

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	3.12.2021	Definitivní odevzdání dokumentace PDPS	ING. PAVEL LANGER

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel díla:	SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
Zhotovitel části / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.		
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Tomáš Martinek	Specialista:	Ing. Lukáš Pohořelý

Název stavby / akce:		VÝSTAVBA LÁVKY V ŽST. PRAHA - SMÍCHOV										Označení (S-kód):		S631700316						
												Zakázka:		20-303.209						
Název části:		ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY										Označení části:		B						
Název objektu:												Číslo objektu / komplexu:		B.8						
Název přílohy:		TECHNICKÁ ZPRÁVA										Číslo přílohy:		1. 001						
Název dílčí části přílohy:																				
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:					Měřítko:					Stupeň dokumentace:								
Ing. Lukáš Pohořelý		Ing. Lukáš Pohořelý					Formáty:										PDPS			
Kraj:		Katastrální území:					TUDU:					Smluvní datum zpracování:								
HL. město Praha		Smíchov					viz textová část										12/2021			
S-kód:		Stupeň dokumentace:			Část:			Objekt:					Podobjekt:		Příloha:			Revize:		
S 6 3 1 7 0 0 3 1 6		P D P S			B 8 X X X			X X X X X X X X X					X X		1 0 0 1			0 0 0		

B.8.1. Technická zpráva

Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
1.1	ÚDAJE STAVBY	5
1.2	ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY A INVESTORA.....	5
1.3	ZPRACOVATEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	6
2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	7
2.1	POUŽITÉ ZKRATKY	7
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	8
3.1	STÁVAJÍCÍ STAV	9
3.2	NOVÝ STAV.....	9
4	POPIS STAVENIŠTĚ	9
4.1	MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	10
5	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	10
5.1	TRVALÉ DEPONIE A MEZIDEPONIE	10
5.2	ZAJIŠTĚNÍ STAVENIŠTĚ	11
5.3	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS	12
5.4	POSTUP LIKVIDACE ZS	13
5.5	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	13
5.5.1	Úrovňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu:	14
5.5.2	Staveništní rampy:	14
5.5.3	Nadrozměrná přeprava:	14
5.5.1	Křížení s tramvajovou tratí	15
5.6	ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYUŽITÍ NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ	15
6	TECHNOLOGIE STAVEBNÍCH PRACÍ	16
6.1	POPIS KONSTRUKCE:	16
6.2	POSTUP VÝSTAVBY:	16
6.3	PŘEDPOKLÁDANÉ SCHÉMA VÝSTAVBY:	17
6.4	PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM VÝSTAVBY:	17
6.5	PŘÍSTUP NA STAVBU PRO JEDNOTLIVÉ FÁZE VÝSTAVBY	18
6.6	PŘEDPOKLÁDANÝ OBJEM STAVEBNÍCH MATERIÁLŮ:	18
6.7	PRACOVNÍ DOBA	18
7	DOPRAVNÍ TRASY V MÍSTĚ STAVBY	19
7.1	OBECNĚ	19
7.2	VYUŽITÍ SILNIC STAVBOU	19
7.3	DIAGNOSTIKA A OPRAVA STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ	20
8	NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU	20
9	ODPADY	21
9.1	SKLÁDKY	21
10	MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENIŠTI	22
10.1	VODA	23

10.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE	23
10.3	KANALIZACE	23
10.4	TELEFON	23
10.5	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS.....	24
11	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ.....	24
	STAVEBNÍ POSTUPY.....	26
11.1	ZÁSADY REALIZACE VÝSTAVBY.....	26
11.2	2 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE 2022	26
11.3	2 STAVEBNÍ POSTUP Č.1.....	27
11.4	2 STAVEBNÍ POSTUP Č.2 A 3	28
11.5	STAVEBNÍ POSTUP Č.4	28
11.6	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2022/2023 + SP Č.5	29
11.7	STAVEBNÍ POSTUP Č.6	30
11.8	STAVEBNÍ POSTUP Č.7,8,9,10 TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA, SP Č.11	31
11.9	STAVEBNÍ POSTUP Č.12 +13.....	31
11.10	DOKONČOVACÍ PRÁCE A TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA	32
12	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU.....	32
13	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	32
13.1	ŽELEZNICE.....	33
13.1.1	<i>Nepřetržité vyloučení provozu</i>	<i>33</i>
13.1.2	<i>Krátkodobé vyloučení provozu.....</i>	<i>33</i>
13.2	SILNICE	33
13.2.1	<i>Rušené přejezdy a přechody</i>	<i>33</i>
13.2.2	<i>Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou.....</i>	<i>33</i>
13.2.3	<i>Provoz pěších a cyklistické dopravy</i>	<i>33</i>
14	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ	33
15	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.	34
16	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY - VČETNĚ OMEZENÍ HOSPODAŘENÍ TŘETÍCH STRAN APOD.....	34
17	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY.....	34
17.1	HAVARIJNÍ PLÁN	38
17.2	POVODŇOVÝ PLÁN	39
18	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
19	ZÁVĚR.....	40
20	PŘÍLOHY:.....	40

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje stavby

Stavba:	Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro společné povolení (DÚSP)
Charakteristika stavby:	Lávka pro pěší a cestující
Číslo ISPROFIN / SUB. ISPROFOND:	3273214901 / 5113520025
Číslo SoD objednatele:	E618-S-3996/2020/JAN
Číslo SoD zhotovitele:	20 303 209
Místo stavby:	Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov), km 4,551 560
Trať dle Prohlášení o dráze 2019¹	Praha hl. n. – Praha-Smíchov (dle KJŘ 171 Praha - Beroun) výše uvedená trať je součástí dráhy celostátní evropského významu (E)
Kraj:	Hl. město Praha
Obec / Městská část:	Praha 5
Katastrální území:	Smíchov
Pověřené městské úřady:	Praha 5
Obce s rozšířenou působností:	Hl. m. Praha

1.2 Základní identifikační údaje stavby a investora

Objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234 Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
--------------------	--

¹ Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ve znění změny č. 3, účinné od 17. 1. 2020
Technická zpráva B.8.1

Organizační složka: **Stavební správa západ**
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Nadřízený orgán: **Ministerstvo dopravy**
Nábřeží L. Svobody 12, 110 00 Praha 1

1.3 Zpracovatel projektové dokumentace

Zpracovatel: **SUDOP PRAHA a.s.**
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
IČ: 257 93 349
DIČ: CZ 257 93 349
Zapsaný v OR u Městského soudu v Praze, oddíl B, č. vložky 6088

Hlavní inženýr projektu: **Ing. Tomáš Martinek**
autor. inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce a dopravní stavby - IM00; ID00 č. 0009674
(tomas.martinek@sudop.cz , tel. 267 094 120, 605 229 067)

2 Členění dokumentace

Část projektu „B.8 – Zásady organizace výstavby“ je zpracována na základě technického řešení a prostorového umístění SO a PS. Návrh organizace a postup výstavby byl kladně projednán s objednatelem akce, s provozními složkami SŽDC s.o. a ČD a.s. vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu. Projednání uzavírek a přístupových komunikací řeší samostatná část dokumentace B.0.8.

V části „B.8. – Zásady organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o technických opatření při výstavbě jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D.1 - Technologická část“ a „D.2 - Stavební část“.

Část B.8 – Zásady organizace výstavby je dále členěna:

B.8.1. Technická zpráva

B.8.2 Přehledná situace stavby

B.8.3.1 Časový postup prací

B.8.3.2 Časový plán výluk

B.8.4. Schéma stavebních postupů

B.8.5. Bilance zemních hmot

2.1 Použité zkratky

ZS	zařízení staveniště
EOV	el. ohřev výměn
TÚ	traťový úsek
MPZZ	mobilní provizorní zabezpečovací zařízení
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
NAD	náhradní autobusová doprava
TK.	traťová kolej
SK	staniční kolej
ČD	České dráhy
SŽ	Správa železnic
č.1	stávající číslování
n.č.1	nové číslování
ES	elektronické stavědlo
TZZ	traťové zab. zařízení

SZZ	staniční zab. zařízení
ŽST	železniční stanice
St.	stavědlo
EMZ.	elektromagnetický zámeček
EMZZ	elektromechanické zab. zařízení
KO	kolejový obvod

3 Základní údaje o stavbě

Projektová dokumentace řeší výstavbu nové lávky pro pěší na severním zhlaví ŽST Praha-Smíchov, jedná se o náhradu stávající lávky, kterou ruší související stavby:

- v místě společného nádražní stavba „Smíchov city“
- v místě os. nádraží stavba „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

Rozhodujícími souvisejícími stavbami jsou v průběhu realizace:

- Železniční stavby:
 - Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov, výstavba lávky je navržena současně s rekonstrukcí železniční stanice v zákrytu s jejími hlavními výlukami.
- Dopravní stavby:
 - Terminál Smíchovské nádraží (stavba MHMP v přípravě)
 - ŽST Praha Smíchov, rekonstrukce výpravní budovy (dále „VB“) (stavba SŽDC v přípravě)
- Ostatní stavby:
 - Smíchov City South

Omezující požadavky cizích investorů akceptované investorem:

Stavba Smíchov City, investor Smíchov Station Development

- Snesení kolejiště Smíchov společné nádraží v rozsahu záměru výstavby Smíchov City v polovině roku 2022 v rámci stavby Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov.
- V rámci stavby Smíchov City bude nejpozději k 08/2022 snesena lávka pro pěší v rozsahu stavby Smíchov City.
- S ohledem na souběh staveb Smíchov City, Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov a Výstavba lávky pro pěší bylo na jednáních dohodnuto, že obě stavby budou využívat stejné vjezdy a výjezdy ze staveniště v rozsahu:
 - Staveništní přístup (realizováno stavbou Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov) a nový kruhový objezd z Dobříšské (realizováno stavbou Smíchov City),

- V roce 2022 staveništní přístup naproti tunelu Mrázovka (realizováno stavbou Smíchov City)
 - Přístup z ul. Nádražní mezi mosty
 - Současně bude využívána i tzv. východní staveništní komunikace realizována stavbou Smíchov City do doby, než budou realizovány finální povrchy (předpoklad realizace konec roku 2024). Po dokončení finálních povrchů bude v rámci stavby Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov možné využívat nový kruhový objezd s napojením na Dobříšskou a pouze příčný přejezd přes východní komunikaci směrem k ploše ZS 8 a do místa nových kolejí č. 10,12 stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.
 - V rámci stavby je zhotovitele povinen umístit před sjezdem na finální povrchy komunikací čistící zóny.
- Je třeba počítat se sdílením ploch a staveništních komunikací mezi jednotlivými zhotoviteli v místě staveniště.

3.1 Stávající stav

Dvoukolejná trať č. 525B Praha hl.n. – Praha Smíchov je součástí ramene Praha/Plzeň a zajišťuje tak pro osobní dopravu průchod III. tranzitního koridoru uzlem Praha. Dále slouží pro příměstskou dopravu ve směru Řevnice – Beroun (521B), Rudná u Prahy – Beroun (520A) a pro regionální dopravu ve směru Praha Zličín – Hostivice – Chomutov (528A). Trať Praha Vršovice – Praha Smíchov je podle sdělení MD ČR č. 111/2004 Sb. ze dne 25. 2. 2004 zařazena do evropského železničního systému a do Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN).

Snesení stávající lávky spojující oblast Radlic s Nádražní ulicí není součástí této stavby, ale souvisejících staveb a to včetně osvětlení, kabelových tras k osvětlení a odvodnění lávky.

3.2 Nový stav

Lávka je navržena jako monolitická železobetonová desková konstrukce na pilířích v místě stávajících nástupišť v ŽST Praha-Smíchov a s výstupním schodištěm z ulice Nádražní s paralelním eskalátorem pro přístup na lávku. Pro přístup z lávky na jednotlivá nástupiště jsou navržena schodiště se souběžným výstupním eskalátorem. Pro bezbariérový přístup na lávku a nástupiště jsou navrženy výtahy z ul. Nádražní a na jednotlivá nástupiště.

4 Popis staveniště

Obvod staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost - výstavba nových stavebních objektů a provozních souborů. Graficky je obvod staveniště vyznačen silnou zelenou čerchovanou čarou v koordinačních situacích v části C.3. Obvod staveniště byl navržen s ohledem na minimalizaci záborů z důvodu požadavku zadavatele na rychlost a úspěšnost projednání s DOSS. Obvod staveniště není-li to nutné nezasahuje do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese.

Staveniště se nachází v zastavěné části města Prahy v ŽST Praha-Smíchov, rozsah ploch ZS a pohyb staveništních mechanismů bude uzpůsoben aktuální situaci na staveništi se zohledněním požadavku na zachování drážního provozu během stavby. **S ohledem na současně probíhající stavby cizích investorů** je nutné důsledně koordinovat pohyb staveništních mechanismů a předem stanovit míru spoluúčasti na opravách stávajících komunikací mezi jednotlivými zhotoviteli.

Stavba lávky pro pěší bude využívat některé plochy ZS navržené v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

Během výstavby je nutné zohlednit skutečnost, že jediný kapacitní přístup na staveniště je z ul. Dobříšská, ostatní přístupy jsou navrženy jako minoritní. Důvodem je snížená podjezdová výška mostů na severním zhlaví včetně výšky trolejového vedení tramvajové tratě, to bylo prověřeno a je součástí dokumentace, nicméně je povinností zhotovitele před zahájením přeprav projednat dopravní trasy mimo jiné i s Dopravními podniky hlavního města Prahy.

Během realizace stavby je třeba respektovat ochranná pásma nejen inženýrských sítí a dráhy, ale i tramvajové tratě a metra.

4.1 Maximální zábory pro staveniště

Obvod staveniště je určen hranicemi trvalého a dočasného záboru při provádění stavby. Obvod staveniště je zřejmý z koordinační situace a výčet pozemků dotčených předmětnou stavbou je uveden v Záborovém elaborátu.

5 Plochy zařízení staveniště

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájením stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení. Plochy ZS budou předány bez vazby na roční období.

Specifickým případem jsou plochy v místě ochranného pásma metra a tubusů metra, jejich využití musí zhotovitel v předstihu projednat s Dopravními podniky hlavního města Prahy.

Zpevnění ploch ZS se podle potřeby provede vrstvou vyzískaného štěrku nebo zapanelováním. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky. Během zřizování, provozu a likvidace ploch ZS včetně přístupů na ně, je nutno ochránit stávající inženýrské sítě před poškozením.

5.1 Trvalé deponie a mezideponie

V rámci stavby nebudou zřizovány trvalé deponie, pouze mezideponie sejmuté zeminy a štěrku, potřebné pro zpětný zásyp rýh nebo jam.

5.2 Zajištění staveniště

Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS. Podzemní vedení inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, plyn, el. zařízení....) musí být vytyčeno a vyznačeno směrově a výškově před předáním staveniště a po dobu stavebních prací se musí náležitě ochránit a v případě potřeby zpřístupnit. Je nutno respektovat požadavky správců sítí při provádění prací v ochranném pásmu inženýrských sítí. Všechny tyto úkony jsou součástí dodávky zhotovitele stavby.

Zajištění ploch ZS a staveniště jako takového je nutno splnit ve smyslu nařízení vlády č.591/2006Sb. Jedná se zejména o zajištění proti vstupu nepovolaných osob.

Jedná-li se o staveniště v zastavěném území, musí být jeho hranice souvisle oploceno do výšky 1,8 m (stejně tak veškerý materiál a vybavení stavby). Výjimku představují pouze tzv. liniové stavby (např. stavba dálnic, silnic, produktovodů) a krátkodobé práce, u kterých lze využít jiných variant (např. ohrazení zábradlím, bezpečnostní páskou, střežením fyzickou osobou). Nelze-li souvislé oplocení staveniště v zastavěném území z technologických nebo provozních důvodů provést, musí být zajištěno jiné vhodné opatření, např. **střežení pověřenou fyzickou osobou**. Ve všech ostatních případech musí být tedy staveniště v zastavěném území souvisle oploceno a označeno bezpečnostními značkami. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Staveniště včetně zařízení, jež jsou zcela nebo z části umístěna na veřejných komunikacích a prostranstvích se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorátem.

Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny, nebo zasypány.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečena tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch ZS a staveništních tras.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace dočasně využívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejností /chodníky, přejezdy, vozovky...) se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta. Veřejná prostranství se pro staveniště využijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán od tohoto požadavku neustoupí.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništi bezpečně ukládat.

Zhotovitel zajistí, aby únikové cesty, východy a dopravní komunikace k nim včetně přístupových cest byly stále volné. Prostory určené pro práci, chodby, schodiště a jiné komunikace měly stanovené rozměry a povrch.

Věcné využití ploch ZS řeší tato dokumentace orientačně.

Plochy ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

Hlavní ZS

- ZS7 (označení ZS8 v rámci stavby rekonstrukce železniční stanice)

Klasická ZS

- ZS1 –ZS6

Obvod staveniště a zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude v rozsahu každé fáze oplocen plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích do prostoru staveniště. Obvod dočasných krátkodobých záborů staveniště bude vymezen mobilním ohrazením z tyčových kovových zábran. V kontaktu s veřejnou dopravou budou zábory dále zajištěny přechodným dopravním značením.

Navržené plochy zařízení staveniště jsou vyznačeny v koordinačních situacích v části dokumentace C. 2 a B.8.2. Plochy zařízení staveniště jsou označeny „ZS“.

Plochy ZS umístěné v kolejišti budou využívány dle aktuálních potřeb stavby a musí být vyklizeny v dostatečném předstihu pro umožnění uvedení nového kolejiště do provozu.

5.3 Seznam a popis ploch ZS

ZS 1,2 ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	Výstavba lávky pro pěší
poznámka:	V místě stávající chodníku, po dobu stavby bude vnější kolej tramvajové smyčky vyloučena a bude sloužit jako staveništní komunikace. Plocha bude využívána i v rámci stavby rekonstrukce železniční stanice, kde má označení č. 11.
umístění:	V místě stávající chodníku
velikost:	124 + 426 m ²
přístup:	z ul. Nádražní
parcelní číslo v KN:	4990/1 k.ú. Smíchov
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	ostatní komunikace

ZS 3,4,5,6 v ŽST Praha-Smíchov.

trvání:	nad 1 rok
účel:	plocha pro materiál na výstavbu šachet kabelovodu a severního křídla VB
poznámka:	Plocha bude využívána i v rámci stavby rekonstrukce železniční stanice, kde má označení č. 6.
umístění:	na koncích nástupišť č.1,2,3
velikost:	558 m ² (souhrnně pro tři plochy)
přístup:	z nástupišť a konečné MHD (tram. smyčka) po přístupové cestě k poště
parcelní číslo v KN:	5006/5, 5006/4 k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.

způsob využití: dráha a jiná plocha

ZS 7 v ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	recyklační základna, mezideponie materiálu železničního svršku a spodku, uskladnění ostatních prvků nutných pro výstavbu (trakční stožáry, prvky odvodnění atp.), hlavní bunkoviště.
poznámka:	nutno ponechat přístup ke St. č.1, nutná úprava plochy pro provoz recyklační linky dle platných předpisů. Plocha bude využívána i v rámci stavby rekonstrukce železniční stanice, kde má označení č. 8. Plocha se nachází v místě ochranného pásma metra a nad tubusy metra, je třeba důsledně dbát požadavků dokumentace – E.1.6.2 – Posouzení rekonstrukce na metro I.B.
umístění:	mezi společným a hlavním nádražím u St. č. 1
velikost:	10421 m ²
přístup:	z ulice Nádražní, Dobříšská a Radlická
parcelní číslo v KN:	5018/1, 5082/5, 5082/5, 5082/6, 5018/29, 5018/30, 2018/34, k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha a zastavěná plocha a nádvoří, jiná plocha, dráha

5.4 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy, neboli, při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů. Plochy ZS mohou být zrušeny i dříve, pakliže dle HMG prací brání výstavbě SO nebo PS.

5.5 Přístup na staveniště

Plochy ZS i přístupové komunikace včetně úrovněových křížení budou vybudovány a půjdou k tíži stavby „Rekonstrukce ZST Praha-Smíchov, DSP“, (vyjma plochy ZS6, která je čistě pro účely lávky), o náklady spojené s následnou údržbou, čištěním vozidel atp. se zhotovitelé spravedlivě podělí. Projektant navrhuje, aby míra participace byla odvislá od frekvence a tonáže vozidel konkrétního zhotovitele. Nicméně je věcí zhotovitelů se shodnout na způsobu rozdělení nákladů, případné neshody nesmí být důvodem k zamezení přístupu konkrétního zhotovitele na staveniště a tím ohrožení HMG výstavby.

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech. S ohledem na provádění prací dle harmonogramu je nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem. Je bezpodmínečně nutné, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy), dle požadavku správce či vlastníka komunikace bude potřeba počítat s pravidelným klopením komunikací a průběžnou opravou výtluk. V případě staveništních komunikací je nutné počítat kromě

zašterkování/zapanelování i s vykácením/ořezáním vzrostlé zeleně a vybudováním nájezdových ramp, dočasným zatrubněním příkopů a ochranou stávajících inženýrských sítí.

Vjezdy na staveniště pro přístup staveništní techniky budou realizovány následovně:

Pro silniční techniku:

- Nádražní, Hořejší nábřeží, Svornosti, Strakonická, U Železničního mostu, Dobříšská, Radlická, Moulíkova, U Královské louky

V místě Nádražní ulice je na severním zhlaví snížena podjezdná výška na 3,4m, což pro některé mechanismy (autodomíchavače, autodomíchavače s čerpadlem betonu) není dostatečné, stejné platí pro případný nadrozměrný náklad. Zhotovitel zohlední tuto skutečnost v návrhu technologie provádění, v případě potřeby projedná s Dopravními podniky hlavního města Prahy dočasnou úpravu výšky trolejového vedení.

Dále jsou navržena v železniční stanici neveřejná úroňová křížení přes stávající/nové koleje pro účely přístupu zhotovitele stavby na staveniště.

Pro železniční techniku:

- z okolních stanic a zejména ze ŽST Praha Smíchov.

5.5.1 Úroňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu:

Úroňové křížení je navrženo:

- 1) Přes SK n.č. ,4,8 na severním zhlaví.
- 2) Přes SK n.č. 1,2,4 na severním zhlaví, za výhybkou n.č.6.

Křížení bude zabezpečeno uzamykatelnou závorou a střeženo proškoleným zaměstnancem zhotovitele stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“, který bude závoru obsluhovat vždy po dohodě s výpravčím. V základní poloze bude závora dole a uzamčena. Výstavba křížení proběhne současně s kolejovou výlukou.

5.5.2 Staveništní rampy:

Zajištění přístupu vozidel stavby na plochy ZS v jiné výškové úrovni, než je plocha komunikace. Rampy si zřídí zhotovitel na své náklady sám v rámci zřízení ploch ZS, jedná se zejména o rampy při realizaci mostních objektů.

Specifickým případem jsou rampy:

- staveništní sjezd z Dobříšské
- staveništní rampa na severním zhlaví v místě plochy ZS.

5.5.3 Nadrozměrná přeprava:

Přeprava musí být projednána se silničním správním orgánem, kterými jsou:

- obecní úřad - na místních komunikacích a veřejně přístupových účelových

komunikacích,

- obecní úřad obce s rozšířenou působností - na silnicích II. a III. tříd pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod obce s rozšířenou působností,
- krajský úřad - na silnicích I., II., a III. tříd / mimo dálnice a rychlostní silnice/ pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod jednoho kraje,
- ministerstvo dopravy - v případech, že trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje.

V rámci železniční dopravy bude překročena ložná míra během přepravy středních dílů výhybek.

5.5.1 Křížení s tramvajovou tratí

V případě vedení staveništní dopravy ulicí Nádražní je třeba počítat s trolejovým vedením tramvajové tratě. Předpokládaná místa křížení byla prověřena a jsou vyhodnocena ve výkrese B_8_2_002. Rizikové je zejména křížení v místě mostu v ul. Nádražní, kde je výška trolejového vedení 3,96m, což při ochranné vzdálenosti 0,5m mezi trolejovým vedením a silničním vozidlem (včetně přídatných zařízení, antén atp.) neumožňuje průjezd některým typům staveništní mechanizace např. autodomíchavačům. Před zahájením přeprav je bezpodmínečně nutné předpokládaná křížení s trolejovým vedením potvrdit a přijmout příslušná opatření (po dohodě s DPP je možné např. při přepravě nadrozměrného nákladu vypnout TV, provést korekci výšky TV atp.) V případě prací v blízkosti TV se ochranné vzdálenosti zvětšují, více samostatná část dokumentace BOZP.

Je vyloučené stání vozidel na tramvajové trati a blokování provozu, do místa křížení smí vozidla vjet pouze v případě, že budou moci plynule pokračovat bez zastavení.

Je třeba projednat výjimku z omezení provozu vozidel těžkých jak 6t, které platí všude kromě Dobříšské.

5.6 Řešení zařízení staveniště včetně využití nových a stávajících objektů

Celý prostor staveniště je vykreslen v přehledné situaci stavby a v koordinačních výkresech, součástí prvotního geodetického vyměření stavby bude vytyčení výše uvedených parcel popř. jejich částí, hranice parcel budou vykolíkovány a označeny páskou. Dodavatel zodpovídá za údržbu vyznačení hranice stavby po celou dobu výstavby.

Hlavní zařízení staveniště ve smyslu ředitelství stavby, kde budou po dobu stavby hlavní specialisté zhotovitele, bude věcí zhotovitele stavby (pro vlastní potřebu i investora) si z vysoutěžených prostředků stavby pronajmout či zřídit vlastní prostory.

V prostoru staveniště budou umístěny mobilní buňky: stavbyvedoucího, chemické WC, šatny, kanceláře, hygienické zařízení. S ubytováním pracovníků na stavbě se neuvažuje, bude ho zajišťovat dodavatel. Stravování pracovníků není uvažováno na stavbě. Pracovníci se budou stravovat ve stravovacích zařízeních v okolí stavby. Na staveništi nebude vyráběna betonová směs, bude zabezpečena dovozem z centrálních výroben.

Při návrhu ploch zařízení staveniště byla snaha o využití stávajících objektů. Z toho důvodu je:

- pro připojení staveniště na energie budou sloužit stávající rozvody vody a el. energie, více viz Kapitola 10.

6 Technologie stavebních prací

6.1 Popis konstrukce:

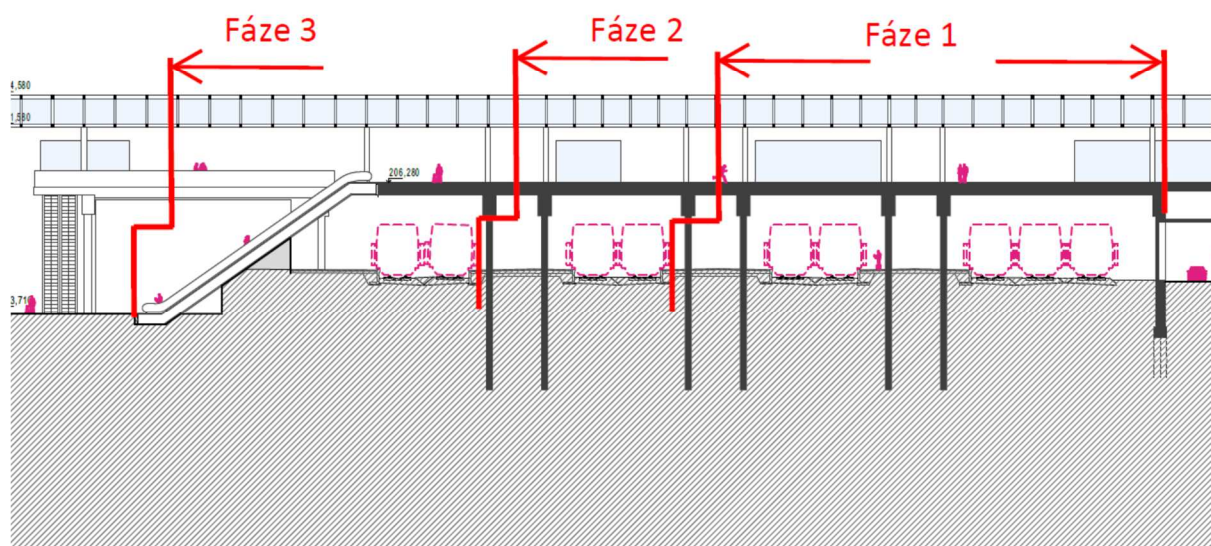
Lávka je navržena jako monolitická železobetonová desková konstrukce na pilířích v místě stávajících nástupišť v ŽST Praha-Smíchov a s výstupním schodištěm z ulice Nádražní s paralelním eskalátorem pro přístup na lávku. Pro přístup z lávky na jednotlivá nástupiště jsou navržena schodiště se souběžným výstupním eskalátorem. Pro bezbariérový přístup na lávku a nástupiště jsou navrženy výtahy z ul. Nádražní a na jednotlivá nástupiště.

6.2 Postup výstavby:

Postup výstavby lávky v ŽST Praha-Smíchov se odvíjí od navržených výluk v rámci stavby „Rekonstrukci ŽST Praha-Smíchov, DSP“. Lávka bude stavěna ve 3 fázích následujícím způsobem:

- 1) Výluka koleje + demontáž železničního svršku a odtěžení štěrkového lože (prováděno v rámci rekonstrukce stanice)
- 2) Hluché vrtání pilot základů pilířů z úrovně pláne železničního spodku
- 3) Pažení stavební jámy podél přilehlé provozované koleje a výkop na úroveň základové spáry základu pilířů
- 4) Armování a betonáž základů a dříků pilířů
- 5) Podpěrná skruž opřená o základy pilířů + armování a betonáž NK v rozsahu betonážního celku
- 6) Odskrúžení a demontáž skruže
- 7) Instalace izolace a pochozího povrchu lávky (předpoklad velkoplošné dlaždice do podsypu ze štěrkodrti)
- 8) Montáž vybavení lávky, výtahových šachet a eskalátorů

6.3 Předpokládané schéma výstavby:



6.4 Předpokládaný harmonogram výstavby:

Fáze 0 - 02/2022 – 06/2022

Fáze 1 – 07/2022 – 03/2023

Fáze 2 – 04/2023 – 09/2023

Fáze 3 – 03/2023 – 12/2024

03/2025 – uvedení lávky do provozu v rozsahu 2 eskalátory, výtah z Nádražní, osvětlení.

07/2025 – definitivní uvedení lávky do provozu včetně definitivního technologického zajištění (napájení, diagnostika atp.)

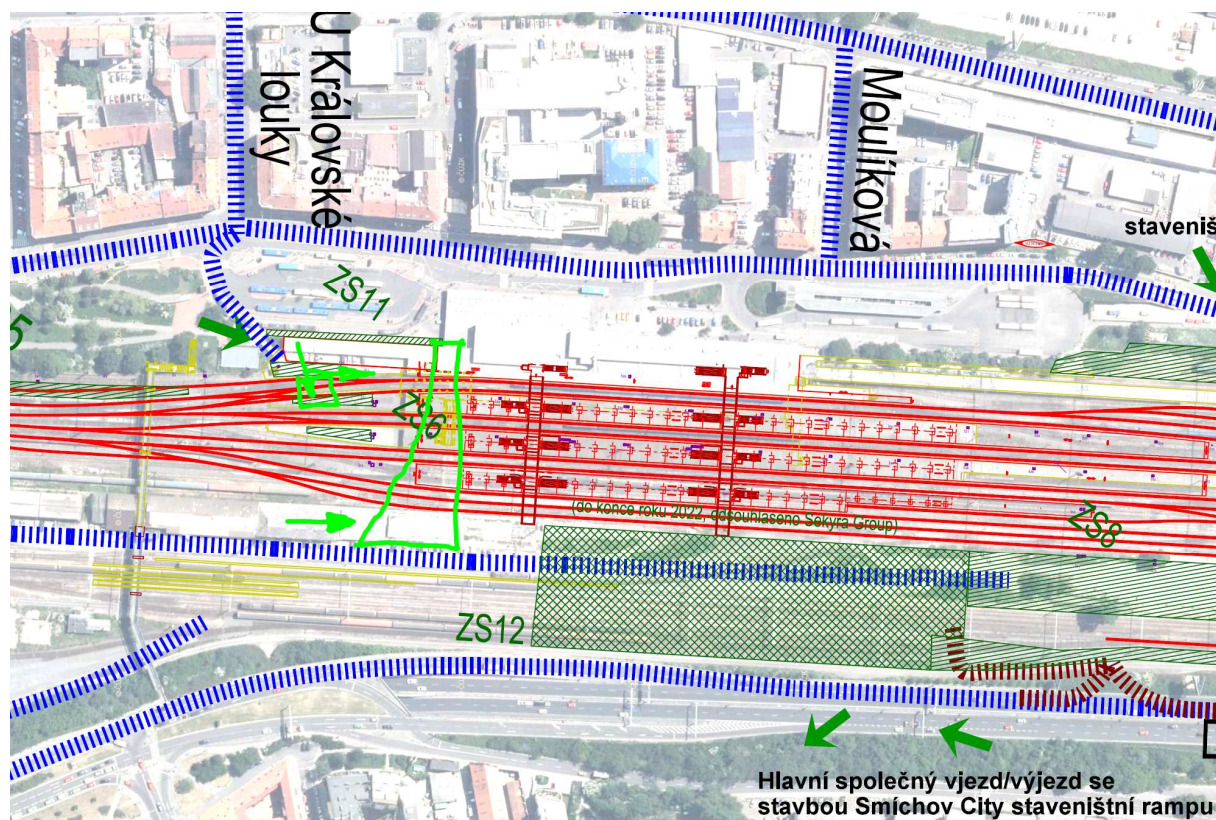
Z hlediska nasazení stavební mechanizace se předpokládá následující skladba použití pro fáze 0-3:

- 1) Vrtací souprava pro vrtání pilot – v každé fázi 2 týdny, 6 hodin denně
- 2) Souprava pro beranění štětovnic – v každé fázi 1 týden, 6 hodin denně
- 3) Rypadlo pásové – v každé fázi 2 týdny, 6 hodin denně
- 4) Automobil nákladní – 8 t – v každé fázi cca 4 hodiny denně, 3 týdny
- 5) Ruční fréza pro řezání výztuže – v každé fázi 2 týdny, 2 hodiny denně

Pro dokončovací práce:

- 6) Hořák plynový ruční pro natavování izolace – 3 x 1 týden – 6 hodin denně
- 7) Pojízdný manipulátor – BOBCAT – podsyp pod dlažbu a instalace dlažby -3 x 2 týdny – 4 hodiny denně

6.5 Přístup na stavbu pro jednotlivé fáze výstavby



Pro všechny fáze je navržen přístup z ulice Nádražní a Dobříšská, které jsou doplněny staveništním úrovnovým křížením přes provozované koleje. Křížení je součástí stavby rekonstrukce železniční stanice.

6.6 Předpokládaný objem stavebních materiálů:

Výkopová zemina včetně zeminy z vrtání pilot: cca 2500 m³ - odvoz

Objem betonu – přivezení v autodomíchavačích: cca 5500 m³

Váha betonářské výztuže – 1100 t - dovoz

Zásypy – nakupovaná zemina: cca 900 m³ – dovoz

Stavební suť z demolic – cca 500 m³ – odvoz

6.7 Pracovní doba

Dle požadavku investora jsou stavební postupy a HMG stavebních prací a výluk zpracovány na 14h pracovní dobu, zhotovitel musí respektovat BOZP a hygienické limity, což může znamenat, že musí naplánovat práce tak, aby zejména v brzkých ranních a večerních hodinách probíhaly méně hlučné práce.

Zhotovitel musí mimo jiné dodržet limity hluku z výstavby

6:00 – 7:00 hod.: LAeq,T = 60 dB(A)

7:00 – 21:00 hod.: LAeq,T = 65 dB(A)

21:00 – 22:00 hod.: LAeq,T = 60 dB(A)

22:00 – 6:00 hod.: LAeq,T = 45 dB(A)

7 Dopravní trasy v místě stavby

7.1 *Obecně*

7.1.1.1 Dopravní obsluha je zajištěna:

Silniční nákladní doprava bude využívána zejména pro:

- odvoz odpadů na příslušné skládky:
- návoz nového materiálu, jedná se zejména o:
 - betonové a asfaltové směsi,
 - stavební materiál pro výstavbu mostních a pozemních staveb (ocelové konstrukční prvky, výztuž, zdící prvky atp.),
 - staveništní prefabrikáty,

Dále budou po silnici přepraveny staveništní buňky, energetická zařízení pro účely stavby (agregáty a elektrocentrály, kompresory), nářadí a mobilní buňky hygienického zázemí atp..

Pro přepravu materiálu budou převážně stávající komunikace I, II, III. tříd a místní komunikace.

Zejména těžká nákladní vozidla stavby, které budou denně využívána na stavbě (bagry, rypadla, grejdry atp.) budou v průběhu realizace využívat projednané dopravní trasy a nebude docházet ke každodennímu návozu této techniky na stavbu, pro odstavování vozidel stavby je vyčleněna zejména plocha ZS 28. Nicméně je vozidla možné odstavovat kdekoliv v obvodu stavby při dodržení podmínek uvedených v kapitole 20 a části dokumentace B.03. Nerespektování tohoto požadavku může vést ke zbytečnému přetěžování komunikací. Případné opravy s tím spojené půjdou k tíži zhotovitele stavby.

Přehled zařízení k využívání/odstraňování odpadů a vytipovaných kamenolomů je pouze informativního charakteru a není pro zhotovitele stavby závazný. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení pro nakládání s odpady a kamenolomy sám, včetně prověření jejich kapacit a promítnout tuto skutečnost do nabídky.

V rámci přeprav po železnici upozorňuje projektant na omezení přeprav přes most na Výtoni od roku 2024 (dopad do rozvozných vzdáleností), zhotovitel zohlední v své nabídce.

7.2 *Využití silnic stavbou*

Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby

Technická zpráva B.8.1

Stránka 19

Na tomto místě je třeba upozornit, že místní komunikace a komunikace III. tříd nejsou dimenzovány na vysokou frekvenci těžkých vozidel stavby a některé již dnes vykazují známky poruch (výtluky, spáry a poničené krajnice). V rámci stavby musí zhotovitel počítat s pravidelnými opravami krytu vozovek v průběhu stavby a v předstihu před zahájením přeprav opraví stávající výtluky na projednaných trasách, aby nedocházelo k další degradaci povrchu vozovky a popřípadě podkladních vrstev. Se správcem komunikace projedná četnost čištění komunikací a typ nákladních vozidel a jejich maximální loženou hmotnost. **Kromě ulic Dobříšská, Plzeňská, Vrchlického a Radlické platí v místě stavby omezení provozu nákladních vozidel nad 6t. Zhotovitel je povinen si projednat výjimku.**

Ul. Dobříšská, Radlická a Strakonická, silnice I. třídy - páteřní komunikace, kde se předpokládá provoz těžkých nákladních vozidel na skládky směr Mratín, Doubek, Úholičky, Dáblice, Malešice, Hostivař, Dáblice a Borek.

Jižní spojka - pokračování přeprav z ul. Dobříšská a Strakonická.

ul. Nádražní - přístup na staveniště v ŽST Praha-Smíchov směrem k severnímu křídlo výpravní budovy a ke staveništním rampám na severním a jižním zhlaví stanice. V místě severního křídla je snížená podjezdová výška viz. kapitola 5.5.1 TZ.

Moulíková a U Královské louky - přístup do přednádražního prostoru k výpravní budově a ke staveništním rampám na severním a jižním zhlaví stanice.

7.3 Diagnostika a oprava stávajících komunikací

Popis staveništních komunikací

V této stavbě je nutné počítat s částečnou úhradou nákladů spojených s opravou a údržbou přístupových komunikací. Jejich zřízení a finální úprava před uvedením do provozu jde k tíži stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

8 Navržené zemníky pro stavbu

Silniční nákladní doprava, zemníky pro menší kubatury.

P.č.	Lokalita	Průměrná přepravní vzdálenost	Provozovatel
1.	Kamenolom Zbraslav	15 km	Kámen Zbraslav a.s.
2.	Betonárka Zbraslav	15 km	Kámen Zbraslav

Navržené zemníky ani skládky nejsou závazné, slouží pro stanovení rozvozní vzdálenosti. Je na zhotoviteli, zda využije dle svých zkušeností či obchodních vztahů a zvolí jiného dodavatele

materiálů. Dodávky všech materiálů však musí splňovat projektem předepsané parametry a TKP. V případě ŠL a ŠD musí mít Osvědčení pro dodávku na železniční síť ČR. Zhotovitel je povinen v rámci soutěže ocenit skládky a zemníky, které bude během realizace stavby využívat, je tedy v jeho zájmu si předem prověřit jejich kapacity a možnosti.

9 Odpady

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.03 podle právních předpisů, platných od 1.1.2002. Jedná se o zákon č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 376/2001Sb., č. 381/2001Sb., č. 382/2001Sb., č. 383/2001Sb. a č. 384/2001Sb. s platností od 1.1.2002.

V projektové dokumentaci je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Pro odvoz přebytečného výkopku, sutí a demontovaného materiálu a zařízení byly vytipovány následující dopravní trasy **po silnicích I., II., III. třídy a po místních komunikacích**:

9.1 *Skládky*

Lokalita uložení odpadu	Průměrná přepravní vzdálenost	Poznámka
Skládka Úholičky (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Úholičky)	24 km (44 km po železnici)	Výkopová zemina, štěrk z kolejíště (odpad po recyklaci), dřevo po stavebním použití, z demolic, plasty z interiérů demolovaných objektů. Kůly a sloupy dřevěné (17-02-04), trafo bez náplně PCB a škodlivin (16-02-14), odpojovače-ocel, porcelán 100kg (17-01-03), kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky (16-02-13), izolační materiály obsahující nebezpečné látky (17-06-03), odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory (16-02-14) Polyetylenové podložky (žel. svršek), pryžové podložky (žel. svršek), izolátory porcelánové, zbytky izolačních materiálů.

Lokalita uložení odpadu	Průměrná přepravní vzdálenost	Poznámka
Sklad nebezpečných odpadů v areálu skládky Benátský vrch (k.ú. Staré Benátky)	55 km (76km po železnici)	Asfaltové stavební nátěry (17-03-03), odpadní ředidla (07-03-04), staré nátěrové hmoty (08-01-17),
Kompostárna Malešice v k.ú. Malešice	16km	Pařezy (02-01-03), smýcené stromy a keře (02-01-03)
Sběrna a výkupna Praha - Dolní Měcholupy (Ke Kable 289, Praha 10 - Dolní Měcholupy)	18 km	železniční pražce betonové (17-01-01), kůly a sloupy betonové (17-01-01), prostý beton, železobeton.
Recyklační středisko stavebních odpadů Záběhlí v k.ú. Záběhlí	12 km	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu (17-03-02), železniční pražce betonové (17-01-01), prostý i armovaný beton (17-01-01), stavební a demoliční suť, cihly (17-01-02)
Sběrna a výkupna Praha - Dolní Měcholupy (Ke Kable 289, Praha 10 - Dolní Měcholupy)	18 km (srovnatelné nebo kratší po železnici)	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej, rozvaděče kovové bez výzbroje, směsné kovy.

10 Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi

S ohledem na související stavby je věcí zhotovitelů stavby si předem domluvit způsob napojení na stávající inženýrské sítě a způsob rozpočtování nákladů s tím spojených:

- dle skutečnosti - samostatné vodoměry, rozvaděče s měřením spotřeby,
- případně formou paušálu.

10.1 Voda

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a napojení musí být opatřeno vodoměrnou šachtou s vodoměrnou soustavou. Na přípojku budou napojeny všechny stavební buňky, které vyžadují přívod vody, také veškerá zařízení vyžadující přívod vody pro výrobu betonu a malty, pro ošetřování povrchů konstrukcí atp.). Pro potřeby oplachu vozidel budou na přípojky vody napojeny hadice s uzavíratelnými ventily.

V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

10.2 Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou v prostoru železničních stanic a zastávek napojeny na stávající sítě uvnitř budov nebo na venkovní zásuvkové stojany umístěné v kolejišti, v traťových úsecích bude u většiny stavebních objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Případné zřízení dočasných NN přípojek a staveništních trafostanic není součástí projektu, a bude zabezpečeno a provedeno zhotovitelem stavby.

Případná přípojka bude zakončena v prostoru staveniště rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem a bude opatřena měřením spotřebované energie, staveništní rozvaděč bude mít zásuvky na 220 a 360V.

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí Technické podmínky připojení k Lokální distribuční soustavě železnice.

10.3 Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších patření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy zhotovitele. V ostatních případech budou zřízeny chemické suché záchody.

10.4 Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání s ČD. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby v části C.2 tohoto projektu.

10.5 Ostatní zabezpečení ZS

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace v Havarijním plánu. Další důležitou součástí dokumentace je i Povodňový plán. Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

11 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- Zhotovitel ve své nabídce zohlední náklady spojené s dočasnými posuny stávajících inženýrských sítí za účelem vyčištění místa stavby včetně opětovného vrácení do původní polohy – respektive v projektu je uvažováno, že tyto náklady pokrývají koeficienty na ztížené podmínky výstavby.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná přístupy a plochy ZS v majetku třetích osob.
- Provozovatel dráhy (SŽDC) zajistí konstrukci jízdního řádu tak, aby respektoval dlouhodobě platná omezení (pomalé jízdy, jednokolejné úseky, atd.).
- Pro navržené stavební postupy a jejich sled, byly prověřeny osové vzdálenosti kolejí, v některých případech jsou využity min. jmenovité vzdálenosti. V případě změny stavebních postupů (jejich sledu a návazností) je nutno tyto stavy opětovně prověřit.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II., III. tříd a místních komunikací v majetkové správě ŘSD ČR, Středočeského kraje, Prahy, případně třetích osob a obcí, kontaktuje provozní úsek ŘSD ČR, Správu a údržby silnic a TSK a projedná s nimi harmonogram a množství přeprav z hlediska koordinace případných oprav na těchto trasách, dále definitivně stanoví místa vjezdů a výjezdů ze stavby, které projedná s příslušným dopravním inspektorátem. Všechny vjezdy a výjezdy budou předpisově označeny a udržovány po celou dobu platnosti opatření ve funkčním stavu, rovněž budou opatřeny čistící zónou. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci silnic. Po skončení přeprav projednat jejich případnou opravu, pokud dojde k jejich poškození v příčinné souvislosti se stavbou. Přístupy na stavbu je třeba koordinovat se souvisejícími stavbami cizích investorů.
- Všechny veřejné komunikace (silnic I - III. třídy, lesní a polních cesty) budou po dobu stavby udržovány ve sjízdném stavu a bude prováděna pravidelná oprava výtluč. Sjízdnost musí být zachována nejen pro těžkou techniku, ale i pro osobní vozy správců a majitelů pozemků.
- Zhotovitel je povinen vypracovat podrobný plán ZOV stavby vycházející z ZOV projektu stavby.
- Vytipované zemníky a skládky nejsou závazné, je věcí zhotovitele stavby, aby ve své nabídce zohlednil skládky a zemníky, které bude využívat.

- Přístup na stavbu z Radlické ulice naproti tunelu Mrázovka vybudovaný společností Sekyra Group je možné využívat pouze v roce výstavby 2022, během realizace západní části kolejíště.
- Plochu ZS č. 12 v místě budoucího parkovacího domu smí zhotovitel využívat do konce roku 2022, následně musí být plocha vyklizena pro účely výstavby Smíchov City.
- V železniční stanici jsou navržena v rámci rekonstrukce železniční stanice neveřejná úrovňová křížení pro přejezd staveništních vozidel přes koleje. Křížení budou opatřena uzamykatelnou závorou, kterou bude obsluhovat odborně proškolený zaměstnanec zhotovitele stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“ po dohodě s výpravčím. V základní poloze bude závora dole a uzamčena.
- Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov bude probíhat v ochranném pásmu metra, je třeba důsledně dbát části dokumentace, posuzující vliv stavby na metro. Jedná se zejména o pohyb staveništních vozidel a deponování materiálu na plochách zařízení staveniště. V případě deponování materiálu nebo pohybu vozidel stavby přímo nad konstrukcemi metra je nutné nechat spočítat pověřenou osobou dopad vlivu na konstrukce metra. V rámci zařízení staveniště není přípustné půdorysně nad konstrukcemi metra včetně pásma 5m po obou stranách umísťovat deponie zeminy a stavebního materiálu. Umístění přízemního buňkoviště je možné. Běžná staveništní doprava je možná. Případné umístění stavebních jeřábů či deponie zeminy v takto vymezeném území je nutno projednat s DP hl.m. Prahy a METRORPOJEKTEM Praha a.s..

Stavební postupy

Stavební postupy využívají pro přehlednost stavební postupy a číslování související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“. Délka trvání stavebního postupu vyznačena šedivě určuje délku stavebního postupu související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“. Výluky, jízdy vlaků a dopravní opatření jsou rovněž podřízeny a převzaty ze související stavby.

11.1 Zásady realizace výstavby

Předpokládaný termín zahájení realizace dle požadavku investora 02/2022.

Při návrhu stavebních postupů vycházel projektant z následujících předpokladů a omezení:

- minimalizovat omezení provozu během technologické přestávky.
- Odstavené soupravné vlaky dopravce RegioJet nebudou od grafikonu 2021/2022 vedeny do ŽST Smíchov.
- Předpokládané zrušení provizorní odbočky Barrandov 06/2022.
- V rámci stavby bude realizováno založení budoucí platformy terminálu bez svislých sloupů a bez základových konstrukcí pod 1. nástupištěm.
- **Stavba bude realizována současně se stavbou „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“ a bude etapizována a podřízena navrženým výlukám této stavby.**
- V rámci stavby budou za účelem přístupu stavby využívány úrovně křížení přes provozované koleje, která nebudou veřejně přístupná.
- Během realizace stavby platí stávající stav železničního mostu přes Vltavu, omezení rychlosti, tonáže a možností křížování nastane v roce 2024.

Rozhodující milníky stavby:

- Snesení lávky pro pěší v místě společného nádraží realizuje Sekyra Group v roce 2022.
- Demontáž severního kolejiště společného nádraží za účelem uvolnění staveniště pro stavbu Smíchov City proběhne dle projednání se Sekyra group a.s. k 08/2022.
- Vyklopení severního křídla včetně přeložek/zaslepení stáv. sítí, zejména plynovodu, které brání demolici budovy 2022..
- Dokončení výstavby severního křídla VB 12/2024
- **Zprovoznění lávky k 03/2025 v rozsahu:**
 - 2 eskalátory,
 - výtah z Nádražní,
 - osvětlení.

11.22 Přípravné práce 2022

Přístup na staveniště z ul. Dobříšská, staveništním sjezdem společným i pro stavbu Smíchov City, z ul. Nádražní stávajícím vjezdem do společného nádraží.

Provoz cestujících – stavba nemá vliv na přístup pro cestující.

Informační systém – stavba nemá vliv na stávající informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Projednání dopravních tras a přístupů na staveniště, projednání ploch ZS, pasportizace stávajícího stavu staveništních komunikací.
- b) Vytyčení a realizace přeložek inž. sítí.
- c) Probíhají přípravné práce související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

2. Délka stavebního postupu

164 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Bez nároku.

4. Vypnutí trakčního vedení

Bez nároku na výluky.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Bez vlivu na SZZ a TZZ.

7. Jízdy vlaků

Bez omezení.

8. Výluková propustnost

Díličí omezení kolejové kapacity ŽST Praha-Smíchov.

9. Dopravní opatření

Výluky musí probíhat v koordinaci s výlukami v ŽST Praha-Vršovice tak, aby tam v případě potřeby bylo možné převést některé vlaky.

11.32 Stavební postup č.1

Přístup na staveniště z ul. Nádražní a Radlická. Přístup k návěsní lávce SO 30-26-01 pouze z vyloučené koleje. Pro stavbu vyčleněny koleje 8b,15,17,19,16a,5s.

Provoz cestujících – stavba nemá vliv na přístup pro cestující.

Informační systém – stavba nemá vliv na stávající informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Zahájení výstavby založení nové lávky pro pěší v rozsahu západních pilířů lávky u snesené SK č. 18.

2. Délka stavebního postupu

Posledních 7 dní ze 150 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- Odstavné staniční koleje č. 10,12,14,10a,12a, 14a,16,18 14 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými či snesenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Bez vlivu na SZZ a TZZ.

7. Jízdy vlaků

Na průjezdné SK č. 1,2,7,9,6,8 a dále na 4,3,5,7,9,11,13,15,17,19.

8. Výluková propustnost

Dílčí omezení kolejové kapacity ŽST Praha-Smíchov.

9. Dopravní opatření

Výluky musí probíhat v koordinaci s výlukami v ŽST Praha-Vršovice tak, aby tam v případě potřeby bylo možné převést některé vlaky.

11.42 Stavební postup č.2 a 3

Pokračují stavební práce bez dalších nároků na výluky pro výstavbu lávky, probíhají výluky v rámci rekonstrukce stanice.

1. Délka stavebního postupu

36 dní (20+16dní)

11.5 Stavební postup č.4

Přístup na staveniště z ul. Dobříšská a Radlická, staveništním sjezdem společným i pro stavbu Smíchov City, z ul. Nádražní stávajícím vjezdem do společného nádraží. Pro stavbu vyčleněny koleje SK č.8b,15,17,19, 16a a část koleje 5s.

Provoz cestujících – stavba nemá vliv na přístup pro cestující.

Informační systém – stavba nemá vliv na stávající informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Po zkrácení SK č. 6 na severním zhlaví pokračuje výstavba nové lávky pro pěší po 3. nástupiště včetně.

2. Délka stavebního postupu

83 dní ze 106 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- Pokračují výluky trvale vyloučených kolejí z předešlého postupu.
- SK č.6 (pouze kusá pro směr od Radotína, v místě nástupiště č. 3 s už. délkou 95m)
..... 108 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Bez vlivu na SZZ a TZZ.

7. Jízdy vlaků

Provoz vlaků na průjezdné SK č. 1,2,7,9 a kusé SK č. 4,6. Pokračují úvratové jízdy ve směru od Žvahova, ostatní směry bez omezení. Dále v provozu SK č. 3-13, SK č. 15,16a,17,19 přednostně určeny pro stavbu.

8. Výluková propustnost

Výluky odpovídají základnímu omezení během výstavby související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření z titulu výstavby lávky. Dopravní opatření budou zapracovány v celoročním jízdním řádu z důvodu výstavby stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

11.6 Technologická přestávka 2022/2023 + SP č.5

Během technologické přestávky a SP č. 5 pokračují dle klimatických podmínek práce na výstavbě lávky pro pěší v délce trvání 94 dní.

Provoz vlaků na průjezdné SK č. 1,2,7,9 a kusé SK č. 4,6. Nástupištní hrana u SK č. 2 zkrácena na délku 300m, u SK č. 6 na 95m. Od začátku postupu úvratové jízdy ve směru od Žvahova, ostatní směry bez omezení. Dále v provozu SK č. 3-13, SK č. 15,17,19 přednostně určeny pro stavbu.

V rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“ probíhají výluky při realizaci přesmyků a aktivaci MPZZ. Dopravní opatření a výluková propustnost dle SP č.4.

Výluky odpovídají omezení během výstavby související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

Bez dalších opatření z titulu výstavby lávky. Dopravní opatření budou zapracovány v celoročním jízdním řádu z důvodu výstavby stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

11.7 Stavební postup č.6

Přístup na staveniště z ul. Nádražní a Dobříšské. Pro stavbu vyčleněny koleje 15,17,19 a část koleje 5s.

Provoz cestujících – stavba nemá vliv na přístup pro cestující.

Informační systém – stavba nemá vliv na stávající informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Po snesení SK č. 1,2 ve střední části stanice pokračuje výstavba lávky pro pěší po druhé nástupiště včetně.
- b) Na konci postupu dokončení lávky pro pěší v místě 4. nástupiště.

2. Délka stavebního postupu

194 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- o SK č.1 (od zarážedla směrem k severnímu zhlaví), SK č.2 směr Vyšehrad po výhybku č. 602(včetně) 194 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Bez vlivu na ŠZZ a TZZ, v provozu MPZZ aktivované 03/2023 související stavbou „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

7. Jízdy vlaků

První tři dny provoz na SK č. 4,6,7,9,1a,3,5,7a,9a,13,15 (z důvodu omezení související stavby).

Následně dva dny provoz na SK č. 1 (kusá)4,7,9,1a,3,5,7a,9a,13,15 (z důvodu omezení související stavby).

Provoz vlaků v směr Radotín bez omezení dvukolejný přes provizorní přesmyky, směr Praha-Vyšehrad jednokolejný po spojky na Výtoni. Po pěti dnech provoz ve stanici na SK č. 7,9,1a,3,5,7a,9a,13 a kusou SK č. 1 pro vlaky od Rudné u Prahy. SK č. 15 dle dohody s řízením provozu vyčleněna pro účely stavby.

Provoz vlaků od Žvahova na SK č. 4,6 úvratí přes kusé koleje společného nádraží.

TO a vlečka Zababa bez omezení.

8. Výluková propustnost

Výluky odpovídají omezení během výstavby související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření z titulu výstavby lávky. Dopravní opatření budou zapracovány v celoročním jízdním řádu z důvodu výstavby stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

11.8 Stavební postup č. 7, 8, 9, 10 technologická přestávka, SP č. 11

Pokračují stavební práce bez dalších požadavků na výluky. Ke konci SP č. 7 (respektive 6) musí být dokončena lávka pro pěší v rozsahu 4. nástupiště z důvodu uvedení nástupiště do provozu, lávka v tuto dobu ještě uvedena do provozu nebude.

Před zahájením stavebního postupu č. 11 musí být dokončena lávka pro pěší v rozsahu 3. nástupiště z důvodu uvedení nástupiště do provozu, lávka v tuto dobu ještě uvedena do provozu nebude.

Výluky odpovídají omezení během výstavby související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

Bez dalších opatření z titulu výstavby lávky. Dopravní opatření budou zapracovány v celoročním jízdním řádu z důvodu výstavby stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

11.9 Stavební postup č. 12 + 13

Přístup na staveniště z ulic Moulíková, U královské Louky, Nádražní. Pro stavbu vyčleněny kusé koleje SK n.č. 10, 12 a stávající 5s. Na severním i jižním zhlaví v provozu úroňová křížení, umožňující přístup z ulice Dobříšská a plochy ZS č. 8.

Provoz cestujících – stavba nemá vliv na přístup pro cestující.

Informační systém – stavba nemá vliv na stávající informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Současně s rekonstrukcí liché kolejové skupiny kolejí probíhá výstavba nové lávky pro pěší nad novými SK č. 3, 5. Je třeba důsledně koordinovat s výstavbou severního křídla VB.

2. Délka stavebního postupu

165 dní ze 271 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- o SK č. 1 130 + 60 dní
- o 7, 9, 7a, 9a, 3, 5, 15, 17, 19 271 dní
- o 1 a 2. nástupiště 271 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Bez vlivu na SZZ a TZZ, v provozu MPZZ aktivované 03/2023 související stavbou rekonstrukce železniční stanice.

7. Jízdy vlaků

Provoz vlaků ve směru nádraží Vyšehrad jednokolejný z nových SK č. 50,2,4,6,8. Po dokončení SO mostů 30-20-02 a 30-20-04 od 16.5. 2024 provoz dvoukolejný přes nové spojky 3 / 4, přes most v Nádražní ulici nadále jednokolejný. SK č. 1 v místě nástupiště zprovozněna se zahájením SP č. 13 od 25.7.2024. Po 190 dnech od 23.9.2024 zprovozněna SK n.č.1 bez nástupištní hrany včetně dvoukolejného provozu směr Vyšehrad přes most v Nádražní ulici.

Provoz směr Radotín Dvoukolejný.

Provoz směr Žvahov bez omezení.

Směr Rudná u Prahy bez omezení.

8. Výluková propustnost

Výluky odpovídají omezení během výstavby související stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření z titulu výstavby lávky. Dopravní opatření budou zapracovány v celoročním jízdním řádu z důvodu výstavby stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

11.10Dokončovací práce a technologická přestávka

Do 03/2025 budou probíhat dokončovací práce na lávce, zatěžovací zkouška, montáž technologie. Nejpozději K 03/2025 bude lávka uvedena do provozu v rozsahu 2 eskalátory, výtah z Nádražní, osvětlení.

12 Postupné uvádění do provozu

Lávka bude realizována postupně dle výluk staničních kolejí, první uvedení do provozu je navrženo 03/2025, v provozu budou dva eskalátory do Nádražní ulice, výtah a osvětlení na lávce.

07/2025 bude uvedena lávka do provozu včetně eskalátorů na nástupiště.

13 Požadavky na výluky veřejné dopravy

Stavy „Výstavba lávky pro pěší v ŽST Praha-Smíchov“ sama o sobě nevyžaduje samostatné výluky nad rámec výluk navržených a schválených v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“.

13.1 Železnice

13.1.1 Nepřetržité vyloučení provozu

Staničních kolejí dle navržených stavebních postupů.

13.1.2 Krátkodobé vyloučení provozu

Nejsou navrženy z důvodu realizace lávky.

13.2 Silnice

Omezení

13.2.1 Rušené přejezdy a přechody

Nejsou navrženy.

13.2.2 Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou

Bez vlivu.

13.2.3 Provoz pěších a cyklistické dopravy

Snesení lávky pro pěší není součástí této stavby, stavba tedy neřeší náhradní přístup v relaci Radlice – Smíchov.

Během demolice části výpravní budovy v místě výlezu z metra bude tento výlez a přilehlý chodník na 3 měsíce uzavřen, po třech měsících bude možné provoz pěších ochranným koridorem.

14 Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení

Konkrétní vybavení zařízení staveniště není náplní tohoto projektu a bude odvislé od dodavatele stavby. Stavby, na které se vztahuje ohlašovací povinnost vymezuje Zákon o územním plánování a stavebním řádu v § 103.

15 Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Na staveništi se nepředpokládá činnost pracovníků s omezenou schopností pohybu a orientace, z toho důvodu nejsou navrženy žádné úpravy vnitrostaveništních komunikací a ploch ZS.

Všechny veřejné komunikace pro pěší, které budou dotčeny stavbou nebo budou v nezbytném rozsahu procházet staveništem musí být vhodně vyznačeny a odděleny od stavby dle podmínek stanovených v příloze č.1 k NV č. 591/2006Sb a musí splňovat požadavky bodu 4 Výkopy a staveniště přílohy č.2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.. Ostatní přístupy musí být zabezpečeny výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště.

Lávky přes výkopy musí být min. 900mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm. Prostor u lávek přes výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500mm x 1500mm.

Během výstavby nebude dočasně zajištěn bezbariérový přístup na provizorní nástupiště.

16 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod. Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech v časovém období od 8.00 do 18.00 hod, Výstavbou nesmím dojít k omezení provozu (vjezdu) k okolním objektům. U vjezdu na staveniště bude umístěna informační tabule se základními údaji stavby a s uvedením zodpovědných pracovníků investora a zhotovitele včetně kontaktů. Na viditelném místě u vstupu na staveniště musí být vyvěšeno oznámení o zahájení prací, toto musí být vyvěšeno po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Na staveništi musí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší požární stanice, první pomoci a policie.

Stavba bude probíhat současně s realizací staveb „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“ a „Smíchov City“. Jak již bylo uvedeno v ostatních částech této TZ využití staveništních komunikací, ploch zařízení staveniště a napojení na inženýrské sítě musí zhotovitel koordinovat s potřebami zhotovitel těchto staveb.

17 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (obecně)

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímaným opatření k předcházení rizikům (odst.1 § 102 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajících se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽ s.o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Činnost cizího právního subjektu v prostorách Správy železnic nebo na dráze provozované Správou železnic dle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací

(1) Činnost CPS v prostorách SŽ musí být v souladu s právními a ostatními předpisy, včetně vnitřních předpisů SŽ.

(2) CPS smějí vykonávat činnosti v prostorách SŽ pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí mimo jiné vždy obsahovat:

- konkrétní ujednání k zajištění BOZP,
- vzájemnou oboustrannou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob nebo alespoň odkaz na uvedená předaná rizika
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, jakož i osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy,
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, stejně jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou interními předpisy SŽ,
- jména kontaktních osob včetně kontaktních údajů.

(3) V případě smluv s dodavateli/zhotoviteli, kteří budou vykonávat práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě, je nutné nad rámec bodů uvedených v předešlém odstavci do smluv zapracovat i tyto údaje:

- povinnost dodavatelů/zhotovitelů zajistit, aby činnosti byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, a to všem oprávněným zaměstnancům SŽ a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,
- stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že dodavatel/zhotovitel nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽ vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započítáním prací,
- závazek, že dodavatel/zhotovitel před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽ jmenný seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do dopravní cesty,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny fyzické nebo právnické osoby, které se budou podílet na realizaci díla a budou přitom provozovat drážní dopravu, budou mít s provozovatelem dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a budou splňovat i další povinnosti vyžadované s uvedenou činností,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že před zahájením prací zajistí, že jeho osoby a osoby subdodavatelů, které se budou podílet na provádění díla, budou prokazatelně seznámeny s aktuálním zněním tohoto předpisu, a že budou tento předpis dodržovat,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny jeho osoby a osoby jeho subdodavatelů, které se budou s jeho vědomím pohybovat v provozované dopravní cestě, byly před zahájením prací seznámeny s podmínkami výkonu činnosti na pracovišti,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že bude dodržovat příslušné ustanovení ZDD, která SŽ vymezí ve smlouvě,
- souhlas dodavatele/zhotovitele s oprávněním provozovatele dráhy provádět u všech osob, které dodavatel/zhotovitel používá při realizaci díla, kontrolu, zda tyto osoby nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

(4) Součástí smluv musí být rovněž i řešení otázky kontroly a případných sankcí.

(5) CPS zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (např. technologický postup prací prováděných CPS musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí).

(6) Každý pracovní úraz CPS, ke kterému došlo v prostorách SŽ, musí být v souladu s příslušnou platnou legislativou nahlášen bez prodlení SŽ.

Základní pravidla bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách SŽ upravuje předpis **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**.

Předpis je ve stanoveném rozsahu závazný pro všechny fyzické osoby, podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby (dále „cizí právní subjekt“), odlišné od SŽ, které mají vykonávat stavební činnosti na stavbách v prostorách SŽ, na železniční dráze provozované SŽ nebo které se v rámci své činnosti pohybují na těchto stavbách.

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:

Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění

Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na stavebních, v platném znění

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, v platném znění

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění

NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění

Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění

Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění

Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění.

17.1 Havarijní plán

Nakládání se závadnými látkami dle §39 zákona č. 254/2001 Sb.

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v bezprostřední blízkosti vodního toku, v ochranném pásmu vodního zdroje a v blízkosti vpustí veřejné kanalizace.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění povinen učinit taková odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu bude v dalším stupni projektové dokumentace zpracován plán opatření pro případ havárie (havarijní plán), který bude platný pro celé období výstavby. Tento plán bude obsahovat náležitosti dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Havarijní plán podléhá odbornému stanovisku správců dotčených vodních toků, před zahájením stavby předloží aktualizovaný havarijní plán zhotovitel stavby ke schválení vodoprávnímu úřadu MHMP.

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného havarijního plánu.

Nakládání a zacházení se závadnými látkami ve smyslu vyhlášky č.450/2005 Sb. v platném znění:

1. Nakládáním se závadnými látkami se rozumí těžba, výroba, zpracování, skladování, skládkování, zachycování, doprava, použití, zneškodňování, distribuce, prodej aj.

2. K zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu dochází:

- při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných závadných látek nad 1000 litrů,
- v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných závadných látek vyšším než 2000 litrů (v kterémkoliv okamžiku),
- v případě pevných závadných látek při celkovém množství nad 2000 kg.

3. Zacházení se závadnými látkami spojené se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody se rozumí: Zacházení se závadnými látkami při podnikatelské činnosti v ochranných pásmech vodních zdrojů I. a II. stupně, v ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod, v záplavových územích, na vodních tocích či vodních nádržích nebo v jejich blízkosti, v bezprostřední blízkosti kanalizačních vpustí nebo šachet svedených do kanalizace pro veřejnou potřebu nebo do povrchových vod.

V tomto případě dochází k zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu:

- při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných zvlášť nebezpečných závadných látek nad 10 litrů, pevných zvlášť nebezpečných závadných látek nad 15 kg,
- v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných zvlášť nebezpečných závadných látek vyšším než 15 litrů,
- při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných nebezpečných závadných látek nad 250 litrů, pevných nebezpečných závadných látek nad 300 kg,

- v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných nebezpečných závadných látek vyšším než 300 litrů.

4. O zacházení se závadnými látkami se nejedná při nakládání s uhlovodíky ropného původu jako pohonnými hmotami při provozu jednotlivých prostředků silniční, drážní, vodní a letecké dopravy a mobilních mechanizačních prostředků včetně provozu vojenské techniky a materiálu.

17.2 Povodňový plán

V rámci stavby nezasahuje žádný stavební objekt do úředně stanoveného záplavového území.

Na základě výše uvedených údajů nebude pro období stavby vypracován povodňový plán.

Ostatní

Upozorňujeme na přílohu „Doklady“, kde jsou uvedeny podmínky pro práci v blízkosti stávajících inženýrských sítí z hlediska podmínek a souhlasů správců.

18 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírací mostních objektů, silniční omezení a pod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidly ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

19 ZÁVĚR

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat.

20 PŘÍLOHY:

1 - Záznamy z výrobní porady.

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/75/2021

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 267 094 168 / 605 229 076

E-MAIL:

lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 4. května 2021

Dle rozdělovníku

Věc:

- **„Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov, DSP“**
- **„Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“**

Záznam z výrobní porady věnované stavebním postupům a dopravním opatřením po dobu výstavby


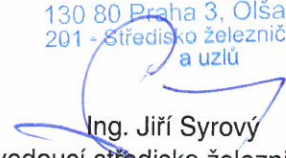
Vážení,

v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedených staveb, jejichž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., který jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 19 108 201 a 20 303 209 svolal jednání.

Přílohou Vám posíláme záznam z uvedeného jednání k připomínkám, které se uskutečnilo prostřednictvím videokonference dne **21. 4. 2021 od 9:00 hod.**

Záznam je rozeslán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem

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

Záznam z porady na stavební postupy a dopravní opatření po dobu výstavby.
Prezenční listina.



Rozdělovník

Na vědomí:

HIP stavby Ing. Michal Mechl, michal.mechl@sudop.cz

HIP stavby Ing. Ing. Tomáš Martínek, tomas.martinek@sudop.cz

- Provozní a dopravní technologie:

Bc. Martin Jarath, martin.jarath@sudop.cz

- Železniční svršek a spodek:

Ing. Eva Syrová, eva.syrova@sudop.cz

- Trakční a energetická zařízení

Ing. Jaroslav Peroutka, jaroslav.peroutka@sudop.cz

Aleš Budský, ales.budsky@sudop.cz

- Zabezpečovací zařízení

Zdeněk Pacholík, zdenek.pacholik@sudop.cz

- Sdělovací zařízení

Ing. Petr Poupa, petr.poupa@sudop.cz

- Pozemní objekty

Ing. Jaroslava Šudová, jaroslava.sudova@sudop.cz

- Mosty, propustky, zdi

Ing. Petr Šetřil, petr.setril@sudop.cz

Ing. Jakub Göringer, jakub.goringer@sudop.cz



Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278
190 00 Praha 9
VanicekP@spravazeleznic.cz
HobzaJ@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
odbor plánování a koordinace výluk
oddělení technologie a přípravy výluk
Křižíkova, 552/2
186 00 PRAHA 8
kunik@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O6sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O7sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor řízení provozu (O11)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O11sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor plánování a koordinace výluk (O12)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O12sek@spravazeleznic.cz
kunik@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor traťového hospodářství (O13)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O13sek@spravazeleznic.cz
hartman@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky
(O14)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O14sek@spravazeleznic.cz
jelinek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor provozuschopnosti (O15)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O15sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor jízdního řádu (O16)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O16sek@spravazeleznic.cz
stekr@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor elektrotechniky a energetiky (O24)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O24sek@spravazeleznic.cz

Správa železnic, státní organizace
Odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O26sek@spravazeleznic.cz
kratkym@spravazeleznic.cz

České dráhy, a.s.
Regionální obchodní centrum Praha
Za Ženskými domovy 3123
150 00 Praha 5
rocphasek@gr.cd.cz
Cikner@gr.cd.cz

České dráhy, a. s.
Odbor provozu osobní dopravy (O18)
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
O18sek@gr.cd.cz
koprival@gr.cd.cz

České dráhy, a.s.
RP ZAP Praha OSE Praha-Smíchov
Nádražní 279/1
150 00 Praha 5
pavlik@zap.cd.cz
hus@zap.cd.cz



Správa železnic, státní organizace
Oblastní ředitelství Praha
Partyzánská 24
170 00 Praha 7

ORPHAsek@spravazeleznic.cz
lebedat@spravazeleznic.cz
prenosilm@spravazeleznic.cz
vostry@spravazeleznic.cz
cermakova@spravazeleznic.cz
kristof@spravazeleznic.cz
Storek@spravazeleznic.cz

ARRIVA vlaky s.r.o.
Křížkova 148/34
Praha 8, Karlín
jiri.nalevka@arriva.cz

SEKYRA GROUP
U Sluncové 666/12a
180 00, Praha 8
pkulhanek@sekyragroup.cz

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
(ROPID)
Rytířská 10
110 00 Praha 1
valenta@ropid.cz
ropid@ropid.cz

ŽESNAD
Sdružení železničních národních dopravců české
republiky
Podleská 926/5
104 00 Praha 10
office@zesnad.cz
michal.vandrovec@cdcargo.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
CDP Praha
V Trianglu 2474
190 00 Praha 9
CDPPHA@szdc.cz
hamouzv@szdc.cz

Integrovaná doprava Středočeského kraje
Rytířská 10
110 00 Praha
idsk@idsk.cz

Ministerstvo dopravy
O130
O910
nábř. L. Svobody 1222/12
sekretariat.130@mdcr.cz
sekretariat.910@mdcr.cz

Leo Express Global a.s.
Řehořova 908/4,
130 00 Praha 3, Žižkov
michal.miklenda@le.cz

RegioJet a.s.
náměstí Svobody 86/17
Brno
info@regiojet.cz



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	<u>„Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov, DSP“</u> <u>„Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“</u> Stavební postupy a dopravní opatření
DATUM	21.4.2021
MÍSTO	Video konference Teams
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

1) Úvod

V úvodu porady seznámil projektant účastníky jednání s hlavními zástupci staveb:

Správa železnic, HIS Ing. Vaníček, Ing. Hobza – „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“ a „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“.

SUDOP PRAHA a.s., HIP Ing. Mečl – „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov, DSP“

SUDOP PRAHA a.s., HIP Ing. Tomáš Martínek – „Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov“

Casua, spol. s r.o., Ing. Nedavaška a **Sekyra Group, a.s.**, Ing. Kulhánek – stavba „Smíchov City South“.

2) Změny oproti podkladům z 03/2021

Zástupce investora Ing. Hobza potvrdil následující rozhodující termíny, které byly předjednány v 15. týdnu roku 2021.

- Zahájení realizace obou staveb 02/2022
- Hlavní stavební práce s dopadem na drážní provoz v letech 2023 a 2024
- Zastavené provozu v rámci stavby „Branický most-Krč-Spořilov“ v termínu 12/2023

3) Rekapitulace hlavních podkladů a milníků stavby

- 1) Stavební dokončení budovy severního křídla VB 12/2024.
- 2) Dokončení a zprovoznění technologií v severním křídle VB 07/2025.
- 3) Stavební dokončení nové lávky pro pěší 12/2024, uvedení lávky do provozu včetně osvětlení 03/2025.

Ing. Kulhánek (Sekyra Group a.s.)

S ohledem na postupné uvádění do provozu dílčích objektů stavby SC je nutné k termínu 03/2025 zprovoznění i eskalátorů směrem do ulice Nádražní, aby bylo možné na lávku vyjma dokončovacích prací zpřístupnit veřejnosti.

Ing. Pohořelý (SUDOP PRAHA a.s.)

Lávka bude k termínu 03/2025 stavebně dokončena včetně 2 eskalátorů a výtahu z ulice Nádražní s provizorním napájením, bez eskalátorů a výtahů na nástupiště.

- 4) Platí zrušení odstavování soupravových vlaků od roku 2022. (Oproti některým z předchozích projednávaných verzí nebude z důvodu tlaku na akceleraci postupů garantována ani částečná možnost využití stanice k odstavování nebo obratu vlaků po současně známém termínu ukončení prací v ŽST Praha-Vršovice.)
- 5) Platí provoz na mostě přes Vltavu dle současných podmínek do konce roku 2023.
- 6) Demontáž kolejíště společného nádraží 08/2022 včetně zahájení úvratových jízd ve směru od Žvahova.

- 7) Na požadavek MHMP je snaha v projektu rozhodující objemy hmot převážet po železnici, s ohledem požadavek SŽ na nakládání s odpady, kdy zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení pro nakládání s odpady sám, včetně prověření jejich kapacit (při zajišťování kapacit skládek a dalších zařízení pro nakládání s odpady bude zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20% vyšší). doporučuje projektant v tomto duchu aktualizovat požadavek do zadávacích podmínek, aby přednostně zhotovitel uvažoval s přepravou po železnici.
- 8) Konec roku 2024 dokončení výstavby stanice bez uvedení do provozu nové technologie v severním křídle VB.
- 9) Z důvodu přístupu na staveniště a uložení provizorních kabelových tras budou sk č. 10 a 12 uvedeny do provozu až ke konci stavby.
- 10) Provizorní Odb. Barrandov bude v provozu do 24.5.2022.
- 11) S ohledem na nové okolnosti (pravděpodobné nasazení nových vozidel na trať směr Rudná u Prahy) byl vznesen požadavek na využitelnou délku provizorních nástupištních hran 95 metrů (odpovídá dvěma spojeným motorovým jednotkám řady 844) namísto dosud uvažovaných 90 metrů. Toto bude zohledněno vyjma provizorního zlíčovského nástupiště, kde to z prostorových důvodů není možné (s ohledem na umístění nástupních dveří na této jednotce však bude však postačovat i 90metrová délka při případném nepřesném zastavení – vlastní délka spojených jednotek je zhruba 89 metrů, dveře pro cestující jsou přibližně 13 metrů od začátku/konce vlaku).

3.1 Provizorní stavy

Ke konci roku 2024 bude železniční stanice uvedena do provozu včetně nových nástupišť, v této době však ještě nebude k dispozici nová technologie, která je umístěna v severním křídle VB, její uvedení do provozu je navrženo 07/2025.

S ohledem na nutnost držet provizorní kabelové trasy co nejdelší dobu, bylo upuštěno od umístění provizorních kabelových tras do zavazadlového tunelu v místě 2.nástupiště a nově budou kabelové trasy vedeny v prostoru dočasně vyloučených SK č. 7,9, následně po pažení výkopové jámy a po prvním nástupišti, či fasádě VB. Podrobně bude řešeno v konkrétních SO a PS.

Dokud nebude zprovozněna technologie v novém severním křídle, bude vybavení nástupišť fungovat v omezeném rozsahu:

- Výtahy – ano bez diagnostiky
- Informační systém – ano, pouze ve vstupní hale
- Rozhlas – ano
- Osvětlení – ano
- Eskalátory – ne
- Diagnostika - ne
- Kamerový systém – ne
- Orientační systém ano, bez majáčků

4) Předložení stavební postupů pro roky výstavby 2022 – 2025 v hlavních bodech.

1.1. Přípravné práce (02/2022)

Vytyčení a přeložky inženýrských sítí, vyklizení severního křídla VB, projednání přístupu na staveniště. Bez dopadu na výluky v kolejišti.

1.2. Stavební postup č.1 (03/2022 – 07/2022)

Zahájení prací na výstavbě severního křídla. Před zahájením realizace pažící stěny pro severní křídlo je nutné zrušit stávající společné prostory pod SK č. 7,9 a přemístit stávající kabelové trasy do provizorní polohy v zavazadlovém tunelu ve 2. nástupišti. Teprve po vymístění kabelů z prostorů pro

pažící stěnu je možná její realizace. Současně probíhá demolice stávajícího severního křídla. SK č. 10-18 a 318-326 budou sneseny. Po skončení výluky SK č. 7,9 proběhne výstavba provizorního nástupiště u SK č.8 v délce 240m.

V místě snesených kolejí č. 10-18 bude zahájena výstavba tubusů podchodu, založení lávky pro pěší a terminálu.

SK č. 9 vyloučena po celou dobu postupu, SK č. 7 první 2,5měsíce postupu.

Na konci postupu musí být délka nástupištních hran u SK č. 7,9 v min. délce 240m.

Ing. Petr Kuník (Správa železnic)

Snesení odstavných kolejí č. 10-18 realizovat s ohledem na výluky požadované stavbou „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař - Praha hl. n.“ pokud možno nejdříve v polovině července 2022.

Ing. Lukáš Pohořelý (SUDOP PRAHA a.s.)

Bylo prověřeno, snesení odstavných kolejí bude zahájeno k 15.7.2022.

Petr Pavlík (ČD přednosta OS Praha-Smíchov)

Uvolnění prostor dotčených stavbou, které jsou využívány pro zázemí a služby ČD, je možné po přidělení náhradních prostor v objektu ŽST v odpovídající kvalitě a s přístupem cestujících. Doporučujeme přesun do prostor v jižní a střední části objektu nádraží.

V případě zrušení nákladních výtahů nebude možno využít tuto trasu pro imobilní občany.

Doporučujeme montáž provizorních ližin na schodiště do jižního podchodu, které by byly využity i pro zajištění přesunutých činností a služeb ČD.

Ing. Lukáš Pohořelý (SUDOP PRAHA a.s.)

Zajištění náhradních prostor je věcí SŽ, ližiny do jižního podchodu budou doplněny.

1.1. Stavební postup č.2 (07/2022 – 08/2022)

Je navrženo snesení kolejíště ŽST Praha-Smíchov - obvod společné nádraží vyjma jižního zhlaví SK č. 1s, 3s, 5s a 91. Za výluky SK č. 2,6 bude zdemolována část zastřešení nad severním podchodem na třetím nástupišti, aby bylo možné v následujícím stavebním postupu realizovat pažení pro podchodu. Stávající výlezy budou dočasně provizorně zastřešeny. Během této doby bude v provozu provizorní nástupiště u SK č. 8 v délce 240m s provizorním přístupem na nástupiště č.3 v místě vyloučené SK č. 6. Po obnovení provozu na SK č. 2,6 bude provizorně propojena SK č. 6 do výh.č.67.

V místě snesených kolejí č. 10-18 pokračuje výstavba podchodů, založení lávky pro pěší a terminálu.

Pro přístup mechanizace je navrženo úrovněvé křížení přes SK č. 6,8 v severní části nástupiště.

1.1.1. Stavební postup č.3 (08/2022)

14 dní pokračují zejména výkopové a pažící práce na podchodech, založení platformy terminálu a nové lávky pro pěší, pokračuje výstavba severního křídla. Za výluky SK č.1,7 bude zrušeno zastřešení nad severním podchodem a prodloužena nástupištní hrana č.2 u SK č. 1 na jižním zhlaví k výhybce č. 43 tak, aby v dalších stavebních postupech při výstavbě jižního podchodu a demolici zavazadlového tunelu byla min. délka 95m.

V obou SP č. 2,3 je navrženo vloženo děličů do staničních kolejí, aby nebyly nutné jízdy samotíží na zhlavích.

Ke konci postupu ale současně s výlukou SK č. 1,7 je navrženo dokončení snesení kolejiště společného nádraží v rozsahu snesení SK č. 91 a části SK č. 1s, 3s, 5s, které budou kusé. Od této chvíle v provozu provizorní zab. zařízení pro vlaky ve směru od Žvahova. Snesení lávky pro pěší nad společným nádražím stavbou Smíchov City, z technologických důvodů bude rovněž snesena lávka nad osobním nádražím v rámci stavby rekonstrukce stanice, nicméně snesení lávky je možné realizovat i později, nejpozději ve stavebním postupu č.6, kdy se realizuje lichá část severního zhlaví.

V místě snesených kolejí č. 10-18 pokračuje výstavba podchodů, založení lávky pro pěší a terminálu. Rozšíření stavebních prací i do místa snesené koleje č. 8, jedná se zejména o založení zastřešení terminálu a zahájení výstavby kolektoru v nástupišti č. 4.

Pro přístup mechanizace je navrženo úroňové křížení přes SK č. 7,9 v severní části nástupiště č.1.

1.2. Stavební postup č. 4 (09/2022 – 12/2022)

Rozšíření výstavby o severní část nástupiště č. 3. Stávající nástupištní hrana u SK č. 2 bude zkrácena na 300m, to umožní zahájit demoliční práce na severním výlezu podchodu na nástupišti č. 3, výstavbu lávky včetně nosné konstrukce po 3. nástupiště včetně, založení přístřešků a části založení platformy terminálu. Pokračují práce na výstavbě severního křídla VB, kolektoru, severním a jižním podchodu a založení platformy terminálu.

Přístup cestujících je zajištěn na 1. a 2. nástupiště oběma podchody, na 3. nástupiště pouze jižním podchodem.

Provoz směr Radotín a Vyšehrad nadále dvoukolejný, směr Žvahov jednokolejný úvratí.

Byla diskutována možnost jízdy nákladních vlaků přes kusé koleje společného nádraží, nicméně ze strany SŽ bylo sděleno, že dlouhodobě velmi omezený provoz nákladních vlaků ve směru Praha-Zličín je akceptovatelný. S ohledem na preferenci osobní dopravy v tomto směru nebudou navrhovány ani žádné úpravy zab.zař. v tomto ohledu.

1.3. Technologická přestávka 2022/2023.

Dle klimatických podmínek pokračují práce na stavbě.

1.4. Stavební postup č. 5 (03/2023)

Proběhne aktivace mobilního provizorního zabezpečovacího zařízení společně s kolejovými úpravami na jižním zhlavím. Pokračují práce dle předchozích postupů.

Aktivace je etapizována následovně:

- 1) Aktivace MPZZ na severním zhlaví, během přepínání výhybky č. 601,602, 10,11,13,14,17 uzamčeny do rovna, vjezdy do stanice na PN, odjezdy směr Vyšehrad na rozkaz, provoz na SK č. 1,2. - 5 dní. Vjezdy ve směru od odb. Závodiště na PN, odjezdy jako ve stávajícím stavu.
- 2) Výluka TK č. 1 směr Radotín 2 dny pro realizaci kolejového přepojení včetně úpravy TV. Během realizace přesmyku lichá kol. skupina ve výluce, mimo SK č. 1. Jízda na SK č. 1,2.

Vjezdy ve směru od Vyšehradu na PN, odjezdy směr Vyšehrad na volnoznak pod MPZZ. Vjezdy od odb. Závodiště na PN, odjezdy stávající stav. Po dvou dnech (po zprovoznění přesmyku) 6 dní dle předchozího stavu, navíc možnost využití SK č. 9 pro jízdu z 1.TK od odb. Závodiště, výhybky uzamčeny, vjezd na SK č.9 na PN, odjezd taktéž. Úvazka TZZ směr odb. Závodiště nastane v bodě dva v rámci 4denní výluky zabezpečovacího zařízení při dvukolejném provozu.

- 3) Realizace kolejových přepojení SK č. 1a,3a,2 a TK č. 2 - 7 dní, během této doby proběhne i aktivace MPZZ ve zbytku stanice (sudé jižní zhlaví a SK č.1 přesmyknutá do TK č.2), jízdy vlaků na SK č. 3-11 pod MPZZ na volnoznak.

1.5. Stavební postup č. 6 (03/2023 – 9/2023)

Rozšíření stavebních prací o vyšehradské zhlaví SK č. 2 včetně mostních objektů. Výstavba výstupů z podchodů na 3. nástupiště včetně provizorního zapojení severního podchodu na stávající podchod v místě výstupu na 2. nástupiště, pokračuje výstavba kolektoru a lávky pro pěší v místě vyloučených SK č. 1 a 2, dokončení výstavby umělých staveb v místě 4. nástupiště (kolektoru, podchodů, lávky pro pěší), které k 10/2023 bude uvedeno do provozu. Nástupiště č.3 bude přístupné provizorním propojením (výdřevou) mezi nástupištěm č.2 a 3.

V provozu průjezdné SK č. 7,9, kusé SK č. 4,6,1 a dále pak 5,7,9a,13. Provoz směr Radotín dvukolejný přes provizorní přesmyky, směr Žvahov úvratí přes společné nádraží na kusé koleje, směr Vyšehrad jednokolejný po spojky na Výtoni.

1.6. Stavební postup č. 7 (8/2023 – 9/2023)

Pokračují práce dle předchozích postupů, kterou jsou rozšířeny o rekonstrukci žvahovského zhlaví. Během této doby je ve výluce jak TK směr Žvahov, tak vlečka Zababa a traťový okrasek. Ve výluce bude kromě železničního svršku a spodku postaven kabelovod pod kolejištěm, kabelovod v místě přechodů pod vlečkovou kolejí a zahájena výstavba trafostanice. Během postupu jsou v provozu nástupiště č. 1, 2,1a včetně SK č. 7,9 a 1 a dále pak SK č. 1a, 3, 5, 7a, 9a, 13. Přístup na stávající nástupiště oběma podchody. Na konci postupu bude uvedeno do provozu nové nástupiště č. 4 s novými kusými kolejemi č. 4,6,8,10,12 (stále bude probíhat výstavba mostu v Nádražní ulici.). Provoz směr Radotín dvukolejný, směr Vyšehrad jednokolejný po SK č. 1 až po spojky na Výtoni.

1.7. Stavební postup č. 8 (10/2022 – 10/2022)

Rekonstrukce jižního zhlaví v místě zhlaví a záhlaví SK č. 2 a koleje směr Rudná u Prahy. Vlaky od Rudné budou provizorně ukončeny na provizorní zastávce Praha-Zlíchov. Na konci postupu definitivní zapojení TK č.2 do nové výh.č.46 a provizorní zapojení nové výhybky č. 42 do stávající výh. č. 66. Nemožnost přejíždění mezi starým a novým kolejištěm ani na jednom zhlaví. Provoz směr Žvahov na kusém koleje sudé skupiny s možností pokračovat dále směr Vyšehrad. Provoz směr Radotín nadále dvukolejný přes provizorní propojení, na konci postupu jednokolejný při rušení provizorního přesmyku TK č. 2, směr Vyšehrad dvukolejný bez možnosti křížování na obou zhlavích (jedna kolej pro směr Radotín a jedna pro směr Žvahov).

1.8. Stavební postup č. 9 (11/2023)

Definitivní zapojení TK č. 1 směr Radotín do nové výh.č. 45 a provizorní zapojení do výhybky č. 63. pokračují práce ve střední části stanice v místě nástupiště š. 3. Provoz směr Radotín jednokolejný, provoz směr Vyšehrad dvoukolejný. V provozu stávající nástupiště 1,1a,2 u SK č. 7,9,13 a nové nástupiště č. 4 u SK č. 4,6,8.

1.1. Stavební postup č. 10 (11/2023 – 12/2023)

Dokončuje se výstavba 3. nástupiště, pokládka SK č. 2, 2a a 50 se zapojením na jižním zhlaví do výhybky č. 37. Přístup mechanizace na staveniště přes úrovně křížení na severním zhlaví stanice.

1.2. TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA

Do doby uvedení do provozu 3. nástupiště jsou v provozu stávající SK č. 3-19 včetně nástupištní hrany u SK č.7,9,13,15 a nové kolejiště SK č. 4-12 včetně kusých kolejí společného nádraží 1s, 3s, 5s. V provozu stávající nástupiště 1,1a,2 u SK č. 7,9,13 a nové nástupiště č. 4 u SK č. 4,6,8. Po uvedení nového nástupiště č. 4 provozu, výluka stávajících kolejí č. 3-19 včetně nástupišť – bude upraveno ve vazbě na SP č. 11.

1.3. Stavební postup č. 11 (3/2024 – 3/2024)

Vyloučena zbylá stávající lichá kolejová skupina kolejí č. 3-19. Je navržena výstavba mostů na severním zhlaví současně s výlukou SK č. 1, na jižním zhlaví pokládka nových výhybek č. 38, 43. Během postupu provoz směr Radotín dvoukolejný, směr Vyšehrad jednokolejný, směr Žvahov a Rudná u Prahy bez omezení. V provozu nová nástupiště č. 3,4 u SK č. 50, 2,4,6,8.

1.4. Stavební postup č. 12 (3/2024 – 7/2024)

Za provozu po nových SK č. 8-50, probíhá výstavba liché kolejové skupiny kolejí. Z výstavby je vyjmut severní podchod, který slouží pro přístup na nové nástupiště č. 3 a 4. Z rozhodujících objektů se dokončuje výstavba jižního podchodu, staví se nové nástupiště č.1 a 2, pažící pilotová stěna pro výhledovou stavbu výpravní budovy, nová lávka pro pěší na severním zhlaví a mosty na severním zhlaví. Po cca dvou měsících bude propojena SK č. 2 se SK č. 1 na severním zhlaví prostřednictvím výhybek č. 3 a 4 a bude obnoven dvoukolejný provoz přes železniční most, až do konce postupu v místě mostu přes Nádražní ulici stále trvá jednokolejný provoz. Provoz směr Radotín dvoukolejný, směr Žvahov a Rudná u Prahy bez omezení. Ke konci postupu bude zprovozněna SK č.1 bez nástupištní hrany pro rychlost 30km/h.

1.5. Stavební postup č. 13 (07/2024 – 12/2024)

Pokračuje výstavba liché kolejové skupiny kolejí, první tři měsíce pokračuje výstavba mostu v Nádražní ulici, probíhá výstavba severního podchodu za provozu dokončeného jižního podchodu, pokračují práce na lávce pro pěší v místě vyloučených SL č. 7,9 s výstupem do ulice Nádražní.

V provozu nové nástupiště č. 3 a 4 přístupné novým jižním podchodem. Provoz směr Radotín i Vyšehrad dvoukolejný (po dokončení mostu v Nádražní ulici), směr Žvahov a Rudná u Prahy bez omezení, v provozu nové SK č. 50-12 a SK č.1 bez nástupištní hrany. Po třech měsících uvedení do provozu i koleje mezi výhybkami č. 3 a 7.

1.6. Dokončovací práce a technologická přestávka (12/2024 – 10/2025)

Dokončená lichá kolejová skupiny ovšem bez možnosti technologického zabezpečení ze severního křídla, kde ještě nebude dokončena montáž technologie trafostanic, rozvoden atp.

Bude probíhat montáž technologií do severního křídla a dokončovací práce na budově severního křídla bez vlivu na vnitřní technologie.

K 03/2025 bude uvedena do provozu nová lávka pro pěší včetně 2 eskalátorů a výtahu z ulice Nádražní s provizorním napájením, bez eskalátorů a výtahů na nástupiště.

Proběhne zrušení ploch zařízení staveniště, oprava komunikací poničených stavbou, zrušení staveništní komunikací a ramp, následné podbití koleje, pantografická zkouška, broušení kolejí atp.



Zapsal:

Ing. Lukáš Pohořelý
Martin Jarath Bc.
Zděněk Pacholík

Prezenční listina SUDOP PRAHA a.s. (21.4.2021)Název akce: **Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP a Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov**

Předmět jednání: Organizace výstavby

Pořádá: SUDOP PRAHA a.s.

Způsob jednání: Videokonference MS TEAMS

Datum: 21.4.2021 9:00

				Zaškrtnutím tohoto pole vyjadřujete svoji přítomnost na videokonferenčním jednání
Jméno a příjmení	Firma, organizace	Telefon	Email	
Vítězslav Vacula	ROPID	234704520	vacula.vitezslav@ropid.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Tomáš Martinek	SUDOP PRAHA a.s.	605229067	tomas.martinek@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Martin Jarath	SUDOP PRAHA	+420 739 383 253	martin.jarath@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Ivan Grisa	SUDOP EU a. s.	605229030	ivan.grisa@sudopeu.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Vratislav Hůla	SUDOP Praha a.s.	267094138	vratislav.hula@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Filip Křištof	Správa Železnic	702225694	kristof@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jaroslav Peroutka	SUDOP Praha a.s.	739329036	jaroslav.peroutka@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Eva Syrová	SUDOP PRAHA a.s.	605229008	eva.syrova@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jaroslav Hobza	Správa železnic	607202651	hobzaj@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jiří Janhuba	OŘ Praha	602 207 855	janhuba@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Petr Kulháněk	Sekyra Group, a.s.	603 56 56 69	pkulhanek@sekyragroup.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Pavel Mareš	SŽ s.o. OŘ Praha ST Praha západ	702228884	marespav@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Petr Kuník	SŽ GŘ O12	725 805 797	kunik@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jaroslava Šudová	Sudop Praha, a.s.	731648888	jaroslava.sudova@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Kamil Štekr	Správa železnic, O16	725779362	stekr@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jan Černý	Správa železnic, GŘ O16	+420724332279	cerny@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Petr Šetřil	SUDOP PRAHA a.s.	605229068	petr.setril@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Tomáš Hartman	Správa železnic GŘ O13	607007972	hartman@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Pavel Cikner	ČD, ROC Praha	9722 41627	cikner@gr.cd.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Petr Pavlík	ČD a.s. RP ZAP Praha	602233399	pavlik@zap.cd.cz	Potvrzení mé účasti na jednání

Tomáš Hampl	SŽ, O16, odbor jízdního řádu	724894277	hampl@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Ondřej Steiner	SUDOP PRAHA a.s.	+420 703 462 476	ondrej.steiner@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jaroslav Tyle	ŽESNAD.CZ	602590462	office@zesnad.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Tomáš Moravka	Správa železnic, SSZ	+420702209093	Moravka@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Zuzana Bartáková	Oblastní ředitelství Praha, Odbor obchodní	702 255 504	bartakova@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Zdeněk Pacholík	SUDOP PRAHA a.s.	+420605229013	zdenek.pacholik@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Martin Hýbl	IDSK	725 741 618	hybl.martin@idsk.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Vojtěch Jelínek	Správa železnic, GŘ, O14 (OZT)	725 501 661	Jelinek@Spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Filip Štorek	SŽ, PO PHN	731036136	storek@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jan Vlk	SUDOP PRAHA a.s.	297 094 142	jan.vlk@sudop.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Richard Kolář	SŽ GŘ O14	+420724681660	Kolarr@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jakub Goliáš	ČD, a.s.	602227855	golias@gr.cd.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Miroslav Valenta	ROPID	720947869	valenta.miroslav@ropid.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Kamil Štekr	Správa železnic, O16	725779362	stekr@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jaroslava Marcelová	SŽ, OŘ PHA, OOČ	728 254 800	marcelova@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Vilém Hamouz	Správa železnic, CDP Praha	725068965	hamouzv@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Milan Přenosil	Správa Železnic, správa pozemních staveb	607148043	PrenosilM@spravazeleznic.cz	Potvrzení mé účasti na jednání