



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Projekt „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ je spolufinancovaný Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	PDPS stavby po vyčlenění I. etapy	03/2023
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železnic, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Společnost "SP+SEU_ŽST Smíchov_PDPS, AD"



Správce:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Specialista profese:

ING. MICHAL MEČL

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. JIŘÍ SYROVÝ	ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ	ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ	ING. MICHAL MEČL

Název akce:

REKONSTRUKCE ŽST PRAHA-SMÍCHOV

Číslo smlouvy:

19 108 201

Projektový stupeň:

PDPS

Část:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Datum:

12/2021

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Číslo části:

B.8

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

1_001

B.8.1. Technická zpráva

Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	6
1.1	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	7
1.2	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	7
2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	9
2.1	POUŽITÉ ZKRATKY	9
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ A PROJEKTOVÉ DOKUMENTACI	10
3.1	ÚVOD	10
3.2	PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE	11
3.3	STÁVAJÍCÍ STAV	12
3.4	NOVÝ STAV	12
4	POPIS STAVENIŠTĚ	13
4.1	MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	13
5	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	14
5.1	ZAJIŠTĚNÍ STAVENIŠTĚ	14
5.2	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS	15
5.3	POSTUP LIKVIDACE ZS	19
5.4	TRVALÉ DEPONIE A MEZIDEPONIE	19
5.5	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	19
5.5.1	Úrovňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu:	20
5.5.2	Staveništní rampy:	21
5.5.3	Nadrozměrná přeprava:	21
5.5.1	Křížení s tramvajovou tratí	22
5.6	ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYUŽITÍ NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ	22
6	TECHNOLOGIE STAVEBNÍCH PRACÍ	23
6.1	DEMONTÁŽNÍ ZÁKLADNA KOLEJOVÝCH POLÍ	23
6.2	RECYKLAČNÍ ZÁKLADNA	23
6.3	MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA A TECHNOLOGIE POKLÁDKY ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	23
6.4	PRACOVNÍ DOBA	24
6.5	STAVENIŠTNÍ TECHNIKA	25
7	DOPRAVNÍ TRASY V MÍSTĚ STAVBY	26
7.1	OBEČNĚ	26
7.2	VYUŽITÍ SILNIC STAVBOU	27
7.3	DIAGNOSTIKA A OPRAVA STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ	28
8	NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU	28
9	ODPADY	29
9.1	SKLÁDKY	30
10	MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENIŠTI	31
10.1	VODA	31
10.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE	31

10.3	KANALIZACE	32
10.4	TELEFON	32
10.5	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS.....	32
11	BILANCE HMOT	32
11.1.1	SHRNUTÍ BILANCE HMOT.....	35
12	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ.....	35
13	STAVEBNÍ POSTUPY.....	38
13.1	ZÁSADY REALIZACE VÝSTAVBY.....	38
13.2	2 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE 2024	39
13.3	2 STAVEBNÍ POSTUP Č.1.....	41
13.4	2 STAVEBNÍ POSTUP Č.2	45
13.5	2 STAVEBNÍ POSTUP Č.3.....	47
13.6	STAVEBNÍ POSTUP Č.4	49
13.7	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2024/2025.....	50
13.8	STAVEBNÍ POSTUP Č.5	50
13.9	STAVEBNÍ POSTUP Č.6	53
13.10	STAVEBNÍ POSTUP Č.7, UKONČENÍ SOUČASNĚ SE SP Č. 6.	55
13.11	STAVEBNÍ POSTUP Č.8	57
13.12	STAVEBNÍ POSTUP Č.9	59
13.13	STAVEBNÍ POSTUP Č.10	60
13.14	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA	61
13.15	STAVEBNÍ POSTUP Č.11	61
13.16	STAVEBNÍ POSTUP Č.12	62
13.17	STAVEBNÍ POSTUP Č.13	64
13.18	DOKONČOVACÍ PRÁCE A TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA	66
14	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU.....	67
15	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	69
15.1	ŽELEZNICE.....	69
15.1.1	Nepřetržitě vyloučení provozu	69
15.1.2	Krátkodobé vyloučení provozu.....	69
15.2	SILNICE	69
15.2.1	Rušené přejezdy a přechody	69
15.2.2	Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou.....	70
15.2.3	Provoz pěších a cyklistické dopravy	70
16	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ.....	71
17	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.	71
18	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY - VČETNĚ OMEZENÍ HOSPODAŘENÍ TŘETÍCH STRAN APOD.....	71
19	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY.....	72
19.1	HAVARIJNÍ PLÁN	75

19.2	POVODŇOVÝ PLÁN	76
20	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	77
21	ZÁVĚR	78
22	PŘÍLOHY:.....	78

1 Identifikační údaje stavby

Stavba:	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Číslo ISPROFOND:	5113520020
Číslo SoD objednatele:	E618-S-1510/2019/PH
Číslo SoD zhotovitele:	19 108 201
Místo stavby:	Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov Železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. Železniční trať 0711 Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice Železniční trať 0741 Praha-Smíchov – Středokluky (27,129 TÚ 0742) Železniční trať 1701 České Budějovice – Praha hl. n. Železniční trať 1703 Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad
Trať dle Prohlášení o dráze 2019 ¹	Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Smíchov – Praha-Praha-Radotín (dle KJŘ 171 Praha - Beroun) Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad (dle KJŘ 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy) výše uvedené tratě jsou součástí dráhy celostátní evropského významu (E) Praha-Smíchov sev. zhl. – Praha-Smíchov spol. n. a Praha-Smíchov – Na Knížecí – Hostivice (dle KJŘ 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy) obě tratě jsou součástí ostatní dráhy celostátní (C) Praha-Smíchov – Beroun-Závodí (dle KJŘ 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun) trať je součástí dráhy regionální (R)
Kraj:	Hl. město Praha
Obec / Městská část:	Praha 5, Praha 10, Praha 2, Praha 4 a Velká Chuchle
Katastrální území:	Smíchov, Hlubočepy, Vršovice, Vinohrady, Nusle, Vyšehrad, Malá Chuchle

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

Pověřené městské úřady: Praha 5, Praha 10, Praha 2, Praha 4, Praha 16

Obce s rozšířenou působností: Hl. m. Praha

Začátek stavby: pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 3,806 (nkm 3,826 732), s přesahem technologických profesí do úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov, Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad a ŽST Praha-Vršovice

Konec stavby: pro železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. v km 1,805 polohou stávajícího vjezdového návěstidla do ŽST Praha-Smíchov, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Praha-Praha-Radotín

pro železniční trať 0711 Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice v km 1,737, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Praha-Žvahov

pro železniční trať 0741 Praha-Smíchov – Středokluky (27,129 TÚ 0742) v km 1,267, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Výh. Prokopské údolí

Datum zpracování dokumentace: srpen 2020

1.1 Údaje o stavebníkovi

Stavebník (Zadavatel): Správa Železnic, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

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

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

1.2 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s.
středisko 201 - železničních tratí a uzlů
Olšanská 1a
130 80 - Praha 3
IČ: 25 79 33 49

	DIČ: CZ 25 79 33 49
	Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Michal Mechl - autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ID00 č. 0009519
Garanti profesí:	Železniční svršek a spodek: Ing. Eva Syrová Nástupiště a žel. přejezdy: Ing. Veronika Kotková Mosty, propustky a zdi: Ing. Petr Šetřil Potrubní vedení: Ing. Petr Vulterýn Pozemní komunikace: Bc. Josef Jančík Kabelovody, kolektory, pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů: Ing. Jaroslava Šudová Trakční a energetická zařízení: Ing. Jaroslav Peroutka, p. Aleš Budský, Ing. David Zrůst Železniční zabezpečovací zařízení: p. Zdeněk Pacholík Železniční sdělovací zařízení: Ing. Petr Poupa Silnoproudá technologie včetně DŘT: Ing. Miroslav Nezkusil

2 Členění dokumentace

Část projektu „B.8 – Zásady organizace výstavby“ je zpracována na základě technického řešení a prostorového umístění SO a PS a na základě místních podmínek v obvodu a v okolí staveniště. Cílem bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimálním zásahu do mimodrážních pozemků, staveb a zařízení, sousedících s navrhovanou stavbou trati vzhledem k tomu, že stavební úpravy se provádí na stávajícím drážním pozemku. Návrh organizace a postup výstavby byl kladně projednán s objednatelem akce, s provozními složkami Správy železnic 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 podrobně řeší samostatná část dokumentace D.2.1.8 – SO 30-32-01 ŽST Praha-Smíchov, dopravní opatření..

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.8.2.1 Přehledná situace stavby

B.8.2.2 Situace ploch ZS

B.8.3.1 Časový postup prací

B.8.3.2 Časový plán výluk

B.8.4. Schéma stavebních postupů

B.8.5. Balance 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 a projektové dokumentaci

3.1 Úvod

Projektová dokumentace pro provádění stavby byla odevzdána k datu 12/2021 a řešila rekonstrukci ŽST Praha-Smíchov s vlivem na tratě Praha hl.n. – Praha-Smíchov (trať č.525B), Praha-Smíchov – Plzeň hl.n. (trať č.521B), Praha-Smíchov – Středokluky (trať č.520A) a Praha-Smíchov společné nádraží - Hostivice (trať č. 528A) viz kap. 3.2.. Následně byla k datu odevzdání 10/2022 vyčleněna a odevzdána tzv. I. etapa, jejíž náplní je snesení kolejiště společného nádraží včetně zbytných kolejí osobního nádraží.

V lednu 2023 byl zadavateli na impuls projektanta předán koncepční návrh rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov při tzv. neprůjezdném modelu s vyloučeným provozem ve směru na Vyšehrad, a to s ohledem na plánované omezení drážní dopravy přes most na Výtoni k 01/2024. Část vlaků měla končit na jižním zhlaví stanice Praha-Smíchov, zbylé vlaky měly využít odklonovou trasou přes stanici Praha-Krč. Rekonstrukce stanice při neprůjezdném modelu umožnila zkrácení doby výstavby (vyjma doby výstavby technologické budovy a uvedení def. zabezpečovacího zařízení do provozu), zjednodušila realizaci rozhodujících stavebních objektů, minimalizovala rizika mimořádných stavů během realizace stavby a pravděpodobně by snížila náklady stavby. Na druhou stranu je třeba upozornit, že by to znamenalo kompletní aktualizaci celé dokumentace stavby, na pokyn zadavatele nebyla varianta neprůjezdného modelu dále sledována.

V únoru 2023 byl projektant zadavatelem oficiálně vyzván dopisem č.j. 824/2023-SŽ-SSZ-ÚTI, aby ke konci března 2023 vypracoval ZOV pro tzv. II. etapu, která spočívá ve vyčlenění I. etapy z celé stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ a současně upravil přílohu dokumentace B.8.3.1. ve smyslu posunu termínu zahájení stavby o dva roky se zahájením 02/2024.

Ve shodě s požadavkem zadavatele zahrnuje projektová dokumentace:

- **výlučně** úpravu přílohy HMG v podobě posunu termínu zahájení stavby 2 roky (01/2022 → 01/2024) a aktualizaci termínů v ostatních přílohách dokumentace.
- zapracování již dokončené I. etapy.

V dokumentaci byly ponechány navržené provizorní stavy, dopravní opatření, ponechán sled a náplň stavebních postupů dle dokumentace odevzdané 12/2021. Dokumentace nebyla znovu projednána. Projektant zadavatele upozornil na skutečnost, že takto odevzdaná dokumentace není aktuální ve smyslu zohlednění změny výchozího stavu

známého ke dni zpracování dokumentace oproti roku 2021 (zejména tedy stav souvisejících staveb k 02/2023). Zhotovitel stavby musí projektovou dokumentaci ZOV aktualizovat s dopadem do všech profesí. Posun termínu zahájení stavby nemá vliv pouze na omezení drážní dopravy, ale může mít s ohledem na související stavby výrazný vliv na využitelnost ploch zařízení staveniště.

3.2 Projektová dokumentace

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci ŽST Praha-Smíchov s vlivem na tratě Praha hl.n. – Praha-Smíchov (trať č.525B), Praha-Smíchov – Plzeň hl.n. (trať č.521B), Praha-Smíchov – Středokluky (trať č.520A) a Praha-Smíchov „společné nádraží“ - Hostivice (trať č. 528A).

Rozhodujícími souvisejícími stavbami jsou v průběhu realizace:

- Železniční stavby:
 - Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) - Černošice (mimo) (stavba SŽ v realizaci)
- Dopravní stavby:
 - Výstavba lávky v ŽST Praha Smíchov
 - Terminál Smíchovské nádraží (stavba MHMP v přípravě)
 - ŽST Praha Smíchov, rekonstrukce výpravní budovy (dále „VB“) (stavba SŽ v přípravě)
- Ostatní stavby:
 - Smíchov City South

Omezující požadavky cizích investorů akceptované investorem:

Stavba Smíchov City, investor Smíchov Station Development

- S ohledem na souběh staveb Smíchov City a Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov 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),
 - Dočasně po dohodě se společností Sekyra Group (SG) 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.
 - V rámci stavby Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov je zhotovitele povinen umístit před sjezdem na finální povrchy komunikací čistící zóny.

3.3 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).

Stanice je elektrifikována stejnosměrnou soustavou 3 kV a je rozdělena do následujících sekcí TV:

Osobní nádraží:

- SK č. 5,7a,9,11,13,15
- SK č.1 (včetně záhlaví),3,7
- SK č. 2 (včetně záhlaví),4,6 + TK Rudná
- SK č. 8,10,12,14,16,18

Společné nádraží po dokončení I. etapy Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov (v době zpracování dokumentace Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře zastavil návrh plánu omezení provozování dráhy na rok 2023 jehož součástí jsou mimo jiné i výluky nárokové I. etapou rekonstrukce stanice).

- SK č.90, kusé SK č. 1s, 3s, 5s.

Napájení stanice je ve stávajícím stavu řešeno TS na severním zhlaví napojenou místně na PRE. Ve stanici EO.V.

Stávající zab. zařízení osobního nádraží je reléového typu vzor SSSR z roku 1953 s individuálním stavěním výměn, světelnými návěstidly a kolejovými obvody. Společné nádraží ŽST Praha-Smíchov je zabezpečeno provizorním zab. zařízením vybudovaným v rámci I. etapy rekonstrukce stanice.

Traťový úsek Praha-Smíchov – výhybna Prokopské údolí je zabezpečen automatickým hradlem bez oddílových návěstidel na trati. Volnost trati je zjišťována počítači náprav.

3.4 Nový stav

Železniční svršek, spodek, mosty

Kompletní rekonstrukci železničního svršku a železničního spodku v osobním nádraží, rekonstrukci mostních objektů a podchodů, demolice stávajícího zavazadlového tunelu, rekonstrukce nástupišť, trakčního vedení, výpravní budovy. Bude zrušen obvod Smíchov společné nádraží.

Zabezpečovací zařízení

Nové zabezpečovací zařízení je navrženo 3. kategorie typu el. stavědlo s ovládáním v základním stavu z CDP Praha. Pro místní obsluhu je navrženo JOP, které bude sloužit i jako pracoviště PPV.

Sdělovací zařízení

Vybudován bude nový informační systém, rozhlas, kamerový systém, místní metalická a optická kabelizace.

Silnoproudá technologie

V nových prostorách rekonstruované VB bude vybudována stanice dispečerské řídicí techniky, bude vybudována nová TS 22/04kV a nová technologie záložního diesel agregátu.

Trakční a energetická zařízení

Bude rekonstruováno trakční vedení tak aby vyhovovalo soustavě 3kV DC s výhledem na 25 kV AC. Nové budou drážní rozvody VN 6 a 25kV, osvětlení a EOv.

Pozemní objekty

Je navržena demolice a opětovná výstavba severního křídla VB pro umístění nové technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a nová trafostanice na jižním zhlaví. Sanováno bude stávající zastřešení na nástupišti č.1 a vybudováno nové zastřešení na nástupištních č. 2,3,4. Součástí stavby je nový kolektor a kabelovod.

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.

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 zahájení 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 šterku 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 *Zajištění staveniště*

Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS. Podzemní vedení inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, plny, 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, a to i za cenu střežení staveniště fyzickou osobou či osobami.

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 zasypany.

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

ZS8, hlavní stavební dvůr, zde projektant navrhuje deponii sypkého materiálu, recyklační základnu, montážní a demontážní základnu, plochu pro odstavení vozidel stavby, buňkoviště pro cca 20 stavebních buňek. S ohledem na omezené plochy v ŽST Praha Smíchov, je nutné vyzískaný materiál železničního svršku bez prodlení kategorizovat a odvézt na místa k tomu určená (sklárky, kovošrot, na deponii užitého materiálu v ŽST Zdice u k.č.10).

Klasická ZS

- ZS1 – ZS11, plochy pro deponování materiál zhotovitele
- ZS12 – deponie materiálu

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“.

5.2 Seznam a popis ploch ZS

ZS 1 v ul. Hořejší nábřeží, U Železničního mostu

trvání: nad 1 rok

účel:	rekonstrukce železničního mostu SO 30-20-01
poznámka:	sanace opěr, nové úložné prahy, PKO ocelové konstrukce, uzavírka komunikace U Železničního mostu v místě stavebních prací.
umístění:	pod mostem komunikace v ul. Hořejší nábřeží, v ulici u železničního mostu mezi ul. Svornosti a Hořejší nábřeží.
velikost:	332 m ²
přístup:	z ul. Hořejší nábřeží
parcelní číslo v KN:	5030/26, 560/1, 5030/27, 4984/1 v k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s., Hlavní město Praha
způsob využití:	dráha, ostatní komunikace

ZS 2 v ul. Svornosti

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu SO 30-20-02, sanace OK mostu SO 30-20-01 na ploše ZS vlevo ve směru z centra
poznámka:	úprava zábradlí na mostě
umístění:	pod mostem v ul. Svornosti
velikost:	170 + 568 m ²
přístup:	z ul. Svornosti
parcelní číslo v KN:	5030/23, k.ú. Smíchov vlevo i vpravo.
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	dráha

ZS 3 ZS u mostu v ulici Nádražní

trvání:	nad 1 rok
účel:	nový tříkolejný železniční most SO 30-20-04
poznámka:	nový most včetně založení, během stavby zachován provoz tramvaje pod ochranným rámem, plocha ZS min. po jedné straně průchozí pro pěší.
umístění:	pod mostem v ul. Nádražní
velikost:	767 m ² (pro obě plochy souhrnně)
přístup:	z ul. Nádražní
parcelní číslo v KN:	4990/1, k.ú. Smíchov
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	ostatní komunikace

ZS 4

trvání:	nad 1 rok
účel:	deponie, plocha ZS pro most SO 30-20-04
poznámka:	Nutno ponechat stávající BTS a trafostanici, v rámci Smíchov City bude plocha ozeleněna
umístění:	severní zhlaví
velikost:	3165 m
přístup:	z ul. Nádražní mezi mosty
parcelní číslo v KN:	5018/1, k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha

ZS 5 v ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	deponie, montážní základna pro NK mostu SO 30-20-04 pod k.č.1,3a.
poznámka:	snesení SK st. 7B, 7C
umístění:	na zhlaví ŽST Praha-Smíchov v místě SK č. 7B, 7C
velikost:	1199 m ²
přístup:	z manipulační koleje č. 9b
parcelní číslo v KN:	5018/1, k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha

ZS 6 v ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	plocha pro materiál na výstavbu šachet kabelovodu, severního křídla VB a lávky pro pěší.
poznámka:	
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:	plocha deponie materiálu, odstavení vozidel stavby
poznámka:	Do ponechání kolejiště pro odstavení kolejových vozidel stavby, během rekonstrukce východního kolejiště využití pro deponování materiálu. Pozor plocha ZS v místě ochranného pásma metra a tubusu metra.
umístění:	Jižní část stanice u autobusového terminálu
velikost:	3192 m ²
přístup:	ze staveništních komunikací pro nákladní auta
parcelní číslo v KN:	5006/7, 5018/1 k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	jiná plocha, dráha

ZS 8 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 buňkoviště.
poznámka:	nutno ponechat přístup ke St. č.1, nutná úprava plochy pro provoz recyklační linky dle platných předpisů.
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

ZS 9 v ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	deponie kolejových polí
poznámka:	po dohodě s TO
umístění:	V traťovém okrsku
velikost:	767 m ²
přístup:	z ulice Dobříšská a Ke Sklárně
parcelní číslo v KN:	5018/1 k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha

ZS 10 ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	deponie kolejových polí
poznámka:	
umístění:	mezi komunikací a kolejištěm společného nádraží
velikost:	2735 m ²
přístup:	z Radlické a Dobříšské
parcelní číslo v KN:	5083/4, 5083/3, 5019/93, 5019/53 k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s., Správa železnic.
způsob využití:	jiná plocha, dráha

ZS 11 ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	Výstavba SO 30-61-05
poznámka:	V místě stávající chodníku, po dobu stavby bude vnější kolej tramvajové smyčky vyloučena, do těchto míst bude přesunuta zastávka.
umístění:	V místě stávající chodníku
velikost:	297 m ²
přístup:	z ul. Nádražní
parcelní číslo v KN:	4990/1 k.ú. Smíchov
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	ostatní komunikace

ZS 12 ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	Deponie materiálu, zejména zeminy pro přísyp na severním zhlaví.
poznámka:	Nutno zohlednit požadavky souvisejících staveb

umístění:	ŽST Praha-Smíchov společné nádraží
velikost:	13207 m ²
přístup:	z ul. Nádražní, Radlické, Dobříšské
parcelní číslo v KN:	5018/5, 5081/1, 5018/34, 5019/1, 5019/93 k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy
způsob využití:	jiná plocha, dráha

5.3 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.

5.4 Trvalé deponie a mezideponie

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

5.5 Přístup na staveniště

Plochy ZS i přístupové komunikace včetně úrovnových křížení budou vybudovány bez zbytečného odkladu a půjdou k tíži stavby „Rekonstrukce ZST Praha-Smíchov, DSP“, o náklady spojené s následnou údržbou, čištěním vozidel atp. se zhotovitelé souvisejících staveb 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, Ke Sklárně, Hořejší nábřeží, Svornosti, Strakonická, U Železničního mostu, Dobříšská, Radlická, Moulíková, 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.

V místě tramvajové smyčky bude vyloučena z provozu vnější kolej a sloužit jako staveništní komunikace s jednosměrným provozem od křižovatky U Královské louky, dále podél stavby v místě severního křídla s výjezdem do ul. Nádražní v místě vstupu do metra.

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

Komplikovaný je přístup do oblasti trianglu na severním zhlaví mezi ul. Nádražní a Svornosti, kde s ohledem na majetkoprávní projednání nebylo možné navrhnout staveništní rampy z ul. U Železničního mostu a ul. Pod tratí. V případě, že ani zhotovitel nebude v době realizace mít možnost zajištění přístupu nahoru na těleso, musí počítat s tím, že se do této oblasti dostane s některým typem mechanizace až po dokončení mostu v Nádražní ulici, který pro účely přístupu mechanizace ochrání (ŠD + silniční panely, případně jiné vhodné opatření).

Pro železniční techniku:

- z okolních stanic a zejména ze ŽST Praha Smíchov.

5.5.1 Úroňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu:

Zajištění přístupu zhotovitele na staveniště mezi kolejemi bude zajištěno buď stávajícím přejezdem/úroňovým křížením nebo nově zřízeným dočasným neveřejným křížením. Konstrukce úroňového křížení bude odpovídat platné legislativně pro přejezdové konstrukce.

Úroňové křížení je navrženo:

- 1) Přes stávající SK č. 6,8, přístup během demolice části zastřešení na nástupišti č. 3.
- 2) Přes stávající SK č. 7,9, přístup během demolice části zastřešení na nástupišti č.2.
- 3) Přes stávající SK č. 6a,4a během realizace provizorních přesmyků.
- 4) Přes SK n.č. 4,8 na severním zhlaví během výstavby 3. nástupiště a kolejí na Praha-Radotínském zhlaví.
- 5) Na severním zhlaví přes tři koleje za výhybkou č. 6 za účelem přístupu do liché kolejové skupiny kolejí.
- 6) Na jižním zhlaví přes SK n.č. 4,6,8,10,12,2,50,1 za účelem přístupu do liché kolejové skupiny kolejí.
- 7) Přes stávající koleje č. 1,2 na severním zhlaví směrem do snesených kolejí č. 7b, 7c a dále k VB.
- 8) Přes SK n.č. 4,8,2 (prodloužení přejezdu z bodu 4) na severním zhlaví během výstavby 3. nástupiště a kolejí na Praha-Radotínském zhlaví.

Křížení bude zabezpečeno uzamykatelnou závorou a střeženo proškoleným zaměstnancem zhotovitele, 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 jižním zhlaví v místě výjezdu Koberců Breno
- staveništní rampa z křižovatky Nádražní x U Železničního mostu
- staveništní rampa na severním zhlaví v místě plochy ZS.

Staveništní sjezd z Dobříšské bude ve shodě s dohodnutým realizován v místě budoucího kruhového objezdu, který buduje v rámci své investice společnost Sekyra Group a.s. Realizace je navržena v rozsahu provizorních připojovacích a odbočovacích pruhů se sjezdem směrem kolejišti. Výstavbu a následné užívání je nutné koordinovat se související stavbou Smíchov City.

S ohledem na charakter ulice Dobříšská, bude provoz techniky tímto staveništním přístupem probíhat přednostně mimo špičku, tedy mimo období 6:30-10:00 a 15:30 – 19:00, to platí zejména během zvýšené frekvence vozidel (betonování dilatačního celku atp.).

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.

Nadrozměrné náklady (silniční návěsy s vrtnou soupravou, prefabrikáty, jeřábová technika) ale i nákladní vozidla s přívěsem budou naváženy a odváženy v nočních hodinách, zhotovitel pro tyto účely dle navrženého typu techniky staveništní přístupy dočasně upraví. Standardně je v projektu uvažováno s nákladními třínápravovými a čtyřnápravovými vozidly bez přívěsu.

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. autodomíchávačům. 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:

- užitá kolejová pole, kolejnice a pražce nevyužité v této stavbě budou deponovány dle požadavku OŘ Praha v ŽST Zdice u k.č.10.
- montážní a demontážní základna je navržena v ŽST Praha-Smíchov,
- pro připojení staveniště na energie budou sloužit stávající rozvody vody a el. energie, více viz Kapitola 10.

6 Technologie stavebních prací

6.1 *Demontážní základna kolejových polí*

Demontážní základna a deponie kolejových polí je navržena stejně jako montážní základna v ŽST Praha-Smíchov na ploše ZS 8, případně v ŽST Zdice, kde bude deponován užitý materiál železničního svršku.

Demontáž železničního svršku při snášení kolejového roštu obsahuje vyjmutí kolejových polí a odstranění kolejového lože. Staré štěrkové lože se navrhuje recyklovat v místě stavby. Odstranění stávajícího kolejového roštu bude provedeno vyjmutím kolejových polí jeřáby (např. strojem PKP, DESEC atp.) v délce 25 m s přemístěním po kolejích a uložením na volnou zpevněnou plochu v místě demontážní základny. **S ohledem na rozsah kolejíště je nutné v předstihu v rámci PP vytipovat kolejová pole určené k další kategorizaci a k odvozu na skládku**, aby nedošlo ke zbytečnému naplnění ploch ZS šrotovým materiálem kolejových polí. Přednostně by tedy šrotový materiál měl být demontován na místě a ihned odvážen na příslušnou skládku. Není uvažováno s využitím obnovovacích či sanačních strojů.

Demontovaná a deponovaná kolejová pole budou ohodnocena kategorizátorem a poté bude rozhodnuto o jejich využití. Demontáž kolejových polí spočívá v jejich rozebrání na jednotlivé součásti (kolejnice, pražce a drobné kolejivo). Nevyužité betonové pražce budou použity k recyklaci (drcení). Nevyužitelné dřevěné pražce budou uloženy jako nebezpečný odpad na skládku NO. Šrotové kolejnice a drobné kolejivo bude odvezeno do šrotu. Nevyužitelný materiál z demontáže bude odvezen auty.

Demontáž šrotových výhybek bude prováděna přímo v místě uložení výhybky postupným rozebráním na jednotlivé součásti (kolejnice, pražce, drobné kolejivo). Odvoz materiálu se uvažuje autem po silnici.

Demontáž užitých výhybek nebo k regeneraci bude prováděna po částech (samostatně výměnná a střední část) s rozebráním srdcovkové části.

Před definitivním odstraněním kolejového lože budou provedeny práce, které by mohly ohrozit následnou úpravu zemní pláně (kabelové trasy, trativody apod.). Spodní vrstva štěrkového lože bude rovněž ponechána v místě přístupových komunikací k umělým stavbám (propustky/mosty).

6.2 *Recyklační základna*

Recyklační základna je navržena na ploše ZS č.8 o celkové ploše 10421m² v ŽST Praha-Smíchov. Stávající vytěžené štěrkové lože bude přetříděno a recyklováno. Odpad z přetřídění a recyklace bude odvezen na příslušnou skládku.

6.3 *Montážní základna a technologie pokládky železničního svršku*

Montážní základna je navržena stejně jako demontážní základna na ploše ZS 8. Přístup na plochu je ze staniční koleje č.5as a 16a a nových kolejí č. 10,12, kterou budou dočasně realizovány jako kusé. Jako základna pro odvoz materiálu pro předkategorizaci v případě

vyčerpání plochy ZS může sloužit ŽST Zdice, kde bude deponován využitelný materiál železničního svršku nevyužitý ve stavbě.

Navážení štěrku do spodní části nového kolejového lože bude provedeno silničními automobily a v krátkodobých výlukách železničními výsypnými vozy. Konečné doplnění štěrku bude provedeno z osy nové, ale ještě neprovozované (vyloučené) koleje.

Kamenivo do kolejového lože i do konstrukčních vrstev bude získáno z lomu Čenkov s návozem do ŽST Měšice, pro menší kubatury je možné využít kamenolom Zbraslav s přístupem pouze po silniční síti.

V projektu je přednostně navržena pokládka železničního svršku pokladačem kolejových polí (PKP, DESEC). Kolejová pole v částech prováděných klasicky se předmontují na montážní základně z inventárních kolejnic. Přesun a pokládka nových kolejových polí bude prováděna po kolejích. Inventární kolejnice se budou nahrazovat dlouhými kolejnicovými pasy dl. 75m, které budou přepravovány po kolejích. Variantně lze provádět pokládku koleje technologií pražce a kolejnice zvlášť.

Výhybky budou přivezeny po ucelených částech (kromě srdcovky) na železničních vozech a smontovány na místě. V rámci provizorních stavů, kde je časový prostor pro realizaci omezený, bude srdcovková část smontována předem v blízkosti def. uložení a do místa určení bude přepravena pokladačem nebo kolejovým jeřábem, případně je možné ji přivést na vozech WTW. Na zhlavích, kde je pokládka výhybek určující pro délku výluky, budou výhybky přednostně položeny vhodných kolejovým jeřábem vcelku (např. výh. č. 38,43,47 případně i jiné výhybky dle uvážení zhotovitele).

Pro montáž ocelové konstrukce mostu v ul. Nádražní pod kolejemi č. 1 a 3a bude sloužit plocha ZS č.5, pro konstrukci pod k.č. 2 bude sloužit plocha trianglu mezi mosty směrem na Vyšehrad. Zasunutí nových nosníků bude provedeno přesunutím konstrukce z montážní plochy na nové koleje a následný odvoz do def. místa uložení.

Pro snesení a sanaci mostu v ul. Hořejší nábřeží bude sloužit plocha ZS1 v místě uzavřené silnice U železničního mostu.

6.4 Pracovní doba

Dle požadavku investora jsou stavební postupy a HMG stavebních prací a výluk zpracovány na 14h pracovní dobu. Dále jsou navrženy pro vybrané činnosti noční práce.

Jedná se např o:

- montáž TS a TV,
- výstavba pažení podchodů, mostů
- montáž trakčních bran
- sypání štěrkového lože a štěrkodrtí do sousední koleje na zhlavích
- aktivace přezkušování vybraných prvků zab. zařízení

- svařování BK
- betonování mostních konstrukcí
- demolice mostních konstrukcí
- osazování nosných konstrukcí mostů a provizorních skruží
- zátěžové testy mostů

6.5 Staveništní technika

Pro realizaci stavby bude využívána silniční staveništní technika, která bude na stavenišť dopravena buďto po vlastní ose po silnici, nebo přepravena na silničním podvalníku (pásové bagry, velké pilotovací soupravy atp.). Dále bude využívána staveništní technika, která bude na stavenišť dopravena po železnici (pokladače kolejových polí, podbíječky atp.). Pro silniční techniku, přepravenou po vlastní ose po veřejných komunikacích, platí podmínky vyhlášky č.341/2002Sb, zejména pak § 15 a 16, které upravují maximální povolené hmotnosti vozidel a jejich rozměry:

Rozhodující stavební stroje použité při realizaci:

Výstavba komunikací a železničního spodku

- Silniční hutnící válce statické i vibrační
- Finišery pro pokládku asfaltových směsí
- Grejdry
- Kolové nakladače
- Bagry, buldozery
- Silniční nákladní prostředky pro převoz zeminy (tří až čtyřnápravová vozidla s korbou, tahače s návěsy pro převoz zeminy)
- Silniční jeřáby
- Zemní frézy pro realizaci zlepšených zemin
- Drtiče smýcených dřevin

Výstavba železničního svršku:

- Pokladače kolejových polí
- Stroje pro oddělenou pokládku pražců a kolejnic (např. PTH 350, SVM 1000)
- Strojní podbíječky kolejového roštu
- Stroje pro úpravu šterkového lože do profilu
- Kolejové jeřáby
- Dvoucestné bagry
- Svařovací technika
- Brousící vlak

Práce na TV

- Montážní vozy trakčního vedení a žebříky
- Pojízdna betonárka pro realizaci základů TV, případně betonáž z autodomíchavače
- Silniční mechanizace pro osazování stožárů a bran TV v úsecích bez koleje (např. v místech přeložky)

Výstavba pozemních objektů a mostů, tunelů, mechanizace nad rámec již uvedené

- Pumpy na betonovou směs
- Autodomíchavače
- Ponorná čerpadla
- Vibrační technika

Zakládání a pažení

- Velké pilotovací soupravy pro realizaci betonových pilot a pažení
- Malé pilotovací soupravy pro mikropilotáž a pažení

Ostatní drobná mechanizace

- Dálkové řízené hutnicí prostředky do výkopových rýh
- Ruční nářadí (bourací kladiva, úhlové brusky, motorové pily, naftové agregáty, kompresory, elektrocentrály, vibrační desky, čerpadla atp.)

7 Dopravní trasy v místě stavby

7.1 Obecně

7.1.1.1 Dopravní obsluha je zajištěna:

Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku (návoz nového štěrku a štěrkodrtě, kolejová pole/kolejnice/pražce, stožáry TV). Pro tyto účely bude využívána plocha ZS 8,10,12.

Rovněž bude železniční dopravou odvezena část odpadů na skládky v Úholičkách s přeložením v ŽST Středokluky a na skládku Benátský Vrch s přeložením v ŽST Stará Boleslav.

Silniční nákladní doprava bude využívána zejména pro:

- odvoz odpadů na příslušné skládky:
 - které nejsou napojeny na železniční síť a není navrženo přeložení na silniční nákladní auta,
 - kde se s ohledem na množství materiálu nevyplatí využití železniční přepravy s přeložením silnice/železnice v místě nakládky i vykládky.

Jedná se zejména o odvoz šrotu, smýcených dřeviny, nebezpečného odpadu (azbest, akumulátory, odpad z recyklace ŠL, suť atp.), část materiálu z výkopu jednotlivých SO (mosty, propustky, pozemní objekty).

- Silniční nákladní dopravou bude navážena zejména nový materiál, 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 kdekoli 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

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 oprav 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 podjezdná 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.

Hořejší nábreží – přístup k mostu v ul. Hořejší nábreží.

Svornosti – přístup během rekonstrukce mostu v ulici Svornosti.

U železničního mostu – přístup k mostům v ul. Svornosti a Hořejší nábreží.

Ke Sklárně – jen lehká nákladní doprava, přístup během realizace kabelovodu a na plochu ZS 10.

7.3 Diagnostika a oprava stávajících komunikací

V rámci projektu stavby jsou vyčleněny finance na nutné opravy a zesílení vozovek před a po stavbě, dle požadavků správců/vlastníků těchto komunikací. Diagnostiku, pasportizaci a fotodokumentaci zajistí zhotovitel stavby těsně před zahájením stavby.

Popis staveništních komunikací

V této stavbě nejsou navrženy nové staveništní komunikace typické pro liniovou stavbu, ale je navržena oprava stávajících komunikací po stavbě, oprava výtluků před stavbou a zpevnění stávajících ploch v místě příjezdu staveništní techniky na plochu recyklační a montážní základny. S ohledem na předpokládaný termín realizace stavby není možné ani po dohodě s TSK stanovit přesné náklady s tím spojené. Proto byly náklady stanoveny odborným odhadem na základě místního šetření.

Navržené úpravy

Zpevnění cest zapanelováním: 1500m

Oprava výtluků před stavbou (30% z celkové délky komunikace): $0,3 \times 3500 = 1050\text{m}$

Oprava asfaltových komunikací po stavbě (25% z celkové délky komunikace): $0,25 \times 3500 = 875\text{m}$.

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
3.	Obalovna Říčany u Prahy	23 km	PRAŽSKÁ OBALOVNA HERINK, s.r.o
4.	Obalovna Středokluky	22 km	EUROVIA CS, a.s. - závod Obalovny CZ, obalovna

Železniční doprava, zemníky pro velké kubatury (SO železničního svršku a spodku).

P.č.	Lokalita	Průměrná přepravní vzdálenost	Provozovatel
5.	Kamenolom Čenkov, navoz z lomu do ZST Měšice.	28 km (po silnici) 30 km (po železnici)	COLAS CZ, a.s.

Navržené zemníky ani skládky nejsou závazné, slouží pro stanovení rozvozné 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 Sklárky

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 kolejiště (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) Polyetylénové podložky (žel. svršek), pryžové podložky (žel. svršek), izolátory porcelánové, zbytky izolačních materiálů.
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 Kابلu 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)

Lokalita uložení odpadu	Průměrná přepravní vzdálenost	Poznámka
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 SŽ. 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 Bilance hmot

SO 30-10-01 ŽST Praha - Smíchov, železniční svršek

Vytěžený materiál	Nové číslo	Jednotka
Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku)	12939	m3
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu	3933	m3
Využití do podkladních vrstev 70 % frakce 0 – 31,5	9058	m3
Využití do podkladních vrstev 45 % frakce 31,5 – 65	0	m3
Odpad 30 %	3882	m3
Demontované koleje		
Délka kolejí	22625	m
z toho na dřevěných pražcích	5764	m
na betonových pražcích	16861	m

počet betonových pražců	24819	ks
počet dřevěných pražců	18116	ks
Demontované výhybky celkem	115	ks
C S49 1:11 – 300	2	ks
C S49 1:9 – 190	5	ks
J S49 1:7,5 – 190	12	ks
J S49 1:12 – 500	1	ks
J S49 1:11 – 300	4	ks
J S49 1:9 – 300	48	ks
J S49 1:9 – 300		
J S49 1:9 – 190	15	ks
J T 1:9 – 300	3	ks
J T 6°	16	ks
C T 6°	2	ks
Olb T 6°	2	ks
J A 7°	1	ks
O S49 1:9 - 300	1	ks
O S49 1:9 - 190	1	ks
O A 7°	1	ks
DKS S49 1:9 - 190	1	ks
Potřeba štěrku do nových kolejí		
Celková potřeba štěrku do kolejového lože	40744	m3
z toho nový štěrk	40744	m3
recyklovaný štěrk	0	m3
Drážní stezky		
Drážní stezky frakce 4/16	1474	m3
Drážní stezky frakce 32/63	6715	m3
Potřeba nových kolejí		
60E2	5874	m
49E1	6339	m
S 49 – regenerované	207	m
Potřeba nových pražců		
B91 S/1	8949	ks
B91 S/2	9803	ks
B03	0	ks
Betonový pražec pro upevnění bez úklonu kolejnic	954	ks
Dřevěné pražce	0	ks
Potřeba nových výhybek	50	
J60 1:18,5-1200 bet	2	ks

J60 1:14-760 bet	5	ks
J49 1:14-760 bet	2	ks
J60 1:12-500 bet	6	ks
J49 1:12-500 bet	6	ks
C49 1:11-300 bet	1	ks
J49 1:9-300 bet	9	ks
J49 1:9-300 dř	0	ks
J49 1:9-190 bet	1	ks
J49 1:7,5-190 dř	0	ks
J49 1:6,6-190 bet	1	ks
J60 1:11-300 bet	2	ks
J60 1:9-300 bet	1	ks
JS49 1:6,6-190 dř	3	ks
Obl-j-60 1:14-760	5	ks
Obl-o-60 1:11-300	2	ks
Obl-o-60 1:12-500	1	ks
Obl-o-60 1:7,5-190	1	ks
Obl-o-49 1:9-300	1	ks
SDKS 60 1:11-300	1	ks
SO 30-11-01 – ŽST Praha – Smíchov, železniční spodek		
Vytěžený materiál		
Celkové množství vytěženého materiálu	59913	m3
Zpětně použitý materiál v jiném SO	0	m3
Zpětně použitý materiál	3204	m3
Zpětné využití materiálů z jiných SO		
Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr 0/32 – recyklovaný materiál	9058	m3
Kamenivo fr 31,5/63 mm – MZZ	0	m3
Kamenivo fr 31,5/63 mm – doplnění vytěženým materiálem	0	m3
Kamenivo fr 31,5/63 mm – doplnění vytěženým materiálem do výšky ZPL	0	m3
Nově dovezený materiál		
Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr 0/32 – nový materiál		
Konstrukční vrstva ze štěrkodrtě- nový materiál	9874	m3
Minerální směs	0	m3
Stabilizace cementová ze štěrkodrti, z centra	2256	m3
Drcené kamenivo fr 32/125 (drenážní vrstva přísypu)	0	
Drcené kamenivo fr 0/125 (ochranná vrstva přísypu)	0	
Konstrukční vrstva z DK 0/125 v aktivní zóně, materiál kupovaný	1961	m3
Úprava zemní pláně - zemina zlepšená vápnem a cementem ZZVC	12754	m2
Úprava pláně se zhutněním (1. až 4. třída)	67290	m2
Výplň rýhy a přesyp - trativod	4983	m3

11.1.1 SHRnutí BILANCE HMOT

V rámci rozhodující stavebního objektu železničního svršku a spodku je uvažováno s následujícím:

Délka demontovaných kolejí cca 22 625m, což je cca 91 stohů po 10 kolejových polí délky 25m. Plocha ZS4+ ZS8 s ponecháním plochy pro buňkoviště a recyklační základu pojme max. 30 stohů. Plocha ZS12 využitelná po dohodě se společností Sekyra Group pojme cca 40 stohů. Je potřeba provádět průběžně kategorizaci materiálu a jeho odvoz (na míst určené SDC nebo na příslušnou skládku/recyklační středisko – ŽST Zdice).

Plocha ZS8 je určena k dočasnému deponování materiálu pro přísyp na severním zhlaví, materiál přísypu musí být vhodný pro zlepšení, je možné využít materiál z výkopu severní budovy, podchodů, kolektoru.

Celkem bude recyklováno 12 939m³ ŠL z liché kolejové skupiny kolejí. Předpokládaná délka recyklace cca 1,5měsíce. Předpokládaný termín recyklace 03/04 2026.

12 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 osloví tři měsíce předem provozovatele vleček a projedná s nimi výluky.
- Zhotovitel osloví tři měsíce předem RSM Praha a projedná s nimi podmínky využití překládky materiálu v ŽST Stará Boleslav na pozemku parc. č. 2711/6 v k.ú. Stará Boleslav.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná přístupy a plochy ZS v majetku třetích osob.
- Provozovatel dráhy (SŽ) 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 výtluk. Sjízdnost musí být zachována nejen pro těžkou techniku, ale i pro osobní vozy správců a majitelů pozemků.
- V případě práce stavebního stroje v blízkosti živé části TV musí být dodrženy předpisy související s BOZP, zejména pak SŽ Bp1 a TNŽ 34 3109. Jedná se mimo jiné o nutnost ukolejnění stavebního stroje v případě práce v blízkosti menší než 2,0m od živé části TV, osazení fyzické, viditelné zábrany ve vzdálenosti 0,9m od TV atp.. Přednostně budou využita vozidla s omezovačem zdvihu pro vyloučení kontaktu ramene rypadla s nad ním uloženými překážkami.
- Zhotovitel je povinen vypracovat podrobný a aktualizovaný plán ZOV stavby vycházející z ZOV projektové dokumentace.
- Vytipované zemníky a skládky nejsou závazné, je věcí zhotovitele stavby, aby ve své nabídce zohlednil skládky a zemníky, které bude využívat.
- Práce mezi námezníkem a koncem výhybky budou prováděny v režimu práce v provozované koleji.
- Přístup na stavbu z Radlické ulice naproti tunelu Mrázovka vybudovaný společností Sekyra Group je možné využívat po dohodě se společností Sekyra Group.
- Budovy SDC na společném nádraží, které demoluje společnost Sekyra Group musí být zdemolovány v rozsahu bránícím výstavbě založení platformy, nové lávky pro pěší a přístupu na staveniště na začátku roku 2024.
- V železniční stanici jsou navržena **neveřejná** úrovněová křížení pro přejezd staveništních vozidla přes koleje. Křížení budou opatřena uzamykatelnou závorou, kterou bude obsluhovat odborně proškolený zaměstnanec zhotovitele po dohodě s výpravčím. V základní poloze bude závora dole a uzamčena.
- Výluky provozu tramvajové dopravy je nutné projednat 3 měsíce předem s Dopravním podnikem hl.m. Prahy.

- Během realizace stavby je navržen odvoz části vytěžené zeminy do ŽST Stará Boleslav, kde bude materiál přeložen na silniční nákladní dopravu. Vyjádření vlastníka pozemku vedle manipulační koleje je součástí TZ. Využití pozemku pro účelu stavby je třeba projednat min. 3 měsíce předem.
- 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. V případě deponování materiálu nebo pohybu vozidel stavby přímo nad konstrukcemi metra je nutné nechat spočítat pověřenou osobou dopad vlivu na konstrukce metra.
- Projektant upozorňuje na kap. 3.1., kde je uveden důvod a neaktuálnost zpracované dokumentace.

13 Stavební postupy

13.1 *Zásady realizace výstavby*

Předpokládaný termín zahájení realizace dle požadavku investora 01/2024.

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

- minimalizovat dobu jednokolejného provozu ve směru Praha-Praha-Radotín a zastaveného provozu směr Praha-Řeporyje a Praha-Žvahov,
- přístup pro cestující nenavrhovat přes provozované koleje,
- minimalizovat omezení provozu během technologické přestávky,
- soupravné vlaky dopravce RegioJet nebudou od grafikonu 2023/2024 vedeny do ŽST Praha-Smíchov.
- Přístupy pro cestující jsou zajištěny vždy alespoň jedním stávajícím podchodem.
- V rámci stavby bude realizováno založení budoucí platformy terminálu bez svislých sloupů a bez základových konstrukcí pod 1. nástupištěm.
- Současně se stavbou ŽST Praha-Smíchov proběhne výstavba samostatné stavby Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov.
- Do doby dokončení nových trafostanic, nebude během zimního období až na výjimky uvedené v dopravní technologii zřizováno EOv na nových výhybkách (stávající stav)
- V rámci stavby budou za účelem přístupu stavby zřízeny úrovně křížení přes provozované koleje, která nebudou veřejně přístupná. Je věcí podrobného HMG zhotovitele etapizovat výstavbu v rámci stavebních postupů tak, aby si zachoval přístup na staveniště, respektive aby předčasným dokončením jednoho SO nezabránil přístupu staveništní techniky k ostatním SO.
- Během realizace stavby platí stávající stav železničního mostu přes Vltavu (dvojkolejný provoz rychlostí 40 km/h), omezení rychlosti, tonáže a možností křižování nastane v roce 2024.
- Provizorní nástupiště v ŽST Praha-Smíchov pro vlaky směr Praha-Praha-Radotín budou navrhována na délku až 240 metrů s tím, že v rámci stavby (přípravy výluk) může být projednána délka nižší v případě, když bude garantováno nekonání výluk na berounském rameni, které by znamenaly potřebu vedení ztrojených jednotek řady 471.
- Krátkodobé několikahodinové výluky (zejména pro úpravy trakčního vedení) budou realizovány přednostně v nočních hodinách; obecně ve vhodných dnech (časech) s nižším provozem po dohodě se složkami řízení provozu, dopravci a objednateli dopravy tak, aby omezení (zastavení) železničního provozu bylo minimální (projednané). Opatření pro takové výluky (odklon nebo odřeknutí vlaků, náhrada prostředky náhradní dopravy), nebude-li v textu uvedeno jinak, budou vycházet z opatření pro obdobné dlouhodobé výluky.
- Při omezeném provozu v úseku Praha-Praha-Radotín – Praha-Smíchov – výhybna Vyšehrad bude část vlaků odřeknuta a/nebo vedena objízdnou trasou přes ŽST Praha-Krč a Praha-Vršovice – v takovém případě musí být zajištěna koordinace výluk tak, aby tato objízdná trasa byla plně sjízdná a dostatečně kapacitní. Část vlaků může být souběžně nahrazena prostředky náhradní dopravy vedenými do ŽST Praha-Smíchov.

- Při zastaveném provozu části zhlaví ve směru na výhybnu Prokopské údolí budou vlaky vedeny k provizornímu nástupišti Praha-Zlíchov. Pro vedení vlaků dálkové linky R26 by měla být zajištěna dostatečná kapacita pro vedení těchto spojů po trati přes Karlštejn.
 - Při výluce směr Výh Praha-Žvahov nebo zásadních omezeních v ŽST Praha-Smíchov budou vlaky ve vhodném úseku odřeknuty a nahrazeny prostředky náhradní dopravy.
- Vyklizení severního křídla včetně přeložek/zaslepení stáv. sítí, zejména plynovodu, které brání demolici budovy.
 - Aktivace mobilního provizorního zabezpečovacího před úpravou konfigurace kolejiště, které by znamenalo zásah do stávajícího RZZ.
 - Aktivace def. zab. zařízení a zapojení do DOZ.
 - Dokončení výstavby severního křídla VB včetně zprovoznění nové technologie.

Počty krátkodobých výluk (výstavba základů TS a montáž TS, montáž TV, podbití atp) stanovil projektant dle zkušeností z jiných staveb za účelem stanovení přibližného objemu těchto výluk, a je třeba je vnímat jako předpokládané a orientační, jejich skutečný počet bude odvislý od konkrétních podmínek stavby. Rovněž tak jejich poloha na časové ose je návrh projektanta, který s ohledem na skutečném podmínky během realizace může doznat změn.

Zatrolejované provozované koleje není-li uvedeno jinak, budou provozovány vždy pod TV.

Trakční vedení je vždy vypnuto nad snesenými/vyloučenými kolejemi, blíže jsou výluky TV specifikovány u každého postupu.

Během výstavby je z důvodu provizorních stavů navrženo přečíslování kolejí. K prvnímu přečíslování dojde během provizorního zapojení SK č. 6 do výh. č. 7. Z důvodů logiky RZZ bude kolej nově číslována jako SK č.8.

Další přečíslování je navrženo v os. nádraží po aktivaci MPZZ, kdy dojde k přečíslování kolejí ve stanici a ke stávajícím výhybkám bude doplněn index XS. Změna číslování není promítnuta do schémat stavebních postupů a ani textové části ZOV.

Dočasná neveřejná staveništní křížení přes nové koleje budou realizována v rámci navržených nepřetržitých výluk, přes stávající koleje v zákrytu s výlukami pro TV případně v nočních přestávkách mezi vlaky.

13.22 Přípravné práce 2024

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

Přístup cestujících – jako ve stávajícím stavu.

Informační systém – stávající.

1. Rozsah práce

- a) Projednání dopravních tras a přístupů na stavenišť, projednání ploch ZS, pasportizace stávajícího stavu staveništních komunikací, provedení předkategorizace materiálu železničního svršku.
- b) Zahájení prací na vyprojektování a výrobě MPZZ a definitivního zab. zař..
- c) Vytyčení a výstavba přeložek inž. sítí, přeložky provizorních sítí přednostně do definitivní polohy (v místě mostů se mimo jiné nachází i STL plynovody), STL plynovod je rovněž veden po fasádě VB a v místě příjezdové cesty na staveniště a musí být přeložen před její rekonstrukcí, respektive před demolicí severního křídla a rozšířením stávající rampy k poště pro přístup staveništní techniky. Přeložky plynovodů musí být realizovány v době nejnižšího odběru, tedy mimo topnou sezónu.
- d) Budou namontovány všechny provizorní děliče s rozpojovacími noži.
- e) Kácení v období vegetačního klidu.

2. Délka stavebního postupu

28 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Denní výluky pro realizaci základů TV a úprav TV

- o SK č. 6 (směr Rudná) výstavba základů TV č. 118N, 118AN, 120N, 124N, 126N, 128N, 130N, 132N..... 2x6hod
- o SK č. 3 (za výhybkou č. 63) bez výluky TV, výstavba základů TV č.: 89N, 91N, 93N, 95N, 97N, 99N, 101N, 103N, 105N, 107N, 109N, 111N, 113N, 115N, 117N, 119N 4x6hod
- o SK č. 1 (směr Vyšehrad) TV sekce 1, 3, 7 výstavba základů TV č.: 11N, 15N, 27N 1x6hod
- o SK č.9 TV sekce 7a, 5, 9 výstavba základů TV č.: P41, P56, P62, P65, P66 2x6hod
- o SK č.2 TV sekce 2, 4, 6 výstavba základů TV č.: P83, P85..... 1x6hod

Noční výluky pro montáže stožárů

- o SK č. 6 (směr Rudná) bez výluky TV, výstavba stožárů TV č.: 118N, 118AN, 120N, 124N, 126N, 128N, 130N, 132N 1x6hod
- o SK č. 3 (za výhybkou č. 63) bez výluky TV výstavba stožárů TV č.: 89N, 91N, 93N, 95N, 97N, 99N, 101N, 103N, 105N, 107N, 109N, 111N, 113N, 115N, 117N, 119N 2x6hod
- o SK č. 1 (směr Vyšehrad) výluka TV sekce 1, 3, 7 výstavba stožárů TV č.: 11N, 15, 27N 1x6hod
- o SK č.9 TV sekce 7a, 5, 9 výstavba stožárů TV č.: P41, P56, P62, P65, P66..... 1x6hod
- o SK č. 2 TV sekce 2, 4, 6 výstavba stožárů TV č.: P83, P85..... 1x6hod

4. Vypnutí trakčního vedení

V místě práce na TV.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Provizorní SZZ na St.1 v provozu z I. etapy. Probíhá projektování, příprava a montáže MPZZ, zakázány jsou jízdy do vyloučené části kolejiště. Provádí se přeložka hlavní kabelové trasy na vyšehradské zhlaví.

7. Jízdy vlaků

Bez dlouhodobých omezení.

8. Výluková propustnost

Krátkodobá dílčí omezení kolejové kapacity ŽST Praha-Smíchov.

9. Dopravní opatření

Výluky musí probíhat v úzké koordinaci s výlukami na odklonové trase přes ŽST Praha-Krč (zejména pak v ŽST Praha-Vršovice) tak, aby na ni v případě potřeby bylo možné převést provoz.

13.32 Stavební postup č.1

Přístup na staveniště z ul. Nádražní, Radlická, Dobříšská. Přístup k návěsní lávce SO 30-26-01 pouze z vyloučené koleje. Pro stavbu vyčleněny koleje 8b,15,17,19,16a,5s. Úrovňové křížení přes stávající SK č. 1b,2b na severním zhlaví.

Přístup cestujících – jako ve stávajícím stavu.

Informační systém – stávající.

1. Rozsah práce

- a) Po skončení výluk SK č. 7,9 výstavba provizorního nástupiště u SK č. 8 v délce 240m, které bude využito během výluk SK č. 2 a 6 při demolici stávajícího přístřešku na 3. nástupišti.
- b) Rekonstrukce kolejí č. 3,3a.
- c) Zahájení výstavby staveništního vjezdu z ul. Dobříšská.
- d) Prodloužení nástupiště č. 1, jako náhrada za zkrácení v severní části vlivem realizace pažení severního křídla a demolice zavazadlového tunelu, konečná délka hrany 238m po závaží výh. č. 37, nutno ochránit stávající kabelové trasy! Snesení výhybky č. 34 včetně napojení na výhybku č. 41. Během provozu prodloužení nástupiště výluka spojky z výhybek 32/41.
- e) Po dokončení demolice a zasypání zavazadlového tunelu pod SK č. 7,9 budou do těchto míst provizorně vymístěn kabelové trasy, aby mohly být zahájeny práce na pažící stěně severního křídla, následně po dokončení části pažení pro výstavbu severního křídla, budou provizorní kabelové trasy dočasně uloženy na pažící stěnu.
- f) Budou zkráceny pražce stávající výhybky č. 10 z důvodu uvolnění místa pro výstavbu základu TS včetně odřezání části kolejnice do vyloučené SK č. 7c,7b. Zkrácení pražců bude provedeno bez výluky v přestávce mezi vlaky.
- g) Demolice části zastřešení na 1. nástupišti.
- h) Převěšení ZOK podél koleje č.9 tj. na nové trakční stožáry č. 51CN, břevno 53BN a P41 a P43 a převěšení ze stož.113 na 11N.
- i) Výstavba úrovňového staveništního křížení na severním zhlaví přes SK č. 1b,2b, zkrácení SK č. 8b a dále přes SK č. 7,9, to bude využito ve SP č.3 v zákrytu s výlukami pro TV.

- j) Denní zastavené provozy na vyšehradském zhlaví pro práci na TV budou v případě potřeby využity i pro demolici betonového povrchu lávky pro pěší (odlehčení konstrukce), bude odvislé od technologie zhotovitele (nosnosti jeřábové techniky).
- k) Výstavba umělých staveb:
- SO 30-20-05 Demolice části zavazadlového tunelu a společných prostor pod SK č. 7,9 pro umožnění realizace pažení severního křídla. Bude snesena výhybka č. 21 a po vymístění provizorních kabelových tras dojde k obnově železničního svršku ve SK č. 7,9 a délky hran u SK č. 9 v délce 238m u SK č. 7 v délce 240m. Výstavba záporového pažení pro severní křídlo VB s přípravou pro napojení monolitické kolektoru. Pro přeložení provizorních kabelových tras z polohy SK č.9 na záporovou stěnu platí, že musí být nejdříve dokončeny horní kotvy pažící stěny a následně provedeny přeložky.
 - Současně pokračují přeložky stávajících inženýrských sítí, které jsou v kolizi jak se záporovou stěnou, tak s prostorem demolice/výstavby nového severního křídla.
 - Výstavba zápor pro pažení kolektoru (musí být realizováno před realizací kotev pažící stěny pro severní křídlo).
 - Demolice severního křídla
 - Zahájení výstavby severního křídla
 - Výstavba základu TS a TS ve zhlaví a záhlaví směr Praha-Radotín, je navržena úprava/snesení TV aby nedocházelo k beznapěťovým jízdám na zhlaví. Základy a TS u SK č.1 na zhlaví směr Vyšehrad vyžadující denní výluky koleje i TV budou realizovány o víkendu.
 - Výstavba provizorního nástupiště Praha-Zlíchov, v místě zastávky tramvajové Hlubočepy.
 - Zahájení výstavby podchodů SO 30-20-06 a 30-20-07
 - Zahájení výstavby založení stavebních objektů souvisejících staveb lávky a terminálu, přednostně v místě budoucí východní staveništní komunikace stavby Smíchov city a založení bránící výstavbě podchodů a nového kolektoru v místě 4. nástupiště.
 - Zahájení výstavby založení lávky pro pěší v místě vyloučené části kolejiště.
 - Demolice torza lávky vně kolejiště
- l) Snesení SK č.3b, 7b, 7c, 7b, 10, 10a, 12, 12a, 12b, 12c, 14, 14a,16.

2. Délka stavebního postupu

150 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- SK č. 9 150 dní
(výstavba pažení severního křídla, demolice zavazadlového tunelu, demolice části zastřešení na 1. nástupišti, přeložky inž. sítí)
- SK č.7 75 dní
(demolice zavazadlového tunelu, přeložky inženýrských sítí)
- SK č. 3,3a 7 dní
(rekonstrukce svršku – pro umožnění převedení provozu z 1. TK po aktivaci MPZZ)
- SK č. 3b, 7b,7c,7b,9b,8b. 150 dní
- Odstavné staniční koleje č. 10,10a,12,12b,12a,12c,14,14a,16..... 14 dní
- Kolej mezi výhybkami č. 32/41 a 34/41 150 dní

- SK č. 6,8 7 dní
(bude využito i při výlukách SK č. 2,4,6 při práci na TV)
- TK č.1 směr Praha-Radotín 3 x 2dny (víkend)
(výstavba pažení návěsní lávky na Praha-Radotínském zhlaví)
- Nástupiště č.1 během celého postupu 150 dní
- Spojka z výhybek 32/41 do doby potřeby prodlouženého 1. nástupiště 150 dní

Denní výluka

- TK č.1 směr Praha-Radotín 14 x 5h
(výstavba návěsní lávky na Praha-Radotínském zhlaví)

Denní výluky pro realizaci základů TV a úpravu TV

- SK č. 2, 6 (TV sekce 2, 4, 6) el. zkrácení koleje č. 6. Vložení děličů do spojky 89-92 a za výhybku č. 83 1x6hod
- SK č. 1 (směr Praha-Radotín) TV sekce 1, 3, 7 výstavba základů TV č.: 123N, 125N, 127N, 129N, 131N 2x6hod
- SK č. 14c (TV sekce 8, 10, 12, 14, 16, 18) el. zkrácení koleje č. 14, vložení izolace za výhybku č. 81 1x6hod
- SK č. 1 (směr Vyšehrad) TV sekce 1, 3, 7 výstavba základů TV č.: 41N, 41AN. Pro výstavbu základu 41N je nutná demontáž části pražců výhybky č. 10 1x6hod
- SK č. 1 a 2, TV sekce 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 2, 6, 8, 10, 12, 14, 16 provizorně zakotvit a sespojovat systém č. V7 a 9 u stožáru 51CN 1x6hod
- Výluka stávající koleje č. 1 a 2 TV sekce 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 2, 6, 8, 10, 12, 14, 16 provizorně zakotvit systém č. V5 na stožár č. 56AN 1x4hod
- SK č. 8 TV sekce 8, 10, 12, 14, 16 provizorně zakotvit systém č. 14 na stávající stožár 1x4hod
- Výluka stávající koleje č. 1, 7 a 9 TV sekce 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15 převěšení systému č. 1, 7 a 9 na nové brány 3x6hod
- SK č. 2 TV sekce 2, 6, převěšení systému č. 2 na nové brány 1x6hod
- SK směr Rudná (za výh. č.83) bez výluky TV výstavba základů TV č.: 100N, 102N, 104N, 106N, 108N, 110N, 112N, 114N, 116N 2x6hod
- SK č. 1 TV sekce 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, instalace provizorního zesilovacího vedení 120Cu mezi stožáry 37N – 115N. Propojka ze stožáru 41N na TV koleje č. 1.. 2x6hod

Noční výluky pro montáže stožárů

- SK č. 1 (směr Praha-Radotín) výluka TV sekce 1, 3, 7, výstavba stožárů TV č.: 123N, 125N, 127N, 129N, 131N 1x6hod
- SK směr Rudná (za výh. č.83) bez výluky TV výstavba stožárů TV č.: 100N, 102N, 104N, 106N, 108N, 110N, 112N, 114N, 116N 1x6hod
- SK koleje č. 1 (směr Vyšehrad) TV sekce 1, 3, 7 výstavba stožárů č.: 41N, 41AN 1x6hod
- SK č. 1 a 2, TV sekce 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 2, 6, 8, 10, 12, 14, 16 demontáž stožárů 38, 40 a 41. Demontáž bran 38A-38, 41-42. Bránu 41-42 zkrátit a vytvořit výložník ze stožáru 42 pro koleje č. 1 a 2 2x6hod

Noční výluky pro montáže/demontáž TV

- SK č. 7 (sekce 1, 3, 7) vložení děličů do koleje č.7 a za výhybku č. 17 a 37 1x4hod
- SK č. 9, spojky 55-57 (TV sekce 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19) vložení děliče do koleje č.9 a za výhybku č. 31 a děliče mezi výhybky č. 55 a 57 (oddělení kolejí 15,17,19) 1x4hod

- SK č. 1, 3 (TV sekce 1, 3, 7) el. zkrácení koleje č. 3. Vložení děličů do spojky 91-93 a za výhybku č. 63. El. oddělení kolejí č. 1 a 3 od výhybky č. 63-66 4x4hod
- SK č. 1, 2, 6 TV sekce č.1,3,7,2,2A,4,6 vložení izolace za výhybku č. 10 do systému č.6..... 1x4hod
- SK č. 17 TV sekce 9, 11, 13, 15, 17 demontáž systému č. 17..... 1x6hod
- SK č. 1 a 2 TV sekce 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 2, 6, 8, 10, 12, 14, 16 demontáž stávajícího systému č.10..... 1x6hod
- SK č. 8 TV sekce 8, 10, 12, 14, 16 demontáž stávajících systémů č. 12, 16, 18 2x6hod
- SK č. 1, 2, 7, 9 TV sekce 1, 2, 3, 5, 7, 9 demontáž systému č. V1 (mezi stožáry 49 a 64) 1x6hod
- SK č. 8 TV sekce 8, 10, 12, 14, 16 připojit stávající napájecí převěs na kolej č. 8 1x4hod

Noční výluky pro montáže/demontáž bran

- SK č. 1, 2 TV koleje č.1,3,7,2 Montáž bran. 99N-100N, 101N-102N,103N-104N,105N-106N,107N-108N,109N-110N,111N-112N,113N-114N,115N-116N,117N-118N,119N-120N,123N-124N,125N-126N,127N-128N,129N-130N,131N-132 16x4hod
- SK č. 1, 2, 6, 7, 8, 9 TV koleje č. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 2, 6, 8, 10, 12, 14, 16, montáž bran. 15N,35N,37N-38N, 39N-40N, 41N-42N, 41AN, 47AN, 51CN-51BN, 53BN 8x4hod
- SK č. 1, 2, TV koleje č.1,3,7,2, demontáž bran.: 101-102, 103-104, 105-106, 1-2, 5-6, 7-8, 9-10, 11-12 4x4hod
- TK č. 1,2 směr Praha-Radotín, osazení návěštní lávky 4h

Denní zastavené provozy pro realizaci pažení severních mostů I etapa (II. etapa ve SP č.5)

- SK č.1,2 na vyšehradském zhlaví 5 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými či snesenými kolejemi.

Staničních kolejí během prací na základech a stožárech trakčního vedení. Nad dočasně vyloučenými kolejemi č. 7,9,8. Opravy svršku ve SK č. 3 (upevňovadla, ruční lokální výměna pražců bude provedena pod zapnutým TV).

SK č. 7,9, která bude od sekce provizorně oddělena izolátory/děliči, ty budou následně využity při demolici přístřešku.

TV TK č.1 ve směru Praha-Radotín bude při výstavbě návěštní lávky odpojeno mezi odpojovači na zhlaví.

O víkendu výluka celé sekce TV SK č.8 – 16a včetně spojovací koleje do společného nádraží.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Probíhá projektování, příprava a montáže MPZZ, zakázány jsou jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Provoz bez omezení na kusé staniční koleje společného nádraží z I. etapy rekonstrukce a os. nádraží, k.č. 1s, 3s, 5s,6,6a,7a,8,9a,10,10a,11,12,12a,12b,12c,13,14,14a,14b,16a.

Omezen provoz na SK:

- SK č. 3,3a, které jsou vyloučeny na 7 dní z důvodu rekonstrukce.
- SK č. 7 výluka 75 dní na začátku postupu, nástupiště č. 2 v provozu u 1. SK.
- SK č. 6,8 výluka 7 dní.
- Posledních 14 dní postupu vyloučen provoz na odstavné koleje č. 10,10a,12,12a,12b,12c,14,14a,16

Provoz do TÚ bez omezení, při výstavbě návěsní lávky ve směru na Praha-Radotín provoz o třech víkendech a během denních 5h výluk jednokolejný v úseku ŽST Praha-Smíchov – Praha-Radotín.

Při realizaci pažení výluka obou kolejí v úseku výhybna Vyšehrad – Praha-Smíchov.

Z důvodu práce na TV a pažení mostních objektů jsou navrženy zastavené provozy na vyšehradském zhlaví v délce 4x6h a 1x4h.

8. Výluková propustnost

Při realizaci pažení provoz v úseku výhybna Vyšehrad – Praha-Smíchov zastaven.

Dílčí omezení kolejové kapacity ŽST Praha-Smíchov.

Při 5hodinových výlukách pro výstavbu návěsní lávky jednokolejný provoz směr Radotín po odbočku Odb Závodiště (možno provézt 8 vlaků za 1 hodinu).

Při krátkodobých výlukách pro úpravu trakce provoz směr Praha-Radotín zastaven.

9. Dopravní opatření

Dle návrhu jízdního řádu pro rok 2022 je již s danými omezeními uvažováno.

Dílčí krátkodobé výluky musí probíhat v úzké koordinaci s výlukami na odklonové trase přes ŽST Praha-Krč (zejména pak v ŽST Praha-Vršovice) tak, aby na ni v případě potřeby bylo možné převést provoz. V úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov cestující využijí prostředků MHD.

Při jednokolejném provozu směr Radotín může být omezeno zastavování na zastávce Praha-Velká Chuchle (nástupiště pouze u vnějších kolejí).

Při zastaveném provozu směr Radotín část vlaků bude odkloněna přes ŽST Praha-Krč, část nahrazena NAD.

13.42 Stavební postupč.2

Přístup na staveniště z ul. Dobříšská, 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 5s. Úrovňové křížení přes SK č. 6,8. Úrovňové křížení přes stávající SK č. 1b,2b na severním zhlaví.

Přístup cestujících – pouze podchodem, na III. Nástupiště pouze jižní podchodem, z provizorního nástupiště u Sk č. 8 provizorní lávkou na 3. nástupiště přes vyloučenou SK č.6.

Informační systém - stávající upravený.

1. Rozsah práce

- a) Demontáž části zastřešení na nástupišti č. 3 z důvodu uvolnění místa pro staveništní techniku při realizaci podchodu v dalších stavebních postupech, stávající výlezy budou do té doby provizorně zastřešeny. Během realizace budou vyloučeny obě přilehlé koleje. Ke konci postupu bude nástupiště administrativně zkráceno k jižnímu výlezu ze severního pochodu, severní výlez nebude využíván.

- b) Po zprovoznění SK č. 2 a 6 bude realizován provizorní přesmyk z výhybky č. 67 do Sk č. 6a a zrušena obě provizorní nástupiště.
- c) Aktivace úrovnového staveništního křížení přes SK č. 6,8.
- d) Pokračují práce na umělých stavbách:
 - SO 30-20-06 Rekonstrukce podchodu
 - SO 30-20-06 Rekonstrukce podchodu
 - Výstavba založení platformy/terminálu (včetně patek zastřešení).
 - Pokračuje výstavby lávky pro pěší.

2. Délka stavebního postupu

20 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržité výluky

- SK č. 2,6 18 dní
(demolice zastřešení nástupiště + provizorní zastřešení podchodu)
- SK č.6a,8, 8a 2 dny
(provizorní přepojení)
- Spojka z výhybek č. 42XB/46 a 35/42XA až do konce stavby20 dní

Denní výluky pro realizaci základů TV

- SK č. 6 bez vlivu na TV výstavba základů TV č.: 51N, 53N, 55N. Provést po demolici přístřešku 1x6hod

Noční výluky pro montáže/demontáž TV

- SK č. 1 TV sekce 1, 3, 7 vložení děličů do koleje č.1 v oblasti nástupišť 1x4hod
- SK č. 2 TV sekce 2 vložení děličů do koleje č.2 v oblasti nástupišť 1x4hod
- TK č. 2 (směr Vyšehrad) TV sekce 2 za odpojovačem č. 402 směrem na Vyšehrad vložit dělič do systému č. 33 u stožáru č. R2 1x4hod
- SK č. 1 a 2 TV sekce 1, 3, 5, 7 provizorně zakotvit systém č. 6 1x4hod
- SK č. 1 a 2 TV sekce 1, 2, 3, 5, 7 provizorně zakotvit systém č. V2 na stožár 80N, systém č. V9 zakotvit na 93N a systém č. 19 zakotvit na 91 2x6hod

4. Vypnutí trakčního vedení

TV vypnuto nad vyloučenými kolejemi. Během demolice přístřešků budou aktivovány děliče TV v místě stavebních prací, jízdy samotíží na zhlavích nejsou navrženy. Poslední dva dny postupu bude vypnuto TV SK č.4,6a,6,8,8a a systémy TV budou sneseny. Koleje zůstanou po dokončení provizorního zapojení ke konci postupu bez TV.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Probíhá projektování, příprava a montáže MPZZ, zakázány jsou jízdy do vyloučené části kolejiště. Na konci stavebního postupu v souběhu s kolejovým přesmykem se přenáší výstroj koleje 8 / 8A na kolej 6 / 6A a provádějí se související úpravy RZZ.

7. Jízdy vlaků

Jízdy vlaků do liché skupiny os. nádraží na SK č. 1-13.

V sudé kolejové skupině provoz na SK č. 8 s provizorní nástupištní hranou a provizorním přechodem přes vyloučenou SK č. 6. Poslední dva dny vyloučen provoz sudé skupině os. nádraží (SK č. 6,8).

Ve směru od Žvahova pokračuje provoz na kusé SK č. 1s,3s,5s a 90.

Provoz od Rudné u Prahy bez omezení.

Provoz směr Vyšehrad bez omezení.

8. Výluková propustnost

Kolizní jízdy řeporyjských vlaků (kolej číslo 4) vůči odjíždějícím Praha-Radotínským vlakům (kolej číslo 8).

9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření (dle návrhu jízdního řádu pro rok 2022 nejsou řeporyjské vlaky vůči odjíždějícím Praha-Radotínským konstrukčně kolizní).

13.52 Stavební postup č.3

Přístup na staveniště z ul. Dobříšská, 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 5s. Úrovňové křížení přes SK č. 7,9 přístupné ve směru od tramvajové smyčky. Úrovňové křížení přes stávající SK č. 1b,2b na severním zhlaví.

Přístup cestujících – na II. nástupiště pouze jižním podchodem, I. a III. nástupiště oběma podchody.

Informační systém - stávající upravený.

1. Rozsah práce

- a) Demontáž části zastřešení na nástupišti č. 2 z důvodu uvolnění místa pro staveništní techniku při realizaci podchodu, stávající výlezy budou do té doby provizorně zastřešeny. Během realizace budou vyloučeny obě přilehlé koleje. Ke konci postupu bude nástupiště zkráceno po jižní výlez ze severního podchodu, který bude v provozu.
- b) Bude prodlouženo nástupiště č. 2 u SK č. 1 k výhybce č. 43 (bude využito v dalších postupech). Bude znemožněno využití spojky č. 43/47.
- c) Zprovoznění staveništního křížení přes SK č.7,9, na konci postupu jeho demontáž.
- d) Pokračují práce dle předešlých postupů.
- e) Pokračují práce na umělých stavbách:
 - SO 30-20-06 Rekonstrukce podchodu
 - SO 30-20-06 Rekonstrukce podchodu
 - Výstavba založení platformy/terminálu (včetně patek zastřešení).
 - S0 30-40-01 zahájení výstavby kolektoru ve 4. nástupišti
 - Pokračuje výstavba lávky pro pěší.

2. Délka stavebního postupu

16 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržité výluky

- SK č. 1,7 14 dní
(demolice zastřešení nástupiště + výstavba provizorního zastřešení)
- Spojka z výhybek 43/47 až do konce stavby.

Denní výluky pro realizaci základů TV a úpravu TV

- Výluka stávající koleje č. 1, výluka TV sekce 1, 3, 5, 7 provizorně převést systém č. 1 a 2 na bránu 55N, výstavba podpěry lávky po převěšení systému č.1 a po demolici stožáru 42 1x4hod
- Výluka stávající koleje č. 2 výluka TV sekce 2 provizorně převést systém č. 2 na bránu 55N, výstavba podpěry lávky po převěšení systému č.1 a 2 a po demolici stožáru 42 1x4hod

Noční výluky

- Celé severní zhlaví v místě demontáže lávky pro pěší 1 x 6h
- SK č. 1 a 2, TV sekce 1, 2,3, 5, 7 převést systém č.1 na 2 na bránu 55N..... 2x4hod
- SK č. 1 a 2, TV sekce 1, 3, 5, 7 zakotvit systém č. 6 na stožár 55N 1x4hod
- SK č. 6 TV sekce 2, 6, 8 výstavba stožárů TV č.: 51N, 53N, 55N. Provést po demolici přístřešku 1x6hod
- SK č. 1, TV koleje č.1,3,7,2, montáž bran.:51N-51AN, 53N-53AN, 55N 2x4hod

4. Vypnutí trakčního vedení

TV vypnuto nad vyloučenými kolejemi a v místě SK č. 4,6,6a dle SP č.2 až do doby jejich snesení. Během demolice přístřešků budou aktivovány děliče v TV v místě stavebních prací, jízdy samotíží na zhlavích nejsou navrženy. Vypnuto TV v celé stanici kromě k.č. 5,7,9,11,13,15 ,17,19 během demontáže lávky pro pěší.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Probíhá projektování, příprava a montáže MPZZ, zakázány jsou jízdy do vyloučené části kolejíště.

7. Jízdy vlaků

Během demolice zastřešení a výstavby provizorního zastřešení na nástupišti č. II jízda vlaků do liché skupiny os. nádraží kromě SK č. 1,7 a do sudé skupiny staničních kolejí os. nádraží č. 2,6,6a.

Ve směru od Žvahova provoz na kusé kolee č. 1s,3s,5s. a úvratí do os. nádraží.

Provoz od Rudné u Prahy bez omezení.

Provoz směr Vyšehrad bez omezení.

8. Výluková propustnost

Ukončení možnosti průjezdu ze sudé skupiny směr Vyšehrad (vyjma koleje číslo 2).

9. Dopravní opatření

Vlaky směru Praha-Žvahov budou od této chvíle vedeny pouze z/do ŽST Praha-Smíchov na kusou kolej (v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov budou odřeknuty).

13.6 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.Přístup k návěsní lávce po kusé koleji č.3 a dále po drážním tělese (užití dvoucestných vozidel)

Provoz cestujících – od společného nádraží směrem k VB zastaven. Provoz pěších od VB na nástupiště č. I bez omezení na nástupiště č. II severním i jižním podchodem, na nástupiště č. 3 pouze jižním podchodem.

Informační systém – stávající na nástupišťích č.1,1a,2 a 3.

1. Rozsah práce

- a) Pokračuje výstavba severního křídla výpravní budovy.
- b) Zahájení výstavby přísypu pro SK č. 10a v závislosti na množství využitelné zeminy ke zlepšení z výkopů podchodu, severního křídla a kolektoru a dále tak, aby byla umožněna výstavba pilotové zdi stavbou Smíchov city na severním zhlaví.
- c) Zkrácení stávající nástupištní hrany u SK č.6 na 95m.
- d) Výstavba umělých staveb:
 - SO 30-20-06 výstavba tubusu podchodu až po III. nástupišťem mimo výlezy.
 - SO 30-20-07 výstavba podchodu včetně výlezů na 4. nástupišť.
 - SO 30-40-01 výstavba kolektoru v místě 3. a 4. nástupišť a částečně v místě plochy ZS.
 - Pokračuje výstavba založení platformy/terminálu.
 - SO 30-62-01 výstavba zastřešení na 4. nástupišti.
 - Výstavba nové lávky pro pěší po 3. nástupišť včetně.

2. Délka stavebního postupu

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 Praha-Radotína, v místě nástupišť č. 3 s už. délkou 95m) 106 dní

Denní výluky

- SK č. 2 (mezi výhybkou č. 11-14) TV sekce 2 výstavba základů TV č 43N, 45N 1x6hod

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Probíhá projektování, příprava a montáže MPZZ, zakázány jsou jízdy do vyloučené části kolejiště. Kolej 8 / 8A se upravuje na kusou.

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. 15,17,16a,19 přednostně určeny pro stavbu.

8. Výluková propustnost

Bez dalších omezení.

9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření.

13.7 Technologická přestávka 2024/2025

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 pokračují 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.

Nefunkční kolejové spojky z výh. č. 32/41, 43/47,42xb/46.

Během technologické přestávky pokračují dle klimatických podmínek práce na rozestavěných objektech. Probíhá příprava na aktivaci MPZZ v březnu 2025.

13.8 Stavební postup č.5

Přístup na staveniště úrovnovým křížením přes SK č. 4,6a. Pro stavbu vyčleněny SK č.8b, 15,17,19, 16a a část koleje 5s.

Provoz cestujících – provoz pěších od VB na nástupiště č. I bez omezení na nástupiště č. II severním i jižním podchodem, na nástupiště č. 3 jižním podchodem a jižním výlezem ze severního podchodu.

Informační systém - stávající na nástupištech č.1,1a,2 a 3.

1. Rozsah práce

- Realizace provizorních přesmyků na jižním zhlaví ŽST Smíchov v koordinaci s aktivací MPZZ. Po aktivaci MPZZ přečíslování SK a doplnění index XS ke stávajícím výhybkám.
- Současně se zastavenými provozy na radotínském zhlaví jsou navrženy zastavené provozy na vyšehradském zhlaví z důvodu realizace pažení mostů na severním zhlaví.
- Aktivace úrovnového staveništního křížení přes SK č. 4,6a.
- Pokračuje výstavba z předešlého postupu.

2. Délka stavebního postupu

20 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržité výluky

- II. etapa přesmyk SK č. 1 v záhlaví směr Praha-Radotín2 dny
- III. etapa přesmyk, SK č. 2a, 2, 1a, 1, 3 7 dny

Denní výluky pro realizaci základů TV

- SK č. 2 TV sekce 2 provizorní zakotvení systému č. 21 1x4hod
- SK č. 3 TV sekce 3, 5, 7, 9 provizorní zakotvení systému č. 3 1x4hod
- SK č. 1, 3 (zhlaví směr Praha-Radotín) TV sekce 1, 3, 5, 7, 9 provést provizorní zatrolejování mezi kolejí č. 1 a 3 (viz provizorní sjízdnost) provizorně zakotvit systém č. P13 na stožár 109N..... 2x6hod
- SK č. 1, 2, 3 (zhlaví směr Praha-Radotín) TV sekce 1, 2, 3, 5, 7, 9 provést provizorní zatrolejování mezi kolejí č. 1 a 2 (viz provizorní sjízdnost) provizorně zakotvit systém č. P23 na stožár 99 2x6hod
- SK č. 1, 2, 3 (střední část) TV sekce 1, 2, 3, 5, 7, 9 provést provizorní zatrolejování mezi kolejí č. 1-2 a 2-3 (viz provizorní sjízdnost) provizorně zakotvit systém č. 3_x, 3_y, 2₂, 1₂, 1₁..... 3x6hod

Denní zastavení provozu pro realizace pažení severních mostů II. etapa

- SK č. 1,2 v místě mostů II. etapa..... 10 x 6h

Noční výluky pro montáže/demontáž TV

- SK č. 1, 2, výluka TV koleje č.1,3,7,2, demontáž bran.: 101-102, 103-104, 105-106, 1-2, 5-6, 7-8, 9-10, 11-12 4x4hod
- SK č. 1, 2, TV koleje č.1,3,7,2 montáž bran.: 45AN-45N, 49N..... 1x4hod
- SK č. 2 (mezi výhybkou č. 11-14) TV sekce 2, výstavba stožárů TV č 43N, 45N 1x4hod

Výluky zab. zařízení pro aktivaci MPZZ.

- I. etapa - střední a Praha-Radotínské zhlaví 5 dny
- I. etapa - úvazka TZZ 1. TK směr Praha-Radotín 2 dny
- II. etapa přepnutí SZZ na vyšehradském zhlaví 3 dny
- III. etapa přepnutí zbývajících částí SZZ na středním a Praha-Radotínském zhlaví ..7 dní
- III. etapa přepnutí TZZ 2 dny

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi, během provizorních přepojování budou aktivovány provizorní děliče na Praha-Radotínském zhlaví, není navržena jízda samotíží.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

I. Etapa :

V rámci stavebního postupu bude provedena aktivace MPZZ, aktivace bude časově koordinována s prováděním kolejových přesmyků. Přepínání proběhne postupně po zhlavích a po kolejových skupinách. Nejdříve bude přepnuto střední a Praha-Radotínské zhlaví v liché kolejové skupině, od stávajících kolejí 3, 3A po kolej 19 (koleje 1, 2 zůstanou přes celou ŽST zabezpečeny z RZZ), přepínání bude trvat **5 dní**.

II. Etapa I. fáze:

Po ukončení tohoto přepínání naváže kolejová výluky s přesmykem z 1TK od Praha-Radotína na stávající kolej 3A, v rámci této kolejové výluky bude provedeno přepnutí SZZ ve směru z 1TK od Praha-Radotína na kolej 3A včetně přepnutí úvazky TZZ od Praha-Radotína na MPZZ (2 dny v souběhu s kolejovou výlukou). Koleje 1, 2 zůstanou přes celou ŽST zabezpečeny z RZZ, na Vyšehrad bude možný dvoukolejný provoz, na Závodiště jednokolejný.

II. Etapa I. fáze:

Následně se provede přepnutí SZZ na vyšehradském zhlaví v 1.koleji s napojením na stávající koleje 7, 9 a s tím bude i spojeno sloučení technologického počítače pro výhybnu Vyšehrad s technologickým počítačem pro obvod Smíchov, výhybna Vyšehrad se bude v této době řídit z desky nouzových obsluh, předpokládaná doba pro přepínání vyšehradského zhlaví a slučování technologických počítačů jsou **3 dny** (2 kolej na vyšehradském zhlaví se nebude přepínat, neboť jde do výluky). Stanicí bude možné projíždět dvoukolejně po koleji 7 (nebo 9) a po koleji 2, do Vyšehradu a na Závodiště bude dvoukolejný provoz. Na vyšehradském zhlaví bude nutné jezdit na přivolávací návěsti, na středním a radotínském zhlaví budou vlakové cesty zabezpečené, v liché skupině z MPZZ, v sudé skupině ze stávajícího RZZ.

III. etapa:

Nakonec se provede realizace zbývajících tří kolejových přesmyků a provede se přepnutí zbývajících částí SZZ na středním a Praha-Radotínském zhlaví (**7 dní** v souběhu s kolejovou výlukou). Během přepínání budou výhybky v přepínané části kolejiště uzamčeny výměnovými zámky a klíče budou věšeny na tabule pro zavěšování klíčů. Současně s přepínáním krajních zhlaví budou na MPZZ přepnuta i příslušná TZZ, doba trvání se předpokládá **2 dny**, v této době bude zavedeno telefonické dorozumívání. Ve stanici budou v době přepínání k dispozici dvě koleje, 7 a 9, do Vyšehradu a na Závodiště bude možné jezdit pouze jednokolejně, všechny vlakové cesty však budou plně zabezpečeny z MPZZ.

Na Vyšehradě je třeba jeden pracovník pro obsluhu desky nouzových obsluh, ten bude hlídat v případě potřeby i konce vlaků.

Směr Závodiště bude ve výluce pouze TZZ Smíchov – Závodiště, na Závodišti bude potřeba jeden pracovník pro hlídání konců vlaků (dál do Radotína už bude zab. zař. v plné činnosti). Provizorní hláska v úseku Smíchov – Závodiště nebude zřízena.

Směr výhybna Prokopské údolí a Praha-Žvahov se přepnutí provede v zákrytu s kolejovou výlukou.

7. Jízdy vlaků

I etapa aktivace 5 dní aktivace

Jízda pouze na SK č. 1,2 pod stávajícím RZZ, směr Rudná (na SK č. 4) a Žvahov (na SK č. 6) bez omezení.

II. etapa 1. fáze aktivace 2 dny

Koleje 1, 2 zůstanou přes celou ŽST zabezpečeny z RZZ, na Vyšehrad bude možný dvoukolejný provoz, na Závodiště jednokolejný přes přestavovanou výhybku č. 69, výhybka č. 66 uzamčena. Rudná u Prahy a Žvahov bez omezení.

II. etapa 2. fáze aktivace 3 dny

Stanicí bude možné projíždět dvoukolejně po koleji 7 (nebo 9) a po koleji 2, do Vyšehradu a na Závodiště bude dvoukolejný provoz. Na vyšehradském zhlaví bude nutné jezdit na přivolávací návěsti, na středním a radotínském zhlaví budou vlakové

cesty zabezpečené, v liché skupině z MPZZ, v sudé skupině ze stávajícího RZZ. Rudná u Prahy (na SK č. 4) a Žvahov (na SK č.6) bez omezení.

Není možné křížování na zhlavích.

III. etapa aktivace 7+2 dny

Ve stanici budou v době přepínání k dispozici dvě koleje, 7 a 9, do Vyšehradu a na Závodiště bude možné jezdit pouze jednokolejně po TK č.1, všechny vlakové cesty však budou plně zabezpečeny z MPZZ. Žvahov je bez omezení na Sk č. 6, Směr Rudná přes uzamčené výhybky na SK č.4 na přivolávací návěst.

Zastavené provozy na radotínském zhlaví ve SP č. 5 z důvodu práce na TV, na pažení mostních objektů na severním zhlaví 7x6h a 2x4h.

Na Vyšehradě je třeba jeden pracovník pro obsluhu desky nouzových obsluh, ten bude hlídat v případě potřeby i konce vlaků.

Směr Závodiště bude ve výluce pouze TZZ Smíchov – Závodiště, na Závodišti bude potřeba jeden pracovník pro hlídání konců vlaků (dál do Radotína už bude zab. zař. v plné činnosti). Provizorní hláska v úseku Smíchov – Závodiště nebude zřízena.

Směr výhybna Prokopské údolí a Praha-Žvahov se přepnutím provede v zákrytu s kolejovou výlukou.

Provizorní stavědla pro ty, kdo budou kontrolovat konce vlaků, mám v dostatečném počtu v rozpočtu.

8. Výluková propustnost

Jednokolejný provoz v úseku mezi ŽST Praha-Smíchov a odbočkou Závodiště, po část realizace jízda na přivolávací návěst.

Při přepínání traťového zabezpečovacího zařízení směr odbočka Závodiště jízda na přivolávací návěst a telefonické dorozumívání.

Možno provézt 8 vlaků za hodinu.

Při denních úpravách trakčního vedení elektrický provoz přes ŽST Praha-Smíchov zcela zastaven, zároveň zastaven provoz směr Vyšehrad z důvodu realizace pažení.

9. Dopravní opatření

Při aktivaci bude vhodné vést vlaky pouze ve stanoveném směru.

Vlaky, které nebude možné provézt jednokolejnými úseky, budou vedeny odklonem přes ŽST Praha-Krč (například všechny vlaky daného směru).

Při zastaveném provozu směr Radotín část vlaků bude odkloněna přes ŽST Praha-Krč, část nahrazena NAD (v úseku Smíchov – hlavní nádraží bude využito MHD).

13.9 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 – provoz pěších od VB na nástupiště č. I, II podchody. Přístup na III. nástupiště provizorní výdřevou v úrovni nástupištní hrany z nástupiště č. II.

Informační systém – upravený stávající na nástupištích č.1,1a,2,3.

Technická zpráva B.8.1_001

Stránka 53

1. Rozsah práce

- a) Snesení SK č. 1,2,2b, ke konci postupu snesení koleje č. 16a. SK č. 1 bude zkrácena s nástupištní hranou v délce 95m, to umožní umístit za zarážedlo provizorní lávku pro cestující z nástupiště č. 3 a současně i demolici zavazadlového tunelu. Lávka bude předem předmontována a posazena společně v denní výluce pro osazení zarážedla. Výstavba trativodu mezi SK n.č. 2,4.
- a) Zkrácení délky kusé SK č. 6 a úprava délky nástupištní hrany na 60m z důvodu demolice zavazadlového tunelu na 3. nástupišti.
- b) Výstavba SK n.č. 4(zatím kusá), 6,8,12a (po 90s) a dočasně kusých kolejí n.č. 10,12 určených pro stavbu, zbylá část směrem k severnímu zhlaví bude položena až ke konci stavby, do té doby bude prostor sloužit jako staveništní komunikace a pro umístění provizorních kabelových tras.
- c) Osazení konzol a armatur pro zavěšení a kotvení ZOK na nové stožáry č. 11N, 12N – 34N sudé, 35N, 26 a příprava nové části ZOK pro naspojkování v zákrytu s výlukami pro TV.
- d) Přechod ZOK nad kolejemi č.1,2 v km 3,886. Může být realizována kdykoliv mezi SP č.6 a 11.
- e) Výstavba umělých staveb:
 - SO 30-20-06 pokračuje výstavba pod novými kolejemi až po provizorní napojení na stávající výlezy podchodu na druhém nástupišti.
 - SO 30-20-07 pokračuje výstavba do osy os původních kolejí č.1 a 2.
 - SO 30-20-01 most (Hořejší nábreží)
 - SO 30-20-02 most (Strakonická)
 - SO 30-20-04 most (Nádražní)
 - SO 30-40-01 kabelovod mimo spojovací kolej do společného nádraží
 - SO 30-40-01 výstavba kolektoru pod SK č. 1,2 včetně šachty u nást. č. 2.
 - Demolice zavazadlového tunelu v místě 3. nástupiště a pod SK č. 1,2.
 - SO 30-62-01 výstavba zastřešení na 3. nástupišti.
 - Pokračuje výstavba lávky pro pěší po 2. nástupiště včetně, v místě 4. nástupiště ke konci postupu definitivní stavu

2. Délka stavebního postupu

194 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržité výluky

- Pokračují výluky dle předchozích postupů.
- SK č.1 (od zarážedla směrem k severnímu zhlaví v km cca 4,75), SK č.2 směr Vyšehrad po výhybku č. 602(včetně) 194 dní
- SK č. 1 3 dny
(snesení TV, montáž zarážedla a lávky pro pěší)
- SK č. 6 2 dny
(přemístění zarážedla) po 3N výluce SK č. 1

Noční výluky pro montáže/demontáž TV

- SK č. 1, 3 (střední část) TV sekce 1, 3, 7 provizorně zakotvit systém č. 11x na stožár 55N a systém č. 1_{1y} provizorně na stožár 62 2x4hod

- SK č. 1, 3 (střední část) TV sekce 1, 3, 7 provizorně zakotvit systém č. 9+V7 na stožár 39N 1x4hod
- SK č. 1, 3 (střední část) TV sekce 1, 3, 7 přepojit napájecí převěs na kolej č. 7 1x4hod
- SK č. 1 TV koleje č. 1, 3, 7 demontáž bran.: 21-22, 26-27, 28-29, 30-31, 32-33, 34-35, 36-37, 38A-39 4x4hod
- SK č. 1 (směr Vyšehrad) TV sekce 1, 3, 7 demontáž systému č. 3₃ 2x6hod
- SK č. 1, 3 (střední část) TV sekce 1, 3, 7 demontáž systému č. V2 (mezi stožáry 57 a 80N) 2 x 6h
- Převěšení ZOK na severním zhlaví, obě koleje směr výhybna Vyšehrad 1 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi, bez nutnosti jízdy samotíží. SK č. 1 bez TV.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ a SZZ St.1, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

První tři dny provoz na SK č. 4,6,7,9,1a,3,5,7a,9,9a,11,13,15.

Následně dva dny provoz na SK č. 1 (kusá) 4,7,9,1a,3,5,7a,9a,11,13,15.

Provoz vlaků v směr Praha-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. 15,17,19 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.

Noční zastavený provoz z důvodu práce na TV a převěšování ZOK na severním zhlaví.

Jednokolejné drážní provozy ve SP č.6 z důvodu realizace TV.

8. Výluková propustnost

Směr Vyšehrad jednokolejný provoz (lze provézt 18 vlaků za hodinu za předpokladu udržení rychlosti 40 km/h na železničním mostě).

Při převěšování optického kabelu a TV provoz v úseku výhybna Vyšehrad – Praha-Smíchov zastaven.

Při denních 4hodinových výlukách provoz pouze po koleji číslo 9.

9. Dopravní opatření

Provoz směr obvod Vyšehrad veden pouze jednokolejně s dostatečnou propustností (při předpokládané konstrukci ročního jízdního řádu).

Denní 4hodinové výluky nutno konat v sedle.

13.10 Stavební postup č.7, ukončení současně se SP č. 6.

Přístup na staveniště jako v předešlém postupu. Pro stavbu vyčleněny koleje SK č.15,17,19 a část 5s.

Provoz cestujících – od Žvahova provoz zastaven, cestující vystupují na zast. Praha-Jinonice. Provoz pěších od VB na nástupiště č. 1 bez omezení na nástupiště č. II severním i jižním podchodem. Nástupiště č.3 vyloučeno. Ve směru Žvahov navržena NAD.

Informační systém – upravený stávající na nástupištech č.1,1a,2.

1. Rozsah práce

- a) Rozsah prací z předešlého postupu je rozšířen o rekonstrukci jižního zhlaví stanice, sneseny jsou koleje č. 2at,4,6,6a,8,8a,90,402 a 405. Rekonstrukce SK č. 1s,3s,5s včetně snesení výhybek a jejich náhrada kolejovým polem.
- b) Dokončení demolice nástupištních hran na 3. nástupišti a zbylé části zastřešení.
- c) Výstavba nových kolejí na zhlaví 4,10a a 12a, definitivní zapojení TK směr Žvahov včetně dokončení 4. nástupiště a tubusu severního podchodu s napojením na stávající nástupiště č. 2.
- d) Pokračuje výstavba trativodu mezi SK n.č. 2,4.
- e) Pokračuje výstavba zastřešení na nástupišti č.3 v celé délce a dokončí se zastřešení na 4. nástupišti v celé délce.
- f) Na konci postupu obnoven provoz směr Žvahov a uvedení do provozu severního podchodu s výlezem na 2. nástupiště.
- g) Zahájení výstavby trafostanice TS2 SO 30-61-02.
- h) Pokračuje výstavba umělých staveb:
 - SO 30-20-06 dokončení výstavby pod novými kolejemi až po dilatační spáru pod nástupištěm č. 2 s napojením na stávající stav.
 - SO 30-20-07 dokončení výstavby v místě 3. nástupiště.
 - SO 30-20-01 most (Hořejší nábreží).
 - SO 30-20-02 most (Strakonická).
 - SO 30-20-04 most (Nádražní).
 - SO 30-40-01 kabelovod pod kolejištěm směr Žvahov a v místě přechodu pod vlečkou Zababa
 - SO 30-40-01 kabelovod na konci postupu uvedení do provozu v rozsahu nutném pro zprovoznění 4. nástupiště.

2. Délka stavebního postupu

35 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- | | |
|--|--------|
| ○ TK směr Žvahov..... | 35 dní |
| ○ SK č. 1s,3s,5s,4,2at,6,6a,8,8a | 35 dní |
| ○ Kolejiště SDC, vlečka Zababa..... | 35 dní |

Noční výluky pro montáže/demontáž TV

- | | |
|---|--------|
| ○ Výluka stávající koleje č. 1, 3 TV koleje č.1,3,5,7, 9, montáž bran.: 89N-90N, 91N-92N, 93N-94N, 95N-96N, 97N-98N | 1x4hod |
|---|--------|

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště. SZZ St.1 se vypíná z činnosti.

7. Jízdy vlaků

Provoz vlaků v směr Praha-Radotín dvoukolejný bez omezení, směr Praha-Vyšehrad jednokolejný po spojce na Výtoni. Ve stanici provoz na SK č. 7,9,1a,3,5,7a,9a,11,13 a kusou SK č. 1 pro vlaky směrem od Rudné u Prahy.

Provoz vlaků od Žvahova, na vlečku Zababa a do TO zastaven.

8. Výluková propustnost

Směr Vyšehrad jednokolejný provoz (lze provézt 18 vlaků za hodinu za předpokladu udržení rychlosti 40 km/h na železničním mostě).

Směr ŽST Praha-Žvahov provoz zastaven.

9. Dopravní opatření

Provoz směr obvod Vyšehrad veden pouze jednokolejně s dostatečnou propustností (při předpokládané konstrukci ročního jízdního řádu).

Vlaky směr Praha-Zličín jsou odřeknuty a nahrazeny prostředky náhradní dopravy v úseku dle opatření dopravce.

13.11 Stavební postup č.8

Přístup na staveniště z ul. Ke Sklárně a přes staveništní křížení na severním zhlaví. Pro stavbu vyčleněny koleje SK č.15 (po dohodě s řízením provozu),17,19 a část 5s, nové kusé koleje č. 10, 12. Úrovňové křížení přes SK n.č. 4,8.

Provoz cestujících – propojením nového a stávajícího severního podchodu na nové nástupiště č. 4. Přístup na nástupiště č. I a II stávajícími podchody.

Informační systém - stávající na nástupišťích č.1,1a,2. Nový inf. systém na nástupišťích č. 3,4.

1. Rozsah práce

- Rekonstrukce zhlaví SK č.2 a TK směr Rudná u Prahy.
- Pokračuje výstavba z předešlých postupů.
- Aktivace úrovňového staveništního křížení přes SK n.č. 4,8 vybudovaného v předešlém postupu v nepřetržité výluce.

2. Délka stavebního postupu

31 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- Výluka SK č. 2,50 v místě 3. nástupiště31 dní
- Zhlaví a záhlaví TK směr Rudná u Prahy a SK č. 2 (bez vlivu na provoz po 2.TK)31 dní
- SK č.1,1a31 dní
- Na konci postupu výluka TK č. 2 směr Praha-Radotín 4 dny
(def. zapojení TK č.2 a provizorní zapojení výhybky č. 42)

Denní výluky pro realizaci základů TV

- SK č. 1, 3 (střední část) TV sekce 1, 3, 5, 7, 9 na konci postupu systém č. P1₂ provizorně na stožár 106N 2x6hod

Noční výluky pro montáže/demontáž TV

- SK koleje č. 1, 2 TV koleje č.1,3,7,2, demontáž bran.: 89-90, 91-92, 93-94, 95-96, 97-98, 99-100..... 1x4hod

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Provoz směr Rudná u Prahy z provizorní zastávky Praha-Zlíchov v Hlubočepích.

Provoz od Praha-Radotín dvukolejný do liché kolejové skupiny staničních kolejí 3-13 a dále jednokolejně přes železniční most směr Vyšehrad, na konci postupu 4 dny jednokolejný provoz směr Praha-Radotín.

Provoz směr Žvahov do nové kusé sudé kolejové skupiny kolejí č. 4-10.

Nemožnost přejíždění mezi stávající lichou a novou sudou skupinou kolejí.

Provoz z nové sudé kolejové skupiny kolejí jednokolejně směr Vyšehrad bez možnosti křižování na severním zhlaví.

Zastavené provozy na radotínském zhlaví ve SP č. 8 z důvodu práce na TV 2x6h.

8. Výluková propustnost

Směr Vyšehrad jednokolejný provoz (lze provézt 18 vlaků za hodinu za předpokladu udržení rychlosti 40 km/h na železničním mostě).

Na zhlaví směr výhybna Prokopské údolí provoz zastaven.

Při denních 6hodinových výlukách pro realizaci základů elektrický provoz v liché skupině kolejí ŽST Praha-Smíchov zastaven (jízda na koleje číslo 13 a 15 by měla být možná).

9. Dopravní opatření

Provoz směr obvod Vyšehrad veden pouze jednokolejně s dostatečnou propustností (při předpokládané konstrukci ročního jízdního řádu).

Provoz regionálních vlaků směr výhybna Prokopské údolí veden vratnými soupravami k provizornímu nástupišti Praha-Zlíchov (rychlíky dálkové linky R26 budou vedeny odklonem přes Karlštejn nebo nahrazeny prostředky ND v úseku Praha – Beroun).

Při denních 6hodinových výlukách pro realizaci základů vlaky vedené hnacím vozidlem závislé trakce budou vedeny buď s pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce (např. vystrkávání souprav ze stanice), nebo odklonovou trasou přes ŽST Praha-Krč, nebo pouze do ŽST Praha-Smíchov s obratem na kolejích číslo 13 a 15 zpět na Radotín.

13.12 Stavební postup č.9

Přístup na staveniště z ul. Nádražní v místě Praha-Radotínského zhlaví z ul. Dobříšské přes staveništní přejezd na severním zhlaví 4. nástupiště. Pro stavbu vyčleněny koleje SK č. 15,17,19, část koleje 5s a nové kusé koleje č. 10, 12. Úrovňové křížení přes SK n.č. 4,8.

Provoz cestujících – propojením nového a stávajícího severního podchodu na nové nástupiště č. 4. Přístup na nástupiště č. 1 a 2 stávajícími podchody.

Informační systém – upravený stávající na nástupištech č.1,1a,2. Na nástupišti č. 4 pouze rozhlas, nový informační systém pouze ve vstupní hale.

1. Rozsah práce

- a) Dokončení rekonstrukce Praha-Radotínského zhlaví výstavbou TK č.1, respektive SK č.1a za námezník výhybky č.47.
- b) Pokračuje výstavba dle předchozích postupů.

2. Délka stavebního postupu

9 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- TK č.1 směr ŽST Praha-Praha-Radotín včetně provizorního zapojení za výhybku č. 479 dní
- Výluka SK č. 1(pokračuje výluka) a 2,50 v místě 3. nástupiště.....9 dní

Noční výluky TV

- SK č. 1, 2 (zhlaví směr Praha-Radotín) TV sekce 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9 montáž TV spojky mezi výhybkou 45-47, svaření spojky.....3x6hod

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenou TKč.1.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Provoz vlaků ve směru nádraží Vyšehrad dvoukolejný z nových SK č.4,6 a stávajících č. 7,9 bez možnosti křížování na zhlaví. Směr Žvahov bez omezení, směr Rudná u Prahy bez omezení, směr Praha-Radotín jednokolejný. Ve stanici provoz na SK n.č. 4,6,8,(kusé k.č. 10,12 pro stavbu). Provoz na stávající kolejiště pouze ve směru od nádraží Vyšehrad. V provozu nové nástupiště č 4 a stávající 1,2(u SK č.7).

8. Výluková propustnost

Jednokolejný provoz směr Radotín po odbočku Odb Závodiště (možno provézt 8 vlaků za 1 hodinu).

Navíc jsou vlaky směr ŽST Praha-Praha-Radotín vedeny kolizně vůči vlakům směr výhybna Prokopské údolí.

9. Dopravní opatření

Možnost přejíždění mezi novou a starou skupinou kolejí pouze na jižním zhlaví.

Vlaky směr výhybna Prokopské údolí a směr ŽST Praha-Praha-Radotín vedeny kolizně.

Při jednokolejném provozu směr Radotín může být omezeno zastavování na zastávce Praha-Velká Chuchle (nástupiště pouze u vnějších kolejí). Vlaky, které nebude možné provést jednokolejnými úseky, budou vedeny odklonem přes ŽST Praha-Krč.

13.13 Stavební postup č.10

Přístup na staveniště z ulice Nádražní, pokračuje přístup přes úrovně křížení na severním zhlaví SK č. 2,4,8,10. Pro stavbu vyčleněny koleje SK n.č. 10,12 a stávající 5s. Úrovně křížení přes SK n.č. 2,4,8.

Provoz cestujících – provizorním přístupem od VB přes staveniště do severního podchodu.

Informační systém - nový inf. systém na nástupištech č. 3,4.

1. Rozsah práce

- Pokračuje výstavba nástupiště č.3 včetně SK č. 2,50.
- Pokračují práce na SO a PS dle předchozích postupů.
- Zahájena montáž a zkoušení technologií v rozvodnách ve 3. nástupišti.

2. Délka stavebního postupu

35 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Výluka SK č. 1(pokračuje výluka),2,50 v místě 3. nástupiště.....35 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

Bez nároku na výluky

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Na vyšehradském zhlaví provoz z 1.TK do stávající liché kolejové skupiny 7,9,3-9a, z 2. TK provoz do nové sudé kolejové skupiny kolejí 4-12.

Na Praha-Radotínském zhlaví možnost přejíždění mezi sudou a lichou kolejovou skupinou ve stanici, dostupné Sk n.č. 4,6,8 a stávající 3,5,7,7a,9,9a,11,13 a kusé koleje bývalého společného nádraží 801,802. Přístupné SK n.č. 803,10 (kusá),12(kusá) a 15,17,19 vyčleněny pro stavbu.

8. Výluková propustnost

Vlaky směr výhybna Prokopské údolí a do ŽST Praha-Praha-Radotín vedeny kolizně. Jinak bez dalších omezení.

9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření.

13.14 Technologická přestávka

Dokončení výstavby 3. nástupiště. Na vyšehradském zhlaví provoz z 1.TK do stávající liché kolejové skupiny 7,9,3-9a, z 2. TK provoz do nové sudé kolejové skupiny kolejí 4-12.

Na Praha-Radotínském zhlaví možnost přejíždění mezi sudou a lichou kolejovou skupinou ve stanici, dostupné SK n.č. 4,6,8 a stávající 3,5,7,7a,9,9a,11,13 a kusé koleje bývalého společného nádraží 801,802. Přístupné SK n.č. 803,10 (kusá),12(kusá) a 15,17,19 vyčleněny pro stavbu.

13.15 Stavební postup č.11

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

Úrovně křížení přes nové SK č. 2,4 na severním zhlaví a 50,2,4,6,8,10,12 ve střední části stanice.

Provoz cestujících – provizorní ze severního podchodu na nová nástupiště, v severním podchodu provizorní napojení stávajícího a nového tubusu. Výlezy z jižního podchodu mimo provoz.

Informační systém – rozhlas na nových nástupištech č. 3,4, nový informační systém ve vstupní hale.

1. Rozsah práce

- a) Pokračují práce na technologiích severního křídla.
- b) Pokračují práce na TS2.
- c) Demontáže liché kolejové skupiny SK n.č. 1,3,5,7,9, 11, 13, 15,17, 19.
- d) Demolice nástupišť č. 1,1a a 2 včetně zastřešení.
- e) Výstavba staveništních ramp z ul. Nádražní v místě koberců Breno na jižním zhlaví a na severním zhlaví v místě nového kruhového objezdu realizovaného stavbou Smíchov City nahoru ke kolejišti v místě plochy ZS.
- f) Výstavba SK č.1 včetně výhybek 38,43 a provizorního napojení na stávající stav, může být realizováno až ve SP č. 12.
- g) Aktivace úrovně křížení přes SK n.č. 10,12,8,6,4,2,50, vybudovaného v rámci nepřetržité výluky v předchozích postupech.
- h) Zahájení prací (demolice, demontáže) na umělých stavbách:
 - SO 30-20-07 jižní podchod
 - Demolice zavazadlového tunelu
 - SO 30-20-01 most (Hořejší nábreží)
 - SO 30-20-02 most (Strakonická)

- SO 30-20-04 most (Nádražní)
- Kolektor pod SK n.č. 3,5

2. Délka stavebního postupu

16 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržité výluky

- Pokračuje výluka SK č. 1, 1a..... 16 dní
- SK č. 7,9,7a,9a,3,5,11,13,15,17,19..... 16 dní
- SK č.1b na vyšehradském zhlaví 16 dní
- Nástupiště č.1,2 16 dní

Noční výluky pro montáže/demontáž TV

- SK č. 2 TV koleje č. 2, montáž bran.: 29N, 31N-32N..... 1x4hod
- SK č. 1 (zhlaví směr Praha-Radotín) TV sekce 1 provizorní systém č P1₃ upravit tak, aby zajistil sjízdnost výhybky č. 47 2x6hod

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenou lichou kolejovou skupinou, provizorní vykotvení TV za výhybkou č. 47.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Provoz vlaků do sudé kolejové skupiny na SK n.č. 50,2,4,6,8,801,802. SK.n.č.10,12 a 803 určeny pro stavbu. Provoz vlaků ve směru nádraží Vyšehrad jednokolejný po SK n.č.2 po spojky na výtoňském zhlaví z nových SK č. 50,2,4,6,8.

Provoz směr Praha-Radotín Dvukolejný.

Provoz směr Žvahov bez omezení.

Směr Rudná u Prahy bez omezení.

8. Výluková propustnost

Směr Praha-Praha-Radotín s kolizními jízdami na zhlaví.

Směr Vyšehrad jednokolejný provoz.

9. Dopravní opatření

Provoz směr Vyšehrad veden pouze jednokolejně s dostatečnou propustností (konstrukce ročního jízdního řádu by měla toto omezení respektovat – v tomto období má jít již o trvalý stav).

Provoz na zhlaví směr Praha-Praha-Radotín veden operativně s přihlédnutím na provozní situaci v jednokolejném úseku směr Vyšehrad.

13.16Stavební postup č.12

Přístup na staveniště z ulic Moulíková, U královské Louky, Na Zlíchově, Nádražní. Pro stavbu vyčleněny kusé koleje SK n.č. 10,12 a stávající 5s. Na severním i jižním zhlaví v provozu úrovně křížení, umožňující přístup z ulice Dobříšská a plochy ZS č. 8. Úrovně křížení přes nové SK č. 1,2,4 na severním zhlaví a 1,50,2,4,6,8,10,12 ve střední části stanice.

Provoz cestujících – provizorní ze severního podchodu na nová nástupiště, v severním podchodu provizorní napojení stávajícího a nového tubusu. Výlezy z jižního podchodu mimo provoz.

Informační systém – rozhlas na nových nástupištech č. 3,4, nový informační systém ve vstupní hale.

1. Rozsah práce

- a) Rekonstrukce liché kolejové skupiny SK n.č. 1,3,5,7,9. na konci postupu po dokončení mostů v ulici Hořejší nábřeží a Strakonické zahájení dvukolejného provozu přes železniční most (přes spojky ž. výh.č.3 a 4). Na konci postupu uvedení SK č.1 do provozu bez možnosti výstupu a nástupu cestující z nástupiště č. 2.
- b) Výstavba 1 a 2. nástupiště včetně zastřešení.
- c) Dokončení demolice nástupišť č. 1,1a a 2 včetně zastřešení.
- d) Výstavba umělých staveb:
 - SO 30-20-07 pokračuje výstavba pod kolejemi n.č. 3,5.
 - Dokončení demolice zavazadlového tunelu
 - SO 30-20-01 most
 - SO 30-20-02 most
 - SO 30-20-04 most
 - SO 30-40-01 kabelovod
 - Výstavby nové lávky pro pěší
 - Výstavba definitivní zdi v místě hrany 1. nástupiště z důvodu minimalizace vlivu výhledové rekonstrukce VB na drážní provoz. Možná dokončit až v následujícím stavebním postupu.
 - Výstavba založení Terminálu a stojek zastřešení terminálu

2. Délka stavebního postupu

130 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky

- Pokračují výluky liché skupiny dle předchozího postupu 130 dní
- SK č. 1 na zhlaví v místě mostů SO 30-20-01 a 30-20-02 70 dní

Denní výluky pro realizaci základů TV

- SK č. 1 (zhlaví směr Praha-Radotín) TV sekce 1 definitivní montáž systém č 1₃ 2x6hod
- SK č. 2 (zhlaví směr Vyšehrad) TV sekce 2, montáž TV spojky mezi výhybkou 3-4 a 5-7, svaření spojky 3x6hod
- SK č. 50, TV sekce 50, montáž TV spojky mezi výhybkou 14 -19, svaření spojky 3x6hod

Noční výluka

- SK č. 1e,2e, 1d,2d montáž TV a svaření spojky 38/42 3 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Provoz vlaků ve směru nádraží Vyšehrad jednokolejný z nových SK č. 50,2,4,6,8, po 60 dnech provoz dvoukolejný přes nové spojky 3/4, přes most v Nádražní ulici nadále jednokolejný.

Provoz směr Praha-Radotín Dvoukolejný.

Provoz směr Žvahov bez omezení.

Směr Rudná u Prahy bez omezení.

8. Výluková propustnost

Směr Praha-Praha-Radotín s kolizními jízdami na zhlaví.

Směr Vyšehrad jednokolejný provoz.

9. Dopravní opatření

Provoz směr Vyšehrad veden pouze jednokolejně s dostatečnou propustností (konstrukce ročního jízdního řádu by měla toto omezení respektovat – v tomto období má jít již o trvalý stav).

13.17 Stavební postup č.13

Přístup na staveniště jako v předešlém postupu.

Provoz cestujících – na nová nástupiště pouze novým jižním podchodem.

Informační systém - rozhlas na nových nástupištech č. 3,4, nový informační systém ve vstupní hale.

1. Rozsah práce

- a) Pokračují práce v liché kolejové skupině na SK n.č. 1,3,5,7,9 včetně nástupišť, přístřešků, kabelovodu, severního pochodu, pažící stěny, založení terminálu a mostu SO 30-20-04.

2. Délka stavebního postupu

141 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržité výluky

- Pokračuje výluka liché skupiny kolejí SK č. 7,9,7a,9a,3,5,15,17,19..... 141 dní
- SK n.č.1 v místě mostu SO 30-20-04 přes Nádražní 60 dní
- Nové SK č. 10,12 kusé pro stavbu
- SK č 10,12 7 dní

(na konci postupu definitivní stav SK č. 10,12 s napojením na severním zhlaví)

Denní výluky pro montáže TV

- SK č. 1, TV sekce 1, montáž TV SK č.34x6h
- SK č. 4, TV sekce 4, montáž TV SK č.102x6h

Omezení během aktivace SZZ

- Přepínání vyšehradského zhlaví5 dní
 - Současně TZZ směr Vyšehrad2 dny
- Přepínání Praha-Radotínského zhlaví.....5 dní
 - Současně TZZ směr Praha-Radotín2 dny
- Přepínání žvahovského zhlaví5 dní
 - Současně TZZ směr Žvahov2 dny

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými kolejemi.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h, po SK č. 1 jen 30 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu MPZZ, jsou zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

Po ukončení stavebního postupu bude provedeno přepnutí z MPZZ na definitivní SZZ. Přepínání proběhne postupně po zhlavích v délce **3 x 5 dní**. Během přepínání budou výhybky uzamčeny výměnovými zámky a klíče budou věšeny na tabule pro zavěšování klíčů. Současně budou vypnuta i příslušná TZZ v délce **2 dnů**, v této době bude zavedeno telefonické dorozumívání. Součástí přepínání bude i přepnutí obvodu Vyšehrad pod definitivní technologický počítač pro celou ŽST Praha-Smíchov, při tomto přepínání se bude obvod Vyšehrad po dobu **2 dnů** řídit z desky nouzových obsluh.

Při přepínání ZZ do sousedních dopravních:

Na Vyšehradě je třeba jeden pracovník pro obsluhu desky nouzových obsluh, ten bude hlídat v případě potřeby i konce vlaků.

Směr Závodiště bude ve výluce pouze TZZ Smíchov – Závodiště, na Závodišti bude potřeba jeden pracovník pro hlídání konců vlaků (dál do Radotína už bude zab. zař. v plné činnosti). Provizorní hláska v úseku Smíchov – Závodiště nebude zřízena.

Ve výhybně Prokopské údolí a v ŽST Praha-Žvahov bude potřeba vždy jeden pracovník pro hlídání konců vlaků

Provizorní stavědla pro ty, kdo budou kontrolovat konce vlaků, mám v dostatečném počtu v rozpočtu.

7. Jízdy vlaků

Provoz na SK n.č. 1,50,2,4,6,8., 801,802. SK n.č.803, 10,12 určeny pro stavbu.

Dvoukolejný provoz směr Vyšehrad s jednokolejným hrdlem mezi výhybkami č. 4-5 – 60 dní.

Provoz směr Praha-Radotín dvoukolejný.

Provoz směr Žvahov bez omezení.

Směr Rudná u Prahy bez omezení.

8. Výluková propustnost

V první části postupu (přibližně do konce září) kolizní jízdy na vyšehradském zhlaví, dále již bez zásadních omezení.

9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření.

Při úpravách zabezpečovacího zařízení bez dalších opatření (vlaky budou vedeny bez potřeby přestavování výhybek).

Při přepínání traťových zabezpečovacích zařízení provoz veden mezistaničně (směr Praha-Praha-Radotín buď odklon osobního, nebo dálkového vlaku přes ŽST Praha-Krč).

13.18Dokončovací práce a technologická přestávka

V rámci dokončovacích prací bude provedena definitivní výměna TV na kolejích, u kterých to nebylo možné z technických důvodů realizovat v rámci nepřetržité výluky a jejich regulace, tyto práce si vyžádají několik 6h výluk provozu koleje v některých případech i celého zhlaví. V případě výluk na zhlavích budou práce probíhat v nočních hodinách.

Proběhne první tzv. preventivní broušení kolejnic a výhybek, následné podbití a pantografická zkouška a další práce plynoucí jízdy měřicího vozu, ze zkušebního provozu, a připomínek DÚ. Proběhne montáž technologických zařízení do severního křídla VB a nově trafostanice na jižním zhlaví. V 07/2025 bude zprovozněna nová technologie v severním křídle a TS2 včetně souvisejících provozů – EOv, informační systémy na nástupištích, kamerový systém, diagnostika atp.

10/2025 proběhne aktivace def. zab. zařízení ve stanici.

Předpokládané počty výluk které nejsou uvedeny HMG výluk, jejich časová poloha bude odvislá od požadavku správce tratě (v souladu s Předpisem S3/1) a dle aktuálních požadavků na provoz:

Broušení kolejí cca 1h na hlavní staniční koleje č.1,2,3 a 50 (do 12 měsíců od zahájení provozu).

- Výluka SK č.1.....1h
- Výluka SK č.2.....1h
- Výluka SK č.3.....1h
- Výluka SK č.50.....1h

Výluky neuvedené v HMG výluk.

Broušení výhybek cca 4h na jednu výhybku (ideálně do 3 měsíců, maximálně do 6 měsíců od zahájení provozu)

Následná úprava směrového a výškového uspořádání **všech kolejí a výhybek** (následné podbití) do 1 roku po uvedení do provozu.

- Dálka výluky staniční koleje2h.
- Délka výluky výhybky1h.

Definitivní regulace TV

- Výluka SK č.1.....3x6h
- Výluka SK č.2.....13x6h
- Výluka SK č.3.....3x6h

- Výluka SK č.7.....2x6h
- Výluka SK č.10.....2x6h

14 Postupné uvádění do provozu

V rámci realizace stavby je navrženo postupné uvádění do provozu jednotlivých SO či PS a to buď po jejich dokončení jako celku, nebo po dokončení jejich samostatně provozovatelné části. Přehledně je postup uvádění stavby do provozu patrný z části dokumentace B.8.4 - Schéma stavebních postupů. Do doby změny konfigurace kolejiště bude v provozu stávající zab. zařízení, těsně před zahájením výstavby provizorních přesmyků v jižní části stanice bude zprovozněno mobilní provizorní zabezpečovací zařízení v kontejnerech.

Stavba bude zahájena přípravnými pracemi, které jsou určeny pro zřízení ploch zařízení staveniště, projednání dopravních tras, materiálové a technické zabezpečení staveniště, zahájení přeložek inženýrských sítí, zahájení projektování realizační dokumentace zejména pro umělé stavby a technologická zařízení. Součástí přípravných prací jsou demoliční a demontážní práce mající dopad na drážní provoz, které by v následujících stavebních postupech měly negativní dopad na rozsah dopravních opatření a není důvod je neprovést v rámci přípravných prací. Přednostně je nutné provést v místě nového severního křídla přeložky inženýrských sítí.

V prvním roce výstavby 2024 bude provedeno pažení pro kolektor pod SK č. 7,9 a pažení pro nové severní křídlo výpravní budovy, proběhne demolice části VB a bude zahájena výstavba severního křídla VB. Před těmito pracemi musí proběhnout demolice zavazadlových prostor pod SK č. 7,9 včetně jejich zasypaní, následně se provedou přeložky inženýrských sítí do prostor vyloučených SK č. 7,9. Po dokončení části pažení pro severní křídlo budou sítě přeloženy na pažící stěnu a obnoven provoz nejprve po SK č. 7 a následně i 9.

Bude rekonstruována SK š. 3,3a, aby po aktivaci MPZZ a převedení provozu byla kolej ve vyhovujícím stavebnětechnickém stavu.

Budou částečně ubourány stávající přístřešky na nástupištích č. 2,3 tak, aby bylo možné realizovat navržené dilatační celky podchodu. Po demolici zastřešení bude nástupiště č. 2 zkráceno k jižnímu výlezu ze severního podchodu, 3. nástupiště bude zkráceno k severnímu výlezu ze severního podchodu. Stávající výlezy ze severního podchodu budou provizorně zastřešeny. Během výluky části nástupiště č. 3 a přilehlých kolejí bude v provozu u SK č. 8 provizorní nástupiště a s provizorním přístupem na 3. nástupiště. Po opětovném zprovoznění nástupiště a přilehlých kolejí bude zrušeno provizorní nástupiště a provedeno zapojení SK č.6 do výh.č.67.

Po dokončení realizace přesmyku SK č. 6 je navrženo zkrácení koleje a uvolnění staveniště pro výstavbu severního podchodu, lávky pro pěší po 3. nástupiště včetně, kolektoru, založení terminálu a zastřešení.

Rozhodujícím okamžikem bude aktivace MPZZ ve SP č.5, které umožní výluky SK č. 1,2 a realizaci provizorních přesmyků převádějící provoz do liché kolejové skupiny a umožňující rozšířit rozsah stavebních prací ve stanici a zavedení jednokolejného provozu ve směru na Vyšehrad.

Během technologické přestávky 2024/2025 je provoz ve stanic bez omezení, vyloučen je provoz na snesené odstavné koleje. Průjezdné jsou staniční koleje č. 1,2,7,9. Až do doby dokončení nového 4. nástupiště provoz od Žvahova stále úvratí do os. nádraží. Pokračují práce na severním křídle výpravní budovy a mobilním provizorním zab. zařízení, jehož aktivace je navržena 03/2025.

V roce 2025 pokračují stavební práce v sudé kolejové koleji po nové 3. nástupiště včetně. Rekonstruováno bude Praha-Radotínské a žvahovské zhlaví. Nové nástupiště č. 4 bude uvedeno do provozu současně s dokončením žvahovského zhlaví a 1. SK na vyšehradském zhlaví.

Současně s rekonstrukcí žvahovského zhlaví bude zahájena výstavba trafostanice TS2 na jižním zhlaví a výluka vlečky Zababa bude využita výstavbu nového kabelovodu a rekonstrukci ulice Ke Sklárně. Pokračují práce na podchodech, lávce pro pěší, založení terminálu i zastřešení.

V roce 2026 bude rekonstruována lichá kolejová skupina společně s podchody, zárodkem pilotové stěny pro výhledovou rekonstrukci VB, lávky pro pěší s napojením na severní křídlo VB, nový kolektor, založení terminálu a zastřešení. Z důvodu přístupu cestujících je navržena nejprve rekonstrukce jižního podchodu a po jeho uvedení do provozu proběhne rekonstrukce podchodu severního. Dokončení liché kolejové skupiny je navrženo ke konci roku 2026, ke konci roku 2026 bude dokončena i výstavba severního křídla VB, a bude zahájena montáž vnitřních technologií.

Ke konci roku 2024 bude dokončena nová lávka pro pěší, její uvedení do provozu s částečným technologickým zabezpečením je navrženo k 03/2027.

V roce 2027 bude probíhat montáž technologií do severního křídla s navrženým uvedením do provozu 07/2027. Aktivace def. zab. zařízení je navržena 10/2027. Z uvedeného plyne následující:

- Rekonstruovaná stanice počínaje SP č. 8 (10/2025), kdy se uvádí do provozu nástupiště č. 4 až do 07/2027 bude stanice po technologické stránce zabezpečena provizorně:
 - o EOV pouze na vytipovaných výhybkách dle dokumentace dopravní technologie.
 - o Informační systém bude funkční pouze ve vstupní hale.
 - o Na nástupištích bude fungovat osvětlení, rozhlas a orientační systém bez majáčků.
 - o Přístup pro cestující schodišti a výtahy bez diagnostiky, eskalátory budou mimo provoz a opatřeny zábranou proti vstupu.

Proběhne následné podbití, první tzv. preventivní broušení kolejí atp. Přesné termíny těchto prací nelze v projektu stanovit jsou odvislé od požadavků SDC ST, dle termínů brousících kampaní atp.

15 Požadavky na výluky veřejné dopravy

15.1 Železnice

15.1.1 Nepřetržitě vyloučení provozu

Nepřetržitá výluka provozu je navržena ve směru na Žvahov v délce trvání 35 dní.

Nepřetržitá výluka provozu je navržena na vlečce ZABABA v délce trvání 35 dní.

Provoz směr vých. Prokopské údolí z provizorní zastávky Praha-Zlíchov ve SP č. 8 na 30 dní.

15.1.2 Krátkodobé vyloučení provozu

Jedná se o 6h výluky z titulu úprav TV, montáže TV.

Staveništní křížení, které není možné realizovat v rámci navržené dlouhodobé výluky kolejíště, bude realizováno v krátkodobé 6h výluce.

Krátkodobé zastavené provozy jsou navrženy pro montáže a demontáže bran v délce 4 - 6h.

Krátkodobé zastavené provozy na severním zhlaví jsou navrženy z důvodu realizace pažení 10 x 6h.

Krátkodobé zastavené provozy na severním zhlaví jsou navrženy v délce 1 x 6h pro převěšení ZOK.

Krátkodobé zastavené provozy na obou zhlavích z důvodu svařování kolejových spojek na zhlavích a montáže TV spojek X x 6h.

Zastavené provozy na vyšehradském zhlaví 15 x 6h z důvodu realizace pažení mostních objektů, navrženo v překryvu se zastavenými provozy pro práce na TV na vyšehradském i radotínském zhlaví.

Zastavené provozy na vyšehradském zhlaví ve SP č. 1 z důvodu práce na TV 4x6h a 1x4h.

Zastavené provozy na radotínském zhlaví ve SP č. 5 z důvodu práce na TV 7x6h a 2x4h.

Zastavené provozy na radotínském zhlaví ve SP č. 8 z důvodu práce na TV 2x6h.

Jednokolejné drážní provozy ve SP č.6 z důvodu realizace TV.

15.2 Silnice

Pro všechny uzavírky komunikací platí, že budou dodavatelem stavby ve správním řízení řádně objednány a případné objízdné trasy předpisově označeny.

15.2.1 Rušené přejezdy a přechody

Výstavbou Smíchov City dojde k zrušení části lávky pro pěší mezi Společným nádražím a VB. Náhradní přístup je věcí investora související stavby.

15.2.2 Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou

Během výstavby mostů na severním zhlaví budou platit dopravní omezení pod mosty v ul. Nádražní, Strakonickám a Hořejší nábřeží.

Podrobně jsou dopravní opatření včetně NAD popsány v SO 30-32-01.

SO 30-20-01 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 3,891, Strakonická/Hořejší nábřeží

Silniční provoz bude po většinu doby provádění stavby zachován. Ve vozovce bude ponechán jeden jízdní pruh o šířce cca 4,0 m. Bude ponechán jeden smíšený pruh pro chodce a cyklisty o šířce minimálně 1,75 m.

Při zvedání a spouštění nosné konstrukce pro práce na ložiscích bude nutné komunikaci krátkodobě zcela uzavřít. Bude se jednat o dvě noční uzavírky v délce 8 hodin (noc sobota/neděle) na každou kolej, celkem tedy 4 x 8 hodin. Objízdná trasa bude vedena ulicemi Strakonická – Svornosti – Vltavská na Hořejší nábřeží. V ulicích Strakonická (část od rozdělení k ulici Svornosti) a Svornosti bude doprava vedena vždy jedním jízdním pruhem v každém směru. Úplné uzavírky se nebudou časově překrývat s uzavírkami z titulu SO 30-20-02 (viz dále).

SO 30-20-02 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 3,954, Strakonická/Svornosti

Silniční provoz bude po celou dobu provádění stavby zachován. Ve vozovce budou ponechány dva jízdní pruhy o šířce 3,5 m. Bude ponechán jeden smíšený pruh pro chodce a cyklisty o šířce minimálně 1,75 m.

Při úpravách římsy a osazování nového zábradlí bude dočasně uzavřen stávající parkovací pruh a jeden chodník. Omezení se nebudou časově překrývat s uzavírkami z titulu SO 30-20-01 (viz výše).

SO 30-20-04 ŽST Praha-Smíchov, železniční most v ev. km 4,133, Nádražní

Silniční i tramvajový provoz bude po většinu doby provádění stavby zachován. Pro demontáž stávající konstrukce a osazování nové budou nezbytné čtyři úplné uzavírky v délce vždy 7 dnů (po dvou pro každou nosnou konstrukci železniční koleje). Úplné uzavírky se nebudou časově překrývat s uzavírkami z titulu SO 30-20-01 (viz výše).

Kromě úplných uzavírek bude část komunikace po dobu stavby zabrána pro plochy zařízení staveniště 3 (viz dále). Automobilová doprava bude v té době svedena na tramvajový pás.

Po dobu provádění stavby bude dočasně omezen provoz na komunikacích, na které budou napojena zařízení staveniště (ZS) a sjezd na staveniště.

15.2.3 Provoz pěších a cyklistické dopravy

Během výstavby je navržen provoz pěších ve stávajících, provizorních, nebo již nových trasách, ale vždy tak, aby provoz nebyl veden přes provozovanou kolej. Ve stávajícím stavu není stanice bezbariérová, nicméně za účelem zvýšení komfortu cestujících budou do jižního podchodu na začátku stavby osazeny ližiny.

Během realizace stavby je navržen přístup cestujících střídavě jižním a severním podchodem. S ohledem na realizaci lávky pro pěší v přednádražním prostoru a z důvodu výstavby severního křídla bude během výstavby zrušen chodník podél severního křídla VB v místě

tramvajové smyčky a na 3 měsíce uzavřen bezbariérový výlez z metra včetně přechodu pro chodce směrem ke stání autobusů (směrem Na Knížecí). Během této doby budou pěší převedeni na druhou stranu chodníku v ul. Nádražní a dále do podchodu metra. Po 3 měsících bude vstup do metra obnoven provizorním koridorem pro pěší odděleným od stavby.

16 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.

17 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.

18 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 objektů. 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.

Během realizace stavby bude omezen a na nějaký čas i zcela zastaven přístup na pozemek č.p. 5030/21 k.ú. Smíchov 729051 z důvodu výstavby mostu, který je přístupný z ul. Pod Tratí.

Během realizace stavby bude omezen a na nějaký čas i zcela zastaven přístup na pozemek č.p. 5008/2 k.ú. Smíchov 729051 z důvodu rekonstrukce stávající jednopruhové komunikace před objektem v ul. Ke Sklárně.

19 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

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 zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímaním 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, 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 započatím 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 staveništích, 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 náležitosti 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.

Ostatní

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

19.1 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.

19.2 Povodňový plán

V rámci stavby rekonstrukce žst Praha-Smíchov nezasahuje žádný stavební objekt do úředně stanoveného záplavového území.

Pouze v úsecích:

- Praha-Smíchov – Praha-Radotín je trati překračováno záplavové území Dalejského potoka a Vltavy (v korytě Dalejského potoka, km staničení trati 2,610). V tomto místě je prováděna kabelizace (SO 30-76-01 Praha-Smíchov - MR Praha-Chuchle, rozvod 6kV, PS 30-01-11 ŽST Praha-Smíchov, obvod Smíchov, SZZ, PS 30-02-11 ŽST Praha-Smíchov, místní kabelizace) – stavební práce budou prováděny na tělese trati a stávající mostní konstrukci, bez zásahu do stanoveného záplavového území pod tímto mostním objektem.

- Praha-Smíchov – Hostivice je trati překračováno záplavové území Dalejského potoka (km staničení trati 3,195). V tomto místě je prováděna kabelizace (PS 30-01-11 ŽST Praha-Smíchov, obvod Smíchov, SZZ) – práce budou prováděny na tělese trati a stávající mostní konstrukci, bez zásahu do stanoveného záplavového území pod tímto mostním objektem.
- Praha-Smíchov – Středokluky je trati překračováno záplavové území Dalejského potoka (km staničení trati 3,715). V tomto místě je prováděna kabelizace (PS 30-02-51 ŽST Praha-Smíchov, úprava stávajících DOK Správy železnic) – práce budou prováděny na stávající mostní konstrukci, bez zásahu do stanoveného záplavového území pod tímto mostním objektem.

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.

20 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. objízdných 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 vozidlo 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

Je navržena recyklace štěrkového lože, předrcení stávajícího lože do podkladních vrstev. Nejprve však bude štěrkové lože roztříděno na jemnozrnnou a hrubozrnnou frakci, jemnozrnná frakce bude využita např. k technologickému zabezpečení skládky nebo k jinému účelu v souladu s předpisy a vyhláškami. Hrubozrnná frakce bude dále předrcena.

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

Přípravné práce jsou navrženy v období vegetačního klidu. Při změně termínu realizace je toto třeba respektovat, aby nebyla narušena reprodukce populací volně žijících živočichů a poškožována fauna.

Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.).

Vliv stavby na okolí, a to zejména z titulu hlukového zatížení, je podrobně zpracováno v části dokumentace E.02.12.

21 ZÁVĚR

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

22 PŘÍLOHY:

- 1) Záznamy z výrobní porady ZOV 21.4.2020
- 2) Záznam z jednání Smíchov City South 28.11.2019
- 3) Záznam z jednání Smíchov City South 18.12.2019
- 4) Záznam z jednání Smíchov City South 2.9.2020
- 5) Záznam z jednání Smíchov City South 4.11.2020
- 6) Záznam z jednání Smíchov City South_Deltaplan_16_3_2021
- 7) Záznam z projednání dopravních tras 17.6.2021
- 8) Stanovisko RSM ve věci překládky materiálu v ŽST Stará Boleslav
- 9) Podjezdové výšky pod TT
- 10) Záznam z projednání výluky ZOV 9.9.2021

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


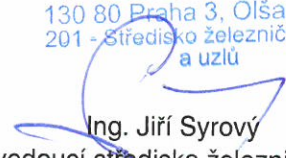
Vážení,

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 provozy 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 kolejíště 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 do 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@spravazeleznice.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@spravazeleznice.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jiří Janhuba	OŘ Praha	602 207 855	janhuba@spravazeleznice.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@spravazeleznice.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Petr Kuník	SŽ GŘ O12	725 805 797	kunik@spravazeleznice.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@spravazeleznice.cz	Potvrzení mé účasti na jednání
Jan Černý	Správa železnic, GŘ O16	+420724332279	cerny@spravazeleznice.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@spravazeleznice.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, OOC	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

SŽDC - koordinace Smíchov City South a Rekonstrukce Smíchovského nádraží

Jméno	Zkr.	Společnost	Účast	Distribuce	E-mail:
Igor Klajmon	IKl	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	IKlajmon@sekyragroup.cz
Petr Kulhánek	PKu	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	PKulhanek@sekyragroup.cz
Jan Hřebíček	JHr	Pavel Hnilička architekti (PHA)	x	x	Jan.hrebicek@hnilicka.cz
Jiří Nedavaška	JNe	Casua (CAS)	x	x	Jiri.nedavaska@casua.cz
Jiří Straka	JSt	AED Project (AED)	x	x	j.straka@aedproject.cz
Pavel Paidar	PPa	SŽDC - technický úsek	x	x	paidar@szdc.cz
Petr Vaníček	PVa	SŽDC - technický úsek	x	x	vanicekp@szdc.cz
Michal Mečl	MMe	SUDOP (SUD)	x	x	michal.mecl@sudop.cz
Lukáš Pohořelý	LPo	SUDOP (SUD)	x	x	lukas.pohorely@sudop.cz

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Zodpovídá	Termín
028.01	Přesun odstavného nádraží RegioJet		
01	IKl informoval o obtížném projednávání nového odstavného nádraží RegioJet v Malešicích s vlastníky dotčených pozemků a kolejí.		
02	PPa uvedl, že SŽDC připravuje výhledové alternativní umístění v lokalitě Malletova.		
03	IKl vysvětlil, že RegioJet se musí dle smlouvy a harmonogramu stavby Smíchov City South přesunout v roce 2020 a požádal PPa o podporu při projednávání umístění v Malešicích.		
028.02	Koordinace Rekonstrukce Smíchovského nádraží a Terminálu		
01	PPa informoval o aktuálním stavu: - statik A69 nezodpověděl otázky SŽDC - dohoda o umístění sloupů na nástupištích je podmínkou souhlasu SŽDC s Terminálem - nová lávka pro pěší bude nezávislá na Terminálu, SŽDC dokončí záměr a restartuje projekt - A69 prověřuje návrh jižního křídla výpravní budovy pro umístění centrály SŽDC		
02	IKl upozornil PPa, že vláda neschválila převod drážních pozemků na SŽDC, PPa potvrdil, že ČD požadují odkup.		
028.03	Přesun Hostivické spojky, snesení kolejí a lávky pro pěší		
01	IKl informoval, že stavba Smíchov City South bude zahájena na začátku roku 2022, do té doby musí být dle dřívější dohody přemístěna Hostivická spojka včetně nástupiště a zabezpečovací zařízení, sneseny koleje a lávka.		
02	MMe a LPo uvedli, že v DÚR bylo uvažováno s přemístěním Hostivické spojky až v rámci postupu 8 tj. v období 2023-2024, zkrácení termínu mělo být řešeno jako provizorium v rámci DSP. Předpoklad zahájení stavby je 03-07/2021.		
03	PPa přislíbil, že SŽDC prověří možnosti urychlení (1. fáze nebo provizorium) a navrhne řešení přesunu Hostivické spojky v roce 2021.		
04	JHr a JNe předají MMe a LPo situaci pěších vazeb a koordinační situaci.	JHr, JNe	28. 11. 2019
028.04	Zařízení staveniště SŽDC		
01	LPo představil původní návrh umístění zařízení staveniště SŽDC: - hlavní jižně od kruhového objezdu při Radlické - vedlejší v severovýchodní části v oblouku u kolejí u Nádražní ulice		
02	IKl upozornil na omezené prostorové možnosti v lokalitě Nádražní a potvrdil možnost využití vjezdu a výjezdu ze stavby na Dobříšské ulici a časově omezené využití nově budované východní alternativně i západní komunikace do začátku roku 2025. LPo i PVa potvrdili, že v rámci investiční akce SŽDC je přeprava rozhodujícího objemu materiálu uvažována po železnici.		
028.05	Most v Nádražní ulici		
01	PVa informoval o požadavku Svodné komise Dopravního podniku HMP dokladovat v dalším stupni dokumentace (DSP), jakým způsobem bude zabezpečeno snesení či případné zvednutí severního mostu (v koleji na společné nádraží) přes Nádražní ulici.		

02	JNe vysvětlil, že v rámci projektu Smíchov City South bude mostovka zvednuta a navýšeny podpory a požádal MMe o informace ke stávajícímu výškovému uspořádání.	MMe	2. 12. 2019
028.05	Závěr		
01	Účastníci jednání potvrdili intenzivní spolupráci a projektovou koordinaci za účelem dodržení výše uvedených kritických termínů obou staveb.		

Zapsal: JSt

Inženýring - záznam z konzultace**Datum: 18. 12. 2019****Číslo: 029****Koordinace Smíchov City South (SCS) a Rekonstrukce Smíchovského nádraží (RSN)**

Jméno	Zkr.	Společnost	Účast	Distribuce	E-mail:
Petr Kulháněk	PKu	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	PKulhanek@sekyragroup.cz
Ivan Janeček	IJa	Immorent Devel. Partners (IDP)	x	x	ivan.janecek@idpartners.cz
Jan Hřebíček	JHr	Pavel Hnilička architekti (PHA)	x	x	Jan.hrebicek@hnilicka.cz
Daniel Sedlák	DSe	Pavel Hnilička architekti (PHA)	x	x	daniel.sedlak@hnilicka.cz
Marek Vávra	MVa	Fabionn (FBN)	x	x	Marek.Vavra@fabionn.cz
Jiří Nedavaška	JNe	Casua (CAS)	x	x	Jiri.nedavaska@casua.cz
Jiří Straka	JSt	AED Project (AED)	x	x	j.straka@aedproject.cz
Barbora Pánová	BPa	Delta Plan (DPN)	x	x	panova@deltaplan.cz
Tomáš Vondráček	TVo	Delta Plan (DPN)	x	x	vondracek@deltaplan.cz
Michal Mečl	MMe	SUDOP (SUD)	x	x	michal.mecl@sudop.cz
Lukáš Pohořelý	LPo	SUDOP (SUD)	x	x	lukas.pohorely@sudop.cz

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Zodpovídá	Termín
029.01	Prostorová koordinace		
01	LPo prezentoval situaci s umístěním hlavního zařízení staveniště RSN jižně od nového kruhového objezdu u Dobříšské ulice a vedlejšího v severovýchodní části u Nádražní ulice. BPa a TVo představili situaci ZOV a popsali staveništní dopravu stavby SCS. PKu upozornil na umístění 4 řad odstavů pro autobusy v rámci stavby Terminálu. Využití pozemku u Nádražní ulice je částečně omezeno podjezdnou výškou mostů, trafostanicí a požadavkem na vybudování ruderální plochy s „nádražním“ biotopem.		
02	LPo informoval o projednání s odborem dopravy MHMP se zřízením staveništního vjezdu z Dobříšské ulice PKu připustil časově omezené využití tzv. východní a severní komunikace SCS pro stavbu RSN - viz časová koordinace.		
03	MMe předpokládáme přesuny materiálu: - štěrk, zemina - vlakem - demolice, beton - nákladními vozidly PKu zmínil možnost vybudování společné staveništní betonárky - MMe uvedl, že v rámci RSN nepředpokládá velký rozsah betonáží.		
04	MMe potvrdil, že prodloužení dvou podchodů je ve vydaném územním rozhodnutí RSN jen k hranici pozemků a nezasahuje pod východní komunikaci - JNe doplní tuto část jako objekt umístěovaný v rámci SCS.		
05	LPo předpokládá využití severního podchodu jako náhradu za snesenou východní část lávky pro pěší při realizaci RSN. PKu očekává požadavek na zajištění náhradní trasy za celou snesenou lávku při realizaci SCS a požádal MMe a LPo o umožnění průchodu podchodem při stavbě SCS. LPo uvedl, že západní část lávky bude snesena z důvodu výstavby SCS nikoliv RSN, umožnění průchodu severním podchodem nevylučuje, nicméně s ohledem na rozpracovanost stavby RSN ji ani nelze zaručit.		
029.02	Časová koordinace		
01	PKu představil časový průběh výstavby SCS: - lhůta výstavby 28 měsíců (viz příložený harmonogram) - zahájení 01/2023 - dokončení 05/2025 Zahájení podmíněno vymístěním odstavů RegioJet a přesunem Hostivické spojky.		
02	LPo informoval původním časovým scénářem RSN: - lhůta výstavby 34 měsíců - zahájení 09/2022 - dokončení 07/2025 Nový předpoklad HMG realizaci stavby: - zahájení 07/2021 - dokončení 12/2024 Největší intenzity předpokládá v letech 2022 a 2023.		

03	PKu uvedl, že využití tzv. východní a severní komunikace SCS pro stavbu RSN bude možné jen do doby realizace objektů OLOW2, OLOE a CS AB.		
04	JSt požádal LPo o zaslání aktuálního pracovního harmonogramu výstavby RSN.	LPo	31. 12. 2019
029.03	Technická koordinace		
01	JNe upozornil na opěrnou stěnu mezi východní komunikací a krajní kolejí a požádal MMe o technické podmínky. MMe uvedl, že krajní kusá kolej bude sloužit pro možnost odstavování souprav, a při návrhu je třeba počítat s účinky zatížení od žel. dopravy pod roznášecím úhlem 45 stupňů od kraje ložné plochy pražce, včetně zvýšeného zemní tlaku od zatížení žel. dopravou.		
02	PKu požádal MMe o antivibrační uložení nových kolejí. MMe uvedl, že budou použity betonové bezpodkladnicové pražce s pružným upevněním kolejnic, s podpražcovými podložkami se neuvažuje, protože ty se využívají především pro zlepšení stability polohy koleje.		
03	MMe potvrdil, že v rámci RSN budou u severního mostu v ev. km 3,155 sneseny koleje (kolejnice a mostnice), trakční (trolejové) vedení, zabezpečovací a sdělovací zařízení.		

Zapsal: JSt

Inženýring - záznam z konzultace

Datum: 02. 09. 2020

Číslo: 044

Koordinace Smíchov City South (SCS), Terminál Smíchovské nádraží (TSN), Lávka pro pěší a Rekonstrukce železniční stanice Smíchov (RSN)

Jméno	Zkr.	Společnost	Účast	Distribuce	E-mail:
Igor Klajmon	IKl	Sekyra Group, a.s. (SKG)		x	IKlajmon@sekyragroup.cz
Petr Kulhánek	PKu	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	PKulhanek@sekyragroup.cz
Pavel Turnovský	PTu	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	PTurnovsky@sekyragroup.cz
Lukáš Janko	LJa	Sekyra Group, a.s. (SKG)		x	LJanko@sekyragroup.cz
Karel Schneider	KSn	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	kschneider@sekyragroup.cz
Tamara Kopřivová	TKo	Immorent Developmengt	x	x	tamara.koprivova@idpartners.cz
Jan Hřebíček	JHr	Pavel Hnilička architekti (PHA)	x	x	Jan.hrebicek@hnilicka.cz
Daniel Sedlák	DSe	Pavel Hnilička architekti (PHA)	x	x	daniel.sedlak@hnilicka.cz
Jiří Nedavaška	JNe	Casua (CAS)	x	x	Jiri.nedavaska@casua.cz
Martin Rus	Mru	AED Project (AED)		x	m.rus@aedproject.cz
Jiří Straka	JSt	AED Project (AED)	x	x	j.straka@aedproject.cz
Oldřich Nýdrle	ONy	POV Projekt	x	x	oldrich.nydrle@povprojekt.cz
David Nýdrle	DNy	POV Projekt	x	x	david.nydrle@povprojekt.cz
Otto Janda	OJa	INV MHMP, odd. dopr. staveb	x	x	otto.janda@praha.eu
Lukáš Tittl	LTi	IPR HMP		x	tittl-l@ipr.praha.eu
Petr Vaníček	PVa	SŽ - stavební správa západ	x	x	vanicekp@spravazeleznice.cz
Jaroslav Hobza	JHo	SŽ - stavební správa západ	x	x	hobzaj@spravazeleznice.cz
Michal Mecl	MMe	SUDOP (SUD)	x	x	michal.mecl@sudop.cz
Lukáš Pohorelý	LPo	SUDOP (SUD)	x	x	lukas.pohorely@sudop.cz
Ondřej Kafka	OKa	SUDOP (SUD)	x	x	ondrej.kafka@sudop.cz
Martin Nápravník	MNa	SUDOP (SUD)	x	x	martin.naprvnik@sudop.cz
Jaroslav Míka	JMi	Promika		x	mika@promika.cz

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Zodpovídá	Termín
044.01	Projekt Terminál Smíchovské nádraží (dále jen TSN)		
01	OJa sdělil, že bude pro terminál řešena tzv. velká EIA, pro zpracování se právně zvažuje rozšíření kontraktu spol. Sudop, který je generálním projektantem stavby TSN.		
02	Otevřeným bodem k dalšímu projednání INV MHMP a SUDOP je rozšíření elektromobility v rámci terminálu, na základě aktuálně schvalovaného materiálu komplexní elektromobility hl. m. Prahy		
03	OJa informoval o zvažované realizaci P+R v předstihu před hlavní platformou a požádal o možnost využití betonárky, jak pro stavbu P+R, tak v případě, že betonárka SKG bude ještě dostupná, tak pro hlavní platformu.		
04	Zástupci SKG a INV MHMP, resp. SUDOP potvrdili dohodu, že na společných jednáních týkajících se plánování výstavby a časových vazeb TSN bude účasten za SKG p. Schneider		
05	PTu požádal o výkresy dálkových zákresů terminálu		
06	PKu a JSt představili výkresy stavebních objektů SCS souvisejících s TSN - JSt je zašle OKa, JHr doplní základní hmotový model, následně JSt předá na CD ROM s předávacím protokolem	JSt JHr	2.9.2020 9.9.2020
07	Do příštího společného jednání promyslet, jakým způsobem bude řešeno společné uložení dat		
08	OJa požádal zástupce SKG o zaslání představené prezentace výstavby SKG po jednotlivých časových obdobích, aby mohl ve spolupráci s generálním projektantem SUDOP návazně na tyto plánovat výstavbu TSN.		
044.02	Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov (dále jen RSN)		
01	MMe informoval, že v rámci stavby RSN budou sneseno kolejiště (kolejový rošt, trakční vedení) odbodu společného nádraží, zahrnující koleje, které využívá RegioJet (s výjimkou jižní části ponechovaných tří kusých kolejí) a odstraněna východní část stávající lávky pro pěší. Nová lávka bude dokončena současně s rekonstrukcí kolejí na konci roku 2023.		
02	MMe do 9.9.2020 vydá materiály pěších toků, aby bylo možné podat doplněný čistopis Záměru projektu na ministerstvo dopravy (MD) do 16.9.2020 ke schválení,	MMe	9.9.2020

03	PVa předpokládá projednání na centrální komisi MD 22.9.2020		
04	LPo odprezentoval časové a provozní vazby realizace rekonstrukce kolejíšť a nástupišť, včetně navržených ploch ZS a přístupů na staveniště.		
05	MMe a LPo potvrdili přemístění Hostivické spojky na konci roku 2022.		
06	<p>LPo požádal PKu o využití prostoru budoucího P+R v roce 2022 pro zařízení staveniště a využití severního staveništního vjezdu před vybudováním staveništního sjezdu z Dobříšské v místě budoucího kruhového objezdu. Dto využití ruderální plochy pro ZS. Bude nutné dále koordinovat z hlediska časového, viz bod 0.34.03.04</p> <p>Pro aktuálně platné oba HMG stavby Smíchov City South a Rekonstrukce kolejíšť a nástupišť bylo ONv potvrzeno, že pro rok 2022 je možné využívat severní staveništní vjezd z Radlické ulice a plochu ZS v místě budoucího P+R. LPo potvrdil, že v projektové dokumentaci stavby „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov“ bude uvedeno, že plocha ZS v místě P+R bude ke konci roku 2022 vyklizena a uvolní místo pro výstavbu Smíchov City South.</p> <p>S ohledem na HMG obou staveb nemůže stavba „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov“ od začátku stavby využívat staveništní vjezd z Dobříšské vybudovaný v rámci stavby Smíchov City South, který bude realizován nejdříve koncem roku 2022, jak bylo doposud uvažováno a vybuduje si vlastní staveništní vjezd z Dobříšské. Poloha bude koordinována se stavbou Smíchov City South.</p> <p>Za účelem koordinace staveb předal LPo vizitku ONv.</p>		
044.03	Smíchov City South		
01	ONy a DNy prezentovali postup a organizaci výstavby pro celé území Smíchovského distriktu		
02	PKu sdělil, že pravděpodobný termín vymístění Regio Jetu je 12/2021		
03	LPo a DNy si vymění v DWG podklady pro další jednání, viz bod 04	LPo, DNy	9.9.2020
04	ONy, DNy a LPo na separátním jednání proberou detaily návazností projektu rekonstrukce kolejíšť a Smíchov City South, JNe je připraven se jednání zúčastnit a sdělit informace týkající se konkrétních stavebních objektů na hranicích projektů		
	Termín dalšího jednání bude sdělen formou mailové korespondence		

Zapsal: JNe+JSt+OJa+MMe

Inženýring - záznam z konzultace

Datum: 04. 11. 2020

Číslo: 049

Koordinace Smíchov City South (SCS), Terminál Smíchovské nádraží (TSN), Lávka pro pěší a Rekonstrukce železniční stanice Smíchov (RSN)

Jméno	Zkr.	Společnost	Účast	Distribuce	E-mail:
Igor Klajmon	IKl	Sekyra Group, a.s. (SKG)		x	IKlajmon@sekyragroup.cz
Petr Kulhánek	PKu	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	PKulhanek@sekyragroup.cz
Pavel Turnovský	PTu	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	PTurnovsky@sekyragroup.cz
Lukáš Janko	LJa	Sekyra Group, a.s. (SKG)		x	LJanko@sekyragroup.cz
Karel Schneider	KSn	Sekyra Group, a.s. (SKG)	x	x	kschneider@sekyragroup.cz
Ivan Janeček	IJa	Immorent Development	x	x	ivan.janeczek@idpartners.cz
Tamara Kopřivová	TKo	Immorent Development	x	x	tamara.koprivova@idpartners.cz
Martin Bílek	MBi	ČS NHQ (NHQ)	x	x	martin.bilek@csnhq.cz
Pavel Hnilička	PHn	Pavel Hnilička architekti (PHA)		x	Pavel.hnilicka@hnilicka.cz
Jan Hřebíček	JHr	Pavel Hnilička architekti (PHA)	x	x	Jan.hrebicek@hnilicka.cz
Jiří Nedavaška	JNe	Casua (CAS)	x	x	Jiri.nedavaska@casua.cz
Jiří Straka	JSt	AED Project (AED)	x	x	j.straka@aedproject.cz
Oldřich Nýdrle	ONy	POV Projekt	x	x	oldrich.nydrle@povprojekt.cz
David Nýdrle	DNy	POV Projekt	x	x	david.nydrle@povprojekt.cz
Otto Janda	OJa	INV MHMP, odd. dopr. staveb		x	otto.janda@praha.eu
Lukáš Tittl	LTi	IPR HMP		x	tittl-l@ipr.praha.eu
Petr Vaníček	PVa	SŽ - stavební správa západ	x	x	vanicekp@spravazeleznice.cz
Jaroslav Hobza	JHo	SŽ - stavební správa západ		x	hobzaj@spravazeleznice.cz
Michal Mecl	MMe	SUDOP (SUD)	x	x	michal.mecl@sudop.cz
Lukáš Pohorelý	LPo	SUDOP (SUD)		x	lukas.pohorely@sudop.cz
Ondřej Kafka	OKa	SUDOP (SUD)	x	x	ondrej.kafka@sudop.cz
Martin Nápravník	MNa	SUDOP (SUD)	x	x	martin.naprvnik@sudop.cz
Jaroslav Wertig	JWe	A69 - architekti	x		wertig@a69.cz
Pavla Matějka Enochová	PMa	A69 - architekti	x		matejka.enochova@a69.cz

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Zodpovídá	Termín
049.01	Celkový projekt organizace výstavby		
01	ONy a DNy představili aktualizovaný celkový POV se zpracovanými podklady od LPo a novými informacemi z projektu SCS.		
02	ONy upřesnil návrh centrálního zařízení staveniště – 4 objekty pro vedení stavby (45 osob), THP dodavatelů (100 osob), VHP (500 osob), jídelna (200 jídel za den), buňky ve 3 podlažích nad sebou.	ONy, DNy	11.11.2020
03	KSc požádal o úpravu centrálního zařízení staveniště – spojení v jeden objekt, zvětšení povrchového parkoviště.		
04	JSt upozornil na ochranné pásmo kanalizace v prostoru zařízení staveniště.		
05	Na dotaz JSt potvrdil MMe, že součástí povolení RSN je staveništní připojení z Dobříšské ulice.		
06	JSt zašle ONy dokumentaci ochranných konstrukcí pro Nové spojení 2 pro doplnění do POV.	JSt	5.11.2020
07	JNe zašle na ONy/Dny výkres napojení staveništní komunikace na křižovatku Radlická/Tunel Mrázovka	JNe	5.11.2020
049.02	Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov (RSN) a lávka pro pěší		
01	PVa informoval o podání žádosti o projednání záměru lávky pro pěší v komisi Ministerstva dopravy a předpokladu zařazení na program cca 18. 11. 2020.		
02	PVa informoval o dílčím zpoždění (cca 3 měsíce) stavebního povolení RSN, protože Odbor výstavby Prahy 5 a Odbor stavebního řádu MHMP odmítly potvrdit souled s územním rozhodnutím dle §15 a požadují jeho změnu. Termín zahájení stavby (01/2022) není ohrožen.		
049.03	Terminál Smíchovské nádraží (TSN)		

01	OKa představil aktualizovaný návrh TSN a lávky pro pěší: – Střecha bude zvýšena cca o 1,5 metru (1 m rezerva pro budoucí troleje, 0,5 m pro prostorové Vierendeelovy nosníky a shedové světlíky). – Konstrukční modul bude cca 3 x 3 metry, obloukové nosníky vynášející platformu a lávku jsou nahrazeny přímými sloupy a trámy – Odvodnění celé střechy vsakováním s retencí a přepadem do Radlického potoka přes východní komunikaci SCS		
02	JHr nesouhlasil se změnou konstrukce lávky bez projednání s PHA v předstihu a požádal o zaslání dokumentace před koordinačním jednáním 5.10.2020.	OKa	4.11.2020
03	PKu nesouhlasil s navrženým způsobem likvidace dešťových vod, doporučil rozdělení do více směrů a kanalizačních řadů. K návrhu se vyjádří až po jeho úpravě a předložení podrobných bilancí. JNe upozornil na nedostatečné krytí SUDOPem uvažovaného napojení do Radlického potoka ve vztahu k východní komunikaci.	OKa	
04	JNe požádal o zaslání řezů TSN za účelem koordinace s OLHR.	OKa	4.11.2020
05	ONy, Dny a LPo na separátním jednání proberou detaily návazností projektu rekonstrukce kolejíšť a Smíchov City South, JNe je připraven se jednání zúčastnit a sdělit informace týkající se konkrétních stavebních objektů na hranicích projektů		
06	PKu požádal o upřesnění upravené konstrukce a rozměrů střechy TSN.	SUD	
	Termín dalšího jednání bude sdělen formou mailové korespondence		

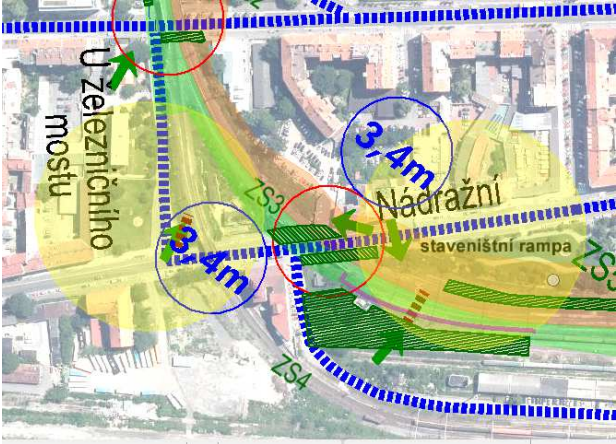
Zapsal: JSt

Inženýring - záznam z konzultace**Datum: 16. 3. 2021****Koordinace Smíchov City South (SCS), Lávka pro pěší v ŽST Praha-Smíchov a Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov, DSP**

Účastníci:

Ing. Lukáš Pohořelý, SUDOP PRAHA a.s., lukas.pohorely@sudop.czIng. Barbora Pánová, DELTAPLAN spol. s.r.o., panova@deltaplan.czIng. Tomáš Vondráček, DELTAPLAN spol. s.r.o., vondracek@deltaplan.cz

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Rok výstavby	Autor
1	Vstupní informace stavby „Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov, DSP“		
1.11	Zahájení výstavby stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“ 02/2022. Hlavní stavební práce – výstavba severního křídla VB (technologická budova), snesení odstavných kolejí pro uvolnění místa pro stavbu podchodů v místě 4.nástupiště, výstavba 4. nástupiště a založení stavby Terminálu.	2022	Ing. Pohořelý
1.12	Přístupy na staveniště - projednání přístupu z ulice Dobříšská provizorní staveništní rampou, je domluveno jednání s TSK, PČR, DPP a Odborem dopravy Prahy 5, MHMP. Přístup na stavbu z ulice Nádražní mezi mosty. Přístup ze staveništního vjezdu stavby „Smíchov City“ z ul. Radlická, pouze v roce 2022	2022	Ing. Pohořelý
1.13	Plocha ZS č. 12 v místě nové okružní křižovatky a objektu terminálu, využitelná pouze v roce 2022.	2022	Ing. Pohořelý
1.14	V roce 2023 pokračují práce z roku 2022, hlavní stavební práce v kolejisti přesunuty na pokyn investora do let 2024 a 2025.	2023	Ing. Pohořelý
1.15	Hlavní stavební práce v sudé skupině kolejí včetně nových nástupišť č. 3,4 – práce v blízkosti východní staveništní komunikace stavby Smíchov City. Nutno do-projednat rozsah realizaci podchodů (zda budou prodlouženy za výhledovou komunikaci, kdy a v rámci jaké stavby). Přístup na staveniště ze staveništní rampy z ul. Dobříšská. Přístup na stavbu z ulice Nádražní mezi mosty na severním zhlaví.	2024	Ing. Pohořelý
1.16	Hlavní stavební práce v liché skupině kolejí včetně nových nástupišť č. 1,2. K 02/2025 požaduje Sekyra Group dokončení nové lávky pro pěší. Přístup na stavbu z ulice Nádražní mezi mosty na severním zhlaví. Přístup na stavbu z ulice Nádražní na jižním zhlaví staveništní rampy.	2025	Ing. Pohořelý
1.17	Dokončovací práce, aktivace def. staničního zab. zařízení	2026	Ing. Pohořelý
1.18	Předpokládané datum uvedení do provozu budovy České spořitelny 04/2025. K 04/2025 je v plánu dokončení hlavních stavebních prací i na ostatních stavebních objektech (hrubé stavby, komunikace....) K 04/2025 dokončen kruhový objezd v místě původního staveništního vjezdu z ul. Dobříšská.	2025	Ing. Barbora Pánová, Ing. Tomáš Vondráček

1.19	<p>Východní staveništní komunikace je v místě severního zhlaví zahlobena a vedena pod ochranou zárubní zídky proměnné výšky (max. cca 1.5m). Předpoklad její realizace v rozmezí 08 – 11/2022.</p> <p>Technické řešení staveništní komunikace v místě nového Terminálu Smíchov nebylo k dispozici. Deltaplan uvedl, že pošle Ing. Pohořelému podklady k východní komunikaci (situaci a řezy i v otevřené podobě v rozsahu nutném pro koordinaci). V místě Terminálu Smíchov se předpokládá vedení staveništní komunikace přibližně v úrovni kolejíště bez umělých staveb.</p>	2022	Ing. Barbora Pánová, Ing. Tomáš Vondráček
1.20	Poloha východní staveništní komunikace je polohově dána výstavbou Terminálu Smíchov, do doby jeho realizace je možné její polohu upravit.		
2	Vytipované kolize		
2.1	Je třeba dořešit kolizi východní staveništní komunikace včetně zídky s potřebou přístupu zhotovitele stavby „Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov, DSP“ na staveništi. Prověří Ing. Pohořelý na základě podkladů od spol. Deltaplan dle bodu 1.9.	2022	Ing. Pohořelý Ing. Barbora Pánová, Ing. Tomáš Vondráček
2.2	<p>Dle telefonického sdělení, nebude pravděpodobně PČR souhlasit se samostatným staveništním přístupem z ul. Dobříšská pro stavbu „Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov, DSP“ a bude požadovat jeden přístup pro obě stavby. Tento požadavek výrazně komplikuje přístup na staveniště pro roky 2024 a 2025 - v době realizace ale i dokončení kruhového objezdu v roce 2024.</p> <p>Nutno do-projednat za účasti investorů obou staveb.</p>		Ing. Pohořelý
2.3	<p>Během realizace kolejíště v roce 2025 je potřeba mít zajištěn přístup na severním zhlaví (v místě plochy ZS4) přes nové koleje do liché kolejové skupiny kolejí. Variantně se prověřuje staveništní rampa v místě mostu v ul. Nádražní, ale situaci komplikuje velké převýšení, stávající opěrná zídka a projednání s PČR.</p> <p>V případě přístupu mezi mosty v roce 2025 bude staveništní komunikace pravděpodobně v kolizi s výstavbou Smíchov City.</p>  <p>Nutno do-projednat za účasti investorů obou staveb.</p>	2025	Ing. Barbora Pánová, Ing. Tomáš Vondráček Ing. Pohořelý

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/102/2021

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohorelý

TEL.:

+420 267 094 168 / 605 229 076

E-MAIL:

lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 25. června 2021

Dle rozdělovníku

Věc:

- „Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov, DSP“

Záznam z projednání tras staveništní dopravy

Vážení,

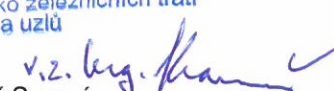
v rámci zpracování projektové dokumentace výše uvedené stavby, jejichž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., který svolal jednání v rámci plnění předmětu díla z uzavřených smluv o dílo č. 19 108 201.

Přílohou Vám posíláme záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo **17. 6. 2021 od 13:00 hod. v budově MHMP** Praha 1, Nové Město, Jungmannova 35.

Záznam je rozesílán 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

v.z. Ing. 
 Ing. Jiří Syrový
 vedoucí střediska železničních
 tratí a uzlů.

Přílohy:

Záznam z porady

Inženýring - záznam z jednání

Datum: 17. 6. 2021

Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov, DSP - dopravní trasy

Účastníci:

Ing. Lukáš Pohořelý, SUDOP PRAHA a.s., lukas.pohorely@sudop.cz

Ing. Michal Mecl, SUDOP PRAHA a.s., michal.mecl@sudop.cz

Ing. Petr Vaníček, Správa železnic, vanicekp@spravazeleznic.cz

Mgr. Ivan Javašov, MHMP specialista silničního správního úřadu, ivan.javasov@praha.eu

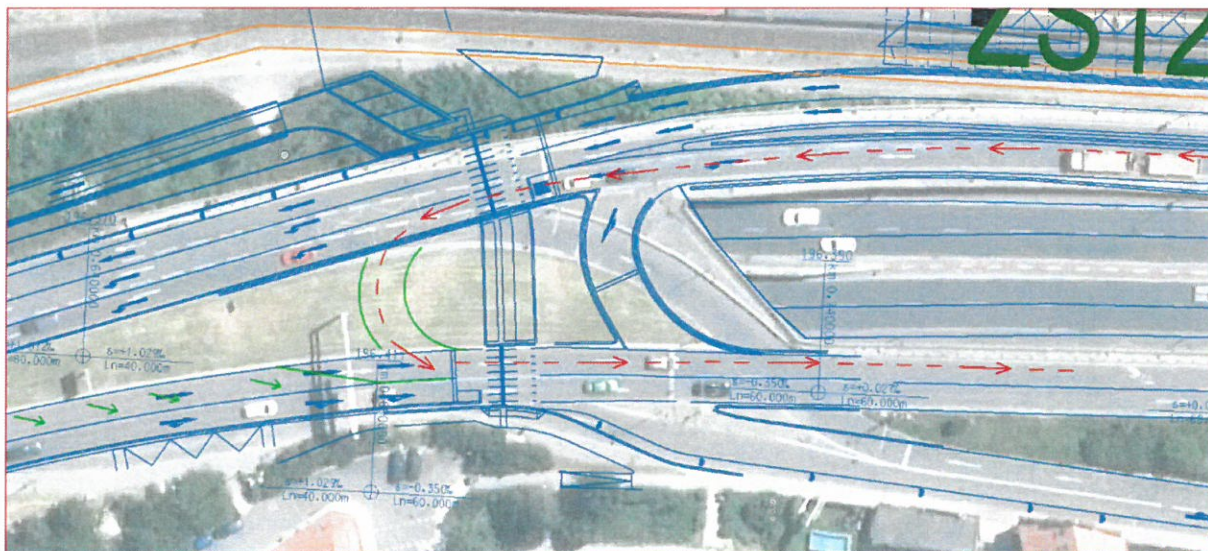
Ing. David Nováček, MHMP specialista silničního správního úřadu – telematické systémy, david.novacek@praha.eu

Kpt. Ing. Jaroslav Pavelka, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, Jaroslav.Pavelka@pcr.cz

Jednání bylo svoláno za účelem projednání tras staveništní dopravy během stavby a nalezení optimálního řešení pro přístup vozidel stavby z ul. Dobříšská.

Bod č.	Téma / Průběh jednání / Úkol	Autor
1	Vstupní informace stavby „Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov, DSP“	
1.11	Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov bude probíhat v letech 2022 – 2025. Hlavní stavební práce proběhnou v rozmezí 08/2022 – 12/2024.	Ing. Pohořelý
1.12	Hlavní (nikoliv jediné) přístupy na staveniště: 2022 – z ulice Nádražní (z účelové komunikace z prostoru společného nádraží) mezi stávajícími žel. mosty na severním zhlaví, do třetího čtvrtletí roku 2022 včetně, bude stavba využívat staveništní přístup naproti tunelu Mrázovka společně se společností Sekyra Group, a.s., z ul. Nádražní směrem k výpravní budově. 2023 – z ulice Nádražní (z účelové komunikace z prostoru společného nádraží) mezi stávajícími žel. mosty na severním zhlaví, z ulice Dobříšská staveništním sjezdem/výjezdem vybudovaným v druhé polovině roku 2022, z ul. Nádražní směrem k výpravní budově. 2024 – z ulice Nádražní (z účelové komunikace z prostoru společného nádraží) mezi stávajícími žel. mosty na severním zhlaví, z ul. Nádražní směrem k výpravní budově, staveništní rampou od koberců Breno, z ul. Dobříšská	Ing. Pohořelý
1.13	Navržená staveništní technika a frekvence vozidel: K datu projednání byl objem materiálu určený k odvozu na skládky železniční dopravou 131 865t, silniční nákladní dopravou 78904t. Tedy cca 63% objemu je navrženo převézt po železnici. Jako hlavní silniční nákladní vozidlo pro odvoz materiálu navrhuje projektant tří až čtyřnápravová vozidla, např. Tatra bez přívěsu. Silniční tahače s návěsy/podvalníky budou využity pouze pro návoz těžké staveništní techniky (vrtné soupravy, zemí frézy, prefabrikáty....) a jejich provoz bude směřován do nočních hodin, mimo dopravní špičku.	Ing. Pohořelý
1.14	Staveništní sjezd/výjezd Dobříšská S ohledem na sníženou podjezdnou výšku v ulici Nádražní, navrhuje projektant pro staveništní vozidla s výškou nad 3,4m přístup z ul. Dobříšská. Tento přístup bude využit i v době dopravního omezení v ul. Nádražní z titulu výstavby mostu.	Ing. Pohořelý

2	Rekapitulace navržených řešení a požadavků na projektanta	Ing. Pohořelý
2.11	Ve shodě se zaslanými podklady uvažovat přednostně odvoz materiálů směrem na skládky z místa stavby do ul. Nádražní, dále pak ulicí Moulíkovou či Královské louky do ul. Strakonická a dále směr Jižní spojka či Pražský okruh.	Ing. Pohořelý Mgr. Javašov Kpt. Ing. Pavelka Ing. Nováček
2.12	Během realizace stavby přednostně využívat pro staveništní dopravu časy mimo dopravní špičku, tedy mimo období 6:30 – 10:00 a 15:30 – 19:00. To platí zejména pro období zvýšeného požadavku na frekvenci vozidel stavby (betonování ucelených dilatačních celků atp.)	Ing. Pohořelý Mgr. Javašov Kpt. Ing. Pavelka Ing. Nováček
2.13	<p>Aby nebylo nutné směřovat vozidla stavby dále do centra (do oblasti ul. Ostrovského/Stroupežnického/Za Ženskými domovy) navrhuje projektant realizaci provizorní vratky s využitím stávající světelné signalizace, která by byla ponechána beze změny. Umístění staveništní vratky je uvažováno severněji oproti definitivní, která bude vybudována v rámci výstavby terminálu Smíchovské nádraží.</p> <p>Projektant zpracuje návrh ve dvou variantách:</p> <ul style="list-style-type: none"> - s posunem připojovacích pruhu před stávající křižovatkou, viz. obr. - bez připojovacího pruhu <p>Případné umístění provizorní vratky musí být za PČR zkontrolováno a projednáno s kpt. Brtkem a kpt. Pydychovou se zpracovanou situací.</p>	Ing. Pohořelý Mgr. Javašov Kpt. Ing. Pavelka Ing. Nováček



[Handwritten signature]

Zapsal:

Ing. Lukáš Pohořelý

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/78/2021

VYŘIZUJE: Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.: +420 605 229 076

 E-MAIL: lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 7. května 2021

 RSM – Regionální správa majetku pro Prahu
a Středočeský kraj
Prvního pluku 81/2a
130 00 Praha 3
PHAsek@rsm.cd.cz

Stavba: Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP

Věc: Využití plochy v ŽST Stará Boleslav pro přeložení materiálu z železniční dopravy na silniční dopravu

Vážení,

spol. SUDOP PRAHA a.s. zpracovává pro Správu železnic, dokumentaci pro stavební povolení výše uvedené stavby.

Dovolujeme si Vás zdvořile požádat o souhlas s využitím pozemku č.p. 2711/6 v k.ú. Stará Boleslav u manipulační koleje č. 3 v ŽST Stará Boleslav v délce alespoň 125m za účelem přeložení přebytečného materiálu vyzískaného v rámci stavby ze železničních vozů na silniční nákladní auta s následným odvozem na skládku Benátský vrch v k.ú. Staré Benátky.

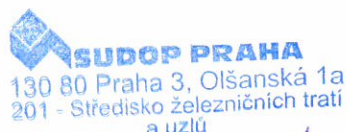
Předpokládaná doba realizace r. 2022 – 2024.

Ve stanici probíhá nakládka a vykládka uhlí, předpokládáme však, že bude možná koordinace mezi zhotovitelem a současným nájemcem (uživatelé) plochy.

Děkujeme Vám za odpověď a sdělení podmínek, za kterých bude pozemek poskytnut. Vaše podmínky budou promítnuty do dokladové části a požadavků na zhotovitele.

V případě potřeby o doplnění informací se na nás, prosíme, obraťte.

S přátelským pozdravem



130 80 Praha 3, Olšanská 1a
201 - Středisko železničních tratí
a uzlů

Ing. Jiří Syrový
vedoucí střediska železničních
tratí a uzlů

Přílohy:

Situační zakres ploch ZS

Výpis z katastru nemovitostí

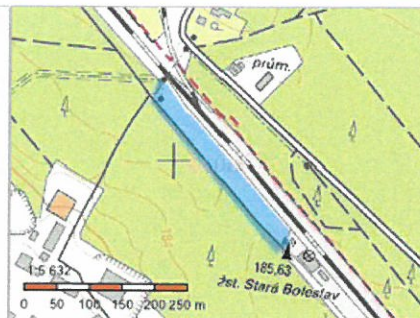




✓ Položka byla přidána do košíku, počet položek v košíku je 1.

Informace o pozemku

Parcelní číslo:	2711/6
Obec:	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav [538094]
Katastrální území:	Stará Boleslav [609170]
Číslo LV:	5465
Výměra [m ²]:	10449
Typ parcely:	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list:	DKM
Určení výměry:	Ze souřadnic v S-JTSK
Způsob využití:	dráha
Druh pozemku:	ostatní plocha



Sousední parcely

Vlastníci, jiní oprávnění

Vlastnické právo

Podíl

České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

Způsob ochrany nemovitosti

Nejsou evidovány žádné způsoby ochrany.

Seznam BPEJ

Parcela nemá evidované BPEJ.

Omezení vlastnického práva

Nejsou evidována žádná omezení.

Jiné zápisy

Nejsou evidovány žádné jiné zápisy.

📍 Řízení, v rámci kterých byl k nemovitosti zapsán cenový údaj



Pohořelý Lukáš Ing.

Od: Absolonova@rsm.cd.cz
Odesláno: úterý 11. května 2021 8:59
Komu: Pohořelý Lukáš Ing.
Předmět: Fw: Žádost o využití plochy ČD RSM
Přílohy: RSM_žádost o souhlas.pdf

Dobrý den pane inženýre,

pozemek parc.č. 2711/6 v k.ú. Stará Boleslav by měl v rámci ÚMVŽST přejít prodejem na Správu železnic, s.o. Kdy k tomu dojde, zatím není známo.

Pokud bude pozemek v době, kdy ho budete potřebovat, stále v majetku Českých drah, a.s., uzavřeme na jeho užívání nájemní smlouvu. Cena nájmu by činila 120,- Kč/m2 ročně.

S pozdravem

Libuše Absolonová

RSM Praha | Odd.majetkového podnikání
M +420 724 681 428
absolonova@rsm.cd.cz

----- Postoupil Libuse Absolonova/RSM/Ceske drahy v 11.05.2021 08:48 -----

Od: Jiri Picha/RSM/Ceske drahy
Komu: Libuse Absolonova/RSM/Ceske drahy@CD
Datum: 10.05.2021 10:17
Předmět: Fw: Žádost o využití plochy ČD RSM

Dobrý den,

to bude k vašim rukám.

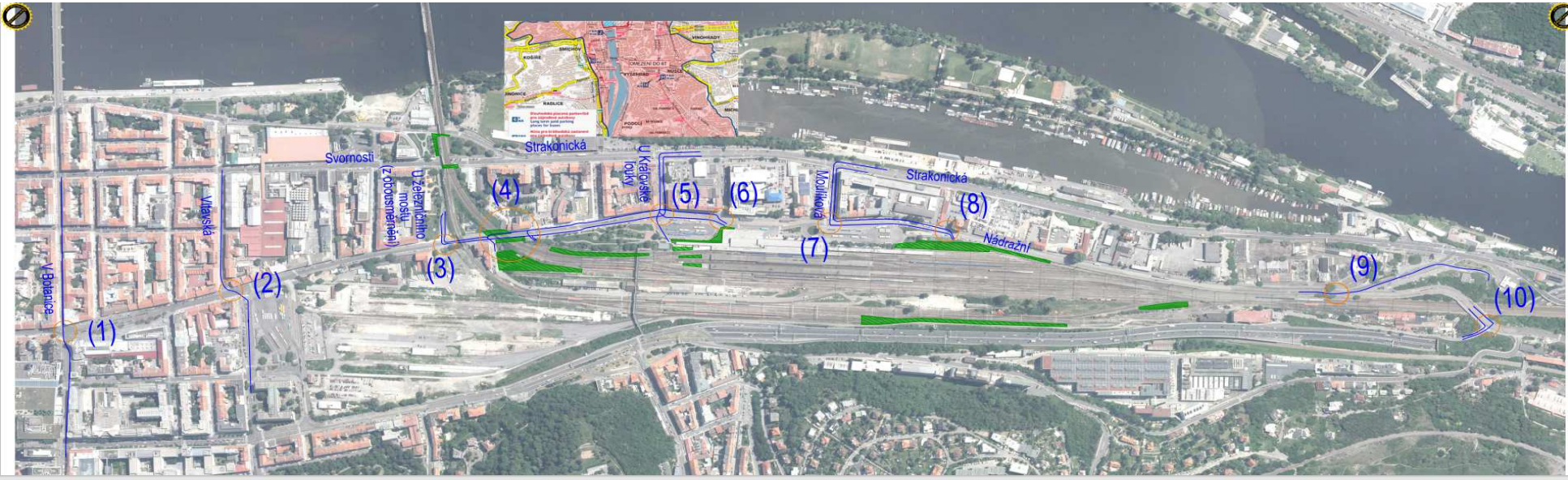
S pozdravem

Jiří Pícha
systémový specialista

České dráhy, a. s., RSM Praha
Oddělení technické
Prvního pluku 81/2A, 130 00 Praha 3
M: +420 725 517 443
E: picha@rsm.cd.cz, www.cd.cz

----- Postoupil Jiri Picha/RSM/Ceske drahy v 10.05.2021 10:13 -----

Od: RSM PHA sekretariát



1) od Palackého - 5,50 m , uprostřed - 5,47 m , směr Plzeňská - 5,47
2) ZC - 5,65 m , DC - 5,51 m
3) ZC - 4,18 m , DC - 4,27 m
4) před mostem od Anděla: ZC - 3,96 m , DC - 4,04 m , UD 23-4 m za mostem směr Smíchovské nádraží: ZC - 4,17 m , DC - 4,21 m pod mostem: ZC - 4,04 m , DC - 4,15 m
5) od Anděla: ZC - 5,61 m , DC - 5,59 m , vjezd do smyčky - 5,59 m uprostřed: ZC - 5,58 m , DC - 5,68 m směr Smíchovské nádr.: ZC - 5,54 m , DC - 5,72 m
6) od Anděla: ZC - 5,63 m , DC - 5,72m , výjezd ze smyčky BUS - 5,77 m uprostřed: ZC - 5,66 m , DC - 5,61 m
7) ZC - 5,44 m , DC - 5,49 m
8) ZC - 5,20 m , DC - 5,17 m
9) přejezd Lihovar: ZC - 5,42 m , DC - 5,44 m (přejezd už je jinde, cca
10) ZC - 5,62 m , DC - 5,60m

kritická výška	ochranná vzdálenost	výsledná výška	výška auta 8x8, korba	havač (výška 3,5-4m)	kolize korba	kolize autodomíc havač
5,47	-0,5	4,97	3,35	4	1,62	0,97
5,51	-0,5	5,01	3,35	4	1,66	1,01
4,18	-0,5	3,68	3,35	4	0,33	-0,32
3,96	-0,5	3,46	3,35	4	0,11	-0,54
4,17	-0,5	3,67	3,35	4	0,32	-0,33
5,54	-0,5	5,04	3,35	4	1,69	1,04
5,61	-0,5	5,11	3,35	4	1,76	1,11
5,44	-0,5	4,94	3,35	4	1,59	0,94
5,17	-0,5	4,67	3,35	4	1,32	0,67
5,42	-0,5	4,92	3,35	4	1,57	0,92
5,6	-0,5	5,1	3,35	4	1,75	1,1

T158 - 8P5R46.261 8x8.1R

8x8 JEDNOSTRANNÝ SKLÁPĚČ

MOTOR

TypPACCAR MX 340

Počet válců6

Vrtání/zdvih130/162 mm

Zdvihový objem válců12 900 cm³

Výkon340 kW/1 500 min⁻¹

Krouticí moment2 300 Nm/1 000 - 1 400 min⁻¹

Emisní limitEURO V (SCR)

Vybava na přání zákazníka: motorová brzda MX.

PŘEDNÍ NÁPRAVA

Řízená, poháněná, s výkyvnými polonápravami, uzavěrka nápravového diferenciálu. Kolové redukce. Odpojitelný přední pohon. Vzduchové pružiny a teleskopické tlumiče, stabilizátor na první nápravě.

ZADNÍ NÁPRAVY

Hnaná, s výkyvnými polonápravami, uzavěrka nápravových a mezinápravového diferenciálu. Kolové

ROZMĚRY

Rozvor2 150 + 2 560 + 1 450 mm

Šířka2 500 mm

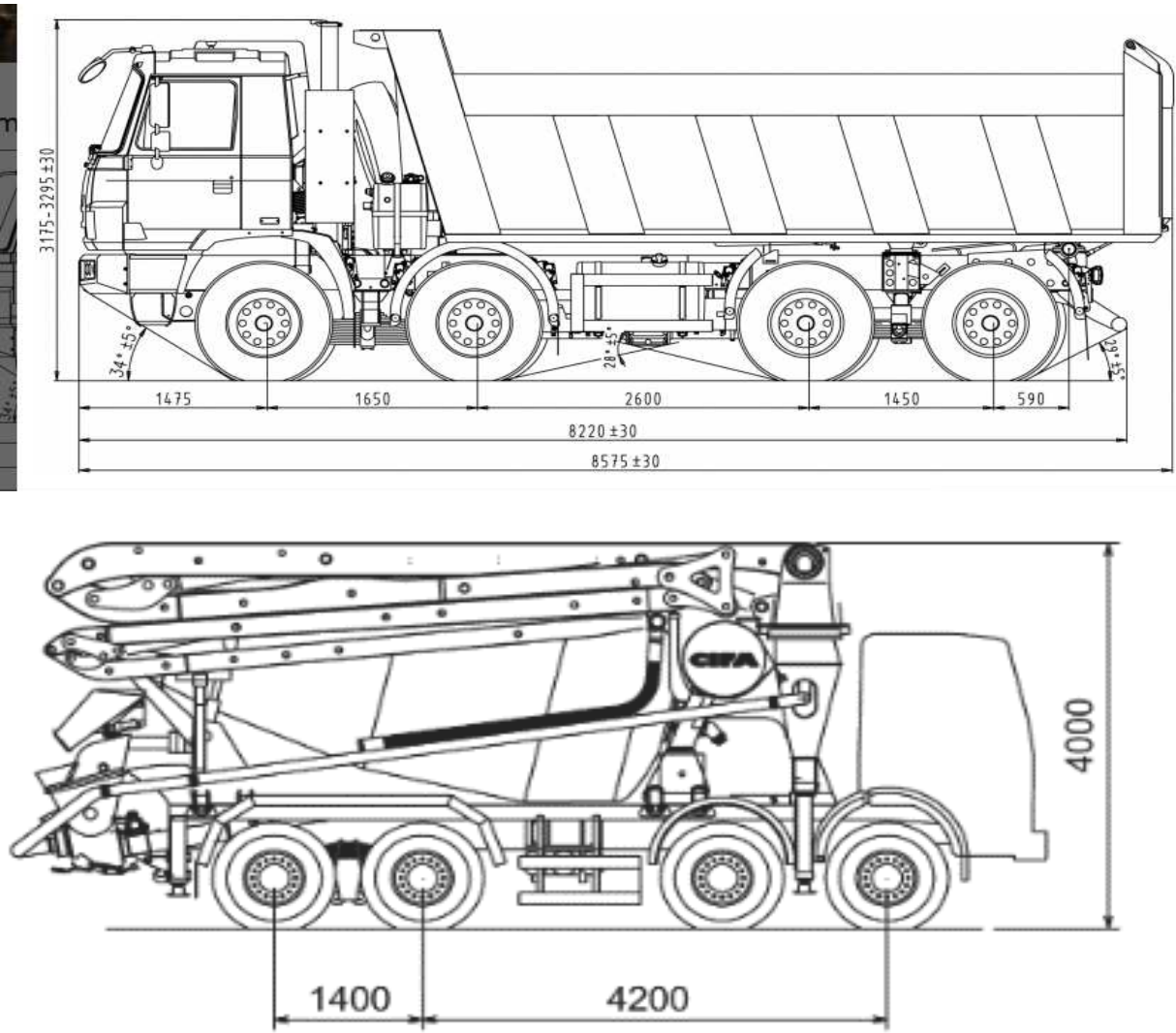
Rozchod - přední1 942 mm

- zadní1 774 mm

Delka8 850 mm

Výška3 555 mm

Objem sklápěcí korby18 m³



VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/143/2021

VYŘIZUJE: Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.: +420 605 229 076

E-MAIL: lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS: nd9sqfy

MÍSTO / DATUM: Praha / 23. září 2021

Dle rozdělovníku

Věc:

- **„Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov, DSP“**

Záznam z výrobní porady věnované projednání dodatečně doplněným výlukám v rámci realizace stavby.

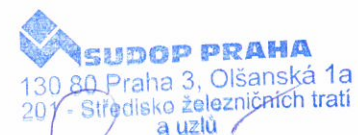
Vážení,

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

Přílohou vám posíláme záznam z uvedeného jednání k připomínkám, které se uskutečnilo prezenčně i prostřednictvím videokonference dne **9. 9. 2021 od 13:00 hod.**

Záznam je rozesílán 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 Mečl, michal.mecl@sudop.cz, tomas.martinek@sudop.cz

- Provozní a dopravní technologie:

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

- Trakční a energetická zařízení

Ing. Jaroslav Peroutka, jaroslav.peroutka@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
Stavební správa západ
systémový specialista – výluky, dopravní technologie
Úsek investiční oblast Praha
Moravka@spravazeleznic.cz

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

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

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

Ministerstvo dopravy
nábř. L. Svobody 1222/12
vaclav.macek@mdcr.cz

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„ <u>Rekonstrukce ŽST Praha – Smíchov, DSP</u> “ Projednání dodatečně doplněných výluk
DATUM	9.9.2021
MÍSTO	Video konference Teams, prezenčně v zas. místnosti č. 101a
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

Po zpřesnění a dopracování technického řešení v rámci zpracování dokumentace PDPS, byly do harmonogramu výluk doplněny denní výluky vyžadující zastavený provoz. Tato skutečnost vyvolává v drážní dopravě doposud neprezentovaná omezení a dopravní opatření, proto projektant dodatečně svolal jednání, jehož náplň a závěry jsou uvedeny níže.

Doplňené výluky

Jedná se o výluky úzce spjaté s realizací navazujících SO, výluky nutné pro pažení je možné realizovat v předstihu v přípravných pracích, případně by je bylo možné posunout na začátek stavebního postupu realizace mostu, výluky spjaté s trakčním vedením jsou pevně svázány s realizací železničního svršku a nelze je měnit.

15x6h SK č. 1,2 v místě mostů na vyšehradském zhlaví – jedná se o výluky pro realizaci pažení mezi kolejemi, aby byla umožněna výstavba mostů v po polovinách. Jelikož se jedná o centrum hlavního města Prahy je vyloučené realizovat tyto práce v nočních hodinách. Jedná se tedy o denní 6h zastavené provozy ve směru na Vyšehrad. SK č. 1,2 budou v předstihu provizorně napětově odděleny, aby byl umožněn vjezd a odjezd vlaků v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín.

Navržená dopravní opatření

Dálková doprava: Ex6 a R16 odklonem přes ŽST Praha-Krč, R26 ukončena v ŽST Praha-Smíchov (alternativně v případě problémů v Krči ukončení R16 na Smíchově).

Regionální doprava: Ideálně berounské vlaky vedeny obousměrně přes Krč (za nutného odklonu nebo odřeknutí vlaků směr Vrané), zbytek ukončen na Smíchově.

Závěr:

Navržené výluky byly akceptovány.

8x6h a 4x4 v místě ve střední části stanice a na radotínském zhlaví – jedná se o výluky pro montáže, převěšování a regulaci TV v letech 2022 a 2023. Vodiče stávajících systémů trakčního vedení jsou vedeny křížem přes stávající koleje sudé i liché kolejové skupiny, během jejich úpravy je nutné odpojit napájení trakčního vedení, současně dojde k provedení upravovaného vodiče v celé jejich délce, což z důvodu bezpečnosti vylučuje drážní provoz. Shodná opatření jsou nutná i pro zatrolejování a regulaci trakčního vedení nových kolejových přesmyků. S ohledem na typ prací, kdy se jedná o úpravy vodičů trakčního vedení v délce až 1200m, nelze tyto práce realizovat v nočních hodinách.

Závěr:

Ing. Miroslav Valenta (ROPID) nesouhlasí s denními zastavenými provozy bez kapacitní odklonové tratě, tedy neomezeného ideálně dvoukolejného provozu přes Branický most. Bez ohledu na kapacitu odklonové tratě požaduje po Správě železnic realizace těchto prací přednostně v nočních hodinách.

Ing. Petr Kuník (Správa železnic, GR odbor plánování a koordinace výluk) považuje denní zastavené provozy na takto zatížené trati za nevhodné a nežádoucí a nesouhlasí s denními zastavenými provozy bez plnohodnotné (bez snížení rychlosti) dvoukolejné odklonové tratě. Současně upozornil na aktuální stav Branického mostu, kde není dořešena otázka termínu realizace ani rozsahu stavebních prací a to právě s ohledem na koordinaci s rekonstrukcí ŽST Praha-Smíchov,. Denní zastavené provozy na radotínském zhlaví ŽST Praha-Smíchov možnost koordinace těchto staveb ještě dále zhoršují.

Ing. Václav Macek (ministerstvo dopravy) – prezentované, až 6h denní zastavené provozy v uvedeném rozsahu jsou z hlediska dálkové dopravy akceptovatelné jako poslední možnost. Pro zajištění provozu dálkové dopravy je nezbytné zajištění provozu odklonové tratě přes Branický most v dostatečné kapacitě pro provezení linek Ex6 a R16 (linka R16 má v dopoledním sedle 2 vypadávky z taktu). Případné nahrazení R16 NAD z důvodu nezajištění této odklonové kapacity bude organizováno v úseku Praha – Beroun, ale až jako krajní řešení. U expresů Ex6 by NAD musela být vedena v úseku Praha – Plzeň). Z těchto důvodů je zajištění odklonové trasy vnímáno jako priorita.

Ing. Hobza (Správa železnic, Stavební správa západ) - Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov je důležitou investiční stavbou v Uzlu Praha, a je třeba přednostně hledat taková řešení, která neohrozí její realizaci v předpokládaném termínu 2022 – 2025.



Zapsal:

Ing. Lukáš Pohořelý
Martin Jarath Bc.
Zděněk Pacholík