--------------------|------------------------------|--|--------|
| JANEČEK | MP | 234 226 570 janecek@metroprojekt.cz | |
| KUCERA | Metroprojekt Praha | 296 154 237 kucera@metroprojekt.cz | |
| ULLRICH | SSZ SŽDC s.o. | 225 76 15 25 ullrich@szdc.cz | |
| Ladislav LUDVÍK | SŽDC, s.o. ŘP Praha | ludvikl@szdc.cz 602 532 672 | |
| VLAŠIN | SŽDC s.o. PO BEROUN | PROCHAZKA VL @ SZDC.CZ 602 237 492 | |
| MIROSLAV VELIS | SŽDC OTK | 9722 25268 velis@szdc.cz | |
| Petr SILAR | ČD Cargo P Praha | 725 068 871 petr.silar@cdcargo.cz | |
| JANA TRTÍKOVÁ | SŽDC, SDC STC ST PHA-ZAP. | 97 22 26547 trtikova@szdc.cz | |
| JEDNÁŘ | LP CG | JOSEF. BEDNAR@LPCE.CZ 255 933 568 | |
| Karel Friedrich | SŽDC SSZ | 972 244 833 friedrich@szdc.cz | |
| PETR VITAŠEK | SUDOP PRAHA | 605 229 088 petr.vitas@sudop.cz | |
| Vladimír FIŠAR | -11- | Vladimir fisar@sudopkh.cz 498 655 916 | |