


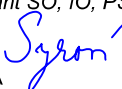




Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MICHAL MEČL
		Garant profese: ING. EVA SYROVÁ

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. JIŘÍ SYROVÝ 	ING. EVA SYROVÁ 	ING. EVA SYROVÁ 	ING. MIROSLAV KRSEK 

Název akce: <b>OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU MSTĚTICE (MIMO) - PRAHA-VYSOČANY (VČETNĚ)</b>	Číslo smlouvy: <b>15 086 201</b>	
	Projektový stupeň: <b>PD</b>	
Část: ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK  1. ÚSEK - MSTĚTICE (MIMO) - VÝH. SKÁLY (VČETNĚ)	Datum: <b>08/2016</b>	
	Číslo části: <b>E.1.1.1</b>	
Název přílohy:  <b>DOKLADY</b>	Měřítko: <b>-</b>	Počet formátů: <b>-</b>
	Číslo přílohy: <b>1.2</b>	



# Seznam dokladů

---

- 1) Záznam ze vstupní porady ze dne 28. 4. 2015 konané v budově SUDOP PRAHA a.s.
- 2) Záznam z porady na GPK, dopravní technologii a nástupiště ze dne 25. 6. 2015 konané v budově SUDOP PRAHA a.s.
- 3) Záznam z porady na uzavření GPK ze dne 22. 7. 2015 konané v budově SUDOP PRAHA a.s.
- 4) Vypořádání připomínek k záznamu ad 3)
- 5) Záznam z porady na železniční spodek a uzavření problematiky odbočky Zeleneč ze dne 11. 11. 2015 konané v budově SUDOP PRAHA a.s.
- 6) Vyjádření SŽDC O12 ke způsobu řešení traťového úseku Odb. Skály – ŽST Praha – Vysočany – počet tratí
- 7) Záznam z pracovního jednání komise pro staničení k případu „Mstětice – Vysočany“ ze dne 26.10. 2015
- 8) Vyjádření obce Zeleneč – nesouhlas s navrhovaným posunem nástupišť





1

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)</b> vstupní porada
<b>DATUM</b>	28. dubna 2015
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA, a.s., zasedací místnost č. 7
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL(A)</b>	viz text

1

Obsahem a cílem vstupní porady bylo projednání a seznámení účastníků se základními informacemi o stavbě, základním časovým harmonogramem a představení jednotlivých profesí.

Investorem stavby je Stavební správa západ, HlSem je Ing. Michaela Ječmínková.

## Úvod, základní informace o stavbě

Stavební správa západ zadala v roce 2015 zpracování přípravné dokumentace („PD“) a záměru projektu („ZP“) stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“. Zpracování výše uvedené stavby bude provedeno v souladu se zadávací dokumentací, zejména se Všeobecnými a zvláštními technickými podmínkami.

Náplň stavby vychází ze zpracované PD „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba“ z r. 2009 a SP „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“ z 2/2014, s tím, že součástí PD a ZP je i zastávka Rajská zahrada. Dále bude respektován stav již zrealizované stavby „Optimalizace trati Lysá n. L. - Praha Vysočany, 1. stavba“ a bude prověřena, resp. potvrzena možnost demolice VB ve Vysočanech ze strany dotčených orgánů stání správy, zejména z hlediska památkové ochrany.

Rozsah stavby: začátek stavby se nachází v km 14,980 v místě poslední nové výhybky ŽST Mstětice a konec stavby v 5,900 v místě vjezdového navěstila ŽST Praha Vysočany, ve směru od Odb. Balabenka. Oproti předchozí PD není součástí řešení úsek Odb. Balabenka – ŽST Praha Vysočany z důvodu variantního řešení zapojení VRT Praha – Litoměřice v tomto prostoru. Celková délka stavby je cca 16 km.

Součástí dokumentace bude hodnocení ekonomické efektivity investice, které bude zpracováno v souladu s platnou metodikou „Aktualizace metodiky pro výpočet efektivity investic na SŽDC, s.o.“

Přípravná dokumentace stavby - dokumentace pro územní řízení (dále také PD-DUR) bude zpracována dle Směrnice GR SŽDC 11/2006 ze dne 30.6.2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění.

Dokumentace bude zpracována s maximální snahou tak, aby byla stavba umístěna výhradně na drážních pozemcích. Bude-li nutné stavbu umístit výjimečně mimo drážní pozemky, předá zhotovitel návrh budoucích kupních smluv, případně smlouvy o převodu práva hospodaření, případně smlouvy budoucí o zřízení věcného břemene a souhlasy dotčených majitelů pozemků.

Součástí zakázky je i doplnění geotechnického průzkumu pražcového podloží, železničního svršku a spodku z r. 2009 a to v rámci 1. dT plnění. Vzhledem k tomu, že v současné době je řešený úsek žel. trati využíván jako odklonová trasa po dobu výlukových prací v rámci realizace stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly“, není možné cca do konce 08/2015 získat samostatné výluky pro provedení doplňujících průzkumů, a je možné částečně využít krátkodobých výluk již naplánovaných pro účely údržbových prací a to po předchozí dohodě s OR ST. Z tohoto důvodu bude doplnění průzkumů, po dohodě s investorem stavby, odevzdáno až v 2. dT k 30.10.2015.



## Termíny:

### **1. dílčí termín plnění 1.7.2015**

- Předložení rozpracování záměru projektu.
- Doplnění geotechnických průzkumů a základní geotechnická zpráva – tato část bude převedena do 2.dT dle důvodů uvedených v kap. *Úvod, základní informace o stavbě*
- Návrh a projednání základního technického řešení stavby vč. konceptu GPK a rozhodujících SO a PS stavby, návrh provozní a dopravní technologie.

### **2. dílčí termín plnění 30.10.2015**

- Přípravná dokumentace k projednání se složkami SŽDC, s. o. a ČD, a. s.
- Porovnání změn vzhledem k EIA ve smyslu ZD.

### **3. dílčí termín plnění 29.1.2016**

- Záměr projektu ke schválení do Centrální komise MD.
- Zpracování připomínek SŽDC, s. o. a ČD, a. s. k PD.
- Zpracovaná dokumentace k projednání s drážními a mimodrážními orgány a organizacemi

### **4. dílčí termín plnění 1.4.2016**

- Kompletní dokumentace v rozsahu Dokumentace pro územní řízení.

### **5. Konečný termín plnění 30.8.2016**

- Kompletní přípravná dokumentace po ukončení územního řízení a schválení v rámci SŽDC, s.o.

## Výchozí podklady předané investorem, dle SoD

**Zadávací dokumentace** ze dne 1.10.2014,

**Studie proveditelnosti Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany** (SUDOP PRAHA a.s., verze 2/2014), její schvalovací protokol čj. 29 903/2014-O7 z 9. 7. 2014 a posuzovací protokol čj. 6 182/2014-SSZ-ÚT1 z 30. 4. 2014.

**PD Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba** (SUDOP PRAHA a.s., 7/2009, neschválená),

Směrnice GR č. 20/2004 Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů.

Geodetické a mapové podklady. Zpracovatel PD obdržel od SŽG zaměření stávajícího stavu, ovšem k datu před realizací stavby „Optimalizace trati Lysá n. L. - Praha Vysočany, 1. stavba“, tedy podklady neaktuální. Z tohoto důvodu byl dne 3.4.2015 investorovi dopis se žádostí o poskytnutí aktuálních podkladů, tedy i se zpracováním skutečného stavu po realizaci 1. stavby. Termín zaslání aktuálních podkladů byl investorem stanoven na 15.6.2015 a to dopisem z 24.4.2015, což je z hlediska odevzdání dokumentace k 1. dT již poměrně pozdě. Proto byl zástupce SŽG Ing. Pokorný požádán, zda by tyto podklady mohly být předány nejpozději na konci května, což bylo z jeho strany akceptováno.

## Koordinace se souvisejícími a navazujícími stavbami

V rámci přípravy stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“ bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽDC, s. o., ČD, a. s., cizích investorů na pozemcích SŽDC, s.o. a ČD, a.s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území a to zejména se stavbami v dotčeném území:

- Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně), (stavba SŽDC v přípravě),
- GSM-R uzel Praha (stavba SŽDC v přípravě),



- Ocelkova – Lipnická (stavba MHMP, nová komunikace s rekonstrukcí žel. mostu v odb. Skály, platné ÚR),
- Rajská Zahrada - přemostění (stavba MHMP, obsahující lávky k nové železniční zastávce),

a s těmito stavebními záměry:

- MÚK Kbelská - Kolbenova (stavba MHMP, týkající se úpravy křižovatky na tzv. průmyslovém polookruhu),
- VRT Praha – Litoměřice (záměr SŽDC, obsahující úsek odb. Balabenka – ŽST Praha-Vysočany (mimo)),
- záměry obytné výstavby v lokalitách bývalých továren Odkolek a ČKD,
- záměr Obce Zeleneč na nový podchod na k. ú. Zeleneč a záměr MČ Praha 20 na nový podchod v ulici Ve Žlínku.

**Zaznamenal Ing. Michal Mečl**

## Dopravní technologie

Byla rámcově projednána náplň dopravní technologie, a to především v těchto bodech.

- výhledová doprava bude potvrzena v rámci dalšího projednání na profesní poradě.
- byl vznesen požadavek na ponechání provizorních spojek v traťových úsecích jako definitivních i pro výluky konané po dokončení stavby. Bude prověřena potřebnost a realizovatelnost takového požadavku, budou popsány případné dopady.

Konkrétní řešení budou projednána na dílčích profesních poradách v návaznosti na ostatní profese.

**Zaznamenala Bc. Martin Jarath**

## Zásady organizace výstavby

Na vstupním jednání byl projektantem předestřen problém, týkající se provizorních staveništních přejezdů a přechodů pro cestující během stavby.

Bylo konstatováno, že otázka bude znovu otevřena a řešena na poradě týkající se POV. Bude posouzena možnost ponechání provizorních odboček nutných z titulu kapacity tratě během výstavby i v definitivním stavu.

**Zaznamenal Ing. Lukáš Pohořelý**

## Zabezpečovací zařízení

Železniční stanice Praha Vysočany a Praha Horní Počernice budou zabezpečeny zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Volnost v hlavních a předjízdnicích kolejích kde se předpokládá přenos kódu VZ bude zjišťována pomocí kolejových obvodů, v ostatních případech budou použity počítače náprav. Odb. Skály bude zabezpečena elektronickým stavědlem typu traťové stavědlo s řídicí částí v ŽST Praha Vysočany.

Železniční stanici Mstětice bude vhodné zabezpečit provizorním elektronickým stavědlem umístěným v kontejnerech i když stanice není předmětem stavebních úprav. Toto řešení umožní zřídit a aktivovat elektronický automatický blok v rekonstruovaném úseku Mstětice – Praha Horní Počernice a zobousměřit automatické hradlo v úseku Čelákovice – Mstětice. Vybudování tohoto provizorního



elektronického stavědla před zahájením kolejových výluk v úseku Mstětice – Praha Horní Počernice umožní zabezpečený obousměrný provoz v obou traťových kolejích v tomto úseku v průběhu stavby.

Traťové úseky Mstětice – Praha Horní Počernice, Praha Horní Počernice – odb Skály a odb Skály – Praha Vysočany budou zabezpečeny elektronickým automatickým blokem s kolejovým i obvody a přenosem kódu VZ. V traťovém úseku Čelákovice – Mstětice bude po ukončení stavby obousměrné automatické hradlo s hradlem Záluží. Jedná se o upravené automatické hradlo zřízené v 1. stavbě, které je v současné době jednosměrné. Ve stavbě ŽST Čelákovice bude banalizována 1. TK a v této stavbě 2. TK.

Při ukončení stavby budou stanice vybavené novým elektronickým stavědlem zapojeny na dálkové ovládání z CDP Praha. DOZ řízené oblasti Praha Uhřetěves – Lysá n.L. (mimo) bude předmětem samostatné stavby.

Po dobu výstavby bude ŽST Praha Horní Počernice zabezpečena mobilním provizorním elektronickým stavědlem, traťové úseky provizorním automatickým hradlem. Pro hlídání volnosti kolejí budou použity počítače náprav. Při projednání organizace výstavby bude rozhodnuto o případném zřízení provizorních odboček v mezistaničních úsecích.

***Zaznamenal Jiří Duchoslav***

### Sdělovací zařízení

V profesi sdělovací zařízení přípravná dokumentace naváže na provedené stavby:

- Optimalizace trati Lysá n.L. – Praha Vysočany, 1 stavba;
- Výstavba HDPE Mstětice – Praha Vysočany.

a bude zpracována s přihlédnutím k již prováděným stavbám:

- GSM-R uzel Praha (Beroun-Praha-Benešov);
- CDP Praha, lokalita Balabenka.

V rámci profese sdělovací zařízení budou provedena tato zařízení i s přihlédnutím k předchozí přípravné dokumentaci Optimalizace trati Lysá n.L. – Praha Vysočany, 2 stavba:

- Upraven a dobudován DOK a TK Lysá n.L. – Praha Vysočany;
- Upraven DOK Praha Vysočany – Praha Satalice;
- Upraven DOK Praha Vysočany – Praha Libeň;
- Upraveny DOKy Praha Holešovice – Praha Libeň;
- Upraveny stávající Dálkové metalické kabely;
- Upraveny stávající DOK a MOK ČD-Telematika a.s.;
- Upravena HDPE trubka AŽD Praha Mstětice - Praha Vysočany ;
- Upraveny místní kabelizace v ŽST Praha Horní Počernice, Odbočce Skály a ŽST Praha Vysočany;
- Doplněn a upraven přenosový systém v celém traťovém úseku;
- Vybudovány nebo upraveny telefonní zapojovače v ŽST Praha Horní Počernice, Odbočce Skály a v ŽST Praha Vysočany;
- Upravena ATÚ v ŽST Praha Vysočany;
- Vybudována nová Informační a rozhlasová zařízení v Zast. Zeleneč, ŽST Praha Horní Počernice, Zast. Rajská zahrada a ŽST Praha Vysočany;
- Vybudována nová EZS, ASHS v určených objektech a místnostech;



- Vybudovány nové kamerové systémy v ŽST Praha Horní Počernice, Odbočce Skály, Zast. Rajská zahrada a ŽST Praha Vysočany;
- Upraven traťový rádiový systém, místní rádiové sítě v celém předmětném úseku;
- Vybudováno zařízení DDTS v ŽST Praha Horní Počernice, Odbočka Skály a ŽST Praha Vysočany a následně upraven dohled DDTS v CDP Praha;
- Upraveny další sdělovací zařízení v ŽST Praha Horní Počernice, Odbočce Skály a ŽST Praha Vysočany.

Rozsah sdělovacího zařízení bude upřesněn na profesních poradách.

**Zaznamenal Ing. Martin Štrof**

### Mostní objekty

Na vstupním jednání projektant shrnul základní požadavky kladené na profesi mostních objektů dle Všeobecných a zvláštních technických podmínek, především na způsob posouzení a návrh prostorového uspořádání stávajících a nových objektů. Dalším úkolem bude zajistit koordinaci mostních objektů se souvisejícími stavbami v cizí investici. Investor upřesnil, že mostní objekty na odb. Balabenka nebudou součástí této stavby, jelikož rozsah stavby je oproti původní PD 07/2009 pouze do km 5,900. Obecně se na daném traťovém úseku nachází hlavně mosty menších rozpětí, mezi rozhodující SO lze zařadit nový podchod v ŽST Praha Vysočany a dále objekty, které jsou dotčeny jinými investičními záměry. Součástí této profese jsou také propustky, opěrné a zárubní zdi a návěsní lávky. Návrh technického řešení jednotlivých SO bude vycházet z již zpracované PD „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba z r. 2009 a bude projednán se zástupci investora na samostatné profesní poradě.

**Zaznamenal: Ing. Ján Kováč**

### Trakční vedení a silnoproudá zařízení

#### **D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)**

Pro zajištění dodávky elektrické energie v ŽST Praha Horní Počernice, odb. Skály, ŽST Praha Vysočany budou vybudovány nové transformovny 22/0,4 kV. Hlavními celky nově budovaných transformoven budou rozvaděč 22 kV, transformátor 22/0,4 kV, rozvaděč NN a rozvaděč kompenzace. Z transformoven budou napájeny veškeré odběry. Především EOv, osvětlení, zabezpečovací zařízení atd.

#### **D.3.8 Napájení zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení z trakčního vedení**

Pro potřebu napájení zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení budou ŽST Praha Horní Počernice, odb. Skály a ŽST Praha Vysočany vybudovány nové měniče.

**Zaznamenal: Ing. Lukáš Franc**

#### **Silnoproudá zařízení**

Ve stručnosti byl představen rozsah a koncepci řešení stavby z hlediska úprav a budování nových silnoproudých zařízení.

Součástí stavby bude vybudování nových napájecích bodů ze sítě PREDi v ŽST Praha Horní Počernice, Odbočce Skály a v ŽST Praha Vysočany a rovněž v nové zastávce Praha Rajská Zahrada. V celém řešeném úseku budou vybudovány nové napájecí kabelové rozvody nn, které nahradí rozvody stávající, zároveň bude zajištěno napájení všech nových technologických zařízení a nových stavebních objektů.

V celém úseku bude vybudováno nové venkovní osvětlení v rámci kolejiště a v rámci ploch pro cestující – v rozsahu definovaném v souladu s požadavky směrnice SŽDC s.o. E11, protokol o určení venkovního



osvětlení dráhy bude vypracován v rámci navazujících profesních porad. Parametry venkovního osvětlení budou respektovat aktuálně platné ČSN, zejména ČSN EN 12 464-2, případně ČSN EN 12-464-1.

V ŽST Praha Horní Počernice, v Odbočce Skály a v ŽST Praha Vysočany bude instalován nový elektrický ohřev výhybek – v rozsahu dle požadavků dopravní technologie. Řešení ohřevu bude odpovídat podmínkám definovaným směrnici SŽDC s.o. E2. Vzhledem k tomu že v ŽST Mstětice bude instalován nový provizorní systém zab. zař. byl projektantem vznesen dotaz na případnou potřebu instalace ohřevu výhybek v této stanici – bylo rozhodnuto, že ohřev v této stanici instalován v této části stavby nebude.

**Zaznamenal: Aleš Budský**

### Trakční vedení

Návrh trakčního vedení musí současně splňovat požadavky vyplývající z TSI CR ENE -Rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského a konvenčního železničního systému.

Výchozí podklady pro zpracování TV přípravné dokumentace "Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně)":

- Zadávací podmínky stavby
- Zaměření stávajícího stavu po 1. stavbě
- Podklady předané provozovatelem TV
- Podklady k navazujícím stavebním objektům a stavbám SŽDC a MHMP.
- Aktualizované energetické výpočty
- Zásadní postupy stavby
- Normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 122-1.

Předpokládaný rozsah úprav TV v této stavbě je od **ŽST Praha – Vysočany (včetně) stávající km 5,730 (nkm 5,600)** až k **ŽST Mstětice (mimo) skm 15,183 (nkm 14,615)**.

Projektant upozornil na nevyhovující stav zesilovacích vedení v případě, že nebude do stavby zahrnuta modernizace traťového úseku od TM Balabenka k ŽST Praha Vysočany. Podle původních energetických výpočtů z PD r. 2009 bylo navrženo zvětšení průřezu na 2 x 120Cu od TM Balabenka v TV všech tří kolejí, tj. u dvou ze směru od Praha hl. n. a jedna kolej od ŽST Praha Libeň a to i včetně nových připojení z TM Balabenka na TV.

V modernizovaném úseku je stávající trakční proudová soustava **stejnosměrná DC s napětím 3kV**.

Projektant požaduje od investora rozhodnutí, zda se má v projektové dokumentaci počítat s budoucí změnou stejnosměrné trakční soustavy 3kV DC na střídavou soustavu AC 25kV 50Hz. V případě kladného rozhodnutí by bylo nutné navrhnout nová trolejová vedení na izolační stav 25kV a u kabelových sdělovacích a zabezpečovacích vedení by se muselo počítat se stíněnými kabely pro řešení vlivů z budoucí AC soustavy. Dodatečné výměny všech kabelů v souvislosti s návrhem trati VRT nebo budoucí změny DC na AC trakční soustavu by byly značně investičně náročné.

**Zaznamenal Ing. Jiří Straka**

### Ukolejnění vodivých konstrukcí

S ohledem na protikorozi ochranu bude veškeré zřizované ukolejnění provedeno jako ukolejnění nepřímé. Zařízení omezující napětí lze použít za splnění podmínek přílohy F ČSN EN 50122-1 ed. 2 a podmínky, že nebude propouštět v jiném směru než z chráněné konstrukce do zpětného kolejnicového vedení.





Řešení TV tomuto přizpůsobí i své potřeby přímého ukolejnění a navrhne výhradně zkratovače izolované od trakční podpěry se svodem izolovaným od trakční podpěry.

V místech se zvýšeným nebezpečím ve smyslu ČSN 34 1500 ed.2 bude provedena instalace zařízení omezujícího napětí (VLD-F) se zápalným napětím 250V a dvěma vodiči ke koleji. Toto řešení v tomto okamžiku již není požadováno normou, ale odpovídá požadavkům připravované směrnice k ukolejnění.

Ukolejnění řeší poruchové stavy, kdy se živá část vodivé propojí s částí chráněnou, neřeší proto přístupová a dotyková napětí na vodivých konstrukcích ve smyslu čl. 9.3 ČSN EN 50122-1 ed. 2. Tato jsou řešena měřením dotykových napětí v rámci jednotlivých SO zřizujících vodivé konstrukce, kde se mohou tato napětí vyskytovat (trakční podpěry, elektrická zařízení, kolejnice apod.). Pro případ, kdy nebude dodrženo dovolené dotykové napětí, budou v rámci jednotlivých SO navržena opatření v koordinaci s řešením protikoroze ochrany.

Z kolejí bez TV a bez kolejových obvodů bude zajištěn pouze odvod poruchových proudů stejným způsobem jako z trakčních podpěr - nepřímým ukolejněním. Odvod trakčních proudů na koleji bez TV není nutný.

Ukolejnění mostů, zdí, gabionů a PHS budou řešeny s ohledem na vodivé celky těchto konstrukcí, aby nedošlo k narušení protikoroze ochrany objektu. Každý vodivý celek bude ukolejněn pouze 1x nepřímo. Zpracovatelé objektů u každého vodivého celku zajistí měřicí a kontrolní bod, aby bylo možné ověřit případné vodivé odizolování dvou sousedních celků. Ukolejněny budou pouze objekty v POTV.

Svodiče přepětí budou vodivé spojeny s podpěrou, na níž budou nainstalovány. Podpěra bude v souladu s čl. 6.4 ČSN 34 1500 ed. 2 uzemněna na 10 Ohm a nepřímo ukolejněna přes zařízení omezující napětí, nejlépe na střed stykových transformátorů. Propojení svodiče s podpěrou a uzemnění podpěry je součástí SO trakce.

**Zaznamenal David Zrůst**

## Železniční svršek, spodek, nástupiště, přejezdy

Stavba řeší optimalizaci celého úseku od km 14,980 do km 5,900 včetně:

- ŽST Praha – Horní Počernice
- ŽST Praha – Vysočany
- Odbočka Skály
- Zastávka Zeleneč
- Nová zastávka Praha – Rajská Zahrada

Jedná se o trať se zařazením do dráhy celostátní a do sítě TEN-T (hl. síť nákl. dopravy a globál. síť osob. dopravy)

### **Rychlosti**

Stávající traťová rychlosti

- $V_{max}=100$  km/h (Mstětice - Praha Horní Počernice)
- $V_{max}=90$  km/h (Praha Horní Počernice - Praha Vysočany)

Nová rychlost bude navržena maximální možná s minimálními směr. posuny v rozmezí 80 – 140 km/h dle PD „Optimalizace Lysá n.L. – Praha Vysočany 2.stavba“ (z 07/2009)

### **Železniční svršek**

*Stávající svršek:*

- T a S49 na bet. pražcích s rozponovými podkladnicemi z 60. a 70. let



- Výhybky 1. generace na dřevěných pražcích

*Nový svršek:*

- V hlavních kolejích nový rošt UIC60 na betonových pražcích s upevněním W14
- V ostatních kolejích nový rošt S49 na betonových pražcích s upevněním W14 – dle tech. požadavků kap. 4.7. S ohledem na stav stávajícího železničního svršku se předpokládá jeho minimální zpětné využití.
- Výhybky UIC60/S49 2. generace dle směrnice SŽDC č. 77

#### **Sanace pražcového podloží**

- Ve všech rekonstruovaných kolejích bude navržena sanace pražcového podloží včetně jejího odvodnění
- Dojde k doplnění průzkumu z r. 2009 – kopané sondy + stat. zatěžovací zkoušky (dle S4, dle Metodiky geotechnického průzkumu) – toto bude závislé na možnosti využití výluk v trati
- Ověření únosnosti zemní pláně v místě rozšíření stezky
- Vsakovací zkoušky v místě vsak. objektů

#### **Nástupiště**

- Výšky 550 nad TK
- Ze zídky L (v nezbytných případech z konzolových desek)

#### **GPK**

*ŽST Praha – Horní Počernice*

- rekonstrukce hl. kolejí, předj. kolejí (4.SK jen v nezbytném rozsahu) a vyvolané úpravy ostatních částí kolejíště
- části kolejí rekonstruované v r. 2012 vč. Nástupiště budou zachovány bez úprav
- prodloužení předjízdnych kolejí pro nákl. vlaky min. na 780 m (opt. 800 m)
- bude zajištěna obsluha vleček
- v 0. SK bude zvýšena rychlost (dle projednání na následujících poradách)
- bude prověřena účelnost zachování 6.SK
- VN VK (vykládková/nakládková kolej) bude umístěna dle projednání s ČD tak, aby byla využitelná pro nakládku/vykládku

*Odbočka Skály*

- bude doplněno na čtveřici spojek

*ŽST Praha Vysočany*

- rekonstrukce všech SK v plném rozsahu včetně zhlaví
- kol. řešení bude vycházet ze schválené SP – v případě neprůchodnosti odstranění výpr. budovy bude přiměřeně modifikováno
- musí umožnit jízdy vlaků k nástupištím traťovou rychlostí (snadné křížné jízdy vlaků do Satalic)
- rychlost z 2. TK od odbočky Skály do 303. SK bude navržena na 80 km/h s prověřením možnosti napojení 305.SK již před touto spojkou





- bude prověřeno vybudování 2. podchodu v ose ulice Krátkého (zkrácení přestupní doby na busy MHD)
- vše bez znemožnění případného výhledového napojení trati z tunelu pod letňanským letištěm
- mělo by navazovat na návrhy ÚTS VRT (územně technická studie vysokorychl. trati) Praha – Litoměřice
- bude projednána účelnost zachování kusé koleje SEE
- bude zvážena účelnost zachování odstavné koleje ve vztahu k dosažení délky nákl. Koleje min.780m (opt. 800m) bez zvětšení záborů

### Přejezdy

Železniční přejezdy budou zachovány a rekonstruovány při dodržení ČSN 73 6380 v platném znění.

**Zaznamenala Ing. Eva Syrová**

## Životní prostředí

### Životní prostředí

Kapitola životní prostředí bude zpracovaná v souladu se Směrnicí GŘ č. 11/2006 a zároveň plně v souladu s vydaným stanoviskem Ministerstva životního prostředí ze dne 15. 7. 2011, č.j.: 52865/ENV/11.

Zároveň bude zpracována kapitola - Změny přípravné dokumentace od dokumentace „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba“, která byla posouzena Ministerstvem životního prostředí. Její náplní bude popis případných technických změn včetně projednání (délka stavby, počet přeložek, počet mostních objektů, počet propustků,...).

### Dendrologie:

V rámci zpracování této části PD žádáme investora o potvrzení, zda dle zadávacích podmínek bude nutno dodržet Metodický pokyn GŘ ze dne 20.2.2014:

*Zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon) uvádí v §46 ochranná pásma pod odstavcem (3) k v ČR používaným drážním zařízením následující: Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně pro vodiče bez izolace 7 m.*

nebo zda bude nutné mapovat stromy ke kácení ve větším rozsahu?




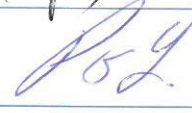



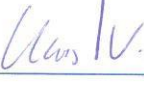

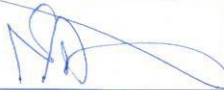



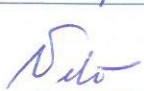
**Zaznamenal Ing. Miroslav Radechovský**

**Sestavil Ing. Michal Mečl**




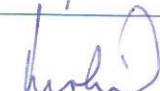

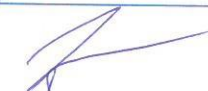


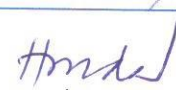


# PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně) Vstupní porada
DATUM	28. dubna 2015
MÍSTO	SUDOP PRAHA a. s., zasedací místnost č. 7

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Michal Mečl	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 044 michal.mecl@sudop.cz	
Ilona Gramblichová	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 163 ilona.gramblickova@sudop.cz	
Bc. Martin Jarath	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 166 Ing. Lukáš Pohořelý	
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 162 eva.syrova@sudop.cz	
KRSEK	SUDOP PRAHA	605 229 077 KRSEK@SUDOPHK.CZ	
FAJMON TOMÁŠ	SZDC PRAHA	972 241 595 FAJMON@SZDC.CZ	
HANS Václav	RUPID	234 704 575 hans@rupid.cz	
VALENTA MIROSLAV	RUPID	234 704 569 VALENTA@RUPID.CZ	
Petr Vaněk	ODS ROD Praha	972 241 625 vanek@gr.od.cz	
Pavel Cikner	ODS ROD Praha	9722 41622 cikner@gr.od.cz	
Ing. Josef Tolas	SZDC s.o. ST Praha východ	972 224 882 tolas@szdc.cz	
Pavel KONOPÁSEK	SZDC GR 06	602 289 077 konopasek@szdc.cz	
MIROSLAV VELIS	SZDC GR 06	972244368 velis@szdc.cz	





JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Pavel MATHE	SZDC 06	602 61 12 19 mathe@szdc.cz	
PAVEL ŘÍHA	SZDC 012	978 385 863 l.riha@szdc.cz	
Pavel Krotel	SZDC 82	972 998 04 krotel@szdc.cz	
Jenka Seidlová	+	972 448 25 seidlova@szdc.cz	
Vladimír Pokorný	SZG	724 285 182 pokornyv@szdc.cz	
Petr Kubeček	SZDC SIE	602 282 01 kubeccka@szdc.cz	
Jiri Duchoslav	SUDOP PRAHA	603 410 691 jiri.duchoslav@sudop.cz	
Miroslav Kluch	ED an. RSH-ROJ PRAHA	602 418 124 kluchm@rsh.roj.cz	
MARTIN ŠTROF	SUDOP PRAHA	267 094 144 MARTIN.STROF@SUDOP.CZ	
Veronika / Bohačlová	ST Nymburk	602 668 920 bohaclova@szdc.cz	
Stoboda Lukáš	SMT Praha	stoboda.l@smc.cz 478 541 559	
Milan Vacek	ED - Telecom.tla	724 066 783 milan.vacek@edt.cz	
PAVEL HOUDEA	LDC, Ji Praha	725 721 430 pavel.houdea@cdccrgy.cz	
Ladislav LINDVÍK	SZDC, s.o OR Praha	602 532 672 lindvik1@szdc.cz	
PAVEL JEŽÁBEK	SUDOP PRAHA	267 094 131 pavel.jezabek@sudop.cz	
VIRATISLAV HILKA	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 - 138 viratislav.hilka@sudop.cz	
Vladimír Koniček	PRAGOPROJEKT	266 066 144 koniuck@pragoprojekt.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
LUKAŠ FRANC	SUDOP	267 094 391 LUKAS.FRANC@SUDOP.CZ	Franc
BUDSKÝ ALEX	SUDOP PRAHA	264 094 397 ales.budsky@sudop.cz	Budský
NOVÁK Miroslav	ČD Telekomunikace	424 543 109 miroslav.novak@cdt.cz	Novák
ZUNT	SZDC 06	97 224 4733 ZUNT@SZDC.CZ	Zunt
VEŽEK MILAN	SZDC 06 PRAHA SSZH	725 785 043 VEZEKMI@SZDC.CZ	Vežek
PETR KUNIK	SZDC SSZ	720 805 797 KUNIK@SZDC.CZ	Petr
MIROSLAV RADECHOVSKÝ	SUDOM	739 383 268 MIROSLAV.RADECHOVSKY@SUDOP.CZ	Radechovský
JAN KOVÁČ	SUDOP PRAHA a.s.	jan.kovac@mdop.cz 267 094 436	Kováč
Jaroslav STROS	SZDC, SSZ	strosjp@szdc.cz 702 209 264	Stros
Milan BALAN	SZDC, SSZ	97 224 4834 balan@szdc.cz	Balan
PETR MUEIL	SZDC-PPZ	602 659 810 MUEIL@SZDC.CZ	Mueil
Jiří Straka	SUDOP Praha a.s.	267 094 399 straka@sudop.cz	Straka
Martin Čížinský	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 101 martin.cizinsky@sudop.cz	Čížinský
Karel Friedrich	SZDC SSZ	602 269 052 friedrich@szdc.cz	Friedrich
MICHAELA JECHMINKOVÁ	SZDC SSZ	972 244 744 jehminkova@szdc.cz	Jechminková
Vojtěch Jelínek	SZDC 014	972 244 572 jelinek@szdc.cz	Jelínek
MILAN BELEHRAJ	SZDC, PRAHA, SSZ+FR	606 622 481 belehradm@szdc.cz	Belehrad







VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/ 620 /15

VYŘIZUJE:

Ing. Eva Syrová

TEL.: +420 267 094 163

FAX: +420 224 230 316

E-MAIL: [eva.syrova@sudop.cz](mailto:eva.syrova@sudop.cz)

IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 8. července 2015

Dle rozdělovníku

**„Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“  
Záznam na GPK, provozní technologii a nástupiště**

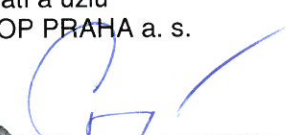

Vážený,

v příloze Vám zasíláme záznam z porady na **GPK, dopravní technologii a nástupiště** v rámci zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu výše uvedené stavby.

Porada se uskutečnila ve čtvrtek **25.6.2015 od 12,00 hod.** v budově SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, Praha 3.

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů  
SUDOP PRAHA a. s.

  
 **SUDOP PRAHA a.s.**  
130 80 Praha 3, Olšanská 1a  
201 - Středisko železničních tratí  
a uzlů**Přílohy:**

Rozdělovník  
Prezenční listina  
Schéma staničení

**Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)**

Stavba řeší optimalizaci celého úseku od km 14,980 do km 5,900 včetně:

ŽST Praha – Horní Počernice

ŽST Praha – Vysočany

Odbočka Skály

Zastávka Zeleneč

Nová zastávka Praha – Rajská Zahrada

Jedná se o trať se zařazením do dráhy celostátní a do sítě TEN-T (hl. síť nákl. dopravy a globál. síť osob. dopravy)

**Rychlosti**

Stávající traťová rychlosti

V<sub>max</sub>=100 km/h (Mstětice - Praha Horní Počernice)

V<sub>max</sub>=90 km/h (Praha Horní Počernice - Praha Vysočany)

Nově navržená rychlost pro klasické vlakové soupravy jedoucí s nedostatkem převýšení do  $l=100$  mm (V), pro klasické vlakové soupravy jedoucí s nedostatkem převýšení do  $l=130$  mm (V130) i s nedostatkem převýšení do  $l=150$  mm (V150) a pro jednotky s naklápěcími skříněmi jedoucí s nedostatkem převýšení do  $l=270$  mm je v úseku Lysá n.L. - Praha Vysočany navržena v rozmezí  $V=100-140$  km/h takto:

Tabulka rychlostí trať Lysá n.L. – Praha Vysočany:

staničení [km]	V [km.h <sup>-1</sup> ]	V130 [km.h <sup>-1</sup> ]	(Vk) [km.h <sup>-1</sup> ]
14,407	140	140	160
15,497 289	130	140	160
18,030 000	120	130	160
19, 401 837	120	120	120
22,172 048	100	105	130
22,795 182	100	105	120
23,149 838	100	105	130
27,883 712 = 7,168 956	100	105	130
6,736 595	80	80	80

Tabulka rychlostí trať Praha hl.n. – Turnov / kolej č. 301, následně 101:

staničení [km]	V [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>vyj</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	(Vk) [km.h <sup>-1</sup> ]
5,900 000	80	80	80
7,152 200	100	105	120
12,405 369	80	80	-

Nová rychlost bude navržena maximální možná s minimálními směr. posuny v rozmezí 80 – 140 km/h dle PD „Optimalizace Lysá n.L. – Praha Vysočany 2.stavba“ (z 07/2009)

**ŽEL. SVRŠEK****Stávající svršek:**

T a S49 na bet. pražcích s rozponovými podkladnicemi z 60. a 70. Let

Výhybky 1. generace na dřevěných pražcích

**Nový svršek**

V hlavních kolejích nový rošt - UIC60 / bet. pražce s pružným upevněním W14

V trati na Satalice – S49/ bet. pražce s pružným upevněním W14

V předjízdňích kolejích - S49 /bet. pražce s pružným upevněním W14

V ostatních kolejích – dle předkategorizace užitý nebo nový materiál S49/ bet. pražce s pevným/pružným upevněním



## Staničení, číslování kolejí

Na rozdíl od SP 2012 zadavatel požaduje změnu v označování kolejí a v systému staničení.

V úseku Mstětice – odb. Skály (mimo) bude systém staničení shodný se stávajícím stavem. Nové staničení koleje č.1 bude navázáno na staničení v přípravné dokumentaci „Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně)“ zpracovávané firmou Metroprojekt, která za ŽST Lysá n.L. přebírá stávající staničení. Staničení obou kolejí úseku Mstětice – odb. Skály bude ukončeno na začátku na konci výhybky č. 2 v odbočce Skály, kde se potká se staničením trati Praha – Turnov.

V úseku odb. Skály (včetně) – Praha Vysočany bude systém staničení všech kolejí jednotný a bude převzat z trati Praha – Turnov. Staničení naváže na konci stavby v km 5,9 na stávající staničení, pokud nebude rozhodnuto OŘ Praha jinak. Nosnou kolejí staničení bude v ŽST kolej č. 301. Na počernickém zhlaví staničení přejde po JKS do koleje č. 101 směr Satalice. Koleje č. 1 a 2 směr Lysá n. L. toto staničení převezmou, jejich číslování však zůstane shodné se stávajícím stavem, tedy levá kolej směr Lysá n.L. bude mít označení 2, pravá pak 1. Označení kolejí v ŽST Praha Vysočany bude dle SP 2012 (řada 300), číslování výhybek bude proti stávajícímu stavu otočeno, tedy podle staničení od západu na východ.

Schéma staničení viz příloha záznamu.

Zaznamenali:  
Ing. Krsek, Ing. Syrová

## GPK

Na jednání byly předloženy situace s navrhovaným směrovým a výškovým řešením a popisy parametrů směrových oblouků.

## Úsek Mstětice – Praha Horní Počernice

Nově navržená trať se pohybuje v tomto úseku převážně na stávajícím tělese.

V zast. Zeleneč jsou navržena nová nástupiště, která jsou oproti stávajícímu stavu i původní dokumentaci odsunuta za přejezd v ev. km 16,379. Zapojení vlečky Ferona není zachováno, protože vlečka Ferona byla zrušena. Polohy všech stávajících inženýrských objektů jsou respektovány. V km 18,150 se zachováním mostní konstrukce v původní poloze je navrženo zvýšení poloměru stávajícího oblouku  $r=672$  m na  $r=730$  m, umožňující rychlost  $V=120$  km/h,  $V_{vyj}=130$  km/h a  $(V_k)=160$  km/h.

V celém mezistaničním úseku je navržena osová vzdálenost 4,00 m kromě úseku podél nástupišť v zastávce Zeleneč. Kvůli možnosti zřídit funkční odvodnění bude osová vzdálenost v tomto místě rozšířena na 4,75 m. Přejed staniční osové vzdálenosti na traťovou za ŽST Mstětice je navržen v přechodnicích oblouku. Přejed traťové osové vzdálenosti na staniční před ŽST Praha Horní Počernice je proveden pomocí kružnicových oblouků bez převýšení.

## ŽST Praha Horní Počernice

Staniční úsek začíná na výměně 1. výhybky ŽST Horní Počernice a končí na výměně poslední výhybky č. 19.

V rámci optimalizace trati je v ŽST Horní Počernice navržena rekonstrukce hlavních a předjízdových kolejí. Kolej č. 4 i ostatní staniční koleje jsou zrekonstruovány pouze v nezbytné rozsahu.

Části kolejí zrekonstruované v r. 2012 (kolej č. 2 a 4) včetně nástupiště jsou zachovány bez úprav. Na základě požadavku technických podmínek stavby s ohledem na zařazení trati do sítě TEN -T je provedeno prodloužení předjízdových kolejí (kolej. č. 0 a 4) pro nákladní vlaky na minimální užitečnou délku 800 m.

Po prověření účelnosti byla zrušena bez náhrady kolej č. 6. Kolej VNPK je umístěna tak, aby byla využitelná pro nakládku nebo vykládku. Zapojení všech stávajících vleček je zachováno a jejich obsluha je zajištěna.

Za účelem prodloužení užitečných délek staničních kolejí bylo provedeno na vysočanském zhlaví vysunutí spojky mezi kolejí 2 a 1 za přejezd v ev. km 21,208. Tím mohly být posunuty i všechny ostatní výhybky na zhlaví. Tato úprava zhlaví vyvolala i změnu zapojení vlečky Metrostav.

Na poradě byly předloženy 2 varianty zapojení předjízdové koleje č. 0 – na rychlost  $V=60$  km/h a na rychlost  $V=80$  km/h. S ohledem na dodržení požadovaných užitečných délek v obou případech, byla vybrána varianta na  $V=80$  km/h.



Tabulka užit. délek (od námezničku k námezničku) pro obě varianty:

Kolej	Varianta s $V_0=60$ km/h	Varianta s $V_0=80$ km/h
1	867	837
0	867	837
2	991	991
4	727 (922)	727 (922)

Předjízná kolej č. 4 je navržena na rychlost  $V=50$  km/h.

Na poradě bylo dohodnuto, že výhybka č. 11 vložená do koleje č.4 pro zapojení koleje č.6 bude oproti původní dokumentaci co nejbližší přisunuta k výhybce č. 12 (směrem k přejezdu) bez ohledu na projektantem predikovaný zábor nedrážních pozemků.

Na lyseckém zhlaví je navrženo úplné prospojkování na rychlost  $V=80$  km/h mezi kolejemi č. 1 a 2. . Vysočanské zhlaví je prospojkováno na rychlost  $V=50$  km/h.

Na poradě bylo dohodnuto, že koleje č. 1 i 2 budou navrženy na  $V=V_{vyj}=140$  km/h,  $V_k=160$  km/h s nedostatkem převýšení do  $l_{lim}$

#### Úsek Praha Horní Počernice - odb. Skály

Mezistaniční úsek začíná na výměně poslední výhybky č. 19 v ŽST H. Počernice a končí v výměně 1. výhybky Odbočky Skály. Nově navržena trať se pohybuje v tomto úseku převážně na stávajícím tělese.

Směrové řešení respektuje polohu mostu nad silnicí 1. třídy ve stávajícím km 22,240. V novém km 22,400 je navrženo vyrovnání protisměrných oblouků  $r=764$  m/475 m novými protisměrnými oblouky  $r=874$  m/506 m bez mezipřímé – s inflexem. Byla odstraněna přechodnice/ vzestupnice dle Blossie.

#### Odbočka Skály

Úsek začíná na výměně 1. výhybky Odb. Skály a končí výměnou 8. výhybky Odb. Skály. Trojkolejný úsek je navržen převážně na stávajícím tělese s respektováním polohy stávajících objektů i souvisejících staveb.

Na poradě bylo prezentováno řešení s čtveřicí spojek.

Oproti původní dokumentaci došlo k náhradě původně složeného oblouku v koleji č.2  $R_2=920/1000$  m za oblouk jednoduchý  $R_2=924,75$  tak, aby došlo k minimálním posunům. Kolej č.1 je odsazena na osovou vzdálenost 4,75 m tak, aby bylo možné do oblouku vložit spojku.

Na poradě byly předloženy varianty:

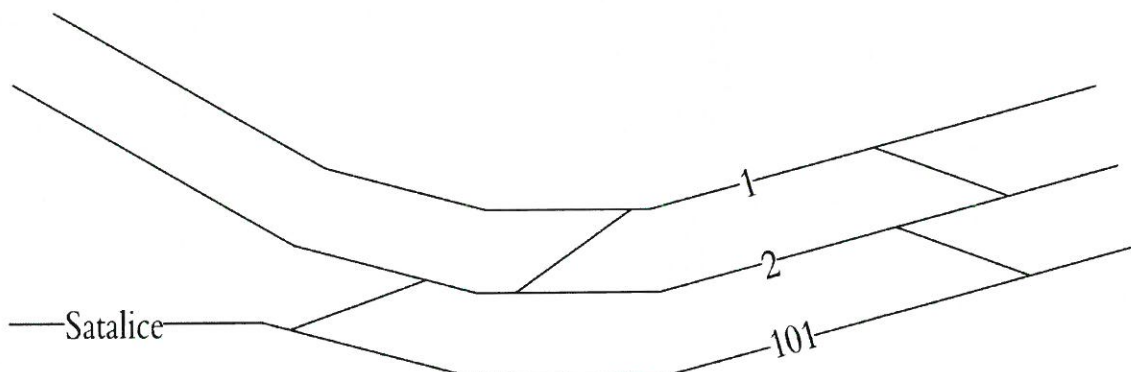
- 1) Oblouková spojka z transformovaných výhybek 1:14-760. Tato varianta by byla sice levnější, ale znamenala by nižší rychlost ( $V=60$  km/h) a ve výhybce vložené do koleje č.1 oblouk v odbočné větvi v opačném převýšení.
- 2) Oblouková spojka z transformovaných výhybek 1:18,5-1200-II. Tato varianta je dražší, ale umožňuje vyšší rychlost ( $V=80$  km/h) a obě výhybky jsou po transformaci jednostranné, takže s ohledem na převýšení v hlavní koleji je řešení vhodnější.

Byla vybrána varianta č. 2.

Kolejové spojky kromě 1 (výh. 3- 4) jsou umístěny v přímých úsecích pro rychlost  $V=80$  km/h.

Osové vzdálenosti v místech spojek jsou 4,75 m, jinak je modul osových vzdáleností 4,00 m + 4,75 m.

## SCHÉMA SPOJEK NA ODBOČCE SKÁLY



*Sj*

Zaznamenala:  
Ing. Syrová

**Rychlosti v koleji č. 1 a 2 jsou  $V=100$  km/h,  $V_{vyj}=105$  km/h,  $(V_k)=120$  km/h. Úsek odb. Skály – Praha Vysočany**

Na jednání byly předloženy situace s navrhovaným směrovým a výškovým řešením a popisy parametrů směrových oblouků.

Vzhledem ke stísněným poměrům a k již realizované 1. stavbě (především nové návěsní lávky, které počítají s novou polohou koleje dle PD 2009) nejsou navrhovány žádné změny proti PD 2009.

Pro potřeby ZOV jsou navrhovány dvě provizorní výhybky v km cca 9,8 (turnovské trati) 1:11-300. Nejdříve do stávající koleje č. 1 pro možnost odbočení do stávající koleje č. 2 ve směru Vysočany. V další etapě bude výhybka otočena a přesunuta do již realizované koleje č. 101 pro možnost odbočení do již realizované koleje č. 2 ve směru na odb. Skály.

### **ŽST Praha Vysočany**

Na jednání byla předložena situace s navrhovaným směrovým a výškovým řešením a popisy parametrů směrových oblouků plus schéma stanice s vyznačenými změnami proti PD 2009.

Oproti PD 2009 jsou navrhovány následující úpravy:

- rychlost v koleji č. 305 byla zvýšena z 50 km/h na 60 km/h (náhrada původně uvažovaných výhybek 1:11-300 za 1:12-500-I)
- posun JKS z koleje 303 do 301 před železniční most km 6,926 a její úprava na rychlost 80 km/h (JKS z výhybek 1:14-760-I)
- obnova napojení vlečky FERROS výhybkou 1:11-300

Na jednání bylo dohodnuto a odsouhlaseno, že nebude navrhována kolej č. 308a (VNVK), čímž dojde k prodloužení užitečné délky koleje č. 306 na 790 m.

OŘ Praha vzneslo požadavek na zachování kusé koleje 303a pro potřeby Správy tratí (dnes napojena na výhybku č. 28).



Po úpravách jsou užitečné délky hl. a předj. kolejí:

Kolej	Užitečná délka koleje (m)
306	790
304	355
302	355
301	425
303	350
305	421

Zadavatel vznesl požadavek na úpravu kolejiště stanice, která bude předpokládat doplnění výhledové čtvrté koleje směr Lysá n.L. z jižní strany dnešní trojkolejné tratě, namísto ze severní strany, jak to předpokládala PD 2009. Požadavek znamená přepracovat celý návrh stanice, neboť tak bude v hlavních kolejích odstraněna dvojice protisměrných oblouků poloměru 2000m. Zadavatel na požadavků trvá, i když je z jižní strany v návrhu znovu zapojena vlečka FERROS.

Z tohoto důvodu nemohl být návrh GPK v ŽST Praha Vysočany doprojednán – bude předmětem dalšího jednání na GPK.

Zaznamenal:  
Ing. Krsek

## NÁSTUPIŠTĚ

Projektanti SO nástupišť představili koncept technického řešení, který byl přijat s následujícím/i zpřesněním/úpravou.

### Zastávka Zeleneč; ŽST Horní počernice

Na poradě bylo odsouhlaseno řešení nástupišť zastávky Zeleneč v poloze za přejezdem. Osová vzdálenost v místě zastávky bude rozšířena na 4,75m. Rozšíření osově vzdálenosti umožní použití nástupištních prefabrikátů „L“, které jsou ze strany správce preferované. Odvodnění kolejí v místě nástupišť bude provedeno trativodem mezi kolejemi. Posunutí zastávky bude v nejbližší době projednáno s obcí Zeleneč.

V ŽST Horní Počernice bude zřízeno nové vnější nástupiště u první koleje. Nástupiště bude provedeno z nástupištních prefabrikátů typu „L“. Nástupiště bude ukončeno zídkou se zábradlím bez služebních schůdků. Zbudování nástupišť výšky 550mm nad TK, bude vyžadovat úpravu terasy výpravní budovy.

Zaznamenal:  
Ing. Novák

### Zastávka Rajská zahrada; ŽST Vysočany

Na nové zastávce Rajská zahrada byly na poradě potvrzeny délky nástupišť na 220 m a jejich číslování. Boční nástupiště bude mít č. 1 a ostrovní č. 2. Výšky nástupních hran 550 mm nad TK a ve vzdálenosti 1680 mm od osy koleje, jelikož jsou nástupiště umístěna v obloucích o  $R=604$  m a  $R=600$  m. Počítá se s využitím nástupištních prefabrikátů typu „L“. Odvodnění bude v daném případě specifické, jelikož trativod povede pod nástupišťem. Přesnější návrh bude projednán později. Bude zde probíhat koordinace se stavbou lávky, ze které bude vybudován přístup na ostrovní nástupiště č. 2. Služební schůdky nejsou zde požadovány.

Nástupiště v ŽST Vysočany budou celkem tři. Standardně budou nástupištní hrany ve výšce 550 mm nad TK s využitím nástupištního prefabrikátu typu „L“. Vzdálenost hrany od osy koleje bude odpovídat normě, tedy pro  $R$  kolejí větší, než 1500 m bude vzdálenost 1670 mm, jinak 1680 mm. Nástupiště č. 1 (délky 300 m) je ostrovní a umístěné mezi kolejemi č. 302 a 304, druhé ostrovní nástupiště č. 2 (délky 300 m) je mezi kolejemi č. 301 a 303 a poslední vnější nástupiště č. 3 (délky 200 m) je u koleje č. 305. Všechna nástupiště budou čelně propojeny přejezdem pro vozíky, a to ve směru na Prahu. Přístup na nástupiště bude zřízen podchodem a na vnější nástupiště č. 3 bude ještě přístupový chodník z ulice U vinných sklepů. Ani zde nejsou požadovány služební schůdky.

Zaznamenal:  
Ing. Němcová

## DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Na Odbočce Skály bude navrženo doplnění spojky tak, aby byl i v případě výluk jednotlivých kolejí ve směru do ŽST Praha-Vysočany zachován dvojkolejný provoz. Toto řešení bylo potvrzeno.

S ohledem na sjednocení kilometráže v trojkolejném úseku (Odbočka Skály – Praha-Vysočany) bude navrženo sjednocení na „turnovské“ staničení. Staničení od Lysé nad Labem bude ukončeno na Odbočce Skály. **Po stránce dopravní zůstane stávající stav, tzn. že ke změně směru tratě a číslování kolejí dojde až na vjezdovém zhlaví ŽST Praha-Vysočany.**

Změna musí být odsouhlasena SŽDC O6, SŽDC O11, SŽDC O12 a SŽDC OŘ Praha.

S ohledem na problematické situování návěstidel v úsecích s velkým množstvím oblouků (nachází se v téměř celém úseku stavby) bude prověřena možnost nezavádění standardního rychlostního profilu pro vozidla s výkyvnou skříní. Profilem s nejvyššími rychlostmi by tak byl rychlostní profil pro vozidla umožňující jízdu s nedostatkem převýšení 130 mm. Vyšší rychlosti budou připuštěny pouze při využití ETCS – rychlostní profil pro vozidla umožňující jízdu s nedostatkem převýšení 150 mm (standardní stav) a pro vozidla s výkyvnou skříní (v případě jízdy bez ETCS bude pro tato vozidla využíváno profilu  $v_{130}$ ).

Podobně bude posouzena vhodnost zavádění rychlostí vyšších jak 120 km/h v obvodu stanice s ohledem na stavění vlakových cest VCO a případně taktéž navrženo snížení rychlostí v případě jízdy vozidel bez ETCS.

Bude prověřena postradatelnost nevyužívaných účelových i jiných kolejí SŽDC a jednotlivých vleček. OŘ Praha bude požádáno o potvrzení zájmu na zapojení koleje „Vlečka Rozvodna“ – **tato kolej nyní v ZDD není vůbec uvedena ani jako vlečka, ani jako účelová kolej a ani jako manipulační kolej.**

Výhledový grafikon bude uvažován na trati směr Všetaty přibližně stávající (s možností doplnění jednotlivých vlaků), pro trať směr Lysá ve dvou horizontech (po dokončení úseku Lysá nad Labem – Praha a cílový výhledový stav).

Dopravní opatření budou navržena tak, aby byl po dobu stavby provoz omezován co nejméně.

Uvažováno je zřízení provizorních výlukových spojek přibližně v polovině úseku Praha-Vysočany – Odbočka Skály v oblasti Hloubětína, dále pak před Odbočkou Skály a u zastávky Zeleneč (směrem k ŽST Praha-Horní Počernice).

Ze strany organizátora dopravy bude po dobu stavby akceptováno nevyužívání ŽST Praha-Horní Počernice pro ukončování a obracení vlaků. V případě potřeby budou rychlíky směr Hradec Králové odkláněny přes ŽST Úvaly a Sadská.

Potvrzena byla koncepce stavby s výrazně menšími omezeními pro vlaky linky S2 směr Lysá nad Labem za cenu nepřetržité výluky tratě směr Praha-Satalice (možnost návozu cestujících na linku metra C i jednodušší organizování NAD s ohledem na nižší přepravní proudy).




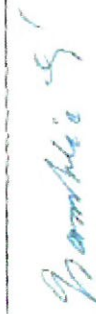



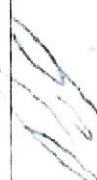
V ŽST Praha-Vysočany budou opatření navržena tak, aby byly při stavebních pracích k dispozici vždy alespoň tři nástupištní hrany.

V případě spojek u zastávky Zeleneč bude prověřena možnost a účelnost jejich ponechání i po stavbě jako definitivních pro minimalizaci dopadu konání pravidelných výluk pro běžnou údržbu nebo pro řešení mimořádností.

Zaznamenal:  
Bc. Jarath



<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně) Porada na GPK, provozní technologii a nástupišť</b>	
<b>DATUM</b>	25. června 2015	
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, místnost č. 7	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 eva.syrova@sudop.cz	
Ing. Miroslav Krsek	SUDOP PRAHA a.s.	+420 498 655 931 miroslav.krsek@sudopik.cz	
Ing. Michal Mečíř	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 michal.mecir@sudop.cz	
Ilona Grambličková	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 ilona.gramblickova@sudop.cz	
Ing. David Novák	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 355 david.novak@sudop.cz	
Bc. Martin Jarath	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
Bc. David Vodaček	SUDOP PRAHA a.s.	david.vodacek@sudop.cz	
POHODĚLÝ LUKÁŠ	-/-	605 229 076 lukas.pohorely@sudop.cz	



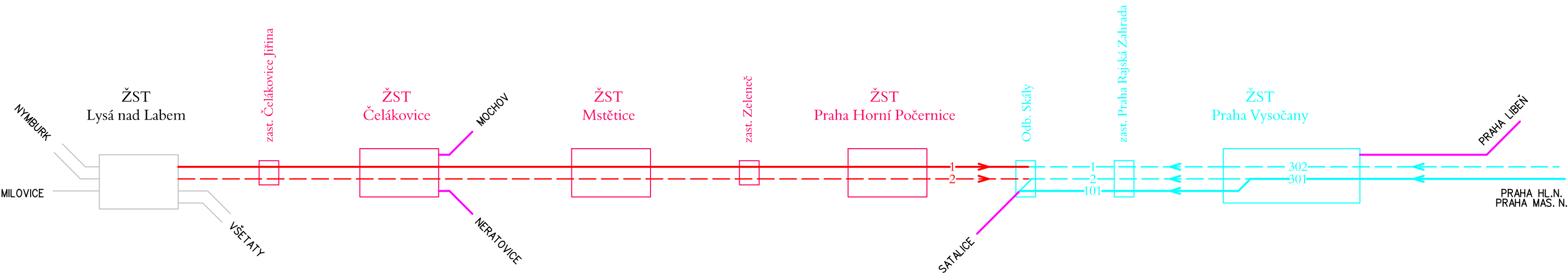
JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
NEPŘÍMÁ LENOVA	SUDOP PRAHA a.s.	444 65 920 lenka.nepravova@sudop.cz	<i>Lenka Nepravová</i>
Robert Václav	SČDC, s.o. OŘ Praha, ST Pha východ	606 229 547 vklavr@scdc.cz	<i>Robert Václav</i>
Ing. Josef Tolaš	SČDC, s.o. OŘ Praha, ST Pha východ	607 040 020 tolas@scdc.cz	<i>Josef Tolaš</i>
Ing. Vlad Růžek	KETROCENTRUM a.s.	606 238 567 v.ruzek@ketrocentrum.cz	<i>Vlad Růžek</i>
Ing. Čermák	WPC, s.o. OŘ Praha, M Praha východ	725 770 477 cermak@wpc.cz	<i>Ing. Čermák</i>
PAVEL BÍHA	SČDC, s.o., OŘ OŘ	392/837/203 hla@scdc.cz	<i>Pavel Bíha</i>
STAN DUCHOSLAV	SUDOP PRAHA a.s.	603 410 694 stan.duchoslav@sudop.cz	<i>Stan Duchoslav</i>
Tomáš MATĚJKA	SČDC OŘ	602 112 19 matka@scdc.cz	<i>Tomáš Matějka</i>
PAVELA HRÁČKOVÁ	SČDC, s.o. - OŘ OŘ	725 776 020 hrackova@scdc.cz	<i>Pavela Hráčková</i>
Michal Činčoch	SČDC, s.o. - OŘ OŘ	725 776 020 cinch@scdc.cz	<i>Michal Činčoch</i>
Karel FIDRICH	SČDC SČZ	602 269 052 fidrich@scdc.cz	<i>Karel Fidirich</i>





JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Petr Vondrák	ČD 020 201 Praha	939 944 525 vondrak@cd.cz	NA
MIROSLAV VALENTA	ČD 020	254 704 515 VALENTA@CD.CZ	Val
VALENTA PAV	ROND	254 704 515 vondrak@cd.cz	Val
MICHA VODKA	SŽDC SO DR BRNÁ, PDP-LIBER	606 056 053 VODKA@szdc.cz	Micha
MIROSLAV VEDLÍŠ	SŽDC 06	472244368 vedlis@szdc.cz	Micha
PETR KUNIK	SŽDC 02	225 265 700 KUNIK@szdc.cz	Petr
David Těchov	SŽDC 011	606 064 658 Tehov@szdc.cz	David
PATRICK MATOJO	KJSK	257 280 701 matojo@kjsk.cz	Patrick
David FURSA	SŽDC 026	725 919 420 FURSA@szdc.cz	David
MICHAELA RECHNÁŘOVÁ	SŽDC, SS2	872 249 744 rechnav@szdc.cz	Micha

# SCHÉMA STANIČENÍ



LEGENDA:

- STANIČENÍ TRATI LYSÁ N.L. - PRAHA VYSOČANY
- STANIČENÍ TRATI PRAHA HL.N. - TURNOV
- PŘEVZATO STÁVAJÍCÍ STANIČENÍ TRATI
- STANIČENÍ PŘEVZATÉ Z NOSNÉ KOLEJE



VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/ 657 /15

VYŘIZUJE: Ing. Eva Syrová

TEL.: +420 267 094 163

FAX: +420 224 230 316

E-MAIL: [eva.syrova@sudop.cz](mailto:eva.syrova@sudop.cz)

IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 27. července 2015

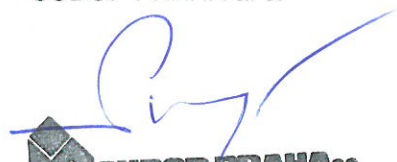

Dle rozdělovníku

**„Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“  
Záznam z porady na uzavření GPK**

Vážení,

v příloze Vám zasíláme záznam z **porady na uzavření GPK** v rámci zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu výše uvedené stavby.Porada se uskutečnila ve středu **22.7.2015 od 13,00 hod.** v budově SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, Praha 3, v zasedací místnosti č. 7 .

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů  
SUDOP PRAHA a. s.  
 **SUDOP PRAHA a.s.**  
130 80 Praha 3, Olšanská 1a  
201 - Středisko železničních tratí  
a uzlů**Příloha:**

Rozdělovník

Prezenční listina

Situace 1 – 9 v měřítku M 1:1000

## ÚVOD

Jednání bylo svoláno po dohodě na poradě 25.6. 2015, kde byly vzneseny nové požadavky na úpravu GPK – viz záznam č.j. 201/ 620 /15 z 8.7. 2015. Účelem jednání bylo uzavřít směrové řešení v celém úseku Mstětice (mimo) – Vysočany (včetně), aby bylo možné pokračovat v projektových pracích.

Na jednání byly předloženy situace s navrhovaným směrovým a výškovým řešením a popisy parametrů směrových oblouků. V rámci tohoto jednání bylo směrové řešení odsouhlaseno s tím, že ještě budou zapracovány níže popsané požadavky.

## Staničení, číslování kolejí

Oproti jednání na poradě 25.6. 2015 investor změnil názor na číslování kolejí i způsob staničení úseku Mstětice (mimo) – Vysočany (včetně) takto:

### Číslování kolejí:

- nebude jedna trať s číslováním kolejí 1-0-2, ale souběh dvou tratí zpět s číslováním kolejí 1-2-101 (je to tedy návrat k tomu, co bylo v PD)
- ŽST Praha-Vysočany má mít očíslované koleje podle lysecké trati, tedy nikoliv 305-303-301-302-304-306, ale naopak 6-4-2-1-3-5 - tím na „pražském“ zhlaví bude navazovat 301. TK na 2. SK a 302. TK na 1. SK. (toto je opačně, než v PD).

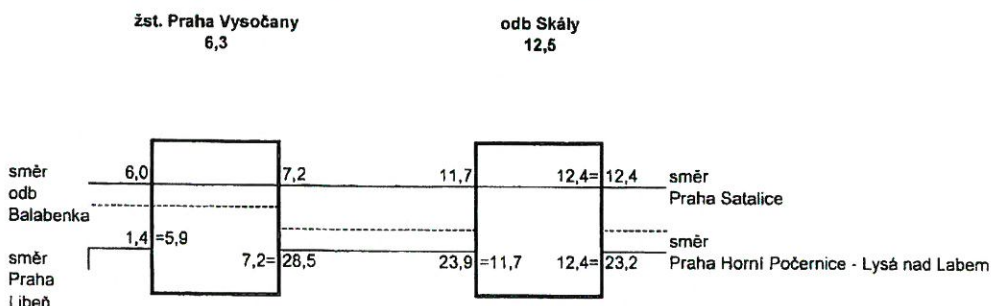
### Staničení:

- Vysočany - staničení „turnovské“
- Odb. Skály (včetně) – Vysočany (mimo) – staničení každá trať svoje

V úseku Mstětice – Vysočany (mimo) bude systém staničení shodný se stávajícím stavem. Nové staničení koleje č.1 bude za ŽST Mstětice navázáno na staničení v přípravné dokumentaci „Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně)“ zpracovávané firmou Metroprojekt, která za ŽST Lysá n.L. přebírá stávající staničení. Staničení obou kolejí úseku Mstětice – Vysočany bude ukončeno nově až na výměně výhybky č. 1 v ŽST Vysočany, kde se potká s opačně orientovaným staničením trati Praha – Turnov.

Z hlediska staničení nadále platí, že doprava musí mít jeden systém staničení hlavní. Pro staničení v dopravně Odbočka skály se proto použije staničení trati Praha hl.n. – Turnov – viz následující schéma (obdržené na poradě od ing. Fridricha).

Staničení ve stavbě Optimalizace tratí Lysá nad Labem - Praha Vysočany



### Poznámky:

1. staničení trati Praha hl. n. - Turnov odvozené od začátku úpravy u odb. Balabenka se použije až po odb. Skály včetně
2. staničení trati Praha hl. n. - Turnov odvozené od konce úpravy za odb. Skály se použije zpětně po krajní výh. odb. Skály, kde bude skok
3. staničení trati Lysá n.L. - Praha Vysočany odvozené od začátku úpravy za žst. Lysá n. L. (krajní výhybka) se použije po krajní výh. odb. Skály a znovu mezi odb. Skály a žst. Praha Vysočany
4. mezi žst. Praha Vysočany a odb. Skály zůstane souběh dvou tratí spojujících dvě stejné dopravní, aby nebyla na odb. Skály změna směru trati
5. pro staničení objektů v obou dopravních (např. výhybek) se použije staničení trati Praha hl. n. - Turnov

## Začátek a konec stavby

Na poradě bylo dohodnuto, že začátek stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“ bude ve výměně poslední výhybky ŽST Mstětice a konec stavby v místě konce pokládky kolejí tj. 10m za začátkem přechodnice v koleji č. 301.

## 1.ÚSEK: MSTĚTICE (MIMO) – ODBOČKA SKÁLY (VČETNĚ)

(zpracovatel. Ing. Syrová)

### Úsek Mstětice – Praha Horní Počernice

Oproti řešení předloženému na poradě dne 25.6. 2015 byla v zastávce Zeleneč upravena osová vzdálenost kolejí. Koleje od sebe byly oddáleny na vzdálenost 4,75m kvůli možnosti zřízení funkčního odvodnění mezi nástupištěm z prefabrikátů typu L.

Osová vzdálenost kolejí je rozšířena pouze v délce nástupiště a to pomocí nesoustředných oblouků R1=1050/R2=1040 před nástupištěm a pomocí kolejového S z R2=10000/R2=10000 za nástupištěm.



### ŽST Praha Horní Počernice

Oproti řešení předloženému na poradě dne 25.6. 2015 byly hlavní koleje č. 1 a 2 upraveny tak, aby vyhovovaly na  $V=V_{vyj}=140\text{ km/h}$  a  $V_k=160\text{ km/h}$ . Oblouky v hlavních kolejích byly upraveny na minimální poloměr  $R=5000\text{ m}$ . Toto řešení si vyžádalo nepatrné natočení celého lyseckého zhlaví a tím došlo ke zvětšení posunu koleje č. 1 oproti PD v místě přejezdu v ev. km 20,042 o cca 0,57m.

Výhybka č. 11 vložená do k. č. 4 pro zapojení k. č. 6 je co nejbližší přisunuta k výhybce č. 12 s vyvolaným záborem nedrážních pozemků (bylo odsouhlaseno již na poradě 25.6. 2015).

Spojky z výhybek 1-2 a 3-4 na mstětickém a z výhybek 18-19 na vysočanském zhlaví byly odsunuty tak, aby byl dodržen požadavek OŘ – tj. vzdálenost 15m od přejezdu.

Po úpravách je užit. délka kolejí (od námezničku k námezničku) takováto

Kolej	Užitečná délka koleje (m)	Rychlosti (km/h)
1	835	
0	835	
2	991	
4	864 (922)	
6	826	

### Úsek Praha Horní Počernice - odb. Skály

Beze změn oproti jednání dne 25.6. 2015

#### Odbočka Skály

Beze změn oproti jednání dne 25.6. 2015.

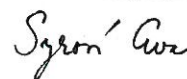
Shrnutí:

Řešení s čtveřicí spojek na  $V=80\text{ km/h}$

Oblouková spojka z transformovaných výhybek 1:18,5-1200-II. Ostatní spojky z výh. 1:14-760-I jsou umístěny v přímých úsecích.

Zaznamenala:

Ing. Syrová



### 2. ÚSEK: ODBOČKA SKÁLY (MIMO) – VYSOČANY (VČETNĚ)

(zpracovatel. Ing. Krsek)

Před jednáním byly rozeslány situace 1:1000 celého úseku.

Na jednání byly předloženy situace s navrhovaným směrovým a výškovým řešením a popisy parametrů směrových oblouků. Tyto situace jsou i elektronickou přílohou záznamu.

#### Úsek odb. Skály – Praha Vysočany

Od posledního jednání 25.6. byly provedeny a předloženy tyto změny:

Na základě požadavku profese zabezpečovacího zařízení byla zvětšena osová vzdálenost mezi kolejemi 2 a 101 v místě nové návěsní lávky v km 24,304 na cca 10,2 metru (viditelnost návěstidel). Posunu bylo dosaženo prodloužením výstupních přechodnic oblouku v prostoru zastávky v koleji 101. Posun v místě lávky pro pěší na zastávce je cca 0,20 m.

Směrové řešení kolejí bylo na jednání schváleno s výjimkou:

Na jednání byl vznesen požadavek zadavatele (SSZ a O6) na oddálení koleje č. 1 v prostoru nástupiště Rajská zahrada na osovou vzdálenost 4,75 od koleje č. 2 z důvodu možnosti zřízení trativodu mezi hlavními kolejemi.

### ŽST Praha Vysočany

Bylo předloženo nové řešení stanice odstraňující kolejové „S“ v hlavních kolejích a především umožňující přístup na ostrovní nástupiště z čela druhým podchodem z počernické strany (jen schodištěm). Schéma stanice zůstalo shodné s původním řešením a bylo schváleno na jednání 25.6.

Po úpravách jsou užitečné délky hl. a předj. kolejí:

Kolej	Užitečná délka koleje (m)	Rychlost (km/h)
5 (306)	816	80
3 (304)	358	80
1 (302)	357	80
2 (301)	430	80
4 (303)	360	80
6 (305)	402	60








Na jednání bylo dohodnuto zvýšení rychlosti na průjezdu stanicí v hlavních kolejích 1 a 2 na 100/105/110 plus 120 pro naklápěcí soupravy. Zvýšení rychlosti přinese nutnost zvětšit poloměry zakružovacích výškových oblouků a tudíž i nutnost doplnit některé nové lomy sklonů.

Směrové řešení kolejí bylo na jednání schváleno.

Zaznamenal:

Ing. Krsek

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Optimalizace tržního úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“ Porada na uzavření GPK	
DATUM	22. července 2015	
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, místnost č.7	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 eva.syrova@sudop.cz	
Ing. Miroslav Krsek	SUDOP PRAHA a.s.	+420 498 655 931 miroslav.krsek@sudopkh.cz	
Ing. Michal Mechl	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 michal.mechl@sudop.cz	
Ilona Grambličková	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 ilona.gramblickova@sudop.cz	
VERONIKA	SUDOP PRAHA a.s.	030244364 VERONIKA.JO@SUDOP.CZ	
ČARVIL RÍHA	SUDOP PRAHA a.s.	942/335/863 4409 gade.2.2	
MIROSLAV VALENTA	SUDOP PRAHA a.s.	204704304 VALENTA@SUDOP.CZ	







**O13 - Ing. Bednář:**

- 1) k záznamu bych poprosil doplnit moje požadavky na dodržování vzdáleností mezi výhybkami z hlediska návaznosti společných a zkrácených pražců dle vzorových listů. Jedná se zejména o úpravy v žst. Praha Vysočany o kterých bylo mluveno.

**ŽST Praha Vysočany:**

Bylo dohodnuto, že se zvětší vzdálenost mezi výhybkami č. 3 a 4, a to i za cenu zmenšení mezipřímé mezi výhybkami 4 a 5 na 16,00 metru. Dále se zvětší vzdálenost mezi výhybkami do liché skupiny na měcholupském zhlaví (dle posledního návrhu číslování 8 a 11). Naopak zůstanou zachovány vzdálenosti mezi výhybkami sudé skupiny na pražském zhlaví - č. 13 a 16 (dle posledního návrhu číslování) na 4,80 m a mezi výhybkami 16 a 17 (4,80 m). Zvětšena bude vzdálenost k výhybce do účelové koleje OŘ (mezi výhybkami 18 a 19).

- 2) Pro odsouhlasení upraveného návrhu staničení jsem zažádal o stanovisko hl. geodeta ing. Havlíčka. \*Bez jeho vyjádření nelze návrh odsouhlasit\*.

Způsob staničení byl projednáván na poradě na GPK dne 25.6.2015, na kterou byl pozván i zástupce správce staničení za SŽG p. Hanousek, který však omluvil svoji neúčast na této poradě. Návrh staničení však ještě předtím projednal s Ing. Fridrichem, který tento návrh na poradě tlumočil a následně byl tak projednán i za přítomnosti zástupců OŘ. Proti zaslanému zápisu z této porady nebyla k tomuto bodu vznesena žádná připomínka a tím pádem jsme považovali návrh staničení za projednaný a uzavřený.

Smyslem druhé porady (22.7.2015) bylo zejména uzavření návrhu GPK v místech, která se dohodla na první poradě, že bude potřeba prověřit a upravit. A jelikož způsob staničení byl již projednán, nebyla potřeba na druhou poradu zástupce správce staničení zvát.

Na začátku této porady však Ing. Fridrich informoval přítomné, že je požadavek na opětovnou změnu staničení, tedy návrat k původní PD z r. 2009 s tím, že ve Vysočanech dojde ke změně číslování kolejí (koleje série 3xx jsou používány jako spojovací). Z tohoto tedy vyplynulo, že zodpovědní zástupci SŽDC rozhodli o definitivním způsobu staničení, které je závazné pro zpracování dokumentace.

Proto jsme považovali tento návrh, popsáný v záznamu z porady z 22.7.2015, za uzavřený. Čekáme na rozhodnutí investora.

K zaslaným situacím mám tyto připomínky:

- 3) Popis staničení char. bodů trasy bude i v kol. č. 2 v definičním staničení, tj. v průmětu do kol. č.1.

**Obdržené situace jsou pracovní. Popisy staničení koleje č.2 vzhledem ke koleji č.1 se dělají ručně a až ve chvíli, kdy je staničení koleje č.1 jasné - což momentálně není. Poté bude zapracováno.**

- 4) H. Počernice - výh. č. 8 a 12 v předjízdných kolejích budou S49.

**Opraveno**

- 5) V oblouku  $R2=870m$  v km 22,169 - 22,368 není dodržena hodnota max. změny nedostatku převýšení 4VI.

**Není dodrženo pouze pro V150 - bude sníženo V150=120 km/h**

**(z původních 125 km/h)**

- 6) Ve spojnici 3-4 v prostoru odb. Skály situujte výhybky mimo most.

**Spojka posunuta**

- 7) Za koncem výhybky č. 2 není dodržena vzdálenost mezi vzestupnicí a koncovým stykem dle ČSN 73 6360-1 čl. 8.4.3.

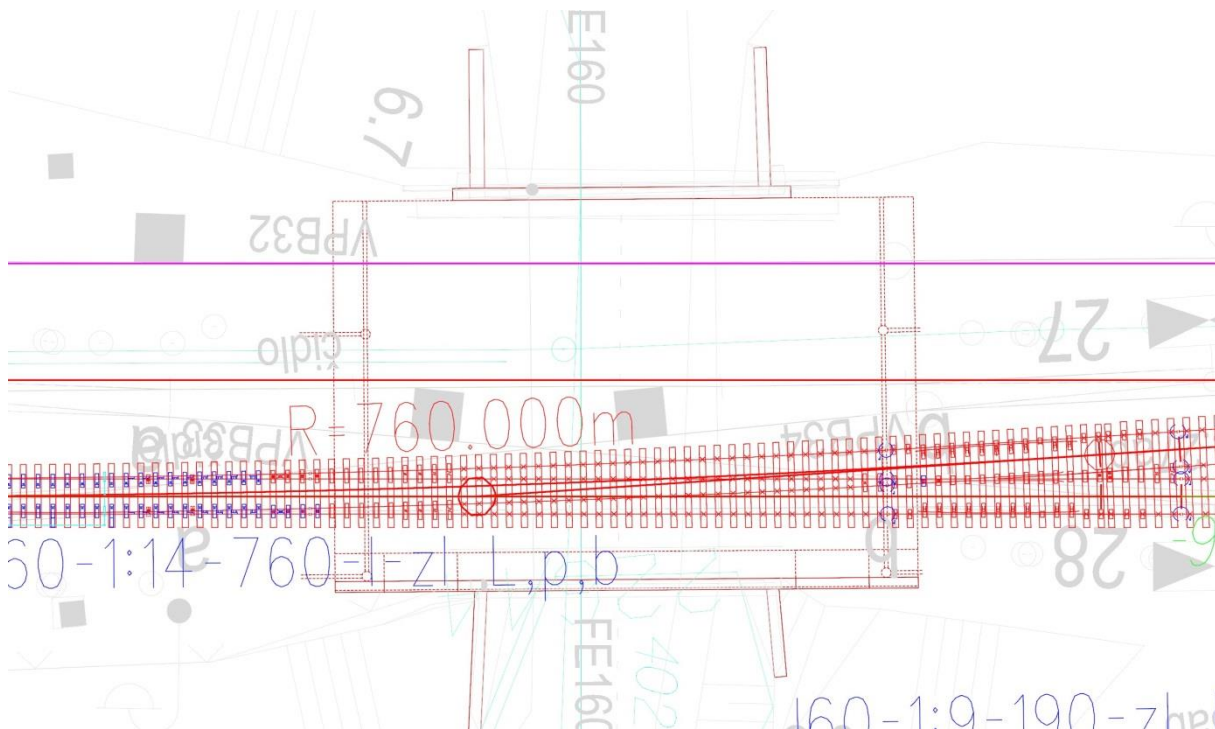
**Opraveno – viz přiložená situace a podrobnější popis v připomínkách č. 21-24 od ing. Fridricha**

- 8) Na mostě ev. km 6,187 prověřte situování srdcovky mimo most.

**S výhybkou 18 nejde posunovat, je na "kritické cestě":**

- nástupiště u koleje 4 potřebné délky
- odjezdové návěstidlo - výhybky 13, 16, 17, 18, 20
- výjezdový oblouk

**Mezi koncem mostu a koncem výhybky je vzdálenost 10,73 metrů. Celá srdcovková část výhybky má 11,97 metru, tzn. že na most zasahuje prvních 1,24 metru. Vlastní přechod mezi křídlovou kolejnicí a hrotem srdcovky je mimo most, viz obrázek:**



**Hrot srdcovky je 3,27 m za koncem mostu.**

**OŘ – ST Praha Východ - Ing. Dudák ,(mail ze dne 3.8. 2015):**

- 9) Všeobecně: V obloucích s vysokým nedostatkem převýšení I, které dosahují až mezních hodnot, požadujeme uvažovat kolejnice s vyšší jakostí (R320Cr, R350HT), taktéž v okolí zastávky (km 23,700 – km 23,950) s projektovaným převýšením koleje D=100mm.



Odpověď od Ing. Fridricha z mailu z 5.8. 2015:

„Kolejnice 350RT se na zatížených tratích rutinně navrhuje pro oblouky pod 400 - 500 m, např., v nedalekých Čelákovících. Souhlasím proto s jejich návrhem v takových obloucích s tím, že by to měly být ucelené úseky. Cenový rozdíl proti R260 je poměrně malý. Kolejnice R320Cr nenavrhuje.“

STPv souhlasí s vyjádřením Ing. Fridricha (viz mail z 5.8. 2015)

**Na další poradě budou projednány ucelené úseky, ve kterých budou navrženy kolejnice R350RT.**

- 10) Přehodnotit mezipřímou mezi v.č.2 a v.č.3 v žst. Praha Horní Počernice v případě jízdy v.č.1,2,3,4 při  $v=80\text{km/h.}$ , návrh je 6,00m.

Odpověď od Ing. Fridricha z mailu z 5.8. 2015:

„Mezipřímá mezi spojkami na 0,2\*V se nenavrhuje, zbytečně by se tím prodlužovalo zhlaví. Je pravda, že pak má být variantní vlaková cesta po obou spojkách jen rychlostí 50 km/h, na což projektanti zab. zař. často zapomínají.“

STPv souhlasí s vyjádřením Ing. Fridricha (viz mail z 5.8. 2015)

**Bude ponecháno řešení s mezipřímou 6,00m.**

- 11) Přehodnotit soustavy železničního svršku výhybek v 4.SK a 6.SK v žst. Praha Horní Počernice z důvodu přechod. kolejnic ve spojkách a v napojení na stávající stav (v.č.10ab)

**Výhybky 8, 9, 11 a 12 budou navrženy tvaru S49.**

Odpověď od Ing. Fridricha z mailu z 5.8. 2015:

„Z hlediska provozního zatížení není důvod navrhovat 4. a 6. SK ve tvaru UIC60. Šestá kolej ani není předmětem rekonstrukce. Z druhé strany ale je dnes 4. SK po rekonstrukci užitým roštem R65 a přechodů by nemělo být příliš mnoho, takže návrh čtvrté SK ve tvaru UIC60 (zhlaví) a R65 (nerekonstruovaný prostředek, až cca po dnešní zhlaví) by byl také možný. Je třeba si rozmyslet polohu přechodu UIC60/S49 v oblasti výh. 8 tak, aby nebyl problém (přechod nemůže být na společných pražcích a nemůže být v místě izolovaného styku; bylo by velmi vhodné dokázat vložit přechodovou kolejnici a ne přechodový svar; pražce viz e-mail ing. Dudáka).

V oblasti výh. 9 se místo pro přechod určitě najde, případně lze posunout výhybku.

STPv souhlasí s vyjádřením Ing. Fridricha (viz mail z 5.8. 2015)

**Nově je navržena výměna stávající křižovatkové výhybky a10b (T 6°) za novou výhybku tvaru C-1:9-190. Výměna je vhodná s ohledem na výše popsané problémy s vložením přechodového kusu, ale i s ohledem na pravděpodobný špatný stav této výhybky. Navíc výhybka umožňuje vjezd na dopravní kolej č.6. V novém stavu bude také možné provádět souběžné jízdy na koleji č.4 a vlečce Pragorent, což ve stávajícím stavu možné není (osová vzdálenost kolejí cca 4,2m).**

**Po dohodě se zpracovateli ZZ bude izolovaný styk před výhybkou č.8.**

- 12) Z výkresu není zřejmé ukončení koleje za odbočkou výhybky č.16 v žst. Praha Horní Počernice.

Odpověď od Ing. Fridricha z mailu z 5.8. 2015:

„Doporučuji odvrát zrušit, protože vlečka bude muset být kryta (výkolejkou) už před přejezdem, takže odvrát nemá význam - pokud by na něm vlečkař z nějakého důvodu netrval.“

STPv souhlasí s vyjádřením Ing. Fridricha (viz mail z 5.8. 2015)

**Odvrát zrušen.**

13) V místě napojení na stávající stav (směr Satalice) v km 12,659 doplnit hodnoty stávající stavu GPK.

**Bude doplněno.**

14) Za výhybkou č.2 v odb.Skály chybí údaj o vzdálenosti (KV2 – KP) z důvodu posouzení dostatečné délky.

**Opraveno.**

15) Okolo staničení km 23,4 a km 12,3 (směr Satalice) upřesnit popis hlavních bodů (vše KP).

**Opraveno**

16) Polohu kolejové spojky z výhybek č.3 a č.4 odb.Skály upravte tak, aby výhybka č.4 byla mimo oblast mostní konstrukce v km 12,089 (SO 9-14-01).

**Opraveno – dtto 013 připomínka č.6**

17) Na mostě ev. km 6,187 proveďte situování srdcovky mimo most. (viz předpis SŽDC S3, díl XII., bod č.9.)

**S výhybkou 18 nejde posunovat, je na "kritické cestě":**

- nástupiště u koleje 4 potřebné délky
- odjezdové návěstidlo - výhybky 13, 16, 17, 18, 20
- výjezdový oblouk

**Mezi koncem mostu a koncem výhybky je vzdálenost 10,73 metrů. Celá srdcovková část výhybky má 11,97 metru, tzn. že na most zasahuje prvních 1,24 metru. Vlastní přechod mezi křídlou kolejnici a hrotem srdcovky je mimo most, viz obrázek u připomínek Ing. Bednáře.**

**Hrot srdcovky je 3,27 m za koncem mostu.**

18) U krajní výhybky v žst. Praha Vysočany přehodnotit délku mezi vzestupnicí a začátkem výhybky dle normy ČSN 73 6360-1. (článek 8.4.3.....zasáhne u lineární vzestupnice teoretické zaoblení lomu sklonu do výhybky?)

**Míněna pravděpodobně mezipřímá mezi KP vjezdového oblouku v koleji č. 1 a ZV č. 1, bylo navrženo 6,00 m. Jsou zde velmi stísněné poměry, které neumožňují zvětšit mezipřímou na  $0,15V_{150} = 16,5$  metru, šlo by to jen za cenu posunu celého zhlaví směrem do stanice a tím i posun výhybky č. 9 na most km 6,926. Vjezdový oblouk v koleji č.1 byl upraven tak, že výstupní přechodnice byla prodloužena na 87 m (+ zkrácení vstupní přechodnice a zmenšení poloměru). Tím vychází pro  $V_{130}=105$  km/h sklon 8,04V, který již umožňuje ponechat mezipřímou 6 metrů.  $V_{150}$  bude v oblouku stejná jako  $V_{130} = 105$  km/h. Zaoblení lomu vzestupnice do výhybky nezasahuje:**

**$R_{vn} = 0,5 V_k \times V_k = 8500$  m**

**$\tau = R_{vn}/2/844 = 5,339$  m**

## **SSZ - Inq. Fridrich:**

Úsek Mstětice - Skály:

Odbočka Skály

19) - Skály: pokud možno posunout výh. 5-8 o min. 4 m k Praze, aby byla dodržena od KP délka  $L_{lim}$ .

**Spojky 5-7 a 6-8 posunuty z původní vzdálenosti  $L_{min}=0,2V=16m$  na vzdálenost  $L_{lim}=0,25V=20m$ .**

20) - Skály: spojka 3-4 nevyhoví pro  $V=80$  na  $\Delta I$  mezi R 521,8 a 3947, doplnit mezioblouk R cca 920 m.

**Vložen mezioblouk  $R=900m$ , aby bylo dodrženo  $\Delta I$  a minimální délka oblouku  $L_i=20m$  – viz příložená situace.**

21) - Skály: výh. 3 pokud možno posunout o min. 4 m k Praze, aby byla dodržena od ZO délka  $L_{lim}$ .

**V novém návrhu výhybka č.3 posunuta na vzdálenost 29,88m od ZO2.**

22) - Skály: výh. 2 nevyhoví vzdáleností výměnového styku od ZP musí být min. 16 m, výpočet dle čl. 8.2.4 nepomůže. Asi zkrátit přechodnici a posunout výhybku? - viz ale další dvě odrážky.

23) - Skály: výh. 2 nevyhoví vzdáleností koncového styku od KP kvůli sklonu vzetupnice (čl. 8.4.3), asi jediná možnost je prodloužit vzetupnici na  $n_{150}=8 \cdot V_{150}$ .

24) - Skály: výh. 1 těsně nevyhoví od ZP, musí být 16 m. Stačí velmi málo zkrátit přechodnici.

**Nový návrh je upraven tak, aby za výhybkou č.2 byla dle článku 8.4.3 dodržena minimální vzdálenost  $c_2=0,15V$  pro  $V=105km/h$  tj. 15,75m. Vzdálenost výměnového styku výhybky č.2 je upravena na 16m. Posunem výhybky č.2 došlo k posunu i výhybky č.1 a tím k dodržení minimální vzdálenosti  $ZV_1$  od KP101 – je 24,69m.**

**To řešení si vyžádalo kvůli zvětšení mezipřímé (mezi oblouky 510m a 920m) rozložení oblouku 920 na 2 oblouky 820 a 1020m. Přechod mezi oblouky je navržen tak, aby bylo možné vložit spojku z výhybek 3 – 4 bez jejich umístění na mostě (viz také příp. 6 od O13 a příp. 16 od OŘ STPv).**

25) - Skály-HP: km 22,169 - 22,368 nevyhoví přechodnice pro  $V_{150}=125km/h$  (nevýjde čl. 8.2.2), snížit rychlost na  $V_{150}=120km/h$ .

**Není dodrženo pouze pro  $V_{150}$  - bude sníženo  $V_{150}=120 km/h$  (z původních 125 km/h) – viz také příp. 5 od O13)**

ŽST Horní Počernice

26) - HP: hned šest oblouků  $R=5000m$  nevyhoví pro deklarovanou  $V_k$  (a někde i  $V_{150}$ )= $160km/h$  na  $\Delta I$ , je 60,5mm. Je třeba mírně zvětšit poloměr alespoň na 5050m. Navíc je nešťastná kombinace využívání maximálních hodnot  $\Delta I$  při maximálních hodnotách  $L_i$  na délku

*kružnicové části oblouku na mstětickém zhlaví (viz v normě text v kap. 5, šestý odstavec), pokud možno oblouky prodloužit (doporučuji v této souvislosti změnit výh. 1 na Obl-o).*

**Oblouky upraveny na min. R=5100m, upraveny i jejich délky. Výhybka ponechána jednoduchá. Viz situace.**

27) - HP: vzdálenosti výh. 6-8-10ab a 5-9 prověřit prostor pro IS, pražce a přechodové kolejnice, viz dřívější e-mail ST.

**Nově je navržena výměna stávající křižovatkové výhybky a10b (T 6°) za novou výhybku tvaru C-1:9-190. Výměna je vhodná s ohledem na výše popsané problémy s vložením přechodového kusu, ale i s ohledem na pravděpodobný špatný stav této výhybky. Navíc výhybka umožňuje vjezd na dopravní kolej č.6. V novém stavu bude také možné provádět souběžné jízdy na koleji č.4 a vlečce Pragorent, což ve stávajícím stavu možné není (osová vzdálenost kolejí cca 4,2m).**

**Po dohodě se zpracovateli ZZ bude izolovaný styk před výhybkou č.8.**

28) - HP: rozsah rekonstrukce 2. a především 4. SK v "1. stavbě" byl větší než je "neobtažená červená čára", např. ve 4. SK se dělala obě kolejová S, redukovat podle toho rozsah rekonstrukce. Čtvrtá kolej je navíc obnovená užitým roštem před cca 8 roky, takže její rekonstrukce není zcela nezbytná ani ve zbytku současné délky. Dále omezte rozsah rekonstrukce 3. SK (kusá VNVK) na nezbytné napojení.

**Rozsah úprav ve 4SK zkrácen před kolejová S, rozsah rekonstrukce 2SK ponechán (nevím, kde končí – rezerva).**

**Rozsah rekonstrukce 3SK upraven – zatím ponechána výšková úprava koleje.**

29) - HP: ke zvážení, zda nepřisunout 6. SK západně od nástupiště blíže k 4. SK a tím vyloučit nebo omezit trvalý zábor pro tuto kolej. Nevýhodou je zvětšení rozsahu její rekonstrukce (dnešní štůrc 6. SK nelze využít, naopak dnešní 8. SK je v relativně slušném stavu), výhodou zřejmě kratší brány TV a menší zábor.

**Upraveno – viz situace.**

30) - HP: na vlečce Metrostav doporučuji zrušit odvrát, musí být výkolejka už před přejezdem. Zároveň doporučuji zvážit přisunout vlečku už na přejezdu na 4,75 m jednak kvůli zkrácení přejezdu (byť drobnému), ale i kvůli vytvoření prostoru pro vykolejení vozidla na výkolejce (kolej jde těsně kolem zdi).

**Přisunutí vlečky na 4,75 už na přejezdu v tomto okamžiku není asi úplně vhodné – po poradě byl zaslán na Metrostav obrázek (situace) nového zapojení jejich vlečky do stanice a dokonce jsem s pánem z Metrostavu osobně mluvila a vysvětlovala mu, že před přejezd úpravami nesaháme.**

**Odvrát asi může být zrušen, při rozhovoru o něm nepadlo ani slovo – myslím si že to jim bude jedno.**

31) - HP: nástupiště doporučuji posunout mírně ke Mstěticím, aby bylo symetričtější vůči přístupu z obce - závisí ale na tom, jak dlouhou budeme chtít nakládací plochu u VNVK.

**Opraveno.**

32) - HP: zapomenuté různé neplatné popisky kolem kolejí.

**Opraveno.**

#### Horní Počernice - Zeleneč

33) - HP-Zel: 17,9-18,4 zvětšit převýšení o 1 mm na 145 mm, pak bude možné V150=135 km/h.

**Zvýšení převýšení v tomto oblouku má vliv na celý inflex – kvůli dodržení stejného sklonu vzestupnic je nutné u tohoto oblouku prodloužit i přechodnici ze 156,772m/156,522m na 157,861m/157,609m . Opraveno.**

#### Zeleneč

34) - Zel: 15,5-15,9 po přesunu nástupiště za přejezd je vhodné zvětšit převýšení na 109mm, pak rychlosti 135/145/150/160. Vyžaduje ale i prodloužení přechodnice na cca 118m. V oblouku je přejezd, ale ten je řešitelný rozhozením nivelet.

**Zvýšení převýšení zhoršuje výškové řešení přejezdu – i při D=93mm už byl i při využití rozhození nivelet výškový problém. Protahují se úpravy komunikace a navazujících křižovatek.**

**Opraveno na D=109mm, V=135/145/150/160, Lk=118m – viz situace**

#### Zeleneč – Mstětice - Zeleneč

35) - Zel-Ms: 14,5-15,3 v každé koleji jiná rychlost V150? Doporučuji sjednotit na D=143mm, rychlosti 140/150/155/160, vhodné pak Lk=184mm.

**Oblouk upraven takto:**

**Výstupní oblouk za Mstěticema zkrácen na 0,25V kvůli minimalizaci posunů.**

**Ponechán R1=980m, zvýšeno D na 143mm, zvýšeny rychlosti 140/150/155/160, prodlouženo Lk na 172m. Pak vycházejí sklony vzestupnice 8,591/8,019/7,760/7,517, což je oproti původnímu návrhu i malinké zlepšení.**

**Při Lk=172m je posun pouze o 0,15 m dovnitř, mezipřímá vychází 0,25V.**

**Prodloužením přechodnice na Lk=184m se pak zkracuje mezipřímá pod 0,25V=40m (cca 38m) a oblouk se posouvá o 0,40m dovnitř – to je celkem hodně.**

*Podle rychlostí v tomto oblouku upravit i rychlosti v posledním oblouku 14,4-14,5.*

**Oblouk upraven na rychlosti 140/150/155/160**

#### Úsek Skály - Vysočany:

36) překvapila mne rozdílná V<sub>k</sub>=120 v koleji 101 proti zbylým kolejím - proč? Pokud je tam I150>130mm, tak tam bude muset být svršek UIC60, takže podmínka V<sub>max</sub>=120 z titulu svršku by platit neměla.

**Rychlost  $V_k$  upravena na 130 km/h. Oblouk poloměru 455 m za Rajskou zahradou upravena na poloměr 465 m.**

37) sklon v<sub>zestupnic</sub> v inflexech u Rajské Zahrady z protisměrných přechodnic ne zcela odpovídají v 2. TK km 23,6 a ve všech třech kolejích km 24,5, byť rozdíly nejsou velké.

**Inflexy před i za Rajskou zahradou byly upřesněny.**

38) - km 24,98 chybně uvedena délka  $L_k$  v 2. koleji.

**Upraveno.**

39) - km 24,98 v 101. koleji nevyhoví sklon výstupní v<sub>zestupnice</sub> pro  $V_k=130$  (menší než  $6 \cdot V_k$ ).

**Bylo sníženo převýšení a upřesněn inflex před obloukem. Nově má oblouk parametry:**

**$R_{101}=528,75m$**

**$D=138mm$ ,  $L_{k1}=117,902m$ ,  $m_1=1,095m$ ,  $L_{k2}=108,908m$ ,  $m_2=0,934m$ ,  $L_i=208,085m$**

**$V=100km/h$ ,  $l=85mm$ ,  $n_1=8,5V$ ,  $V$ ,  $n_2=7,9V$**

**$V_{130}=105km/h$ ,  $l_{130}=108mm$ ,  $n_{130}=8,1V_{130}$ ,  $n_{2130}=7,5V_{130}$**

**$V_{150}=110km/h$ ,  $l_{150}=132mm$ ,  $n_{150}=7,8V_{150}$ ,  $n_{2150}=7,2V_{150}$**

**$V_k=130km/h$ ,  $l_k=239mm$ ,  $n_{1k}=6,6V_k$ ,  $n_{2k}=6,1V_k$**

40) - km 27,8 rozdílná  $V_{150}$  v 1. a 2. koleji není elegantní, ale asi se nic lepšího nevymyslí.

**Projektant je téhož názoru.**

41) - km 5,7 až 6,0 oblouk v 301. koleji nevyhoví pro popsaných  $V_{150}=110$  (čl. 8.2.2). Nicméně obě koleje na Balabenku by vyhověly pro  $V_{130}=V_{150}=85$ ,  $V_k=90$ , doporučuji takto popsat.

**110 km/h byl překlep, upraveno podle připomínky.**

42) - km 6,7 rychlosti popsat podle oblouku 27,8 s omezením na  $V_k=120$  (aby se nemusely řešit VCO), uvedené rychlosti 120/105/110/130 nejsou vhodné.

**Upraveno.**

43) - km 6,7 a znovu 6,350 v 3.SK mezipřímá nevyhoví na  $V=80$ , měla by být 20m a musí být nejméně 16m. Asi povede k větší šířce nástupiště?

**Ano, přesně tak, nástupiště se rozšíří z 13,0 na 13,5 metru při min. mezipřímé 16 m.**

44) - km 7,1 prostor pro "standardní žlabové pražce" by možná šel získat zkrácením úseku mezi výh. "4" a "5" na 16m, je to ke zvážení (možná i podle dalších profesí, např. TV).

**Po dohodě s Ing. Bednářem mezipřímá zkrácena na 16,00 m.**

45) - km 6,850 prostor pro "standardní žlabové pražce" by možná šel získat posunem výh. "10" blíže k mostu, není uvedeno, jaká je mezipřímá od minulé výhybky (min. 20/16m).

**Upraveno, vzdálenost mezi výhybkami zvětšena.**

46) - km 6,850 ke zvážení změna výh. "11" na 1:14-760, zmenšil by se tím zábor souběžné komunikace (výh. by pak byla zarovnaná s výhybkou "12"). Jenže aby to mělo smysl, chtělo by to umožnit  $V=80$ , což buď znamená posunout odj. n. směr Balabenka před oblouk a posunout takto i nástupiště (což je divné), nebo spíš zvětšit osovou vzdálenost mezi 4. a 6. SK a posunout odj. n. jen "trochu" do složeného oblouku  $R=425/760m$ .

**Upraveno. Šířka nástupiště se zvětšila o 1,8 metru na 14,8 metru.**

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/1033/15

VYŘIZUJE:

Ing. Eva Syrová

TEL.:

+420 267 094 163

FAX:

+420 224 230 316

E-MAIL:

[eva.syrova@sudop.cz](mailto:eva.syrova@sudop.cz)

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 3.12. 2015

Dle rozdělovníku:

**„Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“  
Záznam z porady na železniční spodek a uzavření problematiky Zeleneč**

Vážení,

v příloze Vám zasíláme záznam z **porady na železniční spodek a uzavření problematiky odbočky Zeleneč**, v rámci zpracování přípravné dokumentace a záměru projektu výše uvedené stavby.

Porada se uskutečnila ve středu 11.11.2015, v budově SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, Praha 3.

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový  
vedoucí střediska železničních  
tratí a uzlů  
SUDOP PRAHA a. s.

  
 **SUDOP PRAHA a. s.**  
130 80 Praha 3, Olšanská 1a  
201 - Středisko železničních tratí  
a uzlů**Příloha:**

Rozdělovník

Záznam z jednání

Prezenční listina



## Odbočka Zeleneč

V úvodu jednání byly shrnuty výsledky zpracovaného posouzení ponechání provizorních spojek odb. Zeleneč jako definitivních, které zasláno k vyjádření složkám SŽDC, s.o. 21.9.2015.

Výluková propustnost dotčeného mezistaničního úseku Mstětice – Praha-Horní Počernice ve stavu po realizaci stavby, s ohledem na využití spojek především jako výlukových, byla prověřována ve variantě bez odbočky a s odbočkou. Pomalá jízda kolem pracovního místa (50 km/h) byla, v případě bez odbočky, uvažována v délce 2 a 4 km. U varianty s odb. Zeleneč byla pomalá jízda uvažována vždy v celém, výlukou dotčeném, úseku.

Průvoz vlaků v rámci 1 hodiny:

- bez odbočky:
  - PJ na 2 km:  
lze provézt 1 pár rychlíků a 2 páry osobních vlaků (výluková záloha 19 %)
  - PJ na 4 km:  
lze provézt 1 pár rychlíků a 2 páry osobních vlaků (výluková záloha 15 %)
- s Odbočkou Zeleneč (pro obě varianty výluk vychází podobně):
  - lze provézt 1 pár rychlíků, 3 páry osobních vlaků (výluková záloha 19 %, zůstává navíc volná 1 trasa)

Celkové náklady na zřízení definitivní odb. Zeleneč činí, i po započítání nákladů na zřízení EOv, minimálně 19 080 tis. Kč. **V porovnání nejsou započteny provozní náklady a náklady na údržbu, stejně jako nejsou odečteny možné přínosy (např. úspora za přijatá dopravní opatření nutná v případě neprovození vyššího počtu vlaků).**

Následně proběhla diskuze, kde zástupce objednatele regionální a příměstské dopravy ROPID konstatoval, že vzhledem ke vzrůstajícímu počtu cestujících dochází k přepřínování některých vlaků, zejména ve špičkách pracovních dní, a v případě nejen výlukové činnosti v tomto úseku, ale i při mimořádnostech typu např. poruchy vozidla, atd., bude zajištění výlukové/náhradní dopravy, v případě absence definitivní odb. Zeleneč, velmi problematické (naplnění vlaků za odřeknuté blízkosti se kapacitě 200%, téměř nereálné zavedení NAD). Dále bylo konstatováno, že definitivní odb. Zeleneč lze využít i v případě operativního řízení dopravy.

Ze strany zástupců SŽDC O11 bylo však konstatováno, že není možné řešit pouze tento konkrétní případ v rámci zpracování jedné dokumentace, ale komplexně na uceleném úseku. O11 ponechání odb. Zeleneč podporuje, avšak v souladu s výše uvedeným.

Dále se postupně vyjádřili zástupci dalších odborů:

- za O6 bylo potvrzeno nesouhlasné stanovisko s tím, že nebyly posouzeny náklady na údržbu, včetně samostatné ekonomické efektivity (v zasláném posouzení bylo jednoznačně uvedeno, že tyto náklady posuzovány nebyly). Dále bylo konstatováno, že náklady na tuto odbočku nejsou kryty SP,
- O12 souhlasí s názorem O11, tedy zpracování komplexního posouzení na celém úseku, nikoliv pouze v úseku Mstětice – Praha Horní Počernice,
- O13 a OŘ potvrdil nesouhlasné stanovisko s ponecháním odb. Zeleneč jako definitivní,
- O26 potvrdil zasláné stanovisko, podporující ponechání odb. Zeleneč jako definitivní, s tím, že nepovažují její obhajitelnost za jednoznačnou, jestliže podmínky volby ponechání odbočky jsou prakticky identické s již dříve diskutovanou existencí odbočky v úseku Ú Lysá nad Labem - Čelákovice, který oproti úseku Mstětice – Praha-Horní Počernice.

Na závěr bylo dohodnuto, že v odevzdávané dokumentaci stavby k připomínkám bude nadále sledováno řešení s odb. Zeleneč jako provizorní, tedy po dobu realizace stavby.

Dále bude, po dohodě se zástupci O11, upraveno posouzení dle nové (navrhované) metodiky pro výpočet výlukové zálohy (tj. místo 19 % bude použito 5 minut za hodinu), upravené posouzení viz níže.

***Dle možné úpravy metodiky pro výpočet výlukové zálohy byla bez ohledu na délku výluky vždy uvažována záloha 5 %. Výlukový JŘ dále vycházel z poskytnutého výhledového GVD pro širší okolí a výhled v delším horizontu.***

***Po této úpravě jsou výsledky následující – průvoz v rámci 1 hodiny:***

- bez odbočky (PJ na 2 i 4 km):
  - lze provézt 1 pár rychlíků, 2 páry osobních vlaků, dále pak zůstane volná jedna trasa pro vedení vlaku ve směru špičky
- s Odbočkou Zeleneč (pro obě varianty výluk, méně stabilní je výluka s jednokolejným úsekem Mstětice – Odbočka Zeleneč):
  - lze provézt 4 páry osobních vlaků, 1 pár rychlíků a navíc zůstává jedna volná trasa (např. pro vedení expresu)

Bez ohledu na metodiku výpočtu je zřejmé, že případný výlukový stav znamená některá omezení (minimálně zpoždění a tím možné narušení obrátů nebo křížování v jednokolejných úsecích). Jedině po stanovení standardů (požadavků) lze určit, zda je reálné pro daná omezení přijmout dostatečná a přijatelná opatření.

Zaznamenal:  
Bc. Jarath, Ing. Mečl

#### ŽELEZNIČNÍ SPODEK

Před jednáním byl rozeslán návrh pražcového podloží (situace se zákresem sond a návrhem, tabulka sond s hlavními parametry, tabulkový návrh).

Zástupce O13 požaduje sjednocení grafické podoby situací s úsekem Mstětice - \* výhybna Skály. Dále prověřit místa s většími zdvihy nivelety koleje.

Na jednání byly předloženy situace železničního spodku se zákresem odvodnění a pracovní příčné řezy.

#### Návrh pražcového podloží

V dotčené lokalitě dle mapky z S4 – příl.7 – obr.1 dosahuje index mrazu hodnot 300 - 400 °C.den

Na poradě bylo dohodnuto, že bude počítáno s průměrnou hodnotou tj.:

Index mrazu  $I_{mn}$  350 [°C.den]

Hloubka promrzání 0,85 m

Návrh pražcového podloží je upraven dle předpisu ČD S4 přílohy 6, tabulky 1 takto:

#### V hlavních kolejích je upraven

s modulem přetvárnosti pro celostátní tratě s rychlostí do 160 km.h-1

trať Lysá n.L. – Praha Vysočany je tratí celostátní nezařazenou do evr. žel. systému

trať Praha - Turnov je tratí celostátní nezařazenou do evr. žel. systému

na zemní pláni  $E_{opoz} = 30$  Mpa

na pláni spodku  $E_{e1poz} = 50$  Mpa

#### V předjízdných (dopravních) kolejích je upraven

( např. v HP pro kolej č. 0, 4, 6 )

s modulem přetvárnosti pro předjízdné koleje ve stanicích na tratích celostátních

na zemní pláni  $E_{opoz} = 20$  Mpa

na pláni spodku  $E_{e1poz} = 40$  Mpa

#### V ostatních kolejích je upraven

s modulem přetvárnosti pro ostatní koleje ve stanicích na tratích celostátních

(např. v HP pro kolej č.3, vlečky)

na zemní pláni  $E_{opoz} = 15$  Mpa

na pláni spodku  $E_{e1poz} = 30$  Mpa

#### Přechodové oblasti – ZKPP – pro mosty, propusty:

U mostů, propustků i přejezdů bude navrženo ZKPP se zvýšenou únosností

na pláni spodku  $E_{e1poz} = 80$  MPa při  $E_{e1poz}=50$  MPa navazující trati

příčměž minimální tloušťka konstrukce ZKPP musí být 0,5m

#### Typy navrhovaných konstrukcí :

Typ	vyhoví pro $E_{or}$ (MPa)	Skladba konstrukčních vrstev pražcového podloží
1	< 7 MPa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• štěrkodrt' tl. 0,20m</li> <li>• výměna materiálu podloží – minerální směs</li> </ul>



2	< 18 MPa (0,6.Epož pro hl. koleje) < 12 MPa (0,6.Epož pro dopr.koleje)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• štěrkodrt tl. 0,30m</li> <li>• zlepšení zemní pláňe vápnem a cementem</li> </ul>
3	> 18 MPa (0.6 Epož pro hl. koleje) > 12 MPa (0.6 Epož pro dopr. koleje)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• štěrkodrt tl. 0,30m</li> <li>• zlepšení zemní pláňe vápnem a cementem nebo</li> <li>• výztužné geosyntetikum</li> </ul>
4	> 30 (hlavní koleje) > 20 (dopravní koleje)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• štěrkodrt tl. 0,20m</li> </ul>

- 1) Na jednání byla diskutována otázka ochrany zlepšených zemín proti účinkům mrazu. Dle předpisu S4 přílohy 13 je třeba zajistit, aby zlepšené zeminy nebyly vystaveny účinkům mrazů s výjimkou nenamrzavých zemín, kde se připouští promrznutí do jedné třetiny tloušťky.

Bylo dohodnuto, že Stavební správa může akceptovat návrh tloušťky štěrkodrti 250 mm jako postačující z hlediska ochrany podloží proti účinkům mrazu, což předpokládá promrznutí zlepšené zeminy do jedné třetiny tloušťky.

Projektant však po konzultaci s hlavním geotechnikem SUDOPu PRAHA ponechává návrh 300 mm štěrkodrti, neboť nelze u zastižených namrzavých a nebezpečně namrzavých zemín jejich zlepšením dosáhnout nenamrzavosti (CBR>47%). Tloušťka 300 mm zabezpečí nepromrznání zlepšených zemín.

Po další mailové korespondenci toto řešení investor akceptuje.

- 2) Dále stavební správa vyslovila nesouhlas s navržením vrstvy minerální směsi v úsecích s redukováným modulem přetvoření nižším než cca 7 MPa, a to z důvodu problematického zhutnění takové vrstvy. Doporučuje částečné odebrání materiálu zemní pláňe, zlepšení zemín parapláňe pomocí kombinace vápna a zapracování stáv. štěrkového lože a doplnění o vrstvu štěrkodrti na novou zemní pláň. V případě zastižení podzemní vody v úrovni zlepšené zeminy parapláňe je třeba tuto vrstvu odvodnit. Projektant po konzultaci s hlavním geotechnikem SUDOPu PRAHA ponechává řešení s výměnou podloží za minerální směs, cementovou stabilizaci nebo kamenivo stmelené cementem investor zavrhl jako drahé. Kvůli lepší zhutnitelnosti této vrstvy MS v těchto podmínkách budou v místech, kde by bylo nutné zahlubovat otevřené odvodnění, doplněny trativody.

## Návrh odvodnění

### 1.ÚSEK: MSTĚTICE (MIMO) – ODBOČKA SKÁLY (VČETNĚ)

(zpracovatel. Ing. Syrová)

Požadavky investora na změny oproti prezentovanému návrhu:

- 1) Kvůli zamezení naplavování zeminy z pole do trati - doplnění nadzářezového valu rozměru 1 x 1 m v km 15,050 – 15,200 a v km 21,250 – 21,530 vpravo nad odvodněním (bez ohledu na zvětšení záborů nedrážních pozemků).
- 2) V místech výměny pražcového podloží za minerální směs umístit před otevřené odvodnění trativody kvůli odvedení vody ze zemní pláňe
- 3) V místech vyústění odvodnění na terén, kde je blízko drážní hranice navrhnout rýhu vysypanou štěrskem k prvotnímu zachycení vody
- 4) V km 16,763 – 17,525 vlevo a v km 16,800 – 17,525 vpravo na žádost zástupce O6 ing. Veliše nahradit hluboký příkop žlaby UCB kvůli problému s obnaženými svahy u hlubších příkopů v ne zcela vhodných zemínách
- 5) V km 21,403 – 21,633 vlevo i vpravo nahradit vypařovací příkop za trativod vyústěný do vsakovací šachty vlevo mostu SO 08-20-01.
- 6) Svahové stupně i svahy navrhnout jednotně ve sklonu 1:1,75
- 7) V místech svahových stupňů navrhnout úpravu jejich podloží
- 8) V místech navržených vsakovacích šachet provést geologický průzkum na vsakování a posoudit je
- 9) V místech navržených rozšíření tělesa pomocí U3 nebo gabionu provést geologický průzkum, zda je možné tyto prvky v těchto místech založit
- 10) V místech rozšíření tělesa pomocí svahových stupňů provést geol. průzkum v jejich podloží a doplnit posouzení jejich stability

Odvodnění vlevo						
km	km	délka	sklon	směr	typ odovnění	vyústění
propustek ev.km 14.569 (v ŽST Mstětice)						
14,004	14,546	542	dle trati	10,34	zpev. příkop TZZ3	vyústění do propustku
14,546	14,619	73	dle trati	10,34	zpev. příkop TZZ3	provizorně zaústěno do drenážního žebra v ose budoucího příkopu nebo do již vybudovaného příkopu
SO 06-21-01 propustek ev.km 15.188						
14,624	14,825	201		10,28	seříznutí + trativod u výměny podloží	vyústění trativodu na terén v km 14.700
14,825	15,175	350	dle trati	10,28	zpev.příkop TZZ3 + trativod u výměny podloží	vyústění příkopu na terén v km 14.825
15,175	15,253	78			seříznutí	
SO 06-21-02 propustek ev.km 15.823						
15,259	15,350	91			seříznutí	
15,350	15,585	235	dle trati	8,81	zpev.příkop TZZ3	vyústění na terén v km 15.35
15,585	15,650	65		8,36	trativod mezi hl. kolejemi	trativod zaústěn v km 15.587 do příkopu
15,650	15,770	120		5,00	trativod mezi hl. kolejemi	trativod zaústěn v km 15.587 do příkopu
SO 06-20-01 podchod						
15,775	15,820	45		-5,00	trativod mezi hl. kolejemi	trativod zaústěn v km 15,823 do propustku
SO 06-21-03 propustek ev.km 15.823						
15,823	16,189	366	dle trati	5,40	trativod nad svodným	trativod se svodným zaústěn v km 15.822 do propustku
16,189					HORSKÁ VPUŠŤ	
16,189	16,512	323	dle trati	5,05	zpev.příkop TZZ3 + trativod u výměny podloží	příkop i trativod zaústěny do horské vpusti v km16.189 a dále do svodného
16,512	16,652	140			seříznutí + svahové stupně	
SO 06-21-04 propustek ev.km 15.823						
16,660	16,738	78			seříznutí + svahové stupně	
16,738	16,763	25			seříznutí	
16,763	16,975	212		2,50	žlab UCB2	vyústění v km 16.763 na terén
16,975	17,020	45		2,50	žlab UCB2	
17,020	17,100	80		2,50	žlab UCB1	
17,100	17,240	140		2,50	žlab UCB0	
17,240	17,380	140		-2,50	žlab UCB0	
17,380	17,460	80		-2,50	žlab UCB1	
17,460	17,525	65		-2,50	žlab UCB2	vyústění v km 17.525 na terén
17,525	17,538	13			seříznutí	
17,538	17,588	50			seříznutí + zídka U3	
17,588	17,692	104			seříznutí	
SO 06-20-03 most - podchod						
17,702	17,712	10			seříznutí	
17,712	17,760	48			seříznutí + zídka U3	
17,760	17,775	15			seříznutí + svahové stupně	
17,775	17,808				SO 06-23-01 zeď	
SO 06-21-05 propustek ev.km 18,380						
17,815	17,925	110		5,39	patní příkop TZZ3 + svahové stupně	vyústění do potoka pod propustkem v km 17,855
17,925	18,088	163	dle trati	9,60	zpev.příkop TZZ3	
18,088	18,111	23			seříznutí	
SO 06-20-04 most ev.km 18,686						
18,131	18,155	24	dle trati	-5,00	trativod	trativod vyústěn v km 18,155 na terén
18,155	18,213	58			seříznutí	



SO 06-21-06 propustek ev.km 18,780						
18,213	18,475	262		1,00	seřiznutí	st. příkop vyústěn cca v km 18,35 na terén
18,475	18,536	61		-1,00	seřiznutí + zídka U3	st. příkop vyústěn cca v km 18,35
SO 06-21-07 propustek ev.km 18,780						
18,546	18,563	17			seřiznutí + svahové stupně	
18,563	18,666	103			seřiznutí + zídka U3	
18,666	18,675	9			seřiznutí	
18,675	18,860	185	dle trati	10,07	trativod	vyústění v km 18,675 na terén
18,860	18,888	28			seřiznutí	
18,888	18,922	34			seřiznutí + zídka U3	
SO 06-20-05 most ev.km 19,503						
18,945	18,966	21			seřiznutí + zídka U3	
18,966	19,025	59			seřiznutí	
19,025	19,475	450	dle trati	9,15	trativod vlevo k. č.1	vyústění v km 19,075 na terén
SO 07-13-01 přejezd v ev.km 20,042						
19,475	19,582	107	dle trati	5,99	trativod vlevo vlečky a koleje č.3	
19,582	19,592	10	dle trati	5,99	trativod vlevo vlečky a k. č.1	
19,592	19,873	281	dle trati	0,75	vsakovací drén	vyústění do trativodu v km 15,592
stávající podchod						
19,882	19,899	17		-5,00	trativod vlevo k. č.1	trativod vyústěn v km 19,899 do svodného potrubí (vybudovaného v rámci 1.stavby a dále do vsakovací šachty V1
19,899	19,909	10		5,00	trativod vlevo k. č.1	trativod vyústěn v km 19,899 do svodného potrubí (vybudovaného v rámci 1.stavby a dále do vsakovací šachty V1
19,909	20,223	314		0,75	vsakovací drén	vyústění do trativodu v km 19,909
20,223	20,317	94		7,48	trativod vlevo	Vyústění do vsakovací šachty VŠ101 v km 20,223
20,317	20,393	76		7,48	trativod vlevo	Vyústění do vsakovací šachty VŠ102 v km 20,317
20,393	20,595	202		6,07	trativod vlevo	Vyústění do vsakovací šachty VŠ103 v km 20,393
20,595	20,779	184		6,07	trativod vlevo	Vyústění do vsakovací šachty VŠ105 v km 20,595
20,779	20,925	146		-5,00	trativod vlevo	zaústění do stáv. kanalizace km 20,925
Stávající kanalizace PVK						
20,925	21,232	307		5,00	trativod nad svodným	zaústění do stáv. kanalizace km 20,925
21,232					HORSKÁ VPUSŤ	
21,232	21,330	98		2,50	zpev.příkop TZ23	příkop zaústěn do horské vpusti v 21,232 a dále do trativodu a kanalizace
21,330	21,403	73		2,50	zpev.příkop TZ23 + gabion 0,7x0,7	
21,403	21,633	230	dle trati	-11,05	trativod vlevo	vyústění do vsakovací šachty VS100 vlevo mostu
SO 08-20-01 most ev.km 22,240						
21,706	21,812	106			seřiznutí	
21,812	21,838	26			seřiznutí + svahové stupně	
21,838	21,938	100			seřiznutí	
21,938	21,998	60			seřiznutí + zídka U3	
SO 08-21-02 propustek ev.km 22,570						
22,005	22,088	83			seřiznutí + zídka U3	
22,088	22,475	387			seřiznutí	
22,475	22,712	237			seřiznutí + zídka U3	
22,712	23,063	351			seřiznutí + svahové stupně	
23,063	23,080	17			seřiznutí	
23,080	23,304	224	dle trati	-10,97	trativod	

Odvodnění vpravo						
km	km	délka	sklon	směr	typ odovnění	vyústění
propustek ev.km 14.569 (v ŽST Mstětice)						
14,004	14,546	542	dle trati	10,37	zpev. příkop TZZ3	vyústění do propustku
14,546	14,575	29	dle trati	10,37	zpev. příkop TZZ3	provizorně zaústěno do drenážního žebra v ose budoucího příkopu nebo do již vybudovaného příkopu
14,575	14,619	44			seříznutí	
SO 06-21-01 propustek ev.km 15.188						
14,624	14,838	214		10,37	zpev.příkop TZZ3 patní	vyústění na terénu km 14.628 k propustku
14,838	14,875	37	dle trati	10,37	zpev. příkop TZZ3	
14,875	14,950	75		7,17	zpev.příkop TZZ3 patní	
14,950	15,254	304	dle trati	9,83	zpev. příkop TZZ3	
SO 06-21-02 propustek ev.km 15.823						
15,257	15,300	43		13,16	zpev.příkop TZZ3 patní	
15,300	15,594	294	dle trati	8,80		
15,594	15,770	176		5,00	trativod mezi hl. kolejemi	trativod zaústěn v km 15.587 do příkopu
SO 06-20-01 podchod						
15,775	15,821	46		-5,00	trativod mezi hl. kolejemi	trativod zaústěn v km 15,823 do propustku
SO 06-21-03 propustek ev.km 15.823						
15,828	16,168	340	dle trati	5,38	zpev. příkop TZZ3	
16,168	16,535	367	dle trati	5,38	trativod vpravo	
16,535	16,652	117			seříznutí	
SO 06-21-04 propustek ev.km 15.823						
16,660	16,800	140	dle terénu	2,50	seříznutí + patní příkop	vyústění příkopu v km 16,660 do propustku
16,800	16,975	175		2,50	žlab UCB2	vyústění v km 16.800 do patního příkopu
16,975	17,040	65		2,50	žlab UCB2	
17,040	17,120	80		2,50	žlab UCB1	
17,120	17,260	140		2,50	žlab UCB0	
17,260	17,400	140		-2,50	žlab UCB0	
17,400	17,480	80		-2,50	žlab UCB1	
17,480	17,525	45		-2,50	žlab UCB2	vyústění v km 17.510 na terén
17,525	17,538	13				
17,538	17,692	154			seříznutí + zídka U3	
SO 06-20-03 most - podchod						
17,702	17,811	109			seříznutí	
SO 06-21-05 propustek ev.km 18,380						
17,811	17,850	39			seříznutí	
17,811	17,920	109		2,50	seříznutí + patní příkop	vyústění v km 17,855 do potoka
17,920	18,090	170	dle trati	9,61	zpev. příkop TZZ3	vyústění příkopu v km 17,920 do patního příkopu
18,090	18,100	10			seříznutí	
SO 06-20-04 most ev.km 18,686						
18,128	18,206	78			seříznutí + svahové stupně	
SO 06-21-06 propustek ev.km 18,780						
18,220	18,355	135		8,40	seříznutí + svahové stupně +patní příkop	
18,355	18,400	45		4,00	seříznutí + zídka U3 +reprofilace stáv.příkopu	
18,400	18,450	50		4,00	seříznutí + zídka U3	
18,450	18,525	75		4,00	seříznutí + gabion 1x1	
18,525	18,536					
SO 06-23-02 zed'						
SO 06-21-07 propustek ev.km 19,108						







21,708	21,810	102	dle trati	-11,04	zpev.příkop TZZ3	
21,810	21,825	15		-221,04	zpev.příkop TZZ3 patní - SKLUZ	vyústění příkopu v km 21,828 k propustku
SO 08-21-01 propustek ev.km 22,400						
21,830	21,840	10			seřiznutí	
21,840	21,930	90	dle trati	-11,04	žlab UCHO	
21,930	21,950	20	dle trati	-11,04	zpev.příkop TZZ3	
21,950	22,000	50		-51,04	zpev.příkop TZZ3 patní	vyústění příkopu v km 22,000 k propustku
SO 08-21-02 propustek ev.km 22,570						
22,003	22,025	22		55,36	zpev.příkop TZZ3 patní	
22,025	22,050	25		2,56	zpev.příkop TZZ3	
22,050	22,175	125	dle trati	-11,04	žlab UCHO	
22,175	22,245	70	dle trati	-11,04	zpev.příkop TZZ3	
22,245	22,325	80	dle trati	-11,04	žlab UCHO	vyústění žlabu v km 22,325 na terén do rokle
22,325	22,400	75			seřiznutí	
22,400	22,430	30	dle trati	-11,04	zpev.příkop TZZ3	
22,430	22,460	30			seřiznutí + zídka U3	
SO 08-21-03 propustek ev.km 23,032						
22,468	22,515	47			seřiznutí	
22,515	22,680	165	dle trati	-10,23	trativod vpravo	
22,680	22,680				odvodnění skloněnou plání pod satalickou kolejí	
22,788	22,945	157	dle trati	-12,37	trativod mezi hl. kolejemi 0 a 2 (satalická)	Vyústění na terén k mostu
SO 09-20-01 most ev.km 12,144						
22,965	23,304	339	dle trati	-10,76	trativod mezi hl. kolejemi 0 a 2 (satalická)	Vyústění na terén k mostu

Zaznamenala:

Ing. Syrová

*Syrová*

## 2.ÚSEK: VÝHYBNÁ SKÁLY (MIMO) – VYSOČANY (VČETNĚ)

(zpracovatel: Ing. Krsek)

### Úsek odb. Skály – Praha Vysočany

V tomto úseku je odvodnění trati typicky navrženo u koleje č. 1 odřezem a u koleje č. 0 + 2 do trativodu mezi těmito kolejemi. Vlevo koleje č. 2 je přilehlý terén odvodněn odřezem a především příkopovou tvárnici TZZ4 umístěnou v úrovni drážní stezky. Podpěry TV budou umístěny za tvárnici.

V uvedeném úseku bude z důvodu postupů výstavby uložena kabelová trasa vlevo do stezky koleje č. 2 do kabelových žlabů, které budou ležet na zemní pláni a budou zasypány štěrkodrti. V úsecích s menší vrstvou štěrkodrti budou kabelové žlaby umístěny pod úroveň zemní pláni.

V úseku km 8,280 – 8,650 bude odvodnění koleje č. 1 řešeno dlouhým odřezem. V úseku km 8,68 – 8,830 by odřez zasahoval daleko za hranici drážního pozemku, z tohoto důvodu bude u koleje navržen příkop. Pro nemožnost odvedení vody z tohoto příkopu bude příkop nezpevněný a odpařovací.

V úsecích mezi stanicí Vysočany a provizorními spojkami Hloubětín bude trativod mezi kolejemi 0 a 2 navržen v pravých obloucích mezi šachtami jako rovnoběžný s kolejemi. Toto zamezí přibližování trativodu mezi šachtami ke koleji č. 0, která bude dle ZOV v době výstavby trativodu provozovaná. V koleji (dnešní číslo 2) bude zrušena bezстыková kolej a štěrkové lože na straně trativodu bude stmeleno epoxidovou směsí.

V úseku km 8,730 – 8,805 vlevo trati musí být za tvárnici TZZ4 podepřena souběžná cesta vedoucí nad zářezem. Podepření bude provedeno gabiony. Podpěry TV budou odsunuty za tvárnici TZZ4. Podobně v úseku 9,615 – 9,720. Bude prověřena nutnost osadit k cestě svodidlo.

V úsecích s nedostatečnou šířkou stezky na náspech bude stezka rozšířena gabiony nebo prefabrikáty U3.

U mostu km 10,360 bude prověřena možnost zaústit odvodnění do vodoteče. V úseku vlevo trati v km 10,640 – 10,700 bude prodloužen příkop TZZ3 až do prolákliny, kde bude voda zasakovat. Před nadjezdem v km 10,833 vlevo trati bude zářez a odvodnění tvárnici TZZ3.



Kanalizace navržená před zastávkou Rajská zahrada bude prodloužena skrz nástupiště č. 2 až do úrovně konce zárubní zde vlevo tratě v km 11,435. Do této kanalizace bude svedeno odvodnění ze žlábků zárubní zdi u koleje č. 2.

Na koci úseku bude zářez vpravo trati u koleje č. 1 odvodněn pouze trativodem, a to z důvodu vedení kabelové trasy mezi tratí a přilehlými zahrádkami.

#### **ŽST Praha Vysočany**

Ve stanici je navržen systém odvodnění trativody se zaústěním na terén nebo do kanalizace.

Zadavatel požaduje úpravu odvodnění trativody tak, aby u mostů a podchodů bylo nejbližší pole vždy vyspádováno směrem od objektu. V některých případech to znamená posunout příčné svody dále od objektů.

U mostu km 6,187 prověřit možnost zaústění odvodnění vpravo jižně do případně nalezené vhodné vodoteče či severně do kanalizace.








Trativod u koleje č. 2 v úseku 6,926 – 7,200 je doplněn svodným potrubím pod trativodem, a to z důvodu odvedení srážkové vody z navazujícího úseku širé tratě. V tomto úseku je také z důvodu postupu výstavby uvažováno s vodorovnou plání železničního spodku a zemní plání skloněnou přes dvě koleje č. 1 a 0.

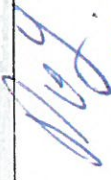

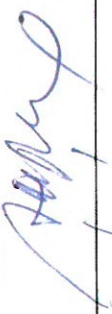




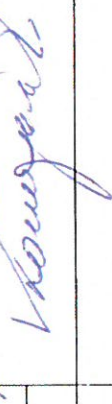

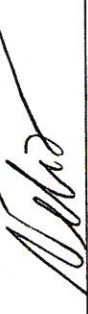
Trativod šikmo křížující vlečkovou kolej FERROS v km 7,080 bude obetonován, jeho funkci z větší části převezme trativod mezi kolejemi 1 a 0.

Zaznamenal:

Ing. Krsek

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Optimalizace traťového úseku Mstěnice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“ Porada na železniční spodek a uzavření problematiky odbočky Zeleněč	
DATUM	11. listopadu 2015	
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, místnost č.7	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 eva.syrova@sudop.cz	
Ing. Miroslav Krsek	SUDOP PRAHA a.s.	+420 498 655 931 miroslav.krsek@sudophk.cz	
Ing. Michal Mečí	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 michal.mec@sudop.cz	
Ilona Grambličková	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 163 ilona.gramblickova@sudop.cz	
<sup>Sc</sup> David Vodák	SUDOP PRAHA a.s.	+420 267 094 465 david.vodak@sudop.cz	
Martin JARATH	— 11 —	267 094 156 martin.jarath@sudop.cz	
Karel Friedrich	SŽDC SSZ	972 244 833 friedrich@szdc.cz	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
LUKÁŠ POHOŘELÝ	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 076 lukas.pohorely@sudop.cz	
PETR KUNÍK	SŽDC SŠZ	725 805 797 kunik@szdc.cz	
MICHAL VOTAVA	SŽDC OŘ PRAHA - PO PRAHA 41	606 056 653 votavam@szdc.cz	
Ladislav LUDVÍK	SŽDC, OŘ Praha	602 532 672 ludvikl@szdc.cz	
BENJÁŇ JOSEF	SŽDC GŘ OŘ	972244564 benjan.jo@szdc.cz	
JENKA KOMÍNOVÁ	SŽDC GŘ OŘ	971 244 200 komimona@szdc.cz	
MILAN BRÁZE	SŽDC OŘ	602 291 593 brize@gr.col.cz	
Pavel KONOPÁSEK	SŽDC, GŘ OC	602 291 077 konopasek@szdc.cz	
DAVID FUKSA	SŽDC GŘ OC	725 919 470 fuksa@szdc.cz	
MILOSLAV VEJNÍ	SŽDC GŘ OC	972244568 velis@szdc.cz	



[illegible]





Váš dopis zn.: 201/801/15  
 Ze dne: 23.9.2015  
 Naše zn.: 41957/2015-O12  
 Vyřizuje: Ing. Ondruška  
 Telefon: 972 241 036; 972 741 224  
 Mobil: 602 435 577  
 E-mail: ondruska@szdc.cz  
 Datum: 7.10.2015

SUDOP PRAHA a.s.  
 Středisko železničních tratí a uzlů  
 Olšanská 1a  
 130 80 PRAHA 3

Na vědomí:  
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
 Stavební správa západ  
 Sokolovská 278/1955  
 190 00 PRAHA 9

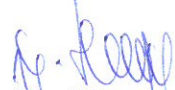
### „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně), vyjádření

Dopisem č.j. 201/801/15 ze dne 23.9.2015 jste předložili žádost o vyjádření k požadovanému způsobu řešení traťového úseku Odb. Skály – ŽST Praha-Vysočany, ve kterém dochází k souběhu dvou celostátních drah (C). Jedná se o dvoukolejnou dráhu Lysá nad Labem – Praha-Vysočany a jednokolejnou dráhu Praha-Vysočany – Turnov. V současném stavu jsou mezi ŽST Praha-Vysočany a Odb. Skály traťové koleje očíslovány č. 1, 2, 101 (č. 1 a 2 traťové koleje celostátní dráhy Lysá n. L. – Praha-Vysočany, č. 101 traťová kolej celostátní dráhy Praha – Turnov). Propojení obou drah na Odb. Skály existuje v současnosti kolejovou spojkou výhybek č. 1/2 mezi traťovými kolejemi č. 101 a č. 2.

Úsek Odb. Skály – ŽST Praha-Vysočany je součástí projekčně připravované investiční akce „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“. V prostoru stávající Odb. Skály je v rámci zpracovávaného stupně navrženo úplné prospojování obou tratí včetně elektrizace všech tří traťových kolejí Odb. Skály – Praha-Vysočany. Po realizaci stavby se tedy odchýlí od současného stavu změna možnosti využívání těchto traťových kolejí.

Na základě projednání v rámci úseku řízení provozu s odborem základního řízení provozu (O12), odborem jízdního řádu (O16) a Centrálním dispečerským pracovištěm (CDP) Praha požadujeme sledovat v rámci projekční přípravy následující řešení:

- z hlediska dopravního změnit stávající Odb. Skály na výhybnu Skály;
- traťový úsek výhybna Skály – ŽST Praha-Vysočany bude součástí dráhy celostátní evropského významu (E) Lysá n. L. – Praha-Vysočany, v úseku výhybna Skály – ŽST Praha-Vysočany jako trať trojkolejná s číslováním traťových kolejí v souladu s předpisem SZDC D1 (traťové koleje č. 1, 0, 2); převedení do kategorie E je v souladu s „Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ a také s připravovaným Prohlášením o dráze celostátní a regionální platné pro jízdní řád 2017;
- stávající celostátní dráha Praha-Vysočany – Turnov bude mít nově začátek ve výhybně Skály, tzn. v Prohlášení o dráze dojde ke změně na celostátní dráhu výhybna Skály – Turnov;
- staniční koleje a výhybky v ŽST Praha-Vysočany číslovat v souladu se začátkem a koncem dráhy Lysá n. L. – Praha-Vysočany určeným Prohlášením o dráze a současně v návaznosti na číslování traťových kolejí ve směru od výhybny Skály;
- číslování traťových kolejí v úseku Praha hl.n.-Balabenka – Praha-Vysočany zůstane beze změn;
- z hlediska konstrukce GVD bude trojkolejný traťový úsek výhybna Skály – ŽST Praha-Vysočany (včetně) součástí tratě Milovice – Lysá n. L. – Praha-Vysočany.

  
**Ing. Josef Hendrych**  
 náměstek generálního ředitele  
 pro řízení provozu

č. j.: 46706/2015-O13

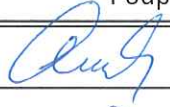
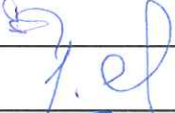

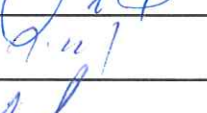
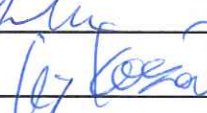

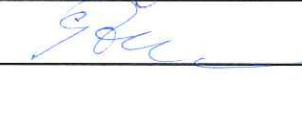
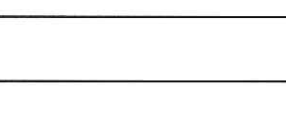



<b>Předmět jednání:</b>	<b>Pracovní jednání komise pro staničení k případu „Mstětice - Vysočany, staničení v úseku odb. Skály - Praha Vysočany“</b>		
<b>Místo, datum:</b>	v Praze, Křižíkova 552/2, zas. m. 407	16.10.2015	10:30 – 11:30
<b>Účastníci jednání:</b>	Viz prezenční listina		
<b>Cíl jednání:</b>	Rozhodnout o způsobu staničení v předmětném případě		
<b>Program:</b>	1. Jednání komise k případu „Mstětice - Vysočany, staničení v úseku odb. Skály - Praha Vysočany“ 2. Diskuze k bodu 1		
<b>Závěr:</b>	<p>V současné době zpracovává SUDOP PRAHA a. s. pro SŽDC SSZ přípravnou dokumentaci stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“. Součástí této stavby je úsek Praha-Vysočany – odb. Skály, který je v současné době tvořen souběhem dvoukolejné trati Lysá n. L. – Praha-Vysočany a jednokolejné trati Praha-Vysočany – Turnov. Podle rozhodnutí SŽDC úseku náměstka GŘ pro řízení provozu z 7. 10. 2015 bude nově tento úsek veden jako jedna trať Lysá n. L. – Praha-Vysočany, která bude v tomto úseku trojkolejná. Trať Praha-Vysočany – Turnov se zkrátí a bude nově začínat v nové výhybně Skály.</p> <p>Pro staničení daného úseku bylo dohodnuto následující:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. úsek Praha-Vysočany (včetně) – výhybna Skály (včetně) bude staničen systémem staničení Praha – Turnov. To umožní zachovat soulad mezi evidenčním staničením umělých staveb v daném úseku (v systému turnovské trati) a novým stavebním staničením.</li> <li>2. osa staničení naváže na kolej 301 trati odb. Balabenka – Praha-Vysočany. Dále bude procházet po 0. SK ŽST Praha-Vysočany, po kolejové spojce na skalském zhlaví, dále po 2. TK (= dnešní satalická kolej) úseku Praha-Vysočany – Skály, po 2. SK výhybny Skály a naváže přímo na trať směrem na Prahu-Satalice.</li> <li>3. staničení bude navázáno bez skoku na poslední výhybce vých. Skály směr Satalice a prostaničí se zpět bez skoků plynule do ŽST Praha-Vysočany. Naopak vznikne skok ve staničení na krajní výhybce pražského zhlaví ŽST Praha-Vysočany do stávajícího staničení od Balabenky.</li> <li>4. staničení od Lysé n. L. skončí na hranici DÚ vých. Skály na krajní výhybce od Horních Počernic.</li> </ol>		
<b>Průběh jednání:</b>	Jednání proběhlo podle programu formou moderované diskuze.		
<b>Přílohy:</b>	1. Prezenční listina 2. Schéma staničení		

<b>Zapsal:</b>	<b>Datum</b>	<b>Ověřil:</b>
Radomír Havlíček		Formou elektronického připomínkování

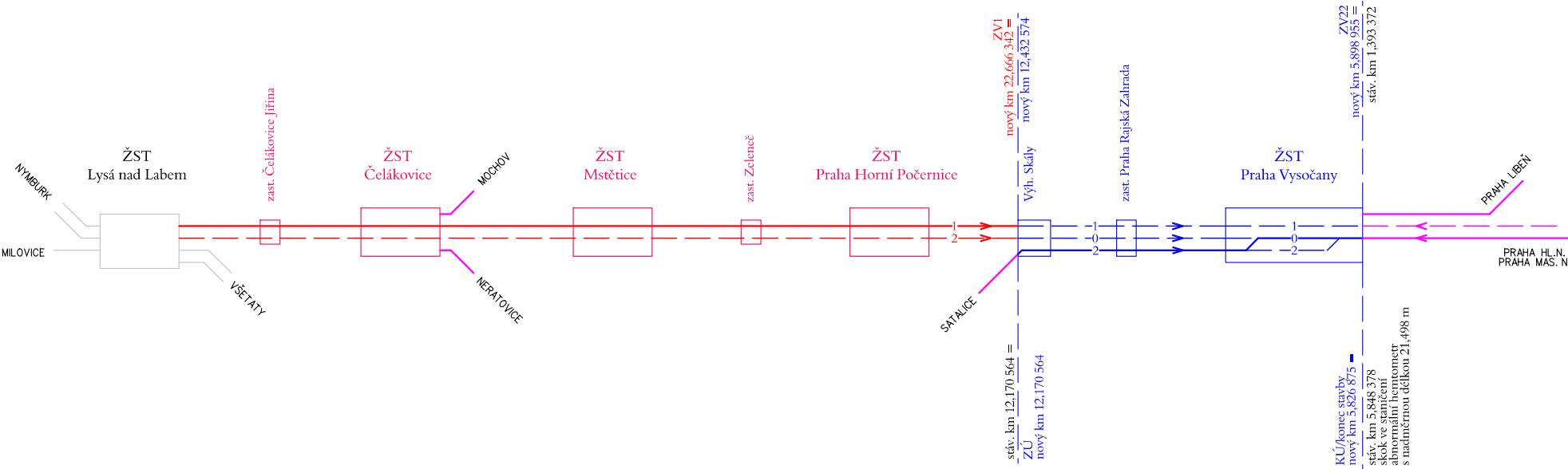
## PREZENČNÍ LISTINA

Pracovní jednání komise pro staničení k případu „Mstětice - Vysočany,  
staničení v úseku odb. Skály - Praha Vysočany“

konané dne 26.10.2015, Praha, Křížíkova 552/2, m.407

Příjmení, jméno, titul	Org. Jednotka, firma / tel	Podpis
Amcha René, Ing.	GŘ, NŘP, O12 / 602596632	
Berzkowitsch Michael, Ing.	GŘ, NŘP, O12 / 725845891	
Čihák Jan, Ing.	GŘ, NŘP, O13 / 724924174	
Fridrich Karel, Ing.	SSZ / 602269052	
Hanousek Karel	SŽG Praha / 724155420	
Havlíček Radomír, Ing.	GŘ, NŘP, O13 / 606721551	
Jemelka Libor, Ing.	SŽG Olomouc / 721557816	
Kozák Jiří, Ing.	GŘ, NŘP, O13 / 724280105	
Mečl Michal, Ing.	SUDP Praha / 605229044	
Musil Martin, Ing.	GŘ, NŘP, O14 / 602711755	
Šimša Karel, Ing.	TÚDC / 725721961	

# SCHÉMA STANIČENÍ USPOŘÁDÁNÍ TRATÍ V ÚSEKU VÝH. SKÁLY - ŽST PRAHA VYSOČANY



- LEGENDA:
- STANIČENÍ TRATI LYSÁ N.L. - PRAHA VYSOČANY
  - STANIČENÍ TRATI PRAHA HL.N. - TURNOV
  - PŘEVZATO STÁVAJÍCÍ STANIČENÍ TRATI
  - STANIČENÍ PŘEVZATÉ Z NOSNÉ KOLEJE



# O B E C Z E L E N Ě Ć

Kasalova 467 250 91 Zeleněč  
www: [www.zelenec.cz](http://www.zelenec.cz)

tel./fax 281923196 , tel. 281925192  
e-mail: [obec.zelenec@volny.cz](mailto:obec.zelenec@volny.cz)

SUDOP PRAHA a.s.  
Ing. Jiří Syrový  
Olšanská 1a  
130 80 Praha 3

V Zelenči 23.9. 2015

Č.j. 85/2015

## Věc: vyjádření

Vaše žádost č.j.201/700/15 ze dne 13.8.2015 o odsouhlasení návrhu posunu nástupišť zast. Zeleněč byla projednána na pracovním zasedání zastupitelstva dne 21.9.2015 se závěrem, že s posunem NESOUHLASÍ.

Jednali jsme o výhodách a negativech posunu. Negativa převládají zejména z důvodu posunu negativních vlivů ze stávajícího místa do místa nového, které by ovlivnilo mnoho nemovitostí. Obdrželi jsme signály, že vlastníci těchto nemovitostí sepiší petici a všemi dostupnými prostředky budou postupovat proti realizaci posunutí nástupišť včetně odvolávání se k rozhodnutí o umístění stavby. Jelikož obec má zájem na tom, aby optimalizace tratě byla realizována, proto jsme se jednomyslně shodli, že s posunutím nástupišť nesouhlasíme.

S pozdravem



  
Ing. Michael Husinec  
starosta