





Změna:	Název změny	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, Objednatel:		LETIŠTĚ PRAHA, s.p. K Letišti 6/1019 160 08 Praha 6
-----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

	METROPROJEKT Praha a.s. I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2 Generální ředitel: Ing.Jiří Pokorný sekretariát tel.: +420 296 154 105 fax: +420 296 325 153 www.metroprojekt.cz e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz	Souprava č.:
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------

HIP: Ing. Petr Zobal	Podpis: 	Název a účel díla:
Stupeň: TECHNICKÁ STUDIE		Koordinační dokumentace staveb "Modernizace trati Praha - Kladno II. etapa" a "Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně"
Zpracovatelský útvar: STŘEDISKO S 60 DOPRAVNÍCH STAVEB		
tel.: +420 296 154 247		
Vedoucí útvaru: Ing. Zbyněk Pěnka	Podpis: 	

Odpovědný projektant: Ing. Petr Zobal	Podpis: 	Název přílohy:	Změna:
Vypracoval: Ing. Petr Zobal	Podpis: 	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Číslo příl.:
Skart. znak: V20/2027	Datum: 3/2006		
Počet formátů: -	Měřítko: -	Identifikační číslo dokumentu:	001
		06	4129
		001	00
		00	00
		00	00

**OBSAH**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE DOKUMENTACE	2
2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE KOORDINOVANÝCH STAVEB	2
3. ÚVOD	3
4. KŘÍŽENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM OBOU DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ	4
4.1. Ochranné pásmo železniční dráhy	4
4.2. Ochranné pásmo vzletového prostoru RWY (podle L 14 OP)	4
4.3. Ochranné pásmo přibližovacích prostorů RWY (podle L 14 OP)	4
4.4. Ochranné pásmo vnitřní vodorovné plochy, kuželové plochy a vnější vodorovné plochy	5
4.5. Ochranné pásmo přechodové plochy RWY	5
4.6. Ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světlům RWY	5
4.7. Ochranné pásmo s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN	5
4.8. Ochranné pásmo okrskového přehledového radaru TAR a sekundárního přehledového radaru SSR	6
4.9. Ochranné pásmo světelných zařízení	6
5. FYZICKÉ KŘÍŽENÍ Z HLEDISKA KONFIGURACE TERÉNU	7
6. FYZICKÉ KŘÍŽENÍ Z HLEDISKA JEDNOTLIVÝCH ZAŘÍZENÍ	7
6.1. Obslužná komunikace (letecké zařízení)	7
6.2. Poslední tři příčky světelné přibližovací soustavy řady (letecké zařízení)	7
6.3. Přístroj pro měření profilu větru LL WAS (letecké zařízení)	8
6.4. Přístroj pro měření výšky oblačnosti CL (letecké zařízení)	8
6.5. Radionavigační zařízení ILS (letecké zařízení)	8
6.6. Napájecí a technologické kabely (přístrojů a světelné řady – letecké zařízení)	9
6.7. Oplocení leteckých zařízení (letecké zařízení)	9
6.8. Železniční svršek a spodek (kolejový rošt, příkopy – drážní zařízení)	9
6.9. Elektrifikace trati trakčním systémem 3 kV (drážní zařízení)	9
6.10. Dálkový optický kabel, technologické kabely (drážní zařízení)	9
6.11. Zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení GSM-R (drážní zařízení)	9
7. ZÁVĚR	11

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

RWY	(Runway) Vzletová a přistávací dráha
THR	(Threshold) Práh vzletové a přistávací dráhy
TAR, SSR	Okrskový přehledový radar a sekundární přehledový radar
LL WAS	Windprofiler – přístroj pro měření profilu větru
CL	Ceilometr – přístroj pro měření výšky oblačnosti
ILS/LLZ	Přesný přibližovací maják – kursový
GSM-R	(Global system for Mobile Communication for Railway) Radiová mobilní síť přizpůsobená nasazení v železničních aplikacích
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
k.ú.	katastrální území
žst.	železniční stanice
ÚCL ČR	Úřad pro civilní letectví České republiky
L 14 OP	Letecký předpis stanovující ochranná pásma leteckých zařízení
Vn, vvn	vysoké napětí, velmi vysoké napětí
VKV, UKV	velmi krátké vlny, ultra krátké vlny
LOC	VKV kursový maják
GP	UKV sestupný maják
DME	UKV měřič vzdálenosti
UIC	Sdružení evropský železnic
ČTÚ	Český telekomunikační úřad
BTS	(Base Transceiver Station) základnové stanice systému GSM-R (GSM)
TÚDC ČD,a.s.	Technická ústředna dopravní cesty Českých drah, akciové společnosti

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	1/12



1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE DOKUMENTACE

Název: Koordinační dokumentace staveb Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa a dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně
Místo koordinace Středočeský kraj
Obec Hostivice
Katastrální území Litovice
Objednatel LETIŠTĚ PRAHA, s.p., K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6
Projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
Stupeň dokumentace Technická studie
Datum zpracování 03/2006

2. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE KOORDINOVANÝCH STAVEB

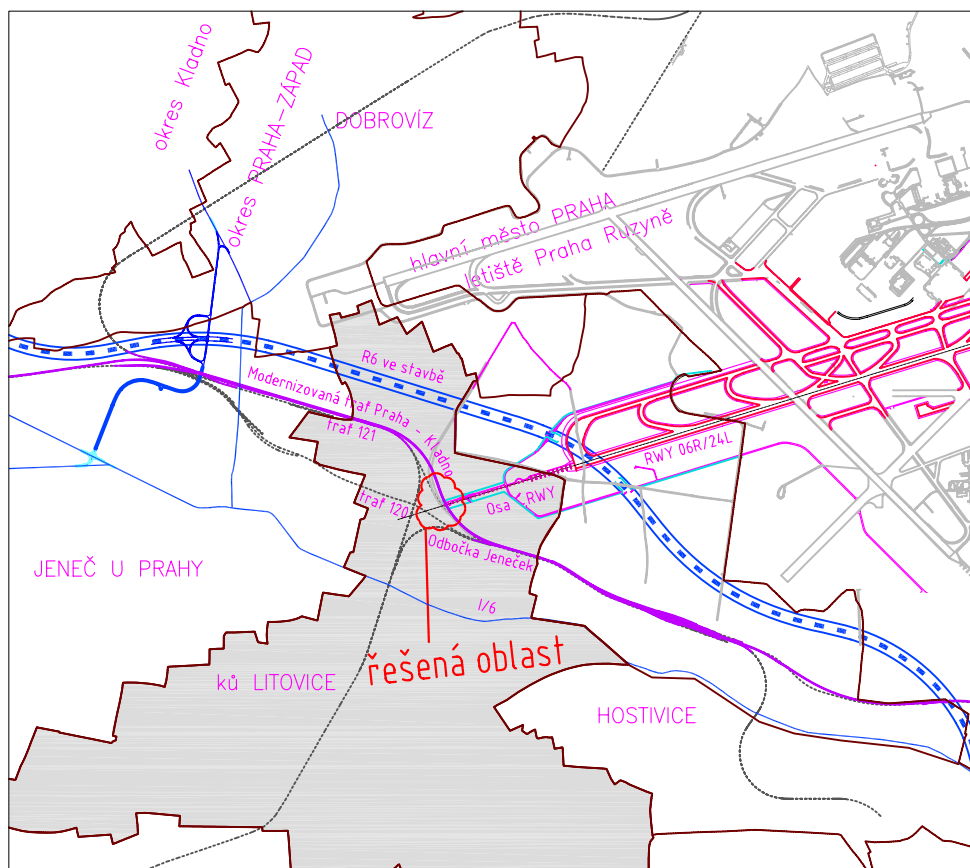
Název stavby 1: Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně
Místo stavby Hlavní město Praha, Středočeský kraj
Katastrální území Ruzyně, Liboc, Přední Kopanina, Nebušice, Hostivice, Litovice, Dobrovíz
Investor LETIŠTĚ PRAHA, s.p., K Letišti 6/1019, 160 08 Praha 6
Stupeň dokumentace dokumentace pro územní rozhodnutí
Projektant Nikodem a Partner, s.r.o.
Datum zpracování 05/2005

Název stavby 2: Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - II. etapa, žst. Praha-Ruzyně – Kladno“
Místo stavby: Středočeský kraj, Hlavní město Praha
Katastrální území: Ruzyně, Hostivice, Litovice, Jeneč u Prahy, Červený Újezd, Pavlov u Unhoště, Dolany u Kladna, Malé Přítočno, Unhošť, Velké Přítočno, Pletený Újezd, Kročehlavy, Kladno, Rozdělův, Velká Dobrá
Investor : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Prvního pluku 367/5, 186 00 Praha 8
Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.), Stavební správa Praha, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
Projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
Datum zpracování 06/2005

Název díla:	Koordinační dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu						Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06	4129	001	00	00	001	2/12

3. ÚVOD

V rámci návrhu projektu Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, II. etapa, Praha Ruzyně – Kladno (Dokumentace pro územní rozhodnutí, METROPROJEKT Praha a.s., 6/2005) je navržena v souladu s územním plánem města Hostivice (platným od roku 2005) v úseku žst. Hostivice – žst. Jeneč nová stopa trati, především se jedná o traťový úsek za Odbočkou Jeneček. Nová stopa je navržena z důvodu zajištění potřebných směrových a rychlostních parametrů trati, které jsou ve stávající stopě nevyhovující.



Obr.: Schéma řešeného území, se zakreslením katastrálních hranic

V km 16,46 tohoto úseku trati, v katastrálním území Litovice (území města Hostivice), dochází ke křížení s prodlouženou osou nově uvažované dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně. Dokumentace je opět navržena v souladu s platným územním plánem města Hostivice. Jedná se o úsek za prahem 06R, resp. jeho předpolím a koncovou bezpečnostní plochou.

Účelem dokumentace je vyhodnocení vzájemného působení obou navržených dopravních systémů. Pro obě stavby jsou (resp. budou) vyhlášeny příslušná ochranná pásma.

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	3/12

4. KŘÍŽENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM OBOU DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

4.1. OCHRANNÉ PÁSMO ŽELEZNIČNÍ DRÁHY

Podle zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách se zřizuje ochranné pásmo po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vvislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje. Zde se jedná o dva případy. Jednak o křížení se současnou tratí č. 121 Hostivice – Podlešín (na které je od roku 1993 přerušen provoz, ochranné pásmo však zůstává v platnosti, projektově se nyní připravuje znovuoobnovení provozu). Do tohoto ochranného pásma jsou nyní situovány poslední dvě přičky světlené přibližovací soustavy, komunikace a oplocení, přístroj LL WAS apod. Druhým případem je ochranné pásmo nově navržené stopy dvoukolejné trati Praha – Kladno, která se přibližuje k prahu 06R nové RWY. Do tohoto ochranného pásma by zasahovala další světelná přička a navíc přístroj CL.

Ochranné pásmo dráhy není výškově omezeno. Zařízení v ochranném pásmu nesmí ohrozit drážní provoz (např. světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky) a mohou být umístěna jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených. Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn v ochranném pásmu dráhy vstupovat na cizí pozemky, popřípadě na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy, odstraňování následků nehod nebo poškození dráhy apod.

Z hlediska bezpečnosti drážního provozu by nemělo dojít k ovlivnění zařízeními letištní dopravy. Světelné přičky jsou směřovány vertikálně vzhůru, zatímco návěstní znaky drážních návěstidel horizontálně (resp. podle sklonu trati, reálně do 2 – 3 %). I další přístroje (CL a LL WAS) mají vertikální zájmové pásmo. Přesný přibližovací maják ILS/LLZ umístěný při THR (prahu) 24L (protější práh) bude pracovat nad překážkovou rovinou, tedy vysoko nad železniční tratí.

4.2. OCHRANNÉ PÁSMO VZLETOVÉHO PROSTORU RWY (PODLE L 14 OP)

Plochy ochranných pásem vzletových prostorů mají tvar rovnoramenného lichoběžníku s kratší základnou totožnou s kratší stranou ochranného pásma provozní plochy, s rameny rozevírajícími se 15 % na každou stranu od směru osy RWY do vzdálenosti 15 km měřené ve směru této osy. Plochy ochranných pásem vzletových prostorů stoupají vně od kratší základny ve sklonu 1:62,5 (1,6 %). Výchozí výškou vzletových ploch je výška nejvyššího bodu prodloužené osy RWY mezi koncem RWY a koncem pásu RWY nebo předpolí

Do ochranného pásma vzletového prostoru RWY, které stoupá od prahu 06R ve sklonu 1.6 % trať ani žádné drážní zařízení nezasahuje.

4.3. OCHRANNÉ PÁSMO PŘÍBLIŽOVACÍCH PROSTORŮ RWY (PODLE L 14 OP)

Plochy ochranných pásem přibližovacích prostorů mají tvar rovnoramenného lichoběžníku s kratší základnou totožnou s kratší stranou ochranného pásma provozní plochy, s rameny rozevírajícími se 15 % na každou stranu od směru osy RWY do vzdálenosti 15 km měřené ve směru této osy. Plochy ochranných pásem přibližovacích prostorů stoupají vně od kratší základny ve sklonu 1:50 (2 %)

Do ochranného pásma přibližovacího prostoru RWY, které stoupá od prahu 06R ve sklonu 2 % trať ani žádné drážní zařízení nezasahuje (prostor leží až nad ochranným pásmem vzletového prostoru).

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	4/12

4.4. OCHRANNÉ PÁSMO VNITŘNÍ VODOROVNÉ PLOCHY, KUŽELOVÉ PLOCHY A VNĚJŠÍ VODOROVNÉ PLOCHY

Plocha je vymezena kruhovými oblouky o poloměrech 4000 m se středy nad průsečíky osy RWY s kratšími stranami ochranných pásem provozních ploch letiště a jejich společnými tečnami a má výšku 45 m nad průměrnou nadmořskou výškou provozní plochy letiště.

Kuželová plocha potom stoupá od okraje ochranného pásma vnitřní vodorovné plochy ve sklonu 1: 20 (5 %) až do dosažení výšky 100 m nad vnitřní vodorovnou plochou. Vnější vodorovná plocha dále navazuje na vrchol ochranného pásma kuželové plochy, sahající do vzdálenosti 3000 m od jejího okraje

Do ochranného pásma vnitřní vodorovné plochy, kuželové plochy a vnější vodorovné plochy nové RWY trať ani žádné drážní zařízení nezasahuje.

4.5. OCHRANNÉ PÁSMO PŘECHODOVÉ PLOCHY RWY

Do ochranného pásma přechodové plochy, které stoupá od podélné hrany RWY ve sklonu 1:7 trať ani žádné drážní zařízení nezasahuje.

4.6. OCHRANNÉ PÁSMO PROTI NEBEZPEČNÝM A KLAMAVÝM SVĚTLŮM RWY

Do ochranného pásma proti klamavým a nebezpečným světům zasahují přibližně 2 km železniční trať, od žst. Hostivice až do žst. Jeneč, včetně mezilehlé, nově navrhované zastávky Hostivice – Jeneček. Do tohoto ochranného pásma zasahují i navazující traťové úseky, především současná trať č.120 Hostivice – Jeneč (v úseku za Odbočkou Jeneček se po modernizaci trati Praha – Kladno tato stopa opustí) a trať Rudná u Prahy – Hostivice a Rudná u Prahy – Středokluky.

Z hlediska vzniku klamavých světél byly posuzovány jednak drážní návěstidla, osvětlení nástupišť u stanic a zastávek a světlomety a poziční světla hnacích vozidel, resp. souprav. Drážní návěstidla emitují světelnou návěst horizontálně (resp. podle sklonu trati) a jsou v horní části osazena stínidlem a nepředpokládá se jejich vliv na letecký provoz. Podobně světlomety drážních vozidel jsou primárně směřovány horizontálně (na trať a okolí) a předpokládá se jejich pohyb vyšší rychlostí, především jako izolovaných objektů (narozdíl od silniční dopravy). Osvětlení nástupišť, resp. stanic je navrženo vertikálně, směrem dolů. Svítidla budou stíněna tak, aby neemitovaly osvětlení vzhůru. Nástupiště musí být řádně, nepřetržitě osvětlena.

4.7. OCHRANNÉ PÁSMO S OMEZENÍM STAVEB VZDUŠNÝCH VEDENÍ VN A VVN

Ochranné pásmo je vymezeno obdélníkem s podélnou osou totožnou s osou RWY, o šířce 2000 m a o délce přesahující za kratší strany ochranného pásma provozní plochy 4500 m. Umístění nových vzdušných vedení VN a VVN podléhá souhlasu ÚCL ČR.

Do tohoto ochranného pásma bude zasahovat budoucí trakční vedení o napětí 3 kV. Narozdíl od vzdušných vedení 40 kV a 110 kV se jedná o stejnosměrnou soustavu s prakticky nulovou možností indukce nebezpečných napětíových složek. Činnost trakčního vedení by

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	5/12



neměla ovlivňovat funkce přístrojů. Změna na problematičtější střídavou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz se u této trati nepředpokládá

4.8. OCHRANNÉ PÁSMO OKRSKOVÉHO PŘEHLEDOVÉHO RADARU TAR A SEKUNDÁRNÍHO PŘEHLEDOVÉHO RADARU SSR

V ochranném sektoru přehledové části radaru mohou být ojediněle bodové překážky, jako sloupy, stojany, komíny atd., a to mimo sektor zvýšeného zájmu o radarovou informaci. Pod ochranným pásmem nesmí být souvislé kovové překážky do vzdálenosti 3000 m, svou plochou kolmé ke stanovišti radaru, pokud jejich čelní plocha přesahuje rozměr 100 x 20 m a to tehdy, jedná-li se o prostor provozně důležitý. Do ochranného sektoru, který je výškově vymezen nebude zasahovat žádné drážní zařízení.

4.9. OCHRANNÉ PÁSMO SVĚTELNÝCH ZAŘÍZENÍ

Toto ochranné pásmo se zřizuje pouze pro přibližovací světelné soustavy. Pásmo je vymezeno obdélníkem symetrickým k ose RWY o šířce 120 m. Začíná u prahu RWY a sahá do vzdálenosti 60 m za konec přibližovací světelné soustavy. Neletecké stavby v prostoru ochranného pásma mohou být výjimečně povoleny ÚCL ČR v závislosti na rovině přibližovací světelné soustavy vůči terénu.

Zde dochází k fyzickému křížení s dráhou, resp. s posledními třemi světelnými příčkami soustavy. Návrh technického řešení křížení je součástí další kapitoly dokumentace.

Název díla:	Koordinační dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	6/12

5. FYZICKÉ KŘÍŽENÍ Z HLEDISKA KONFIGURACE TERÉNU

Již v rámci projektu železniční trati byly upraveny výškové poměry trati tak, aby se neznemožnilo případné umělé zakrytí trati. Zatímco výška THR 06R RWY je (podle Dokumentace pro územní rozhodnutí projektu Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha Ruzyně, Nikodém a partner s.r.o. 5/2005) 373.8 m. n. m. a výška konce předpolí je 369.8 m. n. m., výška nivelety kolejí je v místě křížení s prodlouženou osou RWY 362.8 m. n. m, t.j. 11 m pod prahem a 7 m pod koncem předpolí. Nejvyšší zařízení dráhy budou trakční stožáry, resp. nosné lano trakčního vedení. Výška stožáru bude cca 9 m nad niveletou kolejí, nosné lano potom max. 7 m a výška vlastní troleje pak 5.6 m nad niveletou koleje.

6. FYZICKÉ KŘÍŽENÍ Z HLEDISKA JEDNOTLIVÝCH ZAŘÍZENÍ

6.1. OBSLUŽNÁ KOMUNIKACE (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

V současné době dochází v rámci obou projektů ke křížení trati a obslužné účelové komunikace š. 5 m, která zajišťuje přístup k přístrojům a k jednotlivým příčkám světelné přibližovací soustavy (viz dále). Aby byl požadovaný přístup zachován a zároveň se nemuselo pro příjezd k poslední světelné příčce vyžít dlouhých objízdných tras, bylo dohodnuto, že bude přes trať navržena lávka. Lávka bude zároveň sloužit jako podpurná konstrukce pro světelnou příčku a bude dále převádět potřebnou kabeláž i oplocení. Podle sdělení Ing. Jerlinga má lávka vyhovovat pěšímu provozu. V souvislosti s tím bude upravena poloha cesty; nově bude mezi předposlední a poslední příčkou vedena v ose přibližovací soustavy, za předposlední příčkou ve směru k prahu 06R dojde levým obloukem ke změně směru cesty. Ve stejném směru je zároveň navržen přesun plochy pro otáčení vozidel údržby. Lávka by byla ve vlastnictví a správě Letiště Praha.

Pro účely studie se uvažuje s jednoduchým jednopolovým betonovým mostem, dimenzovaným pro zatížení automobilem o hmotnosti do 3,5 t. Orientační cena lávky, včetně terénních úprav, se blíží k 9 mil. Kč (cenová úroveň roku 2006)

6.2. POSLEDNÍ TŘI PŘÍČKY SVĚTELNÉ PŘÍBLIŽOVACÍ SOUSTAVY ŘADY (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Poslední tři světelné příčky přibližovací soustavy RWY za prahem 06R leží v ochranném pásmu dráhy. Zatímco světlo situované nejbližší k THR 06R je zcela mimo kontakt s vlastní tratí, předposlední světelná příčka je navržena v poloze koruny traťového zářezu, blíže k prahu 06R a poslední světelná příčka ve vzdálenosti 900 m za prahem 06R je situována do vzdálenějšího drážního svahu (až za obě koleje). Poloha zejména poslední příčky je při obvyklém řešení s příhradovou nosnou konstrukcí s betonovým základem z hlediska výškového řešení světelné příčky i přístupu k ní nevhodná. Proto bude umístění dvou posledních příček navrženo na pomocné konstrukci spočívající na obslužné lávce nad tratí. (viz výše).

Z hlediska postupu výstavby se předpokládá pozdější realizace traťového zářezu a lávky. Buď bude navržena konstrukce umožňující vložení lávky bez omezení provozu („obkročující“ prostor budoucí lávky) nebo bude při realizaci lávky dočasně omezena funkce příček.

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 001	7/12

V prostoru u předposlední příčky prochází navržená sdružená trasa drážních sdělovacích kabelů. Kabelová trasa proto bude přizpůsobena (obcházel by opěru lávky).

6.3. PŘÍSTROJ PRO MĚŘENÍ PROFILU VĚTRU LL WAS (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Jedná se o systém pro měření profilu větru - LAP3000 - windprofiler. Systém umožňuje včasné varování pilotů o stavu větru v nejkritičtějších momentě přiblížení a sestupu. Výsledkem tohoto systému je zvýšení provozní bezpečnosti a provozní výkonnosti.

Běžně se umísťuje v hlavním směru pro přistání, ve vzdálenosti sestupové osy, odpovídající místu, kdy je letadlo ve výšce cca 1,5 km. Samozřejmě toto závisí od místních podmínek na letišti. Z tohoto důvodu je navrženo umístění co nejdále od prahu dráhy.

V současné době je navržen v poloze nad traťovou kolejí. Současné umístění lze podle zpracovatelů DUR RWY chápat jako orientační. Doporučuje se jeho přesunutí o cca 20 m blíže k prahu 06R. Jeho posunutí blíže k THR 06R o cca 20 – 30 m nebude mít na funkčnost zařízení vliv. Alternativně je možno přístroj umístit i za lávku, do prostoru nynější trati č. 121 Hostivice – Podlešín. (v době po zprovoznění modernizované trati Praha – Kladno, kdy bude současná stopa trati opuštěna)..

6.4. PŘÍSTROJ PRO MĚŘENÍ VÝŠKY OBLAČNOSTI CL (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Jedná se o základní senzor vybavení letiště. Ceilometr je zařízení pro měření výšky spodní základny oblačnosti a vertikální dohlednosti a je schopen detekovat vrstevnatou oblačnost až do 3 vrstev. Softwarové vybavení umožňuje vyhodnocovat i pokrytí oblačností. Výška měření je až 7,5 km. Umístění ceilometru je popsáno v předpise L3, Doplněk 3, ust. 4.5.1 ...snímače by měly být umístěny ve vzdálenosti 900-1200 m od prahu dráhy ve směru přistání. Pokud se umístění posune o 20-30 m k THR, tak se sice dostaneme mimo doporučený interval umístění, ale na funkčnost to nebude mít žádný vliv.

6.5. RADIONAVIGAČNÍ ZAŘÍZENÍ ILS (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Přesné přibližovací majáky ILS

Nová paralelní RWY 06R/24L bude v obou směrech vybavena systémy přesných přibližovacích majáků ILS. Jak ve směru 06 tak ve směru 24L bude instalován ILS III. kategorie.

Oba systémy ILS budou zahrnovat následující části:

- VKV kurzový maják (LOC), příslušný monitorovací systém včetně monitoru vzdáleného pole, dálkové ovládání a dálková indikace
- UKV sestupový maják (GP), příslušný monitorovací systém, dálkové ovládání, dálková indikace
- UKV měřič vzdálenosti (DME) nahrazující VKV polohová návěstidla umístěný u GP, vybavený monitorovacím systémem, dálkovým ovládáním a dálkovou indikací

Umístění anténních systémů ILS naznačené na situačním výkrese je nutno považovat pouze za orientační odpovídající běžné konfiguraci, tak jak je uvedena v platných leteckých

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	8/12

předpisech. Případná ovlivnění radionavigačních zařízení ILS doporučujeme posoudit výrobcem tohoto zařízení.

6.6. NAPÁJECÍ A TECHNOLOGICKÉ KABELY (PŘÍSTROJŮ A SVĚTELNÉ ŘADY – LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Kabelové rozvody (jak silnoproudé, tak sdělovací) budou přes trať převedeny pomocí chrániček umístěných na lávce přes trať.

6.7. OPLOCENÍ LETECKÝCH ZAŘÍZENÍ (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

V současné době je na obě strany světelné přibližovací soustavy navrženo oplocení, vždy ve vzdálenosti 30 m od osy světelné soustavy. Tento princip bude zachován, v prostoru lávky dojde k zúžení a oplocení se stane součástí zábradlí lávky. Na protějším konci lávky (od THR 06R) bude oplocení uzavřeno (resp. budou navržena uzamykatelná vstupní vrata na lávku).

6.8. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK (KOLEJOVÝ ROŠT, PŘÍKOPY – DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Vzhledem k situování trati do zářezu nedojde k fyzickému kontaktu, přes celý zářez bude navržena lávka.

6.9. ELEKTRIFIKACE TRATI TRAKČNÍM SYSTÉMEM 3 kV (DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Dojde k mimoúrovňovému křížení s lávkou, která bude navržena s podjezdnou výškou min. 7.0 m, s ochranou proti dotyku s trakčními zařízeními, funkci může plnit případně oplocení. Poloha stožárů bude upravena tak, aby nebyly situovány přímo pod lávku.

6.10. DÁLKOVÝ OPTICKÝ KABEL, TECHNOLOGICKÉ KABELY (DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Sdružená kabelová trasa je nyní navržena na koruně svahu drážního zářezu, bližšího k prahu 06R. Trasa bude upravena tak, aby obcházela opěru lávky.

6.11. ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ GSM-R (DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Na modernizované trati bude nasazen nový přenosový radiový systém GSM-R (Global System for Mobile Communication for Railway). Tento systém bude zajišťovat mobilní telekomunikační a datovou komunikaci pro potřeby železničního provozu. Kromě standardní hlasové komunikace bude mobilní síť zajišťovat komunikaci s jedoucími vozidly a datové spojení pro zabezpečovací aplikace železnice (např. pro automatické řízení jízdy vlaku).

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	9/12



Jedná se o obdobu veřejné mobilní sítě se speciálními požadavky na kvalitu, spolehlivost a dosažitelnost spojení, které jsou specifikovány na mezinárodní úrovni tak, aby bylo možné dosáhnout slučitelnosti v mezinárodním železničním provozu. Pro systém GSM-R je v současnosti rezervováno u správce kmitočtového spektra Českého telekomunikačního úřadu (ČTÚ) kmitočtové pásmo UIC 876-879 MHz a 921-924 MHz. Jedná se o pásmo, které je pro tuto síť rezervováno ve všech zemích Evropské unie a dále ve všech zemích, které přistoupily k mezinárodní dohodě o implementaci systému GSM-R, země jejichž železnice jsou členy UIC (Sdružení evropských železnic).

Šíření signálu je zajištěno základnovými stanicemi BTS (Base Transceiver Station). Základnová stanice se obecně skládá ze stožáru, umístěného volně v terénu nebo na budově. Výška antén nad terénem je dle potřeb pokrytí cca 20-40m. Na stožáru jsou umístěny směrové antény, které jsou kabelově napojeny na vlastní technologii, která je alternativně umístěna v přístrojové skříni u paty stožáru, nebo ve stávajících budovách. Technologická skříň BTS je připojena na sdělovací přenosové médium – metalický nebo optický kabel – zajišťující vzájemné propojení stuhové sítě BTS. Jednotlivé BTS rovněž vyžadují přívod elektrické energie, který je přednostně zajišťován v rámci ČD (3F přívod o celkovém max. příkonu do 10 kW dle složení BTS). Pokud není možné přívod elektrické energie zajistit v rámci ČD, lze pro napájení využít i veřejné distribuční síť.

Přesné rozmístění základnových stanic bude záviset na studii zpracované TÚDC ČD (Technickou ústřednou dopravní cesty Českých drah), v závislosti na provedených měřeních a v koordinaci s rozmístěním základen na dalších tratích SŽDC/ČD. V rozsahu trati Praha – Kladno se předpokládá umístění dvou základnových stanic. Rozmístění bude respektovat ochranná pásma letištních zařízení. V současné době je ve zkušebním provozu pilotní projekt GSM-R v úseku Děčín státní hranice – Ústí nad Labem – Praha – Kolín.

Systém GSM-R je chráněn proti vnějším vlivům, elektromagnetická kompatibilita má být zaručena i z hlediska vlivu technologických leteckých zařízení. Ovlivňování v opačném směru (tj. možné ovlivnění leteckých zařízení způsobené systémem GSM-R) bude nutno prověřit podrobněji, nejlépe přímo výrobcem leteckých zařízení (např. majáky ILS, resp. přehledový radar TAR nebo SSR). Podle zkušeností ze zahraničních letišť, provozovaných v blízkosti tratí se zavedeným systémem GSM-R (např. Frankfurt nad Mohanem) k ovlivňování nedochází.

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06 4129 001 00 00 00 001	10/12

7. ZÁVĚR

V dokumentaci je uveden přehled ochranných pásem obou dopravních systému a jsou vytipována jednotlivá zařízení obou systému, u kterých by mohlo docházet k ovlivňování. U většiny případů se na úrovni studie prokazuje vzájemná nekonfliktnost obou systému. To je názorně dokladováno ve výkresové části dokumentace. Detailně však bude nutno, nejlépe výrobcem zařízení, prověřit další možné aspekty ovlivňování a interakcí.

Z hlediska přímého křížení je navržen způsob, který umožňuje zachovat, resp. stabilizovat, jak novou polohu kolejí, tak nezkrácenou, resp. neposunutou RWY 06R/24L. Řešení uvažuje v místě křížení s dráhou s realizací lávky, která bude zároveň podpůrnou konstrukcí pro dvě závěrečné příčky světelné přibližovací soustavy (výška lávky až nad sběračovým nadstavcem průjezdného profilu železniční trati bude s výhodou využita pro výškové umístění jednotlivých světelných příček).

V rámci dalšího postupu přípravy obou staveb bude možno:

- zapracovat jednotlivé změny do dokumentací:
- v obou dokumentacích uvažovat umístění nové lávky v místě křížení prodloužené osy RWY 06R/24L s novou polohou trati.
- u návrhu nové RWY dále upravit:
 - polohu obslužné komunikace (její směřování na lávku), včetně posunu obratiště
 - upravit polohu oplocení, resp. napájecích a sdělovacích kabelů světelných příček apod.
 - navrhnout přesun přístroje pro měření profilu větru (LL WAS) a přístroje pro měření výšky oblačnosti (CL) o cca 20-30 m směrem k prahu 06R
- u návrhu modernizované trati Praha – Kladno
 - upravit polohu průběhu dálkového optického kabelu, v souvislosti se založením lávky
 - navrhnout polohu základnové stanice systému GSM-R mimo ochranná pásma leteckých zařízení

Dále bude nutno:

- požádat drážní správní úřad (Drážní úřad) o souhlas s umístěním leteckých zařízení v ochranném pásmu dráhy (jak stávající, tak ve výhledové poloze trati).
- požádat letecký správní úřad (Úřad pro civilní letectví) o souhlas s umístěním dráhy a drážních zařízení v jednotlivých ochranných pásmech leteckých zařízení
- dohodou mezi investory obou staveb řešit další přípravu lávky – resp. její začlenění do objektové soustavy (pravděpodobně její zřízení bude náležet stavebníkovi, jehož záměr bude realizován později), resp. financování lávky.
- po vyjasnění časové souslednosti obou projektů řešit detailně způsob založení lávky (např. formou předstihového objektu apod., aby se zamezilo případným pozdějším zásahů do provozu obou zařízení)
- V neposlední řadě bude nutno, nejlépe výrobcem leteckých zařízení, prověřit další možné aspekty elektromagnetické kompatibility s drážními systémy (především GSM-R)

Název díla:	Koordináční dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu						Stránka / Celkem stránek
Název části díla:	Technická zpráva	06	4129	001	00	00	001	11/12



V Praze, březen 2006

Ing. Petr Zobal, **METROPROJEKT Praha a.s.**

Ing. Petr Vyskočil, **METROPROJEKT Praha a.s.**

Spolupráce:

Ing. Michal Šulc, **TECHNISERV spol. s r.o.**, kapitola 6.3, 6.4, 6.5

Ing. Martin Raibr, **SUDOP PRAHA, a.s.**, kapitola 6.11

Ing. Vladimír Roith, **NIKODEM a PARTNER, s.r.o.** (konzultace)

Příloha: záznamy z výrobních výborů ze dne 3.3. (číslo 1) a 22.3. 2006 (číslo 2)

Název díla:	Koordinační dokumentace staveb „Modernizace trati Praha – Kladno, II. etapa“ a „Dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně“	Identifikační číslo dokumentu						Stránka / Celkem stránek	
Název části díla:	Technická zpráva	06	4129	001	00	00	00	001	12/12



Záznam výrobního výboru

KOORDINAČNÍ DOKUMENTACE STAVEB MODERNIZACE TRATI PRAHA – KLADNO (II. ETAPA) A DRÁHY RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA RUZYŇ

Datum a čas jednání: **3.3.2006, 9:00-10:30**

Místo jednání: budova METROPROJEKTU Praha a.s., nám I.P.Pavlova 1786/2,
 120 00 Praha 2, v zasedací místnosti v suterénu

Přítomni: dle prezenční listiny (originál je v příloze zápisu)

ÚVOD:

METROPROJEKT Praha a.s. zpracovává pro Letiště Praha, s.p. úvodní koordinační dokumentaci výše uvedených staveb. V rámci projektu Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, II. etapa, Praha Ruzyně – Kladno (Dokumentace pro územní rozhodnutí) je navržena v souladu s územním plánem města Hostivice úseku žst. Hostivice – žst. Jeneč nová stopa trati; především se jedná o úsek za odbočkou Jeneček. Nová stopa je navržena z důvodu zajištění směrových a rychlostních parametrů trati.

V km 16,46 tohoto úseku trati dochází ke křížení s prodlouženou osou nově uvažované dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně. Jedná se o úsek za prahem 06R, resp. jeho předpolím a koncovou bezpečnostní plochou.

Účel dokumentace je na základě dostupných znalostí vyhodnotit vzájemné působení obou dopravních systémů, resp. jejich zařízení a vybavení.

V úvodu byly představeny základní poměry křížení.

FYZICKÉ KŘÍŽENÍ Z HLEDISKA KONFIGURACE TERÉNU

Již v rámci projektu železniční trati byly upraveny výškové poměry trati tak, aby mohlo dojít k případnému umělému zakrytí trati. Zatímco výška prahu 06R RWY je (podle Dokumentace pro územní rozhodnutí RWY 06R/24L, Nikodém a partner s.r.o. 5/2005) 373.8 m a výška konce předpolí je 369.8 m, výška nivelety kolejí je v místě křížení s prodlouženou osou RWY 362.8 m, t.j. 11 m pod prahem a 7 m pod koncem předpolí. Nejvyšší zařízení dráhy budou trakční stožáry, resp. nosné lano trakčního vedení. Výška stožáru bude cca 9 m nad niveletou kolejí, nosné lano potom max. 7 m a výška vlastní troleje pak 5.6 m nad niveletou koleje.

Dále bylo prokázáno, že trať nezasahuje do ochranného pásma vzletového ani přibližovacího prostoru. Trať je zároveň v dostatečném odstupu od přesného přibližovacího majáku ILS/LLZ.

Podle ŘLP musí být výrobcem prokázáno, že skutečně nedojde k ovlivnění funkce majáku, zejména z hlediska drážní trakční proudové soustavy 3 kV stejnosměrné, již má být trať elektrifikována.

(Z praktických zkušeností stejnosměrná trakční soustava na radiové systémy UKV, VKV vliv nemá, snad pouze v případě střídavé trakční soustavy 25 kV, 50 Hz). Další důvod pro umělé zakrývání trati nebyl shledán.

Odstranění křížení zkrácením RWY, resp. zkrácení její přibližovací světelné soustavy, které je výjimečně přípustné, bylo přítomnými zástupci ŘLP a UCL odmítnuto.

FYZICKÉ KŘÍŽENÍ Z HLEDISKA JEDNOTLIVÝCH ZAŘÍZENÍ

Následně byly představeny možné kolize z hlediska jednotlivých zařízení

OBSLUŽNÁ KOMUNIKACE (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Přibližně v místě prodloužené podélné osy RWY 06R/24L dochází ke křížení nové polohy trati a obslužné účelové komunikace š. 5 m, která zajišťuje přístup k přístrojům a právě k jednotlivým příčkám světelné přibližovací soustavy (viz dále). Aby byl požadovaný přístup zachován a nemuselo se pro příjezd k poslední světelné příčce vyžít dlouhých objízdných tras, bylo dohodnuto, že bude přes trať navržena lávka. Lávka bude zároveň sloužit jako podpůrná konstrukce pro světelnou příčku a bude dále převádět potřebnou kabeláž i oplocení. Podle sdělení Ing. Jerlinga má lávka vyhovovat pěšímu provozu. V souvislosti s tím bude upravena poloha cesty; nově bude mezi předposlední a poslední příčkou vedena v ose přibližovací soustavy, za předposlední příčkou ve



směru k prahu 06R dojde levým obloukem ke změně směru a opačným obloukem k návratu do původní stopy komunikace. Lávky by byla ve vlastnictví a správě Letiště Praha.

POSLEDNÍ TŘI PŘÍČKY SVĚTELNÉ PŘIBLIŽOVACÍ ŘADY (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Poslední tři světelné příčky přibližovací soustavy RWY za prahem 06R leží v ochranném pásmu dráhy. Zatímco světlo nejbliže k prahu je zcela mimo kontakt s vlastní tratí, předposlední světelná příčka je navržena v poloze koruny traťového zářezu, blíže k prahu 06R, a poslední světelná příčka ve vzdálenosti 900 m za prahem 06R je situována do vzdálenějšího drážního svahu (až za oběma kolejemi). Poloha zejména poslední příčky je při obvyklém řešení na příhradové konstrukci s betonovým základem z hlediska výškového řešení světlené příčky i přístupu k ní nevhodná.

Následně bylo po konzultacích s fy. Nikodém a partner navrženo umístění dvou posledních příček navrženo na pomocné konstrukci spočívající na obslužné lávce nad tratí. (viz výše). Dále bude řešen návrh konstrukce, i z hlediska postupu výstavby.

PŘÍSTROJ PRO MĚŘENÍ PROFILU VĚTRU LLWAS (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

V současné době je navržen v poloze nad traťovou kolejí. Současné umístění lze podle zpracovatelů DUR RWY jako orientační. Bude prověřeno jeho přesunutí o cca 20 m blíže k prahu 06R. Alternativně je možno přístroj umístit i za lávku, do prostoru nynější trati č. 121 Hostivice – Podlešín. (v době po zprovoznění modernizované trati Praha – Kladno, kdy bude současná stopa trati opuštěna).

NAPÁJECÍ A TECHNOLOGICKÉ KABELY (PŘÍSTROJŮ A SVĚTELNÉ ŘADY – LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Kabelové rozvody (jak silnoproudé, tak sdělovací) budou přes trať převedeny pomocí chrániček umístěných na lávce přes trať.

OPLOCENÍ AREÁLU LETIŠTĚ (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

V současné době je na obě strany světelné přibližovací soustavy navrženo oplocení, vždy ve vzdálenosti 30m od osy světelné soustavy. Tento princip bude zachován, v prostoru lávky dojde k zúžení a oplocení se stane součástí zábradlí lávky. Na protějším konci lávky (od prahu 06R) bude oplocení uzavřeno (resp. budou navržena uzamykatelná vstupní vrata na lávku).

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK (KOLEJOVÝ ROŠT, PŘÍKOPY – DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Vzhledem k situování trati do zářezu nedojde k fyzickému kontaktu, přes celý zářez bude navržena lávka.

ELEKTRIFIKACE TRATI TRAKČNÍM SYSTÉMEM 3 kV SS – TJ. TROLEJOVÉ VEDENÍ, RESP. TRAKČNÍ STOŽÁRY (DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Dojde k mimoúrovňovému křížení s lávkou, která bude navržena s podjezdnou výškou min. 7.0 m, s ochranou proti dotyku s trakčními zařízeními (funkci bude plnit částečně oplocení).

DÁLKOVÝ OPTICKÝ KABEL, TECHNOLOGICKÉ KABELY (DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Sdružená kabelová trasa je nyní navržena na koruně svahu drážního zářezu, bližšího k prahu 06R. Trasa bude upravena tak, aby obcházela opěru lávky.

DALŠÍ OCHRANNÁ PÁSMA

Dále byla diskutována otázka dalších ochranných pásem.

OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Podle zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách se zřizuje ochranné pásmo po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje. Jedná se o dva případy – křížení se současnou tratí č. 121 Hostivice – Podlešín a nově uvažovanou stopu dvoukolejně trati Praha – Kladno, která se přibližuje k prahu 06R nové RWY. Do těchto pásem jsou situovány poslední tři příčky světlené přibližovací soustavy, komunikace a oplocení, přístroj LLWAS, CL apod. Zařízení v ochranném pásmu nesmí ohrozit drážní provoz



(např. světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky) a mohou být umístěny jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

Z hlediska bezpečnosti drážního provozu by nemělo dojít k ovlivnění zařízeními letištní dopravy. Světelné příčky jsou směřovány vertikálně vzhůru, zatímco návěstní znaky drážních návěstidel horizontálně (resp. podle sklonu trati, reálně do 2%). I další přístroje (CL a LLWAS) mají vertikální zájmové pásmo. Přesný přibližovací maják ILS/LLZ umístění při prahu 24L (protější práh) bude pracovat nad překážkovou rovinou, tedy vysoko nad železniční tratí.

OCHRANNÉ PÁSMO RWY 06R/24L PROTI NEBEZPEČNÝM A KLAMAVÝM SVĚTLŮM

Do ochranného pásma proti klamavým a nebezpečným světlům zasahují přibližně 2 km železniční tratě, od žst. Hostivice až do žst. Jeneč, včetně mezilehlé, nově navrhované zastávky Hostivice – Jeneček. Do tohoto ochranného pásma zasahují i navazující traťové úseky, především současná trať č.120 Hostivice – Jeneč (v úseku za odbočkou Jeneček se po modernizace trati Praha – Kladno tato stopa opustí) a trať Rudná u Prahy – Hostivice a Rudná u Prahy – Středokluky.

Z hlediska vzniku klamavých světel byly posuzovány jednak drážní návěstidla, osvětlení nástupišť u stanic a zastávek a světlomety a poziční světla hnacích vozidel, resp. souprav. Drážní návěstidla emitují světelnou návěst horizontálně (resp. podle sklonu trati) a jsou v horní části osazena stínidlem a nepředpokládá se jejich vliv na letecký provoz. Podobně světlomety drážních vozidel jsou primárně směřovány horizontálně (na trať a okolí) a předpokládá se jejich pohyb vyšší rychlostí, především jako izolovaných objektů (narozdíl od silniční dopravy). Osvětlení nástupišť, resp. stanic je navrženo vertikálně, směrem dolů. Svítidla budou stíněna tak, aby neemitovaly osvětlení vzhůru. Nástupiště musí být řádně, nepřetržitě osvětlena.

Součástí dokumentace budou grafické vyjádření výše uvedených poměrů, ve formě situací a podélných, resp. příčných řezů.

Další jednání se předpokládá k 22.3.2006, v budově METROPROJEKT Praha.

Zaznamenal: Petr Zobal, METROPROJEKT Praha a.s., 14.3.2006





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

PREZENČNÍ LISTINA
ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE 3.3.2006

V METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

**KOORDINAČNÍ DOKUMENTACE STAVEB MODERNIZACE TRATI PRAHA – Kladno
(II. ETAPA) A DRÁHY RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA RUZYŇĚ**

Jméno	organizace	telefon / fax	e-mail	podpis
ZOBAL	METROPROJEKT	296 154 247	Zobal@metroprojekt.cz	
JERLING	Letiště Praha	220 11 23 17	vadlav.jerling@prg.aero	
VEJEL	SZDC, SP	2246 448 41	vejel@szpha.szdc.cz	
WOHLMUTH	SZDC, SP	222 250 733	wohlmut@szpha.szdc.cz	
PELIŇKA L.	ŘLP ČR s.p.	22634 4330	pelinka@raus.cz	
ROITH	Nikodem a partneři	257328622	vladimir.roith@nikodem.cz	
HOKUŮV	ÚCL	220 112 275	hokuv@caa.cz	
Plachý	ÚCL	220 112 736	plachy@caa.cz	



Záznam výrobního výboru

KOORDINAČNÍ DOKUMENTACE STAVEB MODERNIZACE TRATI PRAHA – KLADNO (II. ETAPA) A DRÁHY RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA RUZYŇ

Datum a čas jednání: **22.3.2006, 9:00-10:30**

Místo jednání: budova METROPROJEKTU Praha a.s., nám I.P.Pavlova 1786/2,
 120 00 Praha 2, v zasedací místnosti v suterénu

Přítomni: dle prezenční listiny (originál je v příloze zápisu)

ÚVOD:

METROPROJEKT Praha a.s. zpracovává pro Letiště Praha, s.p. úvodní koordinační dokumentaci výše uvedených staveb. V km 16,46 trati Praha – Kladno dochází ke křížení s prodlouženou osou nově uvažované dráhy RWY 06R/24L letiště Praha – Ruzyně. Jedná se o úsek za prahem 06R, resp. jeho předpolím a koncovou bezpečnostní plochou.

Účelem dokumentace je na základě dostupných znalostí vyhodnotit vzájemné působení obou dopravních systémů, resp. jejich zařízení a vybavení. Na dnešním jednání byly shrnuty závěry studie a představeny přílohy dokumentace.

- Technická zpráva
- Přehledná situace 1:10 000 se zakreslením všech posuzovaných ochranných pásem
- Situace dotyku světelné soustavy s železniční tratí 1:1000, zobrazující návrh úprav jednotlivých zařízení
- Podélný řez osou paralelní RWY 06R/24L s vyznačením překážkových rovin, včetně promítnuté výškové úrovně železniční trati
- Koordinační příčné řezy, s vyznačením překážkových rovin a ochranných pásem

K jednotlivým okruhům:

FYZICKÉ KŘÍŽENÍ Z HLEDISKA JEDNOTLIVÝCH ZAŘÍZENÍ

OBSLUŽNÁ KOMUNIKACE, POSLEDNÍ TŘI PŘÍČKY SVĚTELNÉ PŘIBLIŽOVACÍ ŘADY (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Bylo potvrzeno řešení, při němž komunikaci nahrazuje lávka, určená primárně pro pěší, resp. lehčí vozidlo (do 3,5 t). Lávka zároveň tvoří konstrukci, na níž budou kotveny dvě poslední příčky světelné přibližovací soustavy u prahu 06R.

Lávka bude přístupná pouze jednostranně, ze strany od prahu 06R. Investiční náklady na zřízení jsou odhadnuty na cca 15 mil. Kč (odhad bude ještě prověřen)

PŘÍSTROJ PRO MĚŘENÍ PROFILU VĚTRU LLWAS (LETECKÉ ZAŘÍZENÍ)

Posun o cca 30 m blíže k prahu 06R by podle konzultací s projektantem tohoto zařízení neměl mít vliv na funkci přístroje. Přístroj bude umístěn mimo nové těleso tratě.

ELEKTRIFIKACE TRATI TRAKČNÍM SYSTÉMEM 3 kV SS – TJ. TROLEJOVÉ VEDENÍ, RESP. TRAKČNÍ STOŽÁRY (DRÁŽNÍ ZAŘÍZENÍ)

Dojde k mimoúrovňovému křížení s lávkou, která bude navržena s podjezdnou výškou min. 7.0 m, s ochranou proti dotyku s trakčními zařízeními. Byly konzultovány zkušenosti s ovlivňováním radarových, resp. VKV systémů tímto systémem. Při použití stejnosměrné soustavy 3 kV nebyly dopady známy (méně příznivý je střídavý trakční systém 25 kV, 50 Hz)



DALŠÍ OCHRANNÁ PÁSMA

OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Do těchto pásem jsou situovány poslední tři příčky světlené přibližovací soustavy, komunikace a oplocení, přístroj LLWAS, CL apod. Tato zařízení by neměla ohrozit drážní provoz (např. světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky) a mohou být umístěny jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených. Bude nutno požádat o souhlas s umístěním Drážní úřad.

OCHRANNÉ PÁSMO RWY 06R/24L PROTI NEBEZPEČNÝM A KLAMAVÝM SVĚTLŮM

Do ochranného pásma proti klamavým a nebezpečným světlům zasahují přibližně 2 km železniční tratě, od žst. Hostivice až do žst. Jeneč, včetně mezilehlé, nově navrhované zastávky Hostivice – Jeneček. Do tohoto ochranného pásma zasahují i navazující traťové úseky, především současná trať č.120 Hostivice – Jeneč (v úseku za odbočkou Jeneček se po modernizaci trati Praha – Kladno tato stopa opustí) a trať Rudná u Prahy – Hostivice a Rudná u Prahy – Středokluky.

Klamavá světla by vlivem drážního provozu neměla vznikat. Vzhledem k zásahu do ochranného pásma bude opět nutno požádat o souhlas s umístěním dráhy, resp. zastávky správní úřad – Úřad pro civilní letectví. Podobně bude postupováno u zásahu do ochranného pásma světelných zařízení.

Koncept výsledné zprávy bude v předstihu předán objednateli k odsouhlasení.

Zaznamenal: Petr Zobal, METROPROJEKT Praha a.s., 28.3.2006



METROPROJEKT

**METROPROJEKT Praha a.s.**
I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2**PREZENČNÍ LISTINA
ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ**

KONANÉHO DNE 22.3. 2006

V METROPROJEKTU Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

KOORDINACE PRAK II A RWY 06-24L

Jméno	organizace	telefon / fax	e-mail	podpis
ZOBAL	METROPROJEKT	296 154 247	Zobal@metroprojekt.cz	
VYSKOČIL	— u —	296 154 153		
ROITH	Nikodem a.p.	257 3286 02	vladimir.roith@nikodem.cz	
JERLING	Letiště Praha	220 11 23 17	raclov.jerling@pro.aero	
VEIGL	SZDC, SSP Praha	2246 448 91	veigl@sspha.szdc.cz	
WOHLMUTH	SZDC, SSP Praha	222 250 933	wohlmuth@sspha.szdc.cz	