

Podrobné zdůvodnění změn s časovým posunem

Celá Rekonstrukce MDT Želivského je tvořená jednotlivými PS a SO, vše je prováděno za plného provozu metra a práce v tunelech metra probíhají v nočních hodinách při vypnutí přívodní kolejnice. Práce na zapojování a přepojování technologie také většinou v nočních hodinách. Plnění je ve 2 oblastech:

- a) Nosná část rekonstrukce technologie MDT je tvořená z **PS 01 vlastní technologie MDT, PS 02 kabelové vedení 22 kV a PS 05 ASDŘ-E (řídící systém celé energetiky) - tj. nosné PS** a postupnými kroky dle schválených postupů prací se vyměňují jednotlivé části stávající technologie za nové po skupinách úprav a jejich následného zprovoznění i s navazující výměnou a zapojení nové kabeláže. Tyto uvedené PS diktují sledy prací, ostatní PS a SO se přizpůsobují tomuto postupu prací.
- b) Součástí SO 01 stavební část je zároveň požadována **sanace proti vodě** v rozsahu projektu. V DPS byl předpokládán nějaký rozsah sanace v ÚN a zčásti i v ÚPN. Po sejmutí zontů v ÚN v prostoru MDT a traf, kde to umožňovala postupná montáž technologie, se spáry tybinků tunelového ostění začaly čistit a sanovat proti průsakům vody. Vzhledem k větším výronům podzemní vody lokálně a po za injektování spár tybinků, voda vyvěrá o kus dál. Tím, že práce na sanacích nelze provádět kontinuálně po jednotlivých tybinkách v celém profilu středního tunelu, ale jen tam, kde nám to umožňuje současná demontovaná technologie, bylo odsouhlaseno utěsnění spár tybinků celého prostoru měnirny a traf v ÚN. Tím se mnohonásobně zvětšil rozsah a délka sanačních prací včetně finančního navýšení. S vodou se potýkáme i v dalších prostorách rekonstruované MDT, v kabelových prostorech pod nástupištěm i přímo v traťových tunelech.

a) Technologická část MDT

Velké zdržení bylo v **PS 02 kabelové vedení 22 kV sekce „A“**

Z důvodů značně malého prostoru na rozplet trakčních kabelů a kabelů 22 kV u odpojovačů u výhybky do nulté koleje, kdy jednotlivá vedení kabelů a tras nahrazujeme novými kabely včetně tras, ale časově v různých obdobích, byla v DPS navržena **provizorní částečná přeložka kabelového vedení 22 kV směr ZTC2 K 39-93 (sekce "B")**. Stávající kabel měl být na vhodném místě v kabelovém prostoru stanice naspojován novým kabelem, a přiveden do úrovně UK a posléze na vhodném místě naspojován na stávající kabel vedoucí do ZTC2. (viz příloha č.009).

Z důvodu nedostupnosti materiálu na trhu došlo k delším dodacím lhůtám objednaných kabelových spojek pro provizorní přeložku (speciální spojky, výrobce Švýcarsko), z tohoto důvodu vyplývá prodloužení termínu realizace o **56 dnů**.

(Viz. příložený dopis dodavatele). Kabel byl položen, ale nebyly povoleny dispečinkem další související práce na kabelovém vedení 22 kV (nelze odstavit napájení jiných provozů bez zajištění jiného napájení).

Trasa kabelů „A“ sekce 22 kV z MDT Želivského do MDT Strašnická. Po demontáži ochranných trub z materiálu obsahující azbest se stávající kabely 22 kV začaly po jednotlivých kabelech stříhat a odvážet nočními vlaky (MUV), postupovalo se ze st Želivského směr Strašnická.

Při podrobné prohlídce umístění stávajících kabelů 22kV ze stanice Želivského do ZTC2 sekce A (kabel JWH 39-93) i sekce B (kabel JWH 39-94), které vedly ve st. Želivského ve společné trase z místnosti v ÚPN č. 135 (Kabelový prostor), dále místností č. 127.2 v ÚPN (kabelový kanál TGT) a pak u ÚPN pod nástupištěm (kabelový kanál), bylo zjištěno, že části vedení obou sekcí A i B jsou u vstupů do

místnosti v ÚPN č. 135 (kabelový prostor) a u výstupu z kabelového kanálu pod nástupištěm do prostoru kolejí uloženy v azbestových korýtkách a byly ještě obetonovány a tudíž stavebně spojeny a vypnuté a následnou demontáž kabelu sekce A (JWH 39-93) nebylo možné provést z důvodů bezpečnosti prací tak, aby nedošlo k případnému poškození kabelu sekce B (kabel JWH 39-94). Ten měl původně dle projektu zůstat pod napětím.

Hledalo se řešení, za jakých podmínek bude možné obě sekce kabelů 22kV ze stanice Želivského do ZTC2 demontovat obě současně a zároveň **zachovat napájení do ZTC2**. Po různých návrzích a prohlídkách se dospělo ke shodě, že jediné řešení je provizorně napojit ZTC2 ze stanice Strašnická z rezervního pole rozváděče 22kV, a to po dosud částečně nedemontovaném kabelu sekce A (kabel DWH 38-97) ze stanice Želivského do stanice Strašnická. Toto řešení mělo za následek popotazeni kabelu 22kV v 2.traťové koleji cca od staničení 24,1 o 80 m směrem do stanice Strašnická až do staničení cca 24,75 (za tlakový uzávěr v 2. traťové koleji u stanice Strašnická). Dále tento kabel naspojovat hybridními spojkami v místě tlakového uzávěru a u předpokládaného napojení na stávající kabel do ZTC2 ve staničení cca 24,80. Stávající kabely 22 kV se musely opatrně o nočních výlukách vyvěsit, aby nepřekážely montáži nových tras z UNI žlabů od MDT Strašnická. Toto provizorní napájení ZTC2 kabely 22kV z MDT stanice Strašnická mělo dopad do dalšího prodloužení termínu realizace **o 55 dní**.

Po zajištění provizorního napájení ZTC2 z MDT Strašnická „A“ sekce mohlo dojít k demontáži kabelů 22 kW sekce A i sekce B ze stanice Želivského do ZTC2. Při demontáži kabelů bylo zjištěno, že stávající kabely byly vedeny ve chráničkách (značně sežrány rzi) pod kolejemi v odbočce do nulté koleje a před demontáží kabelů nebylo odhaleno, že nové kabelové žlaby se nevejdou svými rozměry pod pojízdné kolejnice u výhybky do 0. koleje. Pro použití nových ocelových chrániček by se musel rozebrat kolejový svršek a vyloučit z provozu hlavní trať tunelu metra s odbočkou do nulté koleje. Výluky na trati (přerušeni provozu metra) se projednávají rok dopředu s MHMP. A práce by značně komplikovalo značné množství vody v kolejovém žlábků. Bylo tedy nalezeno jediné možné řešení kabely 22kV ze stanice Želivského do ZTC2 sekce A i B (kabely JWH 39-93, a JWH 39-94) a do stanice Strašnická sekce A (kabel DWH 38-97) přejít **po atypické stropní konstrukci v odbočce do „0“ té koleje (Viz foto č.1)**. Doplnění takovéto atypické konstrukce si vyžádalo dopad do realizace s prodloužením termínu realizace **o 23 dní a finanční navýšení úpravy**.

Stávající **vstup z kolejí do kabelového prostoru v ÚPN**. Kabelový kanál pod nástupištěm vedoucí kolem schodiště na služební nástupiště **u odpojovačů (Viz Fotoč.4)** nebyl dostatečně veliký pro uloženi dvou kabelových žlabů pro kabely 22kV A i B sekce pro napájení ZTC2. Byly provedeny sondy uloženi schodiště, ze kterých bylo rozhodnuto o možnosti část schodiště vybourat (rozšířit a prohloubit stávající vstup). Dále se sem sbíhá A sekce kabelu 22 kV z MDT Želivského do MDT Strašnická. Vzhledem k tomu, že stávající šavle pro pokládku kabelů byly od spodu kompletně sežrány rzi, bylo rozhodnuto, že pro tyto 3 napájecí kabely bude nutno zrealizovat ocelové konstrukce (uspořádání 2+1 UNI žlabů nad sebou) a vše nad trakčními kabely, které se budou vyměňovat v PS 09 trakční část – elektro v poslední fázi rekonstrukce MDT. Tato změna si vyžádala dopad do realizace s prodloužením termínu realizace **o 37dní**.

Prostor pod nástupištěm. Podlaha pod nástupištěm byla plná vody, proto byla zrealizována pomocná ocelová konstrukce pro uloženi 2x UNI žlabů vedle sebe nad tuto vodu (**viz foto č.3**). I v jiných částech prostorů v ÚPN jsou značné průsaky vody a stávající ocelové konstrukce pro různé rozvody jsou značně zkorodovány.

Dle projektové dokumentace měly být položeny nové kabelové žlaby v místnosti ÚPN č.127.2 **kabelový prostor TGT** na podlahu pro dvě kabelová vedení 22kV pro kabely ze stanice Želivského do ZTC2 pro sekci A i B (kabely JWH 39-93, a JWH 39-94). Po zaměření podlahy bylo zjištěno že se nové kabelové žlaby vedle sebe a ani nad sebou nevejdou při zachování průchodu kabelovým kanálem. Proto se našlo jiné řešení, a to doplněním kabelových konstrukcí pro uchycení kabelů 22kV do kabelových příchytok ve dvou vrstvách, a to s požárním oddělením kabelů JWH39-94 a JWH 39-94 a nerezovým oddělením proti poškození kabelových vedení 22kV (**viz foto č.2**). Tato změna si vyžádala dopad do realizace s prodloužením termínu realizace **o 23 dní**.

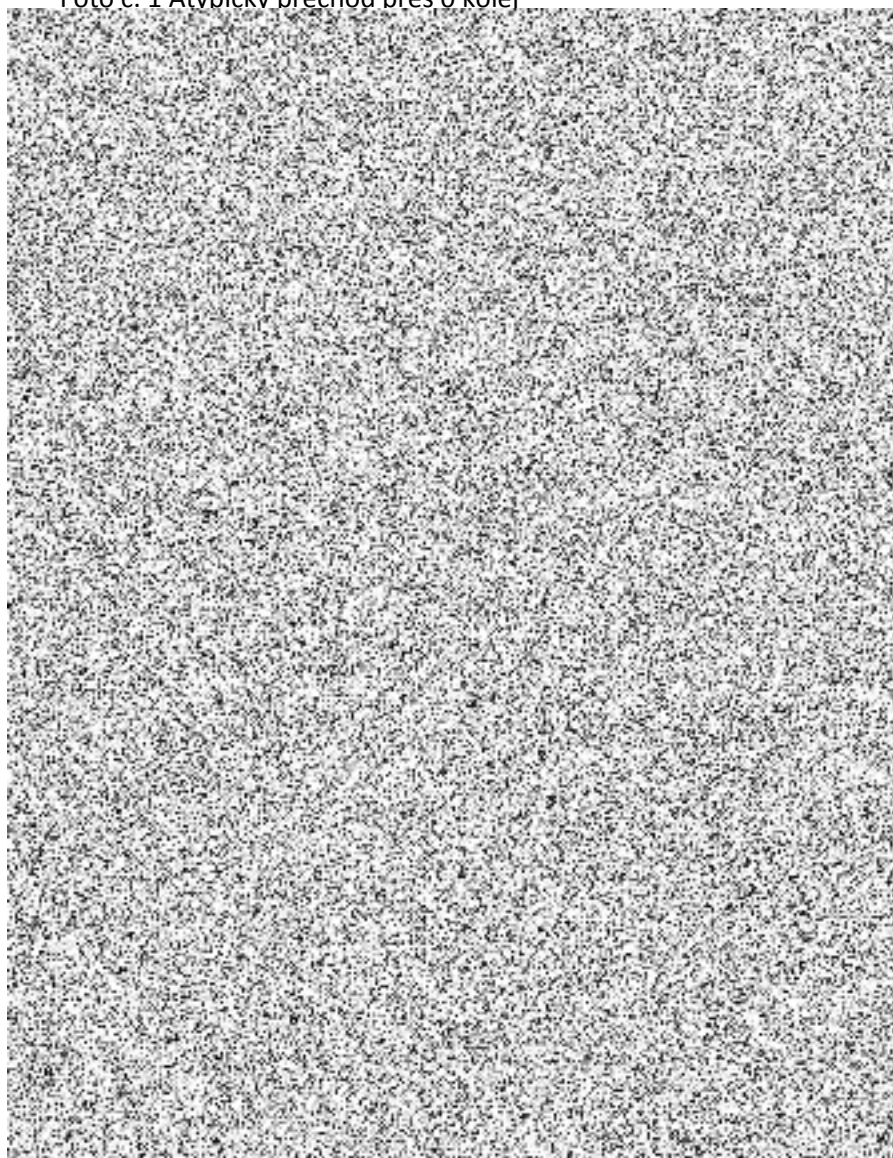
Teprve do takto nově připravené trasy pro pokládku kabelů 22 kV byly postupně ukládány kabely pro jednotlivé sekce, spojovány a následně zapojeny. Poté bylo ZTC2 provizorně odpojeno z MDT Strašnická a napojeno na nově položený kabel z A sekce R 22 kV na MDT Želivského.

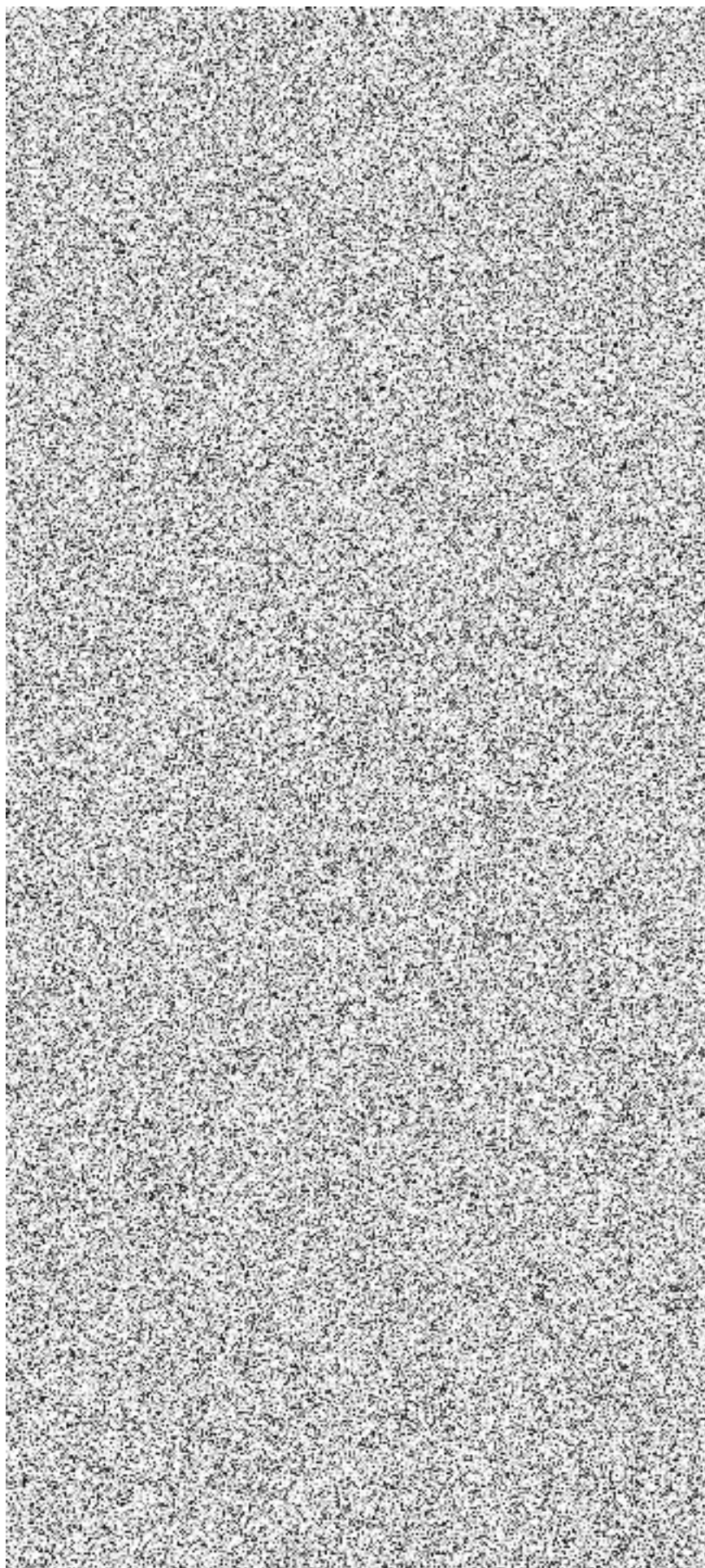
Žádanky o služební jízdy vlaků byly zamítnuty z důvodů přírodní kolejnice pod napětím v požadovaného úseku ze strany DP hl. m. Prahy (např. různá kulturní akce a prodloužení provozu metra, filmování na Želivského, zkoušení souprav metra a mnohé další ...). Tato skutečnost si vyžádala dopad do realizace s prodloužením termínu realizace **o 16 dní** k datu 24.1.2023.

Povolení odstavení „B“ sekce R 22 kV spolu s návaznou technologií a kabelovými vedeními 22 kV směrem ke st. Flora a do MDT Strašnická bylo povoleno elektro dispečinkem od 5.01.2023.

Celkové prodloužení termínu – je předpoklad dle ZL č.2 do konce září 2023.

Foto č. 1 Atypický přechod přes 0 kolej





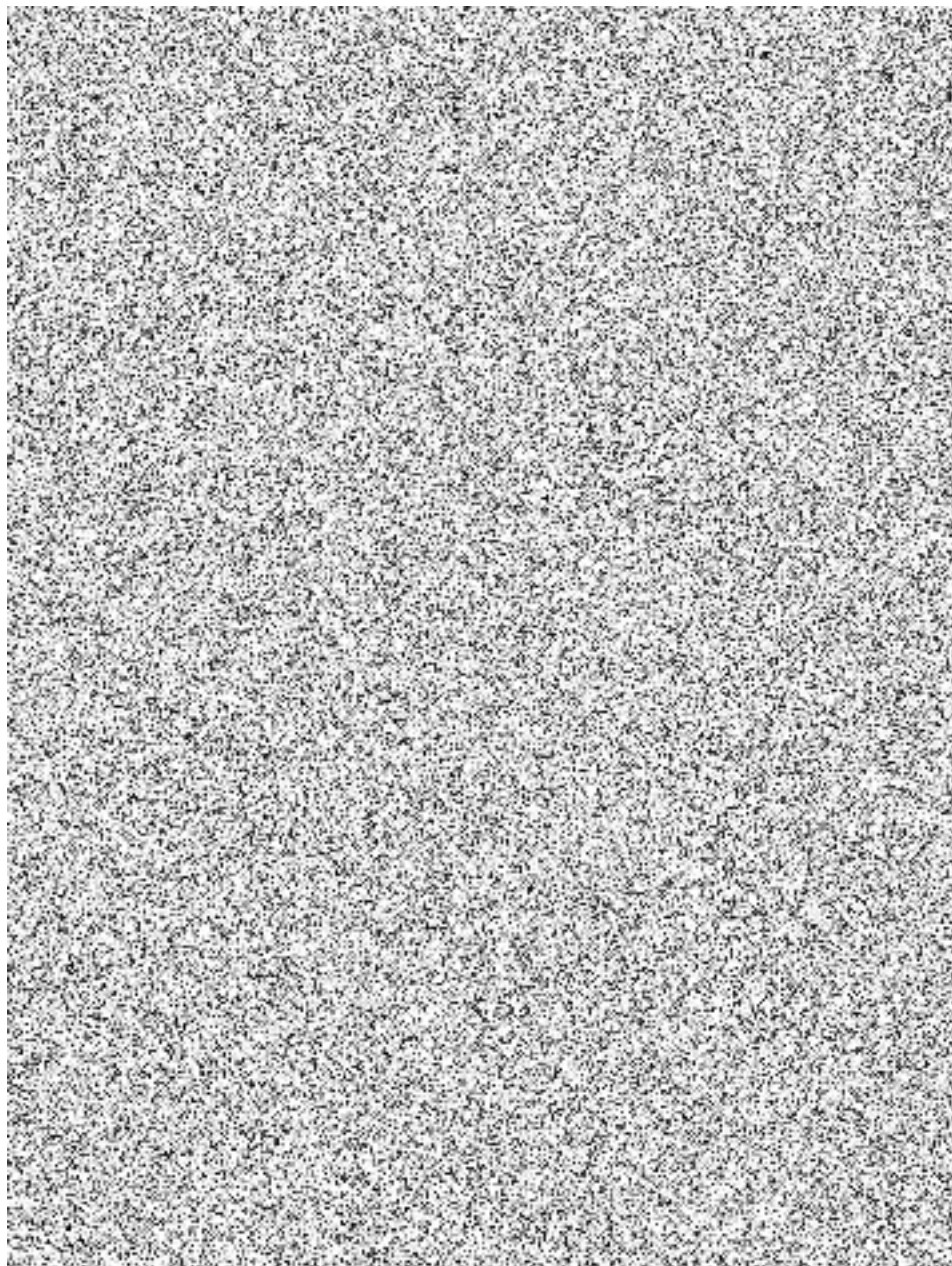


Foto č.2 kabelové konstrukce v TGT včetně požárního oddělení

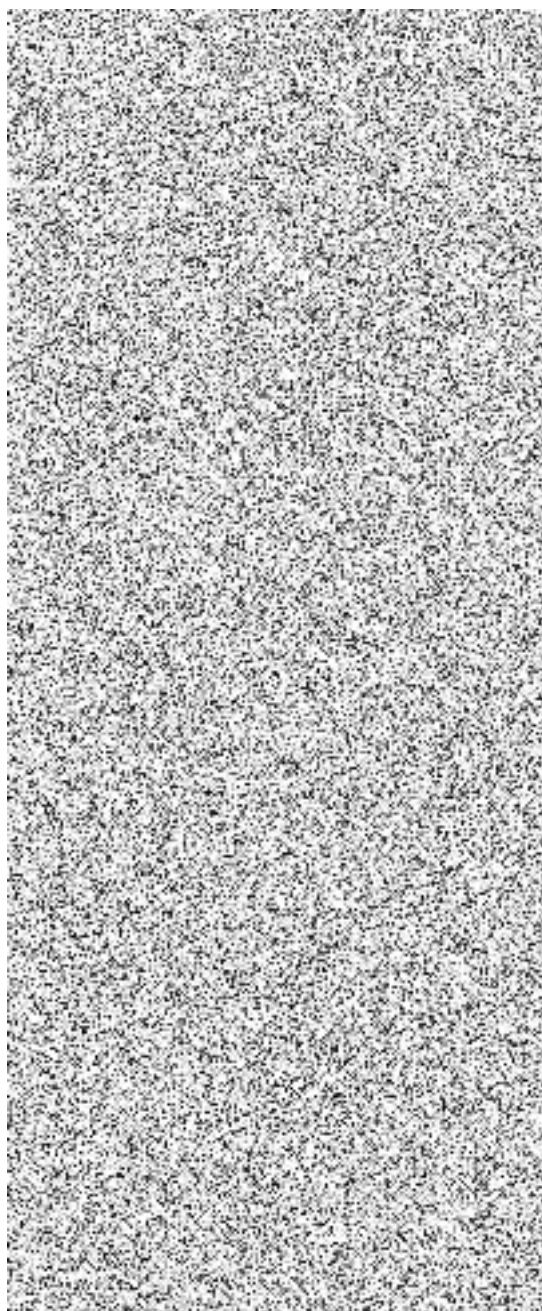


Foto č.3 pomocné kabelové konstrukce v kabelovém kanálu

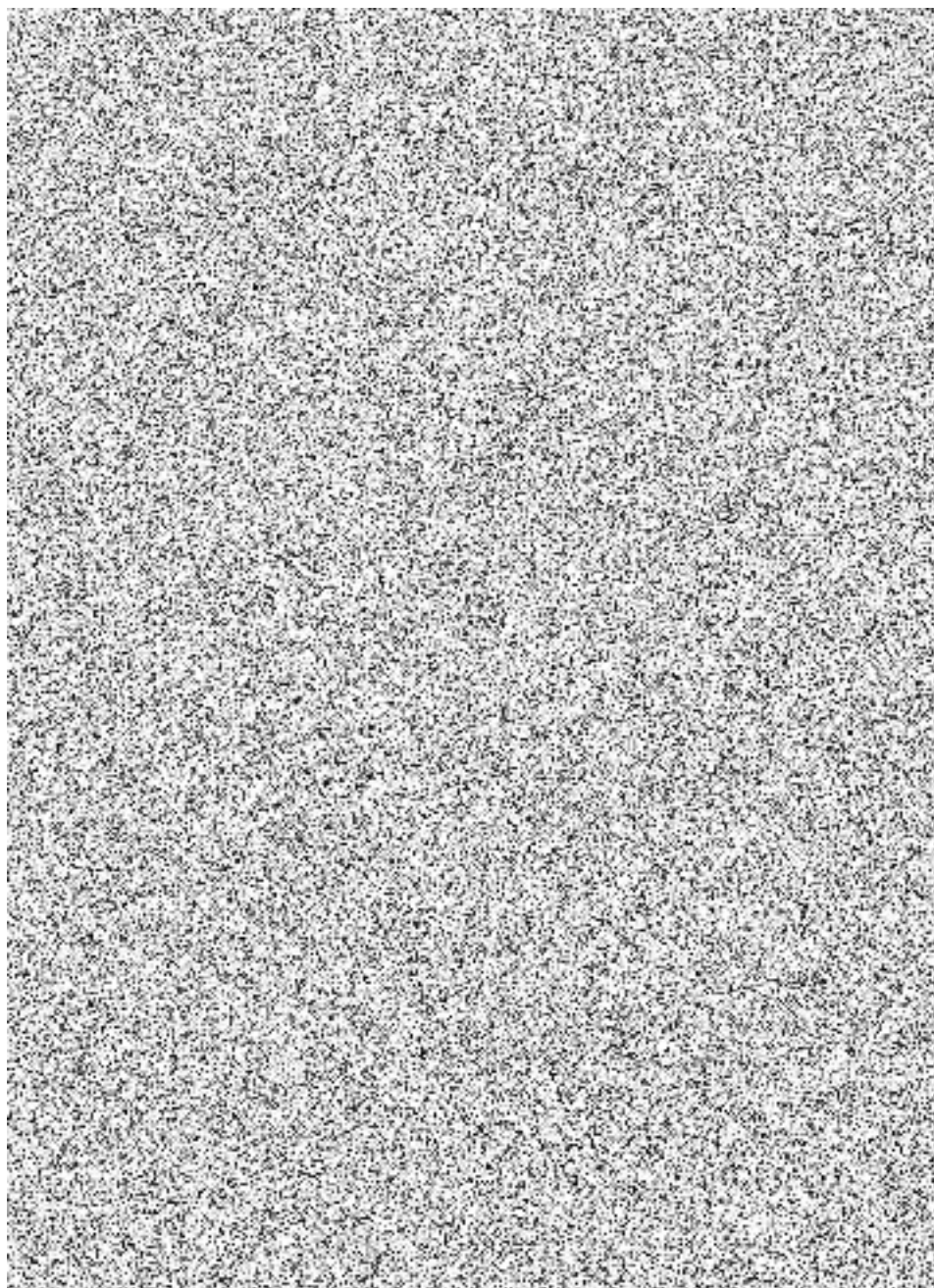


Foto č.4 Kabelové vedení 22kV od vstupu do kabelového kanálu u schodiště až k přechodu přes 0. kolej

