



ZÁPIS ZE VSTUPNÍHO VÝROBNÍHO VÝBORU

Akce: Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)

Místo: METROPROJEKT Praha a.s. (Argentinská 1621/36 36, Praha)

Datum: 11. 12. 2019

Přítomni: viz prezenční listina

Úvod Ing. Bárta

Zpracovatele DPS a PDPS

HIS: Ing. David Ježek (SŽDC SSZ)

HIP: Ing. Milan Bárta (Metroprojekt Praha)

Dopravní technologie Ing. David Pöschl – Metroprojekt Praha

Zabezpečovací zařízení SUDOP Praha a.s.

Sdělovací zařízení SUDOP Praha a.s.

Silnoproudá tech. včetně DŘT SUDOP Praha + Metroprojekt Praha

Stavební část Metroprojekt Praha

Trakční a energetická zařízení SUDOP Praha a.s.

ZOV Ing. Miroslav Halama – Metroprojekt Praha

Předmět díla je zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP), dokumentace pro provádění stavby (PDSP) a 3D vizualizace celého spojení ŽST Masarykovo nádraží – Letiště VH – Kladno-Ostrovec.

Hlavním cílem stavby jsou následující:

- Zvýšení kapacity dráhy (zdvoukolejnění + dostavba ramene Praha - Kladno), Zajištění bezpečného a spolehlivého provozu (náhrada technicky nevyhovujícího stavu ŽDC)
- Splnění parametrů daných technickou legislativou - umožnění nasazení ETCS, splnění podmínek TSI (sub. INF, řízení a zabezpečení, energie, bezbariérového přístup na nástupiště)
- Snížení hlukové emise od železničního provozu pod zákonné limity
- Zlepšení architektonické atraktivity trati (stanice, zastávky)

Předchozí stupně dokumentace, z kterých vychází zpracování DPS a PDPS:

- SP Železniční spojení Praha – letiště VH / Kladno
- ZP Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)
- PD Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)

Stavba „Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)“ má ke dni 22. 10. 2019 vydané územní rozhodnutí s nabytím právní moci ke dni 26. 11. 2019. Současně dne 8. 12. 2019 byl v Centrální komisi Ministerstva dopravy schválen záměr projektu Kladno – Kladno-Ostrovec, Výstaviště - Veleslavín a Studie proveditelnosti Praha – letiště VH / Kladno, doplnění 2016. Schválení těchto záměrů projektů stejně jako získání ÚR jsou podmiňující úkony potřebné k zahájení projektčních prací na DSP a PDPS Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně).

Zásadní změny v zadání oproti předchozímu stupni projektové dokumentace (DÚR), ale v souladu se schválenými ZP a doplněním SP, je změna trakční soustavy ze stejnosměrné 3 kV na střídavou 25 kV a tím i rozhodnutí investora nerealizovat trakční měnírnu Kladno. Trakční vedení bude napájeno z trakční napájecí stanice (trakční měnírny) Liboc, která bude realizována v související stavbě Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Letiště Václava Havla (včetně). Dopady tohoto rozhodnutí jsou řešeny v zápise u trakčního vedení.

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny účastníky.



Základní termíny stanoveny ve smlouvě o dílo:

28. 2. 2020	Potvrzení koncepce stavby, Aktualizace záborového elaborátu, TEP mimoúrov. náhrad přejezdů k připomínkám
28. 5. 2020	TEP mimoúrov. náhrad přejezdů k připomínkám Geotechnický průzkum, korozní průzkum atd.
28. 8. 2020	Kupní smlouvy k odsouhlasení DSP + PDPS k připomínkám
28. 11. 2020	Čistopis DSP + PDPS Prokazatelné odeslání všech kupní smluv
28. 2. 2021 12/2021	DSP + PDPS vč. DOSS – podání žádosti o stavební povolení předpoklad zahájení stavby

Aktuálně probíhající a dokončené práce

- Aktualizace inženýrských sítí - hotovo
- Geodetické doměření stávajícího stavu – probíhá
- Geotechnický a stavebně technický průzkum - probíhá
 - pražcové podloží - hotové sondy nevyžadující výluky
 - výluky přislíbeny v termínu 27. - 30. 1.2 020
 - sondážní práce na nepřístupných místech přenosnou soupravou
 - hlavní průzkumné práce v druhé polovině ledna (vrtná souprava)
 - průzkum azbestu u demolice, radonový průzkum, vsakovací zkoušky, diagnostika staveb zahájení v lednu

Vliv stavby na životní prostředí (Mgr. Anna Petřů, MSc., Ecological Consulting):

Společnost Ecological Consulting zajišťuje zpracování dokumentace Vliv stavby na životní prostředí a odkazuje se na požadavky zvláštních technických podmínek. Jedná se o aktualizace dokumentů z předchozího stupně DÚR, našimi podklady jsou dále vyjádření dotčených orgánů a podmínky Stanoviska EIA.

Součástí Díla jsou následující dokumenty:

- a) Souhrnná technická zpráva – příspěvek k částem ŽP
- b) Biologický průzkum – lokalita záměru se nachází v intravilánu města Kladno a z předchozích biologických průzkumů lze předpokládat vliv na flóru a faunu za nevýznamný. Zároveň se lokalita nenachází na území zvláště chráněné oblasti, v soustavě Natura 2000, ani nezasahuje do významného krajinného prvku. Biologický průzkum bude vzhledem k zaměření na jarní a zvláště pak letní aspekt (období června a července) odevzdán až v srpnu 2020.
- c) Dendrologický průzkum – probíhá v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu vyšší zeleně. Bude provedena inventarizace dřevin, zároveň proběhne komunikace s oblastním ředitelstvím SŽDC ohledně průběžné údržby v rámci provozuschopnosti železniční dráhy.
- d) Posouzení vlivu na krajinný ráz
- e) Akustická studie – bude vypořádána na základě aktualizovaných podkladů Intenzity dopravy a dle požadavků Krajské hygienické stanice a města Kladna. Zaměří se na zvýšenou dopravu při vyšší kapacitě parkovacích stání na parkovišti P+R.
- f) Rozptylová studie – bude zaměřena na provoz recyklační základny umístěné v Kročehlavech, související dopravu a parkoviště P+R.
- g) Odpadové hospodářství

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny zúčastněné.



- h) Zemědělská příloha – odnětí pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) bylo provedeno již v předchozím stupni projektové dokumentace, na základě aktualizovaného elaborátu budou provedeny případné změny
- i) Lesní příloha – odnětí pozemků určených k plnění funkční lesa (PUPFL) bude provedeno v tomto stupni dokumentace

Nadále má být vypracován havarijný plán a povodňový plán. Lokalita záměru se nenachází v záplavovém území stoleté vody (Q100), pro tyto případy se povodňový plán nepracovává.

Dle §9a odst. 6 zákona o posuzování vlivu na životní prostředí jsme povinni zpracovat úplný popis změn oproti záměru, ke kterému bylo zpracováno Stanovisko EIA. Součástí dokumentace bude i vyhodnocení souladu se směrnicí o vodách a odolnosti projektu vůči klimatickým změnám. Do dokladové části budou přidána vyřízená požadovaná vyjádření dotčených subjektů.

Dopravní technologie (Ing. Pöschl – Metroprojekt Praha)

Zpracovatel představil dopravnětechnologický koncept stavby. Návrh žst. Kladno je přizpůsoben výhledovému konceptu dopravy vycházející z Studie proveditelnosti železničního spojení Prahy, letiště Václava Havla a Kladna, doplnění 2016 a z DÚR. Stanice je vybavena pěti dopravními kolejemi s nástupní hranou, trojicí dopravních kolejí pro ukončení jízdy soupravových vlaků a jejich odstavení a jednou dopravní kolejí pro nákladní vlaky a napojení vlečky MTH Kladno a manipulační koleje pro potřeby správce trati. Dále je stanice vybavena kusou manipulační kolejí ve funkci místa nakládky a vykládky. Uspořádání obou zhlaví je přizpůsobeno pro zajištění současných vjezdů a odjezdů na různých kolejích. Ve stanici je zachováno napojení vlečky DKV Plzeň, PJ Plzeň, PP Kladno a kolejové uspořádání umožňuje výhledové napojení vlečkového kolejiště pro provozní ošetření vlakových souprav. V rámci řešené stavby je pražské zhlaví přizpůsobeno pro dočasné napojení do stávající jednokolejné trati. Návrhová rychlost ve stanici Kladno dosahuje hodnoty 80 km/h, která je v prostoru nástupišť snížena z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel. Omezení rychlosti bude zavedeno dočasně do zprovoznění ETCS.

Traťový úsek Kladno – Kladno-Ostrovec je v návrhu zdvoukolejněn, traťová rychlost je zvýšena až na 100 km/h se snížením na 60 km/h ze směrových důvodů v prostoru vlastní žst. Kladno-Ostrovec a na 50 km/h z hlukových důvodů v prostoru před zastávkou Kladno město. Snížení rychlosti z DÚR na 50km/h bude opětovně prověřeno aktualizovanou akustickou studií. V případě příznivého posouzení bude rychlost navýšena. Stanice Kladno-Ostrovec ukončuje dvoukolejný úsek a plní funkci obrátové stanice pro vlaky ze směru Praha. Kromě dvojice hlavních kolejí je vybavena odstavnou kolejí s už. délkou odpovídající výhledové příměstské jednotce. Z prostorových důvodů jsou na obou zhlavích použity dvojité kolejové spočky.

Zabezpečovací zařízení (p. Duchoslav – SUDOP Praha)

Modernizace trati Praha-Bubny – Kladno je rozdělena na několik staveb, z nichž stavba Modernizace trati Kladno – Kladno-Ostrovec bude realizována jako první. Protože v době aktivace této stavby nebudou navazovat žádné modernizované úseky, ani nebude zajištěno optické spojení s CDP Praha bude na Kladně v rámci této stavby vybudováno klasické elektronické stavědlo bez dalších nadstaveb. Zařízení však bude připraveno na ovládání z CDP Praha prostřednictvím DOZ a na nasazení ERTMS/ETCS.

Zřízeno bude elektronické stavědlo s technologickým řídicím počítačem umístěným v provozní budově ŽST Kladno. Ve stanici Kladno-Ostrovec v rekonstruované budově zastávky Kladno město bude umístěna pouze prováděcí část pro tuto stanici (tzv. traťové stavědlo).

V celém úseku dotčeném stavbou budou v souladu s DÚR instalována nová přejezdová zabezpečovací zařízení.

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny zúčastněné.



Při nasazení SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 je nutno i přilehlé traťové úseky vybavit TZZ 3. kategorie. Traťový úsek Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí byl již při zpracování DÚR zabezpečen TZZ 3. kategorie, proto bylo uvažováno pouze s novou úvazkou toho TZZ.

Přípravná dokumentace zahrnovala vybudování nového TZZ 3. kategorie typu AH v úsecích Unhošť – Kladno a Kladno - Kamenné Žehrovice. Dle informací ze SSZT bylo ve stanici Unhošť i v úseku Unhošť – Kladno v režii OŘ SŽDC vybudováno zařízení 3. kategorie a ve stanici Kamenné Žehrovice a v úseku Kladno - Kamenné Žehrovice se obdobná výstavba připravuje. Na profesní poradě bude rozhodnuto o úpravě technického řešení stavby reagující na tuto změnu.

Ing. Louma SŽDC O6: Dle bodu 32 staničního plánu ŽST Kladno platného od 6. 12. 2019 je v úseku Unhošť – Kladno již TZZ 3. kategorie instalováno.

Doplnění dálkového ovládání stanice Kladno z CDP Praha a nasazení ETCS bude provedeno v souladu s DÚR ve stavbě Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo), ve které bude provedena i úprava pražského zhlaví stanice Kladno a jeho zapojení do nové dvoukolejné trati. Vnitřní zařízení i hlavní kabelové rozvody ve stanici budou na tuto úpravu připraveny.

Sdělovací zařízení (Ing. Štrof – SUDOP Praha)

▪ Místní kabelizace

- V rámci místní kabelizace se navrhuje propojit stávající a nově budované objekty a zařízení metalickou a optickou kabelizací. Místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE a celá kabelizace bude navržena s ohledem budoucí střídavou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz.
- Dále se navrhuje mezi jednotlivými objekty v ŽST Kladno hl. n. položit ochranné trubky HDPE ø 40 mm pro následnou instalaci místních optických kabelů. Budou také položeny ochranné trubky HDPE pro instalaci optických kabelů pro kamerový systém, napojení rozvaděčů EOv a OV, informačních panelů.

▪ Dálková kabelizace

- V řešeném úseku trati Kladno – Kladno Ostrovec se navrhuje vybudovat traťový metalický kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8 a ochranné trubky HDPE a instalovat dálkový optický kabel o kapacitě 72 vláken SM.
- V úseku Kladno – Kamenné Žehrovice se navrhuje vybudovat traťový metalický kabel TCEPKPFLEZE 10XN0,8 a ochranné trubky HDPE.

Ing. Louma SŽDC O6: Prověřte u SSZT, je-li už v daném úseku TZZ 3. kategorie instalováno. Proběhla s pokládkou traťového metalického kabelu pravděpodobně i pokládka chrániček.

Ing. Bárta – Metroprojekt: požadavek bude prověřeno.

▪ Telefonní zapojovač

- V ŽST Kladno hl. n. se navrhuje výstavba nového IP telefonního zapojovače (TZ) s dotykovým terminálem. Součástí výstavby TZ bude i výstavba nového náhradního telefonního zapojovače (NTZ). Do NTZ budou zavedeny MB okruhy.

▪ Rozhlasové zařízení

- V železničních stanicích Kladno hl. n. a Kladno Ostrovec a v železniční zastávce Kladno město bude vybudováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Reproduktoři budou umístěny na samostatných stožárkách, případně společně s osvětlením nebo na konstrukci zastřešení.

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny zúčastněné.



- Kamerový systém
 - Pro sledování hran nástupiště, podchodů a výtahů a vybraných technologických objektů bude navržen kamerový systém ve všech stanicích a zastávkách na řešeném úseku trati. Dohledové pracoviště bude v ŽST Kladno hl. n. a v budoucnu v CDP Praha.
- Informační systém pro cestující
 - V železničních stanicích Kladno hl. n. a Kladno Ostrovec a v přilehlé zastávce Kladno město bude vybudován nový elektronický hlasový a vizuální systém (dále IS) s vazbou na rozhlasové zařízení. Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacího pracoviště, které bude umístěno v ŽST. Kladno hl.n. a v budoucnu v CDP Praha.
 - Nový informační systém bude navržen dle směrnice SŽDC č.118 a pokynu ředitele SSZ (v současné době před schválením bez označení, tento pokyn stanovuje základní pravidla pro vzhled a umístování prvků IS v oblasti SSZ).
- Elektrická zabezpečovací signalizace (EVS)
 - Je navrženo chránit vybrané místnosti (dopravní kancelář, sděl. místnost, stavební ústředna, silnoproud, a další) výpravních a technologických budov v ŽST Kladno hl. n. a zast. Kladno město.
- Rádiové systémy
- MRS
 - V ŽST Kladno hl. n. bude realizována rádiová síť MRS v kmitočtovém pásmu 150MHz.
- GSM-R
 - Součástí stavby je příprava pro rádiový systém GSM-R v ŽST Kladno hl. n. a Kladno Ostrovec. Příprava bude spočívat ve výstavbě stožárů a technologického objektu (skříně) pro umístění BTS. Doplnění technologie BTS a vystrojení stožárů bude provedena v rámci stavby „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo)“.
- Přenosový systém
 - Pro přenos datových okruhů, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení TZ v řešených železničních zastávkách a stanicích se navrhujeme přenosové zařízení pomocí směrovačů a datových přepínačů.
- Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC
 - Bude vybudován systém DDTS ŽDC. Rozvaděč RDD s InK bude umístěn v ŽST Kladno hl. n. ve sdělovací místnosti. Předpokládá se, že vzhledem k neexistující optické trase, bude v ŽST Kladno hl. n. vybudován integrační koncentrátor ve funkci serveru a až bude realizována dostatečná přenosová kapacita a optická trasa bude provedena rekonfigurace do CDP Praha a změna pouze na InK bez funkce serveru.
 - Nasazení dálkového ovládání (DOZ) včetně vybavení sálu CDP Praha, bude řešeno v návaznosti na budování systému GSM-R pro celý úsek Praha Ruzyně – Kladno Ostrovec ve stavbě „Modernizace trati Praha Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“.

Podrobnější technické řešení bude projednáno na výrobní poradě sdělovacího zařízení.

Trakční vedení a ukolejnění (Ing. Haušild – SUDOP Praha)

Zástupce projektanta v návaznosti na část dokumentace silnoproudé technologie (viz výše) po následné diskusi konstatoval následující:

- Trakční vedení a další úzce související části, jako je dálkové ovládání odpojovačů, dispečerská řídicí technika nebo ukolejnění, je bezpodmínečně nutné vyprojektovat kompletně v celém rozsahu, i když stavebně a montážně bude možné realizovat pouze část nebo vůbec nic.

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny účastníky.



- I v případě realizace trakční napájecí stanice Kladno v systému 25kV pravděpodobně nebude možné realizovat trakční vedení kompletně a uvést jej pod napětí. Zcela jistě by to však bylo možné zároveň se stavbou Praha Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo).
- Z hlediska trakčního vedení se jako nejvhodnější jeví při stavbě realizovat kompletně základy trakčních stožárů (s výjimkou krátkého úseku ve směru na Prahu, kde je stavba provizorně zapojena do stávající jednokolejné trati) a část trakčních stožárů, které jsou součástí jiných objektů jako např. zastřešení, opěrné a zárubní zdi apod. Rozhodnutí však musí učinit investor.
- Až po provedení podrobných energetických výpočtů (viz výše) bude možné staticky dimenzovat trakční podpěry včetně základů. Dle stanovených průřezů vedení lze teprve určit zatížení stožárů, základů a dalších konstrukcí.
- Případná realizace napájecí stanice Kladno bude mít zásadní vliv na určení průřezů a dimenzování trakčního vedení.
- V případě, že by bylo rozhodnuto o vybudování magistrálního rozvodu 22kV a z prostorových důvodů by bylo nutné část rozvodu realizovat ve formě závěsného kabelu na trakčních stožárech, bude třeba doplnit příslušné stavební objekty do objektové skladby. Je třeba upozornit, že závěsný kabel významně zvyšuje statické zatížení, což má dopad na určení typů stožárů a základů a následně na celkové investiční náklady.

Silnoproudé napájení (Ing. Nezkusil – SUDOP Praha)

Zástupce projektanta rekapituloval náplň zpracování části dokumentace silnoproudé technologie dle ZTP stavby. Z diskuse se zástupci investora a odborných složek SŽDC bylo konstatováno a vyplynulo následující:

- dle ZTP stavby je stanoveno
- dokumentace pro stavební povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby budou zpracovány dle Dokumentace pro územní rozhodnutí,
- objekty budou navrženy v souladu s DUR. Oproti DÚR se trakční měnič (TM) Kladno nebude realizovat, ale rezervovaný příkon si ponecháme pro možnosti napájení magistrálního rozvodu 22kV,
- návrh trakčního vedení pro tuto stavbu bude sledovat střídavou trakční soustavu 25 kV, AC (izolátory s izolační hladinou 25 kV, vzdálenosti objektů spojených se zemí od živých částí trakčního vedení atd.). V rámci profesních porad na trakční vedení bude rozhodnuto, zda a jaká část TV se bude realizovat hned a jaká se postaví až s navazujícími úseky až po TNS Liboc/Dlouhá Míle,
- návrh dimenzování trakčního vedení bude vycházet z energetických výpočtů, zpracovaných v 12/2016 – 01/2017 s názvem „Energetické výpočty pro oblast Praha-Bubny – Ruzyně – Kladno a Ruzyně – Letiště“, které byly vypracovány v rámci DÚR související a navazující stavby „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“ (zhotovitel: Sdružení „MP+SUDOP-Veleslavín-Letiště“) a které jsou současně součástí části C.7 Studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“ (zhotovitel: MP+SUDOP Praha-Ruzyně – Kladno). Bude případně poskytnuto na požádání.
- dle výše uvedeného konstatuje zpracovatel profese trakčního vedení následující předpoklady
- trakční vedení je třeba prověřit na základě podrobných energetických výpočtů tak, aby byly přesně definovány průřezy trakčního vedení včetně průběhu úbytku napětí pro potřeby notifikace VÚŽ
- dle ZTP je řešený úsek navržen bez existence napájecího bodu pro napájení trakčního systému 25kV AC
- trakční vedení bude vyprojektováno jako celek, avšak pro potřeby realizace určí zástupce investora v jakém rozsahu bude trakční vedení realizováno (základy, stožáry, trolejové vedení)
- v návaznosti na konstatování zpracovatele profese trakčního vedení má výše uvedené následující dopad do rozsahu silnoproudé technologie

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny účastníky.



- s ohledem na absenci napájecího bodu (TM Kladno systému 3kV DC nemá pro systém napájení smysl – TNS Liboc 25kV AC bude realizována dle hmg. po řešené stavbě) nebude TV pod napětím
- silnoproudá technologie EPZ (elektrické předtápění vozů z TV) pozbývá smyslu
- silnoproudé rozvody budou napájeny z distribuční sítě pomocí přípojek vn, nn
- odběry 1. kategorie budou zajištěny napájením ze dvou zdrojů (distribuce + ZZEE)
- z následné diskuse o možnostech technického řešení a vývoje situace v přechodu trakčního napájecího systému na 25kV AC se zástupcem investora a odborných složek SŽDC vyplývaly následující otázky:
 - 1) Není vhodnější variantou místo zrušené TM Kladno (3kV DC) realizovat novou TNS Kladno systému 25kV AC s napájením na úrovni 22kV ?
 - 2) V případě realizace TNS Kladno 25kV AC realizovat zároveň napájecí bod LDSŽ 22kV NTS 22KV Kladno ?
 - 3) V případě realizace TNS Kladno 25kV AC a tedy možnosti napájení TV budovat EPZ dle potřeb dopravní technologie ?
 - 4) V případě realizace LDSŽ 22kV přizpůsobit systém napájení silnoproudých rozvodů napájení z LDSŽ 22kV ?

Dovolujeme si tímto požádat zástupce investora a odborných složek SŽDC o stanovení dalšího postupu náplně projekčních prací s ohledem na otázky týkající se napájecího systému AC 25kV 50Hz a LDSŽ 22kV (viz výše).

Ing. Pavel Krkoška (SŽDC GŘ O24) stanovisko zaslané emailem 10. 1. 2020:

k bodu 1) Souhlasíme s tímto návrhem, realizace MTT (měničové trakční transformovny) umožní zlepšení napěťových poměrů na trati. Vzhledem k tomu, že v základním stavu pro napájení trati vyhoví TT Liboc + SpS Kladno požadujeme instalaci 1xSFC (bez zálohy) s výkonem, který bude odpovídat zaslíbenému 15minutovému výkonu ze strany ČEZ po odečtení netrakčních odběrů LDSŽ. Instalaci technologie SFC nutno koordinovat tak, aby byla zajištěna vazba na elektrizaci celého úseku a musí být umožněna spolupráce SFC a transformátoru v TT Liboc. Vzhledem k přetížitelnosti bude hodnota výkonu SFC cca 10 MVA, hodnota výkonu vstupních a výstupních transformátorů cca 5 MVA. Definitivní návrhové výkony včetně požadované třídy přetížitelnosti musí být podloženy energetickými výpočty. Rozvodnu 25 kV MTT Kladno musí být možno využít jako SpS (příčné spínání stop) v případě odstávky měniče. Požadujeme instalaci 4 párů optických vláken pro výhradní využití mezi MTT Kladno a TT Liboc – 2 páry distanční ochrany každá kolej, 1 pár synchronizace měniče, 1 pár diagnostika – např. zabránění přetoků výkonu z TT Liboc do 22 kV sítě v Kladně.

k bodu 2) Souhlasíme s tímto návrhem. Realizace NTS Kladno umožní výstavbu plnohodnotné LDSŽ v celém úseku Kladno – Praha. Předpokladem pro budování Magistrálního rozvodu je v předstihu zpracovat bilanci plánovaných odběrů (posoudit i napájení EOv) a určit napájecí body v úseku Praha – Kladno (cílový stav). Prověřit možnost zřízení napájecího bodu v žst. Praha Bubny s ohledem na nutnost napájení technologií v tunelu s 1. stupněm napájení. Toto je zásadní z hlediska návrhu kompenzace a ochrany pro určené varianty napájení. Praktickou realizaci vedení LDSŽ lze provést zemním kabelem nebo na stožárech TV. Obě varianty jsou možné, rozhodnutí bude provedeno podle ekonomického posouzení.

k bodu 3) Souhlasíme – viz předchozí bod. LDSŽ umožní zrušit přípojky VN/NN ve stanicích a výhybnách, pokud nebudou existovat důvody pro jejich zachování.

k bodu 4) Výstavbu EPZ Kladno je nutno doložit požadavky dopravců ve vztahu k dopravní technologii a typu použitých elektrických jednotek. V současnosti jsou dodávány elektrické jednotky, které nejsou vybaveny kabely pro napájení předtápění/klimatizaci a toto napájení je zajištěno pouze prostřednictvím sběrače. Vzhledem k výstavbě MTT Kladno lze očekávat využití trakčního vedení

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny zúčastněné.



v této stanici pro dobíjení bateriových vozidel. Tento provoz bude muset být v budoucnu regulován s ohledem na zatížitelnost MTT Kladno.

Dále bude problematika řešena interně v rámci SŽDC na dohodnutém jednání v Praze dne 16.1.2020.

Ing. Bárta – Metroprojekt: dle konzultace se stavebním úřadem v Kladně bude nutné pro realizaci LDSŽ 22kV zajistit samostatné ÚR. V úseku Kladno – Kladno Ostrovec bude vedení LDSŽ provedeno zemním kabelem (vyhláška města Kladna)

Ostatní technologická zařízení - Osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory (Ing. Bárta – Metroprojekt)

V ŽST Kladno bude dle přípravné dokumentace navržen pro přístup na každé nástupiště kromě pevného schodiště (ve stanici dvě ostrovní a jedno vnější) ještě eskalátor a výtah. V zastávce Kladno – město budou navrženy dva výtahy a oproti předešlému stupni dokumentace pouze dva eskalátory z původních čtyř. Kabina výtahů je navržena o rozměrech 1200 x 2100 – 2200 mm. Projektant dal ke zvážení, vzhledem k souběžně plánované cyklostezce a možnému zvýšenému zájmu cestujících o přepravu kol Mezi Kladnem a Prahou, zda nezřídit kabiny výtahů šířky 1600mm.

Ing. arch. Gamanová – MM Kladno: myšlenku zvýše uvedených důvodů zvětšení kabiny výtahu podpořila.

Ing. Seidlová (SŽDC SSZ) – stanovení požadavků na navrhování, instalaci nebo rekonstrukci určených technických dopravních zařízení (výtahy, eskalátory) instalovaných na drahách ve vlastnictví státu, které má v právu hospodařit SŽDC a bude je využívat cestující veřejnost, se řídí předpisem SŽDC S10 Předpis pro využití výtahů, pohyblivých schodů a pohyblivých plošin u státních drah. V tomto předpisu je uvedená maximální šířka kabiny výtahu 1200mm, tzn. že nikde v síti SŽDC se širší výtah nenachází. Návrh širšího výtahu je nutné řádně zdůvodnit.

Bárta: Téma šířky výtahu bude uzavřeno na profesní poradě.

Stavební část (Ing. Bárta – Metroprojekt)

Železniční svršek a spodek

Železniční svršek a spodek je rozdělen do šesti SO, celková dl. úseku Kladno vč. – Kladno-Ostrovec vč cca 6,3km.

V ŽST Kladno je navrženo pět dopravních kolejí (k.č. 2,50,1,3,5 V=80(60)km/h) s nástupištní hranou pro osobní vlaky, čtyři dopravní koleje (k.č.7,9,11,13 V=50km/h) pro nákladní vlaky a pro odstavování končících osobních vlaků, jedna manipulační kusá kolej k.č.4 a dvě koleje provizorního ošetření. Do stanice je dále zaústěna vlečka MTH Kladno + kolejiště DKV.

Odvodnění pražcového podloží je navržena systémem trativodní sítě, která je vyústěna u výpravní budovy a v ulici Jutská do kanalizace prostřednictvím retenčního objektu.

Požadavky na zapracování:

Dle ZTP výškově upravit niveletu vnější koleje a v návaznosti i případně ostatních tak, aby bylo možné nezřizovat rampy a schodů při vstupu do VB.

GŘ O30 odbor bezpečnosti a krizového řízení požadují ve stanici kolej pro havarijný odstavení vozů přepravujících nebezpečné látky jako náhradu za rušené koleje č. 8 a 10.

Požadavky na tuto kolej jsou následující:

- kolej celá nebo částečně bez trakce s min. už. dl. 40m
- manipulační plocha 20x20m (vyhláška 23/2008 příloha 3 čl. 3)
- kolej by měla být na dobře viditelném místě s možností osvětlení
- kolej by měla být přístupná pro silniční vozidla, měla by být vhodná pro další manipulaci, navazující manipulační plocha by měla být technicky řešena tak, aby závadné látky nevnikly do povrchových a podzemních vod

Těmto požadavkům ve stanici vyhovuje kusá kolej č. 4.

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny účastníky.



Ing. Volný SŽDC OŘ Praha: OŘ požaduje zapojit do koleje č. 4 kusou koleji pro odstavení MUV.

Úsek Kladno – Kladno-Ostrovec bude v novém stavu zdvoukolejněn. Osová vzdálenost je navržena 4m, před zastávkou Kladno město je pak rozšířena na 4,75m.

Odvodnění pražcového podloží je navržena buď otevřenými příkopy, nebo trativody se zaústěním do stávající kanalizace prostřednictvím retenčního objektu. V rámci geotechnického průzkumu budou provedeny vsakovací zkoušky pro ověření možného vsakování místo zaústění do kanalizace.

V územním rozhodnutí je stanovena podmínka č. 35:

Prověření možnosti vyrovnání podélného sklonu trati do jednotného sklonu v úseku od přejezdu v ul. Fr. Kloze do zastávky Kladno Město km 2,175 – 2,630. Zapracováním tohoto požadavku nám dochází ke snížení navržené nivelety koleje max. o cca 1,3m. Tento požadavek byl vznesen majiteli sousedních nemovitostí ze Strouhalovy ulice za účelem minimalizace protihlukových stěn. V akustické studii budou posouzeny obě varianty, dle jejich závěru bude rozhodnuto o případném dalším zahloubení či nezahloubení trati.

V novém stavu bude železniční svršek navržen z kolejnic tvaru 49E1 na betonových pražcích váhy > 300kg s pružným bezpodkladnicovým pružným upevněním. Dle výsledku předkategorizace a navrženého POV budou do kolejí nižšího významu (koleje provozního ošetření, kusá č. 4, napojení vlečky a DKV) případně použit vyzískaný materiál.

Ing. Volný SŽDC OŘ Praha: OŘ požaduje nenavrhovat pražce B03.

Nástupiště (Ing. Bárta – Metroprojekt)

V projektu jsou navržena následující nástupiště:

- ŽST Kladno 2x ostrovní (dl.226+200m) + 1x vnější (200m)
- Zast. Kladno-město 2x vnější (230m)
- ŽST Kladno-Ostrovec 2x vnější (225m)

Podmínka schválené SP a ZP v CK bylo prodloužit nástupiště na délku 220 m. Nutno posoudit využitelnost nástupiště vlaků délky 211m po zavedení ETCS a případně tato nástupiště ještě prodloužit. Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, na všechna nástupiště bude zajištěn bezbarierový přístup dle TSI PRM 2015.

Přejezdy (Ing. Bárta – Metroprojekt)

Ve stavbě se nachází ve stávajícím stavu 6 ks úrovněvých přejezdů

- čtyřkolejný na silnici II. třídy..... 1ks (Wolkerova)
- jednokolejný na silnici III. třídy..... 1ks (Petra Bezruče)
- jednokolejný na místní komunikaci 1ks (Fr. Kloze)
- jednokolejný na lesní cestě 2ks
- jednokolejný přechod v ŽST Kladno-Ostrovec ... 1ks

Přejezd v ul. P. Bezruče byl již v DÚR nahrazen podjezdem, přechod v ŽST Kladno-Ostrovec zrušen a nahrazen podchodem. U ostatních přejezdů + ul. Jutská bude provedeno TEP, dle jehož výsledku bude rozhodnuto, zda bude přejezd zachován, nebo se nahradí.

Ing. Fridrich SŽDC SSZ: náhrada přejezdu v ulici Wolkerova podjezdem byla v rámci dopracování SP a v záměru projektu již schválena. Vzhledem k poloze výhybek bude nutné podjezd budovat současně s rekonstrukcí zhlaví.

Poznámka: Všichni účastníci jednání jsou žádáni o prověření tohoto zápisu. V případě jakéhokoli nesouhlasu s obsahem, prosíme o zaslání písemných připomínek (elektronickou poštou) do 5 dnů po obdržení tohoto zápisu. Poté se stává tento zápis z jednání závazným dokumentem pro všechny zúčastněné.



Mosty, propustky, zdi (Ing. Bárta – Metroprojekt)

Ve stávajícím stavu se nachází v řešeném pouze 8 propustků různých konstrukcí.

V novém stavu je navrženo:

- přestavba 2ks a zrušení 6ks propustků
- výstavba 4ks nových podchodů
 - 2x v ŽST Kladno a Kladno-Ostrovec
 - 2x v trati - požadavek města Kladna s ohledem na plánovanou cyklostezku
- výstavba 2ks nových podjezdů - náhrada přejezdů v ulici Wolkerova a Petra Bezruče
- rozšíření mostu v ul. Čs. armády

Pro zamezení trvalých záborů jsou v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec v celkové délce 1,04km navrženy zárubní zdi. Zdi jsou navrženy jak pilotové případně úhlové. V délce 712m tvoří zárubní zeď základ pro zdi PHS.

Ing. Seidlová (SŽDC SSZ): V korozním průzkumu budou mostní objekty zaříděny dle předpisu SŽDC (ČD) SR 5/7 (S) Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů. Poznámky o zařídění mostních objektů dle tohoto předpisu, bude zmíněno ve vlastním korozním průzkumu.

Stávající mostní objekty budou posouzeny na min třídu zatížení D4/traťová rychlost.

Tloušťky stěn a stropů podchodů budou navrženy pro zapuštění nik hloubek 15 až 17cm, veškeré rozvody, monitory apod. budou zaústěny v nikách.

V dokumentaci budou navrhovány přístupové chodníky, nikoliv rampy.

Pozemní komunikace (Ing. Bárta – Metroprojekt)

V novém stavu realizovány buď jako náhrada úrovnových přejezdů, úpravy přednádražních prostorů včetně doplnění parkovišť P+R a K+R, nebo zpevněné plochy a přístupové cesty pro technologické objekty.

Protihlukové stěny (Ing. Bárta – Metroprojekt)

PHS jsou navrženy dle akustické studie v celkové délce 2,25 km.

Navržené výšky PHS - 2,5m v trati + 4,5m v dl. 57m v okolí nemocnice

- 6,5 resp. 7,5m v prostoru nástupiště v zast. Kladno-město

- 4,1m v délce 70m v prostoru nástupiště v ŽST. Kladno-Ostrovec

Rozsah a výška navržených PHS bude revidován na základě aktualizované akustické studii.

Ing. Seidlová (SŽDC SSZ) – projektová dokumentace přístřešků a zastřešení bude zpracována dle Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 v platném znění dle části D2 v podrobnostech a rozsahu dle D 2.1.4.

Ing. arch. Gamanová – MM Kladno: Na základě zachování celistvosti území, nevytváření prostorových a pohledových bariér a zachování zejména pohledového horizontu centra města při pohledu z Ostrovice jako významné celoměstské hodnoty je požadováno městem Kladnem o maximální redukci protihlukových stěn.

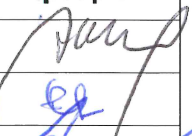
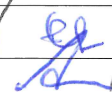
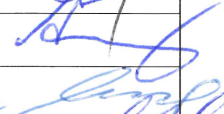
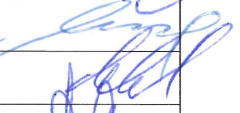
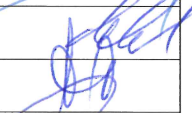

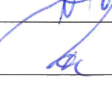
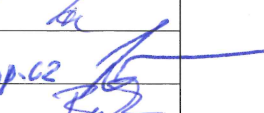
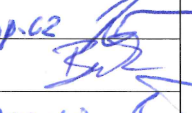
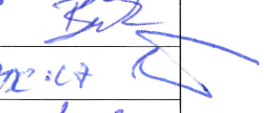
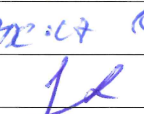
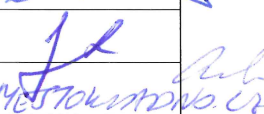
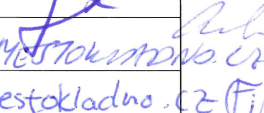
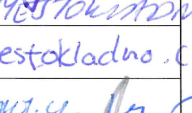
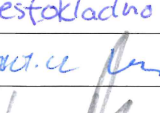
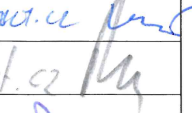
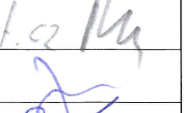

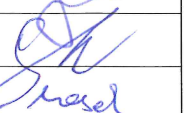
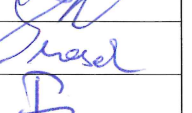
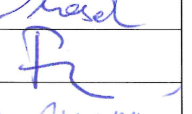
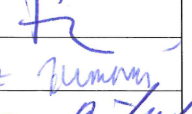
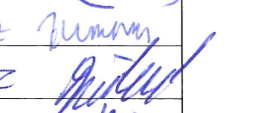
**„Modernizace trati Kladno (vč.) – Kladno-Ostrovec (vč.)“
DSP + PDPS**

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 11. 12. 2019 v 9:00

v budově METROPROJEKTU Praha a.s., Argentinská
1621/36

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Vstupní porada

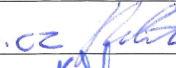

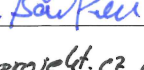
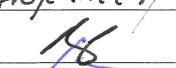

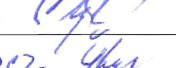
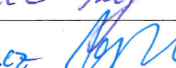
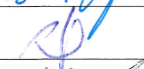
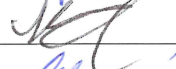



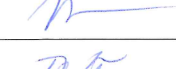
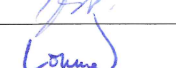
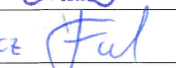
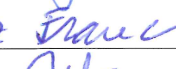
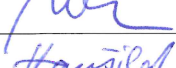

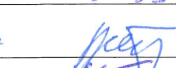


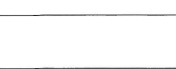
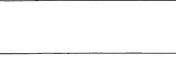

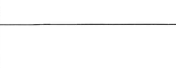
jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
MICHAL VOTAVA	SZDC 14.0. OD PHA - OT	606 03 66 59	votavam@szdc.cz	
ANNA PETRŮ	ECOLOGICAL CONSULTING	585 203 166	anna.petr@ecological.cz	
Vlastimil Volný	SZDC S.O. OR. Pra. ST. Pz	434 257 887	volny.vl@szdc.cz	
Milan Vacek	OD - Telekom, ka	724 062 283	milan.vacek@odt.cz	
JOSEF POLÁK	SZDC, SZP	604 050 480	polak.j@szdc.cz	
Anna Chalupecká	SZDC, SZP	602 208 554	chalupECKA@szdc.cz	
Václav DAVET	SZDC OI	972 524 175	davet@szdc.cz	
Jiri Duchoslav	SUDOP	603 410 691	jiri.duchoslav@sudop.cz	
TOMÁŠ Bubeníček	SZDC, SOC	601 367 916	bubenicek@szdc.cz	
JOANA ČERNÁKOVÁ	SZDC OR. PHA	601 791 994	CERNAKOVA@szdc.cz	
DAVID JEŽEK	SZDC, SZP	602 724 210	JEZEK.D@szdc.cz	
ANNA GIMANOVÁ	MMK	775 081285	ANNA.GIMANOVA@METROPROJEKT.CZ	
FRANTIŠEK MÜLLER	MMK	722 702 215	Frantisek.muller@mestokladno.cz	
LUCE KRŮTILOVÁ	METROPROJEKT	747 625 939	KRUTILOVA@METROPROJEKT.CZ	
David Pöschl	METROPROJEKT	739 387 008	Pöschl@metroprojekt.cz	
Vojtěch Jehněl	SZDC, OI	972 241 572	Jehnel@szdc.cz	
MIROSLAV GARGULÁK	MP	777 023 232	miroslav.gargulak@metroprojekt.cz	
IAN NOSEK	METROPROJEKT	739 589 389	NOSEK@METROPROJEKT.CZ	
Karel Fridrich	SZDC SZP	972 241 133	Fridrich@szdc.cz	
Ludvika Neumannová	SZDC SZP	725 523 268	neumannova@szdc.cz	
JANA ŠPAČKOVÁ	SZDC SZP	602 704 687	SPACKOVA@SZDC.CZ	
JOSEF BEDNÁŘ	SZDC OI	972 244 564	BEDNARJO@SZDC.CZ	
Robert Kučera	METROPROJEKT	296 154 237	kucera@metroprojekt.cz	

METROPROJEKT Praha a.s.

I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, IČ: 45271895

Tel.: +420 296 325 152, +420 296 154 105, Fax: +420 296 325 153

E-mail: info@metroprojekt.cz URL: www.metroprojekt.cz

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
Jiří Rukavishka	PO Kralupy	57527	rukavishka@szdc.cz	
Jiří Hubka	SZDC OPRA SNT	728 541 880	hubka@szdc.cz	
PAVEL BARTOŠ	MP	296153 323	BARTONP@METROPRAGMA	
OLDŘICH HRIB	MP	296 159 261	oldrich.hrib@metroprojekt.cz	
ONDŘEJ BOROVSKÝ	SZDC GR 014	725 060 573	BOROVSKY@SZDC.CZ	
VÍT DOCEKAL	SZDC TIDC	724 808 199	vit.docokal@szdc.cz	
PETR PUEJL	PZDC, PSZ	602659 870	Puejl@PZDC.CZ	
MARTIN JTRC	SUDOP PRAHA	605 229 014	MARTIN.JTRC@SUDOP.CZ	
PETR VÍŠVOČIL	METROPROJEKT	605 224 74	VISVOCIL@METROPROJEKT.CZ	
PEŠR KUNÍK	SZDC OR	725 805 797	kunik@szdc.cz	
TOMÁŠ MORAVKA	SZDC SSZ	702 209 093	Moravka@szdc.cz	
LENKA DALECKÁ	SZDC SSZ	702 209 938	DALECKAL@SZDC.CZ	
JIRÍ KROUSKÝ	SZDC SSZ	601 124 959	Krousky@szdc.cz	
LENKA SEIDLOVÁ	SZDC SSZ	606 708 805	seidlova@szdc.cz	
JAN DOMAŽLICKÝ	SZDC OR3	724 071 547	DOMAZLICKY@SZDC.CZ	
TOMÁŠ KŘEČKA	SZDC OR1	602 472 131	KRECKA@SZDC.PZ	
Honika Trpišoušková	SZDC 030	602 249 039	trpisouska@szdc.cz	
JAROMÍR LOUMA	SZDC 06	725 919 424	LOUMA@SZDC.CZ	
Jan Folprecht	OP, v.s., RSM Ph	702 223 082	folprecht@rsm.cd.cz	
LUKÁŠ FRANE	SUDOP PRAHA	267 094 391	LUKAS.FRANE@SUDOP.CZ	
MIROSLAV NEŽIVSIL	SUDOP PRAHA	605 221 122	MIROSLAV.NEZIVSIL@SUDOP.CZ	
Pavel HAUSILD	-11-	267 094 386	hausild@sudop.cz	
VLADIMÍR PUS	-11-	267 094 389	VLADIMIR.PUS@SUDOP.CZ	
Milan BALAN	SZDC, SSZ	9722 44834	balan@szdc.cz	
Vikem Hamouz	CDP Praha	412 410 892	Hamouz@cdp.cz	
Barto Milan	MP	602 283 953	barto@metroprojekt.cz	