



# Spolufinancováno Evropskou unií

## Nástroj pro propojení Evropy

Projekt „Modernizace trati Praha hl. n. - Praha Smíchov“ je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

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

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Aktualizace DÚR	10/2020
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

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

Účastníci Společnosti "SP+MTP+SPEU\_Praha hl. - Praha-Smíchov"



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

Asistent vedoucího týmu:

ING. JAN NOSEK

Specialista profese:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Vypracoval:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Kontroloval:

ING. PAVEL LANGER

Název akce:

**REKONSTRUKCE TRATI  
PRAHA HL. N. (MIMO) - VYŠEHRAD (VČ.)**

Číslo smlouvy:

16 354 201

Projektový stupeň:

DUR

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

10/2020

Číslo části:

B.12

ORGANIZACE VÝSTAVBY

Název přílohy:

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Měřítko:

Počet formátů:

-

-

Číslo přílohy:

1



## **B.12.1. Technická zpráva**

### **Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)**



<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ČLENĚNÍ DOKUMENTACE .....</b>	<b>8</b>
2.1	POUŽITÉ ZKRATKY .....	8
<b>3</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ .....</b>	<b>9</b>
3.1	STÁVAJÍCÍ STAV .....	9
<b>4</b>	<b>POPIS STAVENIŠTĚ .....</b>	<b>10</b>
4.1	OBVOD STAVBY .....	10
<b>5</b>	<b>PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ .....</b>	<b>11</b>
5.1	PLOCH ZS JSOU ROZDĚLENY PODLE ZÁKLADNÍHO HLEDISKA A TO: .....	12
5.1.1	Provozní plochy ZS (ZS1-17): .....	12
5.1.2	Výrobní plochy ZS (Plocha ZS18): .....	12
5.1.3	Sociální plochy ZS (ZS2, ZS4, ZS6, ZS9, ZS10, ZS13, ZS15): .....	12
5.1.4	Hlavní plochy ZS: .....	12
5.2	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS .....	12
5.3	POSTUP LIKVIDACE ZS .....	16
5.4	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ .....	16
5.4.1	Přístupy na trať .....	17
<b>6</b>	<b>RECYKLAČNÍ, DEMONTÁŽNÍ A MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA, DEPONOVÁNÍ UŽITÉHO MATERIÁLU SVRŠKU, SKLÁDKY .....</b>	<b>18</b>
6.1	DEMONTÁŽNÍ ZÁKLADNA KOLEJOVÝCH POLÍ .....	18
6.2	MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA A TECHNOLOGIE POKLÁDKY ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU .....	18
6.3	RECYKLAČNÍ A TŘÍDÍCÍ ZÁKLADNA .....	19
6.4	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ .....	19
<b>7</b>	<b>DOPRAVNÍ TRASY V MÍSTĚ STAVBY .....</b>	<b>19</b>
7.1	OBECNĚ .....	19
7.2	VYUŽITÍ SILNIC STAVBOU .....	21
<b>8</b>	<b>NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU .....</b>	<b>22</b>
8.1	ZEMNÍKY .....	22
<b>9</b>	<b>ODPADY .....</b>	<b>23</b>
9.1	SKLÁDKY .....	24
<b>10</b>	<b>MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGÍ KE STAVENIŠTI .....</b>	<b>25</b>
10.1	VODA .....	25
10.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE .....	25
10.3	KANALIZACE .....	25
10.4	TELEFON .....	26
10.5	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS .....	26
<b>11</b>	<b>BILANCE HMOT .....</b>	<b>26</b>
<b>12</b>	<b>ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ .....</b>	<b>27</b>

<b>13</b>	<b>STAVEBNÍ POSTUPY</b>	<b>29</b>
13.1	ZÁSADY REALIZACE VÝSTAVBY	29
13.1.1	Okrajové podmínky	29
13.1.2	Výstavba	29
13.2	2PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	30
13.3	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA	31
13.4	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	31
13.5	STAVEBNÍ POSTUP Č.1	32
13.6	STAVEBNÍ POSTUP Č.2	33
13.7	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA	34
13.8	STAVEBNÍ POSTUP Č.3	35
13.1	STAVEBNÍ POSTUP Č.4	36
13.2	DOKONČOVACÍ PRÁCE	37
<b>14</b>	<b>POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU</b>	<b>38</b>
<b>15</b>	<b>POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY</b>	<b>38</b>
15.1	ŽELEZNICE	38
15.1.1	Nepřetržité vyloučení provozu	38
15.1.2	Krátkodobé vyloučení provozu:	38
15.2	SILNICE	39
15.2.1	Rušené přejezdy a přechody	39
15.2.2	Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou	39
15.2.3	Provoz pěších a cyklistické dopravy	40
<b>16</b>	<b>POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ</b>	<b>40</b>
<b>17</b>	<b>ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.</b>	<b>40</b>
<b>18</b>	<b>ŘEŠENÍ TECHNIČKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU, DODRŽOVÁNÍ PODMÍNEK STANOVENÝCH PRO NAVRHOVÁNÍ STAVEB NA PODDOLOVANÉM A SVÁŽNÉM ÚZEMÍ.</b>	<b>40</b>
<b>19</b>	<b>BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY</b>	<b>41</b>
<b>20</b>	<b>VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	<b>43</b>
<b>21</b>	<b>ZÁVĚR</b>	<b>45</b>
<b>22</b>	<b>PŘÍLOHY:</b>	<b>45</b>

## 1 **Identifikační údaje stavby**

Název stavby:	Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD)/Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a záměr projektu (ZP)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Číslo ISPROFIN:	511 352 0018
Číslo SoD objednatele:	E618-S-12006/2016/Šim
Číslo SoD zhotovitele:	16 354 201
Místo stavby:	Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov  Železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n.  Železniční trať 1701 České Budějovice – Praha hl. n.  Železniční trať 1703 Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad
Trať dle Prohlášení o dráze 2017 <sup>1</sup>	Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Smíchov – 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)
Kraj:	Hl. město Praha

---

<sup>1</sup> Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2017 a pro jízdní řád 2017, účinné od 1. 12. 2015

Obec / Městská část:	Praha 2, 4, 10, 5
Katastrální území:	Vinohrady, Nusle, Vyšehrad, Vršovice, Smíchov
Pověřené městské úřady:	Praha 2, Praha 4, Praha 10, Praha 5
Obce s rozšířenou působností:	Hl. m. Praha
Začátek stavby:	<p>pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 1,560 (nkm 1,571 000) polohou výjezdového portálu 1. vinohradského tunelu, s přesahem technologických profesí do ŽST Praha hl. n.</p> <p>pro železniční trať 1703 Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad v km 0,748 846, s přesahem technologických profesí do ŽST Praha-Vršovice</p>
Konec stavby:	<p>pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 3,497 (nkm 3,516 700), ), s přesahem technologických profesí do ŽST Praha-Smíchov</p>
Odpovědný projektant	Ing. Lukáš Pohořelý





## 2 Členění dokumentace

Část projektu „B.12 – Postupy 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 SŽDC s.o. a ČD a.s. vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu. Projednání uzavírek a přístupových komunikací řeší samostatná část dokumentace B.0.8.

V části „B.12 – Postupy organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o výstavbě a jejím postupu, o jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D - Technologická část“ a „E - Stavební část“.

Část B.12 – Zásady organizace výstavby je dále členěna:

- B.12.1. Technická zpráva
- B.12.2. Přehledná situace stavby
- B.12.3.1 Časový postup prací
- B.12.3.2 Časový plán výluk
- B.12.4. Schéma stavebních postupů
- B.12.5. Bilance zemních hmot

### 2.1 **Použité zkratky**

ZS	zařízení staveniště
EOV	el. ohřev výměn
TÚ	traťový úsek
MPZZ	mobilní provizorní zabezpečovací zařízení
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
NAD	náhradní autobusová doprava
TK.	traťová kolej
SK	staniční kolej
ČD	České dráhy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
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

### **3 Základní údaje o stavbě**

#### **3.1 Stávající stav**

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

Jednokolejná trať č. 523G Praha Vršovice – výhybna Praha Vyšehrad, sloužící k pravidelné nákladní dopravě a pro soupravové vlaky směr ONJ.

Obě uvedené části trati jsou součástí celostátní dráhy, vlastníkem je ČR zastoupená SŽDC s.o., provozovatelem drážní dopravy jsou ČD a.s. Obě tratě jsou elektrifikované stejnosměrnou soustavou 3 kV.

##### **3.1.1.1 Náplň projektové dokumentace**

V dotčeném úseku je navržena rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně spodních staveb (mostů, propustků, opěrných a zárubních zdí), trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení včetně výstavby nových pozemních objektů pro umístění tohoto zařízení. Dále v úpravách dotčených stávajících inženýrských sítí a zařízení, které vyplynulo z charakteru přestavby této liniové stavby.

Cílem části „B.12 - Organizace výstavby“ je:

- vymezit plochy zařízení staveniště,
- navrhnout přístupové cesty:
  - o plochám ZS
  - o na staveniště v souladu s navrženými postupy výstavby
  - o ke skládkám a zemníkům
- navrhnout postup realizace stavby,
- stanovit předpokládanou délku výstavby a výluky s tím spojené.

Ze zadávacích podmínek je nutné zejména splnit:

- v úseku Praha hl.n. - Praha Vyšehrad smíchovské zhlaví maximalizovat období s dvoukolejným provozem,
- přístupy cestujících řešit vždy mimoúrovňově<sup>2</sup>

## **4 Popis staveniště**

Stavba „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)“ má charakter liniové železniční stavby.

Stavba se nachází v husté městské zástavbě Hlavního města Prahy a je vedena po stávajícím tělese dráhy převážně po drážních pozemcích.

V úseku je v současné době provozována maximální rychlost 60 km/h.

Od vinohradských tunelů ke smíchovskému zhlaví nádraží Praha Vyšehrad je nutné počítat s obtížným přístupem na stavbu, který je dán jak nutností průjezdu staveništních vozidel centrem města po místních komunikacích, tak stísněnými podmínkami v místě samotné realizace, které tvoří zejména:

- omezení přístupu do místa stavby s ohledem na okolní zástavbu (např. spojky pod Nuselským mostem, přístup pouze z drážního tělesa)
- omezení přístupu na stavbu s ohledem umístění drážního tělesa v náspu (např. v místě nádraží Praha Vyšehrad)

Z tohoto důvodu projektant navrhuje kromě stávajících přístupů i nové staveništní rampy a s tím související dopravní omezení v místech vjezdu/výjezdu vozidel stavby.

Neméně náročná bude i logistika materiálu během stavby a návoz staveništních mechanismů do místa stavby. Cílem návrhu je minimalizovat každodenní návoz techniky na stavu a přesun rozhodujících hmot realizovat nákladní železniční dopravou. Více viz kapitola č.7 Dopravní trasy.

### ***4.1 obvod stavby***

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.2. Obvod staveniště byl navržen tak, aby pokud možno nezasahoval do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese. Obvod staveniště bude platný po celou dobu stavby a během realizace bude využíván dle aktuální potřeby dané navrženými stavebními postupy.

---

<sup>2</sup> Respektive nenavrhovat přístupy pro cestující přes provozované koleje  
Technická zpráva B.12.1

Navržené plochy ZS jsou vyznačeny v koordinačních situacích v části C.2 silnou zelenou plnou čarou, jsou vyšrafovány a očíslovány.

Na některých plochách ZS bude třeba provést menší terénní úpravy – vyrovnaní terénu a provést oplocení, zpevnění plochy či drenáž.

## **5 Plochy zařízení staveniště**

Výběr ploch ZS a způsob dopravy mechanizace je proveden pouze orientačně s ohledem na konfiguraci terénu a předpokládané potřeby dodavatele při realizaci konkrétních objektů (uložení materiálu, manipulace s materiálem, montáže a demontáže konstrukcí atp.). Přednostně byly vytipovány plochy v majetku ČD, resp. SŽDC, teprve následně v případě potřeby byly vytipovány plochy v majetku třetích osob. Plochy ZS jsou situovány tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa. Zřízení těchto ploch včetně přístupu k nim je předepsáno provádět v přípravných pracích.

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.

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.

Zákres ZS a komunikací je patrný v části dokumentace B.12.2.

Obvod staveniště a zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude, vyžaduje-li to bezpečnost osob, ochrana majetku nebo jiné zájmy, v rozsahu každé fáze oploceno plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích do prostoru staveniště a odděloval prostor staveniště od veřejně přístupných míst. 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. Všechny vstupy na staveniště musí být uzavíratelné a uzamykatelné, označeny tabulkami o zákazu vstupu nepovoleným osobám.

Plochy ZS budou využívány v průběhu stavby dle potřeb zhotovitele. Plochy ZS v místě komunikací budou v provozu nezbytně nutnou dobu během realizace konkrétního SO, následně budou zrušeny a obnoven silniční provoz.

## **5.1 Plochy ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:**

### **5.1.1 Provozní plochy ZS (ZS1-14):**

Plochy k zajištění provozu staveniště - skladování materiálu (sklady a skládky), montážní a demontážní plochy, kanceláře, vrátnice, dílny a objekty pro údržbu, překládací stanice atp. Na těchto plochách bude probíhat dočasné deponování vytěženého materiálu, odstavování vozidel stavby, deponie staveništních prefabrikátů a konstrukčních prvků dílčích SO a PS. Jedná se zejména o trakční stožáry, železobetonové šachty odvodňovacího zařízení, travivodní a kanalizační trouby, zastřešení nástupišť atp. Specifickou plochou jsou plochy určené k deponování kolejových polí, jejich kategorizaci a následný odvoz na skládku nebo na deponii kolejových polí dle požadavku příslušné správy tratí. Dále sem patří plochy určené k montáži kolejových polí, které budou využity zejména při regeneraci stávajícího materiálu a montáži nových kolejových polí při pokládce kolejového roštu pokladačem kolejových polí.

### **5.1.2 Výrobní plochy ZS (Plocha ZS15):**

Plochy pro přímé zajištění stavby, jedná se o plochy pro přípravu výztuže a výrobu směsí (betonové směsi, maltové směsi, asfaltové směsi, zlepšení zeminy), pro výrobu dílců, tesařská dílna, recyklační základna atp.. Sem patří zejména plocha ZS15, kde bude umístěna mobilní recyklační linka s třídícím zařízením pro odstranění jemnozrnné frakce kameniva.

### **5.1.3 Sociální plochy ZS (ZS2, ZS4, ZS6, ZS9, ZS10, ZS13, ZS15):**

Plochy pro sociální a hygienické potřeby pracovníků, zejména se bude jednat o mobilní WC a umývárny.

### **5.1.4 Hlavní plochy ZS:**

- ZS 15 - Hlavní stavební dvůr
- ZS 15, ZS1 - Montážní a demontážní základna, mezideponie kol. polí
- ZS 15 - Recyklační základna

Mezi hlavní ZS patří i ZS ve smyslu ředitelství stavby, kde budou mít po celou dobu stavby sídlo hlavní specialisté zhotovitele, technický dozor investora. Protože se stavba nachází v centru hlavního města, předpokládá projektant, že zhotovitel využije vlastních stávajících prostor, případně si za vysoutěžené finanční prostředky zajistil vhodné prostory blíže stavby.

## **5.2 Seznam a popis ploch ZS**

### ZS 1 u výjezdového portálu z vinohradského tunelu

trvání: do 1 roku

účel:	rekonstrukce železničního svršku a spodku
poznámka:	urovnání a zpevnění plochy
umístění:	vlevo podél trati u koleje č. 1
velikost:	2719 m <sup>2</sup>
přístup:	pouze po železnici
parcelní číslo v KN:	4394/1, k.ú. Vinohrady
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha

#### ZS 2 v ul. Závěšova

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu
poznámka:	ulice Závěšova neprůjezdná
umístění:	pod mostem
velikost:	118 m <sup>2</sup>
přístup:	po místní komunikaci v ul. Závěšova
parcelní číslo v KN:	4204, k.ú. Vinohrady
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	ostatní komunikace

#### ZS 3 v km 1,887

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního svršku a spodku
poznámka:	urovnání a zpevnění plochy
umístění:	vpravo TK č.2
velikost:	662 m <sup>2</sup>
přístup:	po železnici a po dohodě přes areál spol.AUTO-TIMI
parcelní číslo v KN:	4399/1, k.ú. Vinohrady
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	ostatní plocha

#### ZS 4 v km 2,08

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu
poznámka:	zachování provozu MHD, IAD a pěších
umístění:	v ul. Jaromírova/Křesomyslova
velikost:	388 m <sup>2</sup> (souhrnně za 4 plochy)
přístup:	po místní komunikaci z ul. Křesomyslova
parcelní číslo v KN:	3191/1 a 4391/1, k.ú. Nusle a Vinohrady
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	ostatní plocha a dráha

#### ZS 5 v km 2,355

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu (podchodu)
poznámka:	zachování průjezdu k vratům
umístění:	v ul. Křesomyslova
velikost:	495 m <sup>2</sup> (souhrnně za 2 plochy)

přístup:	po místní komunikaci z ul. Křesomyslova a Jaromírova
parcelní číslo v KN:	3023, k.ú. Nusle
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	ostatní komunikace

#### ZS 6 v km 2,355

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu (podchodu)
poznámka:	zachování přístřešku pro cestující
umístění:	v ul. Jaromírova
velikost:	345 m <sup>2</sup>
přístup:	po místní komunikaci z ul. Jaromírova
parcelní číslo v KN:	3046, k.ú. Nusle
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	ostatní komunikace

#### ZS 7 v km 2,750

trvání:	nad 1 rok
účel:	rekonstrukce železničního mostu, žel. svršku a spodku
poznámka:	urovnání a zpevnění plochy
umístění:	vlevo vršovické koleje
velikost:	342 m <sup>2</sup>
přístup:	z ul. Lumírova a přes vyloučenou vršovickou kolej
parcelní číslo v KN:	3192 a 3191/1, k.ú. Nusle
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha a zastavěná plocha a nádvoří

#### ZS 8 v km 2,783

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu, žel. svršku a spodku
poznámka:	zrušení parkovacího stání směrem k parku
umístění:	vlevo vršovické koleje
velikost:	200 m <sup>2</sup>
přístup:	z ul. Lumírova
parcelní číslo v KN:	3055/1 a 3052/1, k.ú. Nusle
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	zeleň a ostatní komunikace

#### ZS 9 v km 2,783

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu, svršku a spodku
poznámka:	zrušení parkovacího stání
umístění:	vpravo od koleje č. 2
velikost:	146 m <sup>2</sup>
přístup:	z místní komunikace z Ostrčilova náměstí
parcelní číslo v KN:	3191/1, k.ú. Nusle; 3049/1, k.ú. Nusle
vlastník:	České dráhy, a.s.; Hlavní město Praha
způsob využití:	dráha, ostatní plocha



ZS 10 v km 2,875

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu
poznámka:	urovnání a zpevnění plochy, ochrana dřevin
umístění:	vlevo vršovické koleje
velikost:	457 m <sup>2</sup>
přístup:	z místí komunikace Vnislavova
parcelní číslo v KN:	3052/1, k.ú. Nusle
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	zeleň

ZS 11 v km 2,900

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu a sanace zdi
poznámka:	urovnání a zpevnění plochy ochrana dřevin
umístění:	vpravo Tk č.1
velikost:	1460 m <sup>2</sup>
přístup:	z místí komunikace Na slupi
parcelní číslo v KN:	3052/1, k.ú. Nusle
vlastník:	Hlavní město Praha
způsob využití:	ostatní plocha

ZS 12 v km 3,050

trvání:	do 1 roku
účel:	rekonstrukce železničního mostu
poznámka:	zachování provozu pro pěší
umístění:	pod mostem
velikost:	167 m <sup>2</sup> (souhrnně pro obě plochy)
přístup:	z místí komunikace Na slupi a Vnislavova
parcelní číslo v KN:	284/5, 284/2 k.ú. Vyšehrad
vlastník:	České dráhy, a.s., Hlavní město Praha
způsob využití:	dráha, ostatní komunikace

ZS 13 ZS ve stávající výhybně Praha Vyšehrad

trvání:	nad 1 rok
účel:	rekonstrukce železničního mostu, svršku a spodku, PHS
poznámka:	urovnání a zpevnění plochy
umístění:	vpravo od koleje č. 2
velikost:	544 m <sup>2</sup>
přístup:	po železnici; po komunikaci (Svobodova) přes novostavbu TB
parcelní číslo v KN:	284/1, k.ú. Vyšehrad
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha

ZS 14 ZS ve stávající výhybně Praha Vyšehrad

trvání:	nad 1 rok
účel:	rekonstrukce železničního mostu, svršku a spodku, PHS

poznámka:	urovnání a zpevnění plochy
umístění:	mezi kolejemi č. 1 a 3
velikost:	789 m <sup>2</sup>
přístup:	po železnici a rampou z plochy ZS 15
parcelní číslo v KN:	284/1, k.ú. Vyšehrad
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha

#### ZS 15 v ŽST Praha-Smíchov

trvání:	nad 1 rok
účel:	mezideponie materiálu železničního svršku a spodku, uskladnění ostatních prvků nutných pro výstavbu (trakční stožáry, prvky odvodnění atp.)
poznámka:	nutno koordinovat přístup se souvisejícími stavbami terminálu Smíchov a nové lávky pro pěší.
umístění:	mezi společným a hlavním nádražím u St. č. 1
velikost:	2190 m <sup>2</sup>
přístup:	z ulice Ke Sklárně pouze osobní vozidla, pro těžkou techniku ze staveništního vjezdu z ul. Dobříšská, využitelnost bude odvislá od aktuálního stavu souvisejících staveb.
parcelní číslo v KN:	5018/15 a 5082 k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha a zastavěná plocha a nádvoří

### **5.3 Postup likvidace ZS**

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. Realizované zpevněné plochy v ŽST mohou být po dohodě s vedením ŽST ponechány. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy, neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

### **5.4 Přístup na staveniště**

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 bude nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem. Všechny vjezdy a výjezdy na/z staveniště musí být projednány, předpisově označeny a v průběhu trvání platnosti udržovány ve funkčním stavu, po ukončení dohodnuté doby platnosti ve správním řízení musí být odstraněny.

S ohledem na související stavby v lokalitě Smíchova bude nutné přístupy v dalším stupni opětovně prověřit a projednat.

### 5.4.1 Přístupy na trať

Vjezdy na staveniště pro přístup staveništní techniky budou realizovány následovně:

Pro silniční techniku:

- Pod Zvonařkou, Fričova, Závíšova, Bělehradská, Sekaninova, Křesomyslova, Jaromírova, Vnislavova, Lumírova, Na Slupi, Svobodova.

Pro železniční techniku:

- z okolních stanic a zejména ze ŽST Praha Smíchov z plochy ZS.

#### 5.4.1.1 Úrovňové křížení s dráhou:

Není navrženo.

#### 5.4.1.2 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. Rampy zřizované za účelem realizace mostních objektů zde nejsou uvedeny, jsou součástí SO mostu.

Navržené přístupové rampy na staveniště:

- z ulice Závíšova směrem k Vršovické koleji v km cca 1,88,
- z ulic Vnislavova a Svobodova směrem k nádraží Vyšehrad v km cca 2,29,
- z ulice Fričova (AUTO-TIMI s.r.o. nesouhlasí s průjezdem vozidel přes areál firmy),
- z ulice Pod Zvonařkou směrem k vinohradským tunelům.

#### 5.4.1.3 Nadrozměrná přeprava:

Případná nadrozměrná přeprava musí být projednána:

- 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.

## **6 Recyklační, demontážní a montážní základna, deponování užitého materiálu svršku, skládky**

### ***6.1 Demontážní základna kolejových polí***

Demontážní základna je navržena stejně jako montážní základna v ŽST Praha-Smíchov na ploše ZS13,ZS14.

Demontáž železniční svršku při snášení kolejového roštu obsahuje vyjmutí kolejových polí a odstranění kolejového lože. Staré šterkové 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.

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). Nevyužitelné 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. Při použití vozů WTW je možné i srdcovkovou část ponechat bez rozebrání do dílčích součástí.

### ***6.2 Montážní základna a technologie pokládky železničního svršku***

**Montážní základna je navržena stejně jako demontážní základna na ploše ZS 15.** Přístup na plochu je ze staničních n.č.12 a 12a.

Navážení šterku do spodní části nového kolejového lože v částech se snášením šterkového lože, bude provedeno silničními automobily a v krátkodobých výlukách železničními výsypnými vozy. Konečné doplnění šterku bude provedeno z osy nové, ale ještě neprovozované (vyloučené) koleje. Výjimku tvoří stavební postup při realizaci vršovické koleje, kdy navážení ŠL bude probíhat výhradně silničními nákladními vozidly a během realizace obou zhlaví ŽST Praha-Smíchov, kde stávající koleje neumožňují využití železničních vozů.

**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. V místech, kde není možné provádět pokládku koleje klasicky (např. krátké spojovací koleje na zhlavích), bude provedena pokládka železniční svršku technologií pražce a kolejnice zvlášť.

Montáž výhybek bude prováděna přímo na místě na připravené šterkové lože v ose, případně na přilehlé zpevněné ploše. Pro urychlení výstavby je možné využít vozy WTW a vyhnout se tak zejména montáži srdcovkové části výhybky.

### **6.3 Recyklační a třídící základna**

Je navržena recyklace vytěženého kameniva na recyklační lince na ploše ZS 15. Návoz materiálu z kolejiště mimo ŽST Praha-Smíchov na recyklační základnu bude probíhat výhradně železničními vozy (kromě krátkých úseků kde není možné nasadit čističku kolejového lože), aby nebyla zatěžována již tak kapacitně naplněná silniční síť v centru Prahy. Recyklovaný materiál bude naložen na výsypné vozy na nové koleji č. 12. Materiál určený k recyklaci bude nejprve přetříděn, aby byla odstraněna jemnozrnná frakce kameniva.

### **6.4 Využití stávajících nebo budovaných objektů**

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

- jako přístup k plochám ZS budou využity stávající komunikace vyznačené v příloze B.12.2.
- užitá kolejová pole nevyužitá v této stavbě mohou být deponována v ŽST Praha-Smíchov, ŽST Praha-Krč a v místě nákladového obvodu ve Strašnicích. Přesnou lokalitu sdělí ST Praha západ.
- 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.

## **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 (odvoz šterku na recyklační základnu, návoz šterku a šterkodrtě, kolejová pole, kolejnice, výhybky a pražce).

Silniční nákladní doprava bude využívána zejména pro:

- odvoz odpadů na příslušné skládky:

- které nejsou napojeny na železniční síť,
- 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). Tyto SO jsou v přímém kontaktu se silniční sítí a přeprava po silnici se tak nabízí. Naopak přeprava po železnici není s ohledem na zpravidla jedinou provozovanou kolej v místě stavebních prací reálná.

- Silniční nákladní dopravou bude navážen 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..

Níže jsou komunikace dále členěny dle předpokládaného zatížení a označeny číslem, které charakterizuje zatížení dopravní trasy a písmenem, které odlišuje dopravní trasy po veřejných a neveřejných komunikacích.

Dopravní trasy využívané pro stavbu lze obecně rozdělit na 3 kategorie:

- stávající veřejné silnice v situaci označené modrou barvou
- neveřejné staveništní komunikace upravené/vybudované zhotovitelem v situaci označení hnědou barvou.

Veřejné komunikace jsou rozděleny:

- A1- vysoce frekventované trasy, těžká nákladní doprava
- A2 - méně frekventované trasy, nepravidelný provoz těžké nákladní dopravy
- A3 - ostatní trasy, nepravidelný provoz lehké nákladní dopravy

Staveništní komunikace (dočasné) jsou rozděleny:

- B1 - vysoce frekventované trasy, těžká nákladní doprava
- B2 - méně frekventované trasy, těžká nákladní doprava
- B3 - ostatní trasy (méně těžká doprava)

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 jsou vyčleněny plochy ZS 15. Nicméně je vozidla možné odstavovat kdekoliv v obvodu stavby při dodržení podmínek uvedených v kapitole 20 a části dokumentace B.03.

Nerespektování tohoto požadavku může vést ke zbytečnému přetěžování komunikací. Případné opravy s tím spojené půjdou k tíži zhotovitele stavby.

## **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.

Ul. 5. května, silnice I. třídy - (A1), páteřní komunikace, kde se předpokládá provoz těžkých nákladních vozidel na skládky směr Hostivař, Mratín, Borek, Malešice, Ďáblice a Benátský vrch. Dále pro přístup vozidel stavby na staveniště.

Ul. Wilsonova, silnice I. třídy - (A1), páteřní komunikace, kde se předpokládá provoz těžkých nákladních vozidel na skládky směr Mratín, Úholičky, Ďáblice a Borek. Dále pro přístup vozidel stavby na staveniště.

Ul. Legerova a Sokolská, silnice I. třídy - (A1) obdobně jako v ul. Wilsonova a 5. května.

Ul. Dobříšská, Radlická a Strakonická, silnice I. třídy - (A1), páteřní komunikace, kde se předpokládá provoz těžkých nákladních vozidel na skládky směr Mratín, Doubek, Úholičky, Ďáblice, Malešice, Hostivař, Ďáblice a Borek. Dále pro přístup vozidel stavby na plochy ZS17 a ZS18.

Jižní spojka - (A1) pokračování přeprav z ul. Dobříšská a Strakonická.

Za Ženskými domovy - (A1) dl. cca 100m od sjezdu z ul. Radlická ke křižovatce s ul. Stroupežnického. Přístup na staveniště v ŽST Praha-Smíchov do lokality společného nádraží k recyklační základně.

ul. Nádražní - (A2) přístup na montážní a demontážní plochu kol. polí na ploše ZS 17.

Hořejší nábreží - (A3) vedlejší trasa pro lehkou dopravu.

Svornosti - (A3) vedlejší trasa pro lehkou dopravu.

U železničního mostu - (A3) vedlejší trasa pro lehkou dopravu.

Rašínovo nábreží - (A2) alternativní přístup k plochám ZS 13-17.

Ječná, Žitná, Karlovo náměstí, Resslova a Jiráskův most - (A2) alternativní trasa od ŽST Praha-Smíchov. Hlavní trasa je uvažováno přes Jižní spojku a ul. Strakonická a Radlická.



Křesomyslova (A2) přístup na plochu ZS 5 během realizace podchodu pod Nuselským mostem a během, realizace železničního svršku a spodku v místě kolejových spojek během 1 stavby.

Jaromírova (A2) přístup na plochu ZS 6,9 během realizace podchodu pod Nuselským mostem a podchodu v ul. Lumírova během 1. stavby.

Sekaninova (A2) přístup na plochu ZS 6,9 během realizace podchodu pod Nuselským mostem a podchodu v ul. Lumírova během 1 stavby.

Fričova (A2) přístup přes staveništní rampu na plochu ZS 3 s TK č.1.

Závišova (A2) přístup na plochu ZS v místě mostu v ul. Závišova a dále přístup ke staveništní rampě nahoru na drážní těleso k vršovické koleji.

Vnislavova a Svobodova (A2) hlavní přístupové komunikace během rekonstrukce podchodů pod Vyšehradem, mostů na Výtoni a železničního mostu přes Vltavu.

Na Slupi (A2) přístupová komunikace během rekonstrukce podchodů pod Vyšehradem a při sanaci opěrné zdi v ulici Na Slupi.

Táborská, Nám. Hrdinů, Na Pankráci, Marie Cibulkové, Kongresová, Čiklova, Petra Rezka, Bělehradská, Pod Zvonařkou, Nuselská, Krokova - (A3 až A2) spojující komunikace ulic, kde probíhá stavební činnost.

### **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: 700m.

Oprava výtluků před stavbou (zejména ul. Fričova, Křesomyslova) 50% z celkové délky komunikace): 0,5 x 1100=550m.

Oprava asfaltových komunikací po stavbě (25% z celkové délky komunikace): 0,25 x 2000=500m.

Oprava dlážděných komunikací po stavbě (5% z celkové délky komunikace): 0,05 x 500=25m.

Výstavba čtyř staveništních ramp v ul. Fričova, Závišova, Vnislavova a Svobodova.

## **8 Navržené zemníky pro stavbu**

### ***8.1 Zemníky***

Silniční nákladní doprava, zemníky pro menší kubatury.

Technická zpráva B.12.1

Stránka 22



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) 30km (po železnici)	COLAS CZ, a.s.

Navržené zemníky ani skládky nejsou závazné, slouží pro stanovené rozvozné vzdálenosti. Je na zhotoviteli, zda využije dle svých zkušeností či obchodních vztahů jiné 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.

## 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) Polyetylenové 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 Kablu 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 Záběhlíce v k.ú. Záběhlíce	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**

### **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.

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 síť 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. Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa. Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

### **10.3 Kanalizace**

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách. 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 10-10-01 Praha hl. n. - Vyšehrad, železniční svršek

### Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku) .....	2819 m <sup>3</sup>
těžší strojní čistička .....	
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu (prostor výhybek) .....	195 m <sup>3</sup>
Využití do podkladních vrstev <b>40</b> % frakce 0 – 31,5.....	1128 m <sup>3</sup>
Odpad <b>60</b> % .....	1691 m <sup>3</sup>

### Demontované koleje

Délka kolejí.....	5382 m
z toho na dřevěných pražcích.....	853 m
na betonových pražcích.....	4529 m
počet betonových pražců.....	4510 ks
počet dřevěných pražců .....	1441 ks

**Demontované výhybky celkem .....** 11 ks

### Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože .....	17870 m <sup>3</sup>
z toho nový štěrk .....	17870 m <sup>3</sup>
recyklovaný štěrk.....	0 m <sup>3</sup>
Štěrk směrové a výškové vyrovnání - nový štěrk .....	76 m <sup>3</sup>

### Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/8 .....	2670 m <sup>3</sup>
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál .....	0 m <sup>3</sup>

### Potřeba nových kolejí

60E2.....	1473 m
49E1.....	9206 m

S 49 – regenerované .....0 m

**Potřeba nových pražců**

B91 S/1 ..... 7680 ks

B91 S/2 ..... 1060 ks

**Potřeba nových výhybek** ..... 8 ks

**SO 10-11-01 Praha hl. n. - Vyšehrad, železniční spodek**

**Vytěžený materiál**

Celkové množství vytěženého materiálu..... 21721 m<sup>3</sup>

Zpětně použitý materiál ..... 840 m<sup>3</sup>

**Zpětné využití materiálů z jiných SO**

Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32 – recyklovaný materiál..... 1128 m<sup>3</sup>

**Nově dovezený materiál 13750 m<sup>3</sup>**

Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32 – nový materiál..... 5910 m<sup>3</sup>

Minerální směs ..... 5630 m<sup>3</sup>

Cementová stabilizace ..... 960 m<sup>3</sup>

kamenivo fr. 16/32 mm ..... 1250 m<sup>3</sup>

## **12 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě**

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- Je věcí zhotovitele stavby, aby v rámci své nabídky zohlednil potřebu udržovat koleje a výhybky vyčleněné pro staveništní techniku ve sjízdném stavu, včetně případného uvedení kolejí do provozuschopného stavu.
- Úrovňová křížení s kolejemi budou opatřeny uzamykatelnou závorou, která bude v základní poloze dole. Ovládání závory bude zajišťovat odborně způsobilý pracovník zhotovitele po dohodě a ve shodě s pracovníkem odpovědným za řízení provozu ve stanici.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II. a III. tříd v majetkové správě ŘSD ČR, Středočeského kraje a Prahy 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. 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.

- U mostu Křesomyslova je navrženo provizorní přemostění Botiče za účelem zajištění přístupu mechanizace k opěře mostu.

## **13 Stavební postupy**

### **13.1 *Zásady realizace výstavby***

#### **13.1.1 Okrajové podmínky**

- Zahájení stavby 2024.
- Omezení rychlosti během výstavby přes výtoňský železniční most na 10km/h, současně maximálně jeden vlak na mostě s ohledem na špatný technický stav mostu.
- Návrh počítá pouze se souběhem se stavbou Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, ostatní souběhy nejsou uvažovány, respektive nebyly zadány.
- Výše uvedené předpokládá jednosměrný provoz vlaků s požadavkem na zajištění dostatečné propustnosti a provozuschopnosti přes Prahu-Krč. Je předpoklad, že tento model provozu bude zaveden bez ohledu na realizaci této stavby, neboť jej pravděpodobně bude determinovat již samotné omezení na železničním mostě. Při výstavbě je model podporován objednatelem regionální dopravy a zástupcem Správy železnic O12.

#### **13.1.2 Výstavba**

Úsek od vinohradských tunelů k mostům na Výtoni je specifický zejména tím, že v celé délce vede mimo výškovou úroveň přilehlých komunikací. Z tohoto důvodu je navrženo v PP vybudování čtyř staveništních ramp, které zajistí přístup pro silniční techniku do oblastí nádraží Vyšehrad a do rozpletu vršovické trati a trati směrem ŽST Praha-Smíchov. Nové polohy os kolejí a odvodnění určují zahájení výstavby nejprve vršovickou kolejí spolu s TK č.1 a následně TK č.2, tento postup je rovněž dán požadavky dopravní technologie. Aby byla minimalizována doba, po kterou bude provozován jednokolejný úsek mezi vinohradskými tunely a Výtoní (zejména při rušení spojek pod Nuselským mostem) je před mostem přes Křesomyslovu ulici navržena dvojitá kolejová spojka. S ohledem na návaznost jednotlivých stavebních postupů budou spojky umístěny do výškové úrovně definitivního stavu, napojení na stávající stav bude provedeno sklesáním koleje. Směrové a výškové oblouky budou pro rychlost  $V=50\text{km/h}$ , toto řešení vyvolává potřebu regulace TV v místě provizorních spojek a provizorní stožáry TV. Spojky nebudou osazeny ohřevem výhybek, práce potřebující výluky koleje nejsou v čase sněhové pokrývky předpokládány.

Demontáž kolejového roštu je navržena pokladačem kolejových polí (např. PKP 25/20i) s odvozem demontovaných kolejových polí do ŽST Praha-Smíchov na demontážní základnu. Výhybky budou demontovány na místě v ose koleje s odvozem částí po silnici. Štěrkové lože bude mimo oblast výhybek odtěženo strojní čističkou kolejového lože s odvozem na recyklační základnu v ŽST Praha-Smíchov. Po dokončení výstavby tratí bude odtěžen zbytek kolejové lože se zemní plání opět s odvozem do ŽST Praha-Smíchov silniční technikou. Zbývá část materiálu štěrkového lože a zemin zemní pláne zejména s prostoru výhybek bude odvezena silniční nákladní dopravou. Nové podkladní vrstvy vršovické koleje budou navezeny silničními nákladními prostředky, podkladní vrstvy pro TK č.1,2 budou navezeny železničními vozy ze sousední provozované koleje, stejně tak bude provedeno

předšterkování. Pro tyto práce bude nutné zajistit denní víkendové výluky v dopravním sedle (cca 11:00 - 13:00).

Nový kolejový rošt bude položen klasicky pokladačem kolejových polí na inventárních kolejnicích s následnou výměnou za dlouhé kolejnicové pasy.

Realizace mostních objektů je navržena současně s výlukou konkrétní koleje pod ochranou pažení. Ocelový most přes ulici Křesomyslova je navrženo snést a odvézt silniční technikou, ocelový most přes Vyšehradskou ulici bude odvezen po kolejích do ŽST Smíchov, kde bude rekonstruována NK.

Předpokládaný termín realizace dle požadavku investora je v roce 2024. Časový HMG stavby postihuje časy potřebné pro realizace stavebního díla od zahájení stavby do uvedení do provozu včetně TBZ.

Počty krátkodobých výluk stanovil projektant na základě zkušeností z jiných stavbě. Jedná se o předpokládané počty a délky výluk, které budou upřesněny v dalším stupni dokumentace a následně v průběhu realizace stavby.

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

### **13.22 Přípravné práce**

Přístup na staveniště je navržen z ulic Křesomyslova, Závišova, Bělehradská, Fričova a Pod Nuselskými schody.

Provoz cestujících – bez omezení.

#### **1. Rozsah práce**

- a) Projednání dopravních tras a přístupů na staveniště, projednání ploch ZS, pasportizace stávajícího stavu dopravních tras, provedení předkategorizace materiálů železničního svršku, vytyčení stávajících inženýrských sítí.
- b) Pokládka kabelových tras, přeložky a ochrana stávajících kabelových tras.
- c) Objednání materiálů a technologických zařízení pro stavbu.
- d) Výstavba základů TV.
- e) Realizace pažení na mostních objektech.
- f) Zahájení výstavby nové TB SO 10-61-01 a s tím související demolice pozemních objektů SO 10-21-01 a 10-65-01 (garáž)
- g) Vložení provizorních děličů za stávající výhybky č. 6,7,8 (napěťové oddělení spojek pod nuselským mostem)

#### **2. Délka stavebního postupu**

91 dní

#### **3. Vyloučené koleje**

##### Krátkodobé denní výluky

- o TK č.1,2 při realizaci pažení u mostů souhrnně od vinohradských tunelů po spojky pod Nuselským mostem ..... 10 x 6h



#### Denní výluky pro výstavbu základů TS

- |                              |        |
|------------------------------|--------|
| ○ TK č.3 (km 0,7 – 2,3)..... | 5 x 6h |
| ○ TK č.2 (km 1,7 – 2,3)..... | 4 x 6h |
| ○ TK č.1 (km 1,7 – 1,9)..... | 2 x 6h |
| ○ TK č.2 (km 2,3 – 2,6)..... | 5 x 6h |
| ○ TK č.2 (km 2,6 – 3,1)..... | 4 x 6h |
| ○ TK č.2 (km 3,1 – 3,4)..... | 2 x 6h |

#### **4. Vypnutí trakčního vedení**

Nad vyloučenými TK během krátkodobých denních výluk mezi stávajícími odpojovači.

#### **5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa max 50 km/h, přes železniční most přes Vltavu 10 km/h.

#### **6. Zabezpečovací zařízení**

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení.

#### **7. Jízdy vlaků**

Během realizace pažení mostních objektů mezi SK č. 1,2 jízda vlaků pouze po Vršovické koleji. Během realizace základů TS modelové střídavé provozy následující:

- Jednokolejný provoz po nuselské spojce dále dvoukolejně
- Dvoukolejný provoz po nuselské spojce dále jednokolejně
- Dvoukolejně po/od nuselských spojek, přes spojky od hlavního nádraží jednokolejně
- Během výstavby základů TS v km 0,7-2,3 u vršovické koleje zastaven provoz směr Vršovice, jinak bez omezení.

#### **8. Výluková propustnost**

Jízdní doba v sudém směru:

- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 4,5 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha-Smíchov: 7,5 minuty.

Jízdní doba v lichém směru:

- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 7,5 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha hl. n.: 4,0 minuty.

#### **9. Dopravní opatření**

Bez dalších opatření.

### **13.3 Technologická přestávka**

Provoz jako ve stávajícím stavu.

### **13.4 Přípravné práce**

Přístup na staveniště je navržen z ulic Křesomyslova, Závěšova, Bělehradská, Fričova a Pod Nuselskými schody.

Provoz cestujících – bez omezení.

**1. Rozsah práce**

a) Pokračuje výstavba nové TB SO 10-61-01.

**2. Délka stavebního postupu**

31 dní

**3. Vyloučené koleje**

Bez výluk.

**4. Vypnutí trakčního vedení**

Bez požadavku.

**5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa max 50 km/h, přes železniční most přes Vltavu 10 km/h.

**6. Zabezpečovací zařízení**

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení.

**7. Jízdy vlaků**

Jako ve stávajícím stavu.

**8. Výluková propustnost**

Jízdni doba v sudém směru:

- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 4,5 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha-Smíchov: 7,5 minuty.

Jízdni doba v lichém směru:

- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 7,5 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha hl. n.: 4,0 minuty.

**9. Dopravní opatření**

Bez dalších opatření.

### **13.5 Stavební postup č.1**

Přístup na staveniště je navržen z ulice Křesomyslova, Čikova a Vnislavova.

Provoz cestujících – podchod z ul. Lumírova mimo provoz, podchod v ul. Přemyslova - omezení šířkové uspořádání.

**1. Rozsah práce**

- a) Rekonstrukce 1 a 3. TK v úseku od spojek pod Nuselským mostem po železniční most.
- b) Demolice zpevněných ploch a zbytků starého podchodu v nádraží Vyšehrad SO 10-20-07.
- c) Výstavba plotu SO 10-66-02.

d) Výstavba umělých staveb:

- SO 10-20-04 most
- SO 10-20-05 most
- SO 10-20-06 most
- SO 10-26-03 návěsní krakorec

**2. Délka stavebního postupu**

120 dní

**3. Vyloučené koleje**

Nepřetržitá výluka

- TK č.1,3 od Nuselského mostu ke stávající výhybce č. 11 ..... 120 dní
- Výhybka č.11 ..... 3 dny

Noční výluka pro demontáž/montáž bran

- TK č.1,2,3 (km 3,1 - 3,4), demontáž bran ..... 4 x 4h
- TK č.1,2,3 (km 2,8 - 3,1) montáž bran ..... 4 x 4h
- TK č.1,2,3 (km 2,8 - 3,1) demontáž bran ..... 4 x 4h

**4. Vypnutí trakčního vedení**

Mezi provizorním vykotvením TK č.1,3 a vykotvením za výhybkou č. 11.

Poslední 3 dny vypnuto až k odpojovači na smíchovském zhlaví v TK č.1 č. 401.

**5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa max 50 km/h, přes železniční most přes Vltavu 10 km/h.

**6. Zabezpečovací zařízení**

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Mezi stavebními postupy č.1 a 2 se provede úprava SZZ na novou konfiguraci kolejiště, úprava respektive výměna software bude provedena v nočních hodinách.

**7. Jízdy vlaků**

Provoz od ŽST Praha-Vršovice a ŽST Praha-hlavní nádraží po spojku pod nuselským mostem jako ve stávajícími stavu, od Nuselského mostu provoz jednokolejný po výhybku č.9 dále dvoukolejný, poslední tři dny provoz jednokolejný až po spojku na severním zhlaví ŽST Praha-Smíchov z výh.č. 5 a 7. Nadále platí omezení provozu na železničním mostě dle kapitoly 13.1.1. Okrajové podmínky.

**8. Výluková propustnost**

Jízdní doba v sudém směru:

- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 4,5 minuty,
- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad (vjezdové návěstidlo): 3,0 minuty
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha-Smíchov: 7,5 minuty.

Jízdní doba v lichém směru:

- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 7,5 minuty,
- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad (uvolnění výhybek zhlaví pod Nuselským mostem): 8,0 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha hl. n.: 4,0 minuty.

## 9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření.

## 13.6 Stavební postup č.2

Přístup na staveniště je navržen z ulice Jaromírova, Na Slupi a Svobodova.

Provoz cestujících – podchod z ul. Lumírova mimo provoz, podchod v ul. Přemyslova - omezení šířkové uspořádání.

### 1. Rozsah práce

- a) Snesení staniční kolejí 2 na nádraží Vyšehrad a výstavba nové koleje č. 102.
- b) Demolice zpevněných ploch, dokončení demolice starého podchodu v nádraží Vyšehrad SO 10-20-07.
- c) Výstavba zděného plotu SO 10-66-02.
- d) Pokračuje výstavba technologické budovy, po jejím dokončení bude zahájena výstavba přístupové komunikace SO 10-31-01.
- e) Výstavba umělých staveb:
  - SO 10-20-04 most
  - SO 10-20-05 most
  - SO 10-20-06 most

### 2. Délka stavebního postupu

120 dní

### 3. Vyloučené koleje

#### Nepřetržitá výluka

- SK č.2 na nádraží Vyšehrad..... 120 dní

### 4. Vypnutí trakčního vedení

Mezi provizorním vykotvením TK č.2 a vykotvením za výhybkou č. 13.

### 5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h, přes železniční most přes Vltavu 10 km/h.

### 6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení.

### 7. Jízdy vlaků

Provoz od ŽST Praha-Vršovice a ŽST Praha-hlavní nádraží po spojkou pod nuselským mostem jako ve stávajícími stavu, od Nuselského mostu provoz jednokolejný až po spojkou z výhybek č. 12 a 13 na výtoňských mostech.

### 8. Výluková propustnost

Jízdní doba v sudém směru:

- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 4,5 minuty,
- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad (vjezdové návěstidlo): 3,0 minuty
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha-Smíchov: 7,5 minuty.

Jízdní doba v lichém směru:

- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 7,5 minuty,
- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad (uvolnění výhybek zhlaví pod Nuselským mostem): 8,0 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha hl. n.: 4,0 minuty.

## 9. Dopravní opatření

Bez dalších opatření.

## 13.7 Technologická přestávka

Provoz od ŽST Praha-Vršovice a ŽST Praha-hlavní nádraží po spojky pod nuselským mostem jako ve stávajícími stavu, od Nuselského mostu provoz až po Smíchov provoz po nových kolejích č. 101 a 102 dvukolejný.

## 13.8 Stavební postup č.3

Přístup na staveniště je navržen z ulic Křesomyslova, Závišova, Bělehradská, Fričova a Pod Nuselskými schody.

Provoz cestujících – podchod pod Nuselským mostem mimo provoz, náhradní trasa je navržena Křesomyslovou ulicí.

### 1. Rozsah práce

- b) Rekonstrukce vršovické koleje a 1. TK po napojení na definitivní stav za Nuselským mostem
- c) Výstavba nové TB SO 10-61-01.
- d) Výstavba zděného plotu SO 10-66-02.
- e) Výstavba umělých staveb:
  - SO 10-20-01 most Závišova
  - SO 10-20-02 most Křesomyslova
  - SO 10-20-03 podchod
  - SO 10-24-01 opěrná zeď
  - SO 10-24-02 opěrná zeď
  - SO 10-26-01 návěstní krakorec

### 2. Délka stavebního postupu

120 dní

### 3. Vyloučené koleje

#### Nepřetržité výluky

- Vršovická kolej ..... 120 dní
- 1. TK v úseku od vinohradských tunelů Nuselskému mostu ..... 120 dní

#### Noční výluky pro montáž bran

- SK č. 1,3,2 (km 1,7 – 2,3) ..... 4 x 4h

- SK č. 1,3,2 (km 2,3 – 2,8) ..... 8 x 4h

#### **4. Vypnutí trakčního vedení**

Vršovické koleje a 1. TK.

#### **5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa max 50 km/h, přes železniční most přes Vltavu 10 km/h.

#### **6. Zabezpečovací zařízení**

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Mezi stavebními postupy č.3 a 4 se provede úprava SZZ na novou konfiguraci kolejiště, úprava respektive výměna software bude provedena v nočních hodinách.

#### **7. Jízdy vlaků**

Jednokolejný provoz po TK č.2 v úseku od vinohradských tunelů po spojky 5 / 7 na severním zhlaví ŽST Praha Smíchov.

#### **8. Výluková propustnost**

Směr Praha-Vršovice provoz zastaven.

Jízdní doba v sudém směru:

- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 4,5 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha-Smíchov: 7,5 minuty.

Jízdní doba v lichém směru:

- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 7,5 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha hl. n.: 4,0 minuty.

#### **9. Dopravní opatření**

Vlaky směr Praha-Vršovice budou vedeny vhodným odklonem.

Jinak bez dalších opatření.

### **13.1 Stavební postup č.4**

Přístup na staveniště jako v předešlém postupu + staveništní rampou z ulice Fričova a v místě mostu Křesomyslova.

Provoz cestujících – jako v předešlém postupu

#### **1. Rozsah práce**

- a) Rekonstrukce 2. TK v úseku od vinohradských tunelů po napojení na definitivní stav.
- b) Výstavba zděného plotu SO 10-66-02.
- c) Rekonstrukce komunikací pod mostními objekty SO 10-30-02, SO 10-30-01.
- d) Výstavba umělých staveb:
  - SO 10-20-02 most Křesomyslova
  - SO 10-20-03 podchod

## **2. Délka stavebního postupu**

120 dní

## **3. Vyloučené koleje**

### Nepřetržitě výluky

- TK č. 2 od vinohradských tunelů po novou kolejovou spojku..... 120 dní  
Po dokončení stavebních prací výluka SZZ 4+4 v souběhu s výlukou TZZ 2+2 dny.

## **4. Vypnutí trakčního vedení**

Kolej č. 2 po provizorní vykotvení za novou výhybkou č. 107.

## **5. Omezení rychlosti**

Kolem pracovního místa max 50 km/h, přes železniční most přes Vltavu 10 km/h.

## **6. Zabezpečovací zařízení**

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Po ukončení stavebního postupu bude provedeno přepnutí ze stávajícího SZZ na definitivní SZZ. Přepínání proběhne postupně po zhlavích v délce 2 x 4 dny. Během přepínání budou výhybky uzamčeny výměnovými zámky a klíče budou věšeny na tabule pro zavěšování klíčů. Mezi přepínáním obou zhlaví bude navíc provedena výměna software v ŽST Praha-Smíchov, tato výměna se provede v nočních hodinách. S vršovickým zhlavím budou současně vypnuta i příslušná TZZ do ŽST Praha hl.n. a do ŽST Praha-Vršovice v délce 2 dnů, v této době bude zavedeno telefonické dorozumívání.

## **7. Jízdy vlaků**

Po vršovické koleji č. 103 a TK č. 101. V provozu nové spojky na Vyšehradě i dvoukolejným úsek až k železničnímu mostu.

## **8. Výluková propustnost**

Jízdní doba v sudém směru:

- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 4,5 minuty,
- Praha hl. n. – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad (uvolnění výhybek): 3,5 minuty
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha-Smíchov: 7,0 minuty.

Jízdní doba v lichém směru:

- Praha-Smíchov – Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad: 7,0 minuty,
- Praha-Smíchov, obvod Vyšehrad – Praha hl. n.: 4,0 minuty.

## **9. Dopravní opatření**

Bez dalších opatření.

## **13.2 Dokončovací práce**

Proběhne následné podbití kolejí, broušení kolejí, zrušení ploch zařízení stavenišť, opravy komunikací atp.

## **14 Postupné uvádění do provozu**

Stavba bude zahájena přípravnými pracemi, během kterých se zhotovitel připraví na nadcházející stavební sezonu. Budou provedeny stavební práce, které by v průběhu hlavních stavebních prací zhoršovaly výlukové stavy, jedná se zejména o výstavbu základů TS. V předstihu budou rovněž projednány dopravní trasy, opraveny výtluky komunikací a zřízeny staveništní rampy z uliční sítě na drážní těleso.

V prvním stavebním postupu bude realizován stavební úsek od spojek pod nuselským mostem po předpolí železničního mostu (mimo) za výluky SK č. 1,3. Během této doby bude provoz po nuselské spojkě jako ve stávajícím stavu, od spojek pak jednokolejný po výhybku č. 11, na konci postupu bude jednokolejný provoz rozšířen i o železniční most. Nicméně i před výlukou výh.č.11 je možné, aby na železničním mostě byl pouze jeden vlak. Na konci postupu budou uvedeny do provozu nové koleje č.101 a 103 (kusá), v provozu stávající zab. zařízení.

V druhém stavebním postupu se dokončí úsek od nuselských spojek po železniční most a to rekonstrukcí SK č.2. včetně nových spojek.

Po technologické přestávce se ve stavebním postupu č. 3 rekonstruuje TK č. 1, 3 (vršovická) včetně spojek pod nuselským mostem a následně se ve stavebním postupu č. 4 rekonstruuje i TK č. 2 s následným uvedením stavby do zkušebního provozu.

Během realizace stavby není navrženo provizorní zabezpečovací zařízení, v průběhu stavby bude v provozu stávající SZZ/TZZ případně upravené SZZ/TZZ. Na konci stavby bude aktivováno nové SZZ a TZZ.

## **15 Požadavky na výluky veřejné dopravy**

### ***15.1 Železnice***

#### **15.1.1 Nepřetržité vyloučení provozu**

Krátkodobé denní výluky provozu obou TK ve směru Praha hl.n. včetně TK směr Vršovice jsou navrženy z titulu montáže bran TV a návěstních lávek. Tyto výluky jsou navrženy jako noční v délce 4h.

Nepřetržité výluky 1. a 2. TK za provoz koleje směr Vršovice jsou navrženy z titulu realizace pažení.

#### **15.1.2 Krátkodobé vyloučení provozu:**

Krátkodobé výluky budou podrobně vyčísleny v dalším stupni, nicméně se bude jednat o 4-6h výluky nutné pro montážní práce na TV a sypání ŠD a 2-4h výluky při podbíjení spoje.



## **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**

Nejsou ve stavbě.

### **15.2.2 Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou**

SO 10-20-01 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 0,806

- přerušení veškerého provozu (silniční i pěší) po dobu výluky na trati = 3 měsíce.

SO 10-20-02 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v km 2,076

- po celou dobu výstavby bude zachován tramvajový a pěší provoz, automobilový provoz bude vyloučen. Pěší provoz u Botiče na lávkách bude vyloučen,
- krátkodobé vyloučení tramvajového a pěšího provozu bude při vyjímání stávajících OK a vkládání nosníků IP 600 pro bednění NK,
- ochránění pěších provizorním tunelem,
- demontáž OK 2 x 24 hod, montáž nosníků bednění 2 x 24 hod.

Demontované nosníky budou odvezeny k rozebrání do ŽST Praha-Smíchov.

SO 10-20-03 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 2,352

- přerušení pěšího provozu po celou dobu výstavby a výluk na trati.

SO 10-20-04 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 2,782

- přerušení pěšího provozu po celou dobu výstavby a výluk na trati.

SO 10-20-05 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 2,896

- bez omezení silničního a pěšího provozu.

SO 10-20-06 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 3,050

- úplná výluka pěšího provozu pod mostem snášení cca. 2 x 8 hod,
- úplná výluka pěšího provozu pod mostem osazení nosníků cca. 2 x 8 hod,
- omezení pěšího provozu na jeden chodník (vyloučení cyklistů) a ochránění pěších provizorním tunelem.

SO 10-20-07 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční most v ev. km 3,210 - demolice

- bez omezení silničního a pěšího provozu.

### **15.2.3 Provoz pěších a cyklistické dopravy**

Provoz pěších bude omezen při rekonstrukci stávajícího podchodu pod Nuselským mostem a v ul. Lumírova. V prvním případě je navržena náhradní trasa ulicí Křesomyslova popřípadě Čiklova. Při rekonstrukci podchodu v ul. Lumírova je náhradní trasa vedena parkem a ulicí Neklanova do podchodu v ul. Přemyslova. Kromě uzavírky nutné během snášení a osazování NK mostu v ul. Křesomyslova bude provoz pěších zajištěn. Během rekonstrukce mostu v ul. Závišova bude provoz pěších pod mostem vyloučen.

## **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. Jednat se bude především o ZS u velkých stavebních objektů, kde se předpokládá vybavení sociálním zařízením, skladem tržavin a stavebními buňkami pro ubytování.

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

Stavba musí být zabezpečena výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy, určené pro uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny. Přístupy na staveniště budou nepřetržitě střeženy proti vstupu nepovolaných osob a z důvodu kontroly vozidel.

Všechny objekty, využívané třetími osobami, jsou navrženy dle platných norem a předpisů co se týká jak stavebních úprav, tak i optického značení, zvukové i optické signalizace.

## **18 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržování podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území.**

Stavba se nenachází na svážném ani poddolovaném území.

## **19 Bezpečnostní opatření při provádění stavby**

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

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci 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 týkajícími 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 (SŽDC s.o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

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

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

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

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

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

**Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP v rámci stavby „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)“**

1. Pro zhotovitele stavby je smluvně závazný předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

2. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací odborně způsobilými osobami dle předpisu SŽDC Zam1 - o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, účinný od 1. 9. 2014
3. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací osobami zdravotně způsobilými ve smyslu vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
4. Zhotovitel stavby zajistí, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění díla pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly povolení pro vstup do těchto prostor. Povolení se vydává dle předpisu SŽDC Ob1 díl II.

**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 náradí, 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 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění,
- NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
- NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění,

- Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění,
- Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění,
- Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění,
- Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění,
- Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění,
- Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění,
- Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění,
- Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění,
- Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění.

**Práce a činnosti v rámci stavby „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)“ vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb. v platném znění:**

1. Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m
2. Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostřední blízkostí spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí – *v případě prací spojených s ochranou stavby při povodni.*
3. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě technického vybavení.
4. Zemní práce prováděné protlačováním.

Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

**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. objízdnych tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení atp.
- 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 kropením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu, na výjezdech ze staveniště bude umístěno zařízení pro mytí vozidel, mytí bude prováděno před každým výjezdem vozidla ze staveniště, aby nedocházelo ke znečištění veřejných komunikací. Dle dohody se správcem komunikace je možné zvolit i jiné řešení, například pravidelné čištění komunikací čistícím vozem.
- 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, stacionární hlučná zařízení neumísťovat v blízkosti obytné zástavby.
- Kompresory, okružní pily atp. budou umístěny pokud možno mimo dosah zástavby, řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor, práce o sobotách a nedělích naplánovat tak, aby se minimalizovali hlučné stavební práce.
- Pracovní doba ve všední dny je od 7 - 21h, v sobotu a v neděli od 8 - 18h, vyjma nutných nočních prací na paženích atp., které se realizují v dopravním sedle.
- 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

Vzhledem ke skutečnosti, že recyklace šterkového lože bude prováděná mobilní recyklační linkou, což je zdroj vyjmenovaný ve smyslu zák. 201/2012Sb., o ochraně ovzduší, podle §11 odst.2 a je uvedený v příloze č.2 zákona pod kódem 5.12. (recyklační linky o projektovaném výkonu větším než 25m<sup>3</sup>/den) a její pohonná jednotka pod kódem 1.2. Spalování paliv v pístových spalovacích motorech o celkovém jmenovitém tepelném příkonu od 0,3 do 5 MW. 201/2012Sb. Je v případě použití tohoto zařízení nutno ověřit jejich vliv na imisní situace v okolí výpočtem provedeným v rozptylové studii a to včetně navazujících obslužných zdrojů a dodržovat obecná opatření na snížení prašnosti. Obecná opatření na snižování prašnosti a vzniku emisí škodlivých látek během provozu recyklační základny:

- Na staveništi nebudou používány spalovací motory produkující viditelný kouř libovolné barvy, vyjma krátké doby (několik sekund, maximálně desítek sekund) při startování studeného motoru. To platí i pro vozidla přivážející či odvázející osoby nebo náklad.
- Na celém staveništi budou vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.

- Deponie materiálu určeného k recyklaci bude umístěna pouze v jednom místě v rámci plochy ZS
- V případě podélné deponie, její orientace bude ve směru převažujícího větru
- Během vlastní recyklace použít systém skrápění nebo mlžení na vstupu a výstupu z drtící komory
- Zakrytíváním třídících a drtících zařízení
- Pravidelný úklid na výjezdu a v okolí recyklační základny

Problematika životního prostředí je dále 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 poškozována 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.)

## **21 ZÁVĚR**

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Rekonstrukce trati Praha hl.n. (mimo) - Vyšehrad (vč.)“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat.

## **22 PŘÍLOHY:**

- 1 - Navržené trasy ke skládkám
- 2 - Schéma napájení



VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/234/17

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 267 094 166 / 605 229 076

FAX:

+420 224 230 316

E-MAIL:

[lukas.pohorely@sudop.cz](mailto:lukas.pohorely@sudop.cz)

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 10. srpna 2017

Dle rozdělovníku

**Věc:**

- **„Rekonstrukce ŽST Praha - Smíchov“**

**Záznam z projednání návrhu koncepce vedení tras staveništní dopravy**

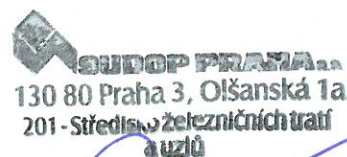
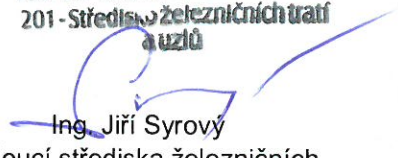
Vážení,

v rámci zpracování přípravné dokumentace výše uvedených staveb, jejichž zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřené smlouvy o dílo č. 16 354 201 jednání.

Přílohou vám posíláme záznamu z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v Praze dne **26. 7. 2017 od 10:45 hod.** v budově Škodova paláce, Praha 1, Nové Město, Jungmannova 35.

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

S přátelským pozdravem

 SUDOP PRAHA a.s.  
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.

Časový plán staveb.

Prezenční listina.





## **Rozdělovník**

**HIP stavby** Ing. Michal Mečl, [michal.mecl@sudop.cz](mailto:michal.mecl@sudop.cz)

### **Dopravně inženýrská opatření**

- Ing. Michael Machů, [Machu@metroprojekt.cz](mailto:Machu@metroprojekt.cz)

### **Specialista silničního správního úřadu MHMP**

- Mgr. Ivan Javašov, [ivan.javasov@praha.eu](mailto:ivan.javasov@praha.eu)

### **Odbor služby dopravní policie**

- Kpt. Ing. Jaroslav Pavelka, [jaroslav.pavelka@pcr.cz](mailto:jaroslav.pavelka@pcr.cz)



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	<u>„Rekonstrukce ŽST Praha - Smíchov“</u>  Projednání návrhu koncepce vedení tras staveništní dopravy
DATUM	26. 7. 2017
MÍSTO	Škodův palác, Jungmannova 35, Praha 1
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

## 1. ÚVOD

V úvodu jednání seznámil projektant přítomné se základními informacemi o stavbě a navržených skládkách, kam bude odvážen nepotřebný materiál ze stavby.

Jedná se o přípravnou dokumentaci/dokumentaci pro územní rozhodnutí s předpokládaným termínem zahájení stavby 1.9.2022 - 31.7.2025. Náplní stavby je rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov včetně mostních objektů na severním zhlaví v ul. Nádražní, Strakonická a Hořejší nábřeží. Realizace stavby bude probíhat při omezení drážního provozu. Mosty na severním zhlaví budou sanovány po polovinách, vždy za provozu po jedné koleji. Nepřetržité uzavírky komunikací pod mosty jsou navrženy z důvodu manipulace s nosnými konstrukcemi a jsou navrženy v nočních hodinách, nebo v denní době o víkendu.

Skládky:

- Recyklační středisko stavebních odpadů Záběhlíce
- Sběrna a výkupna Praha-Dolní Měcholupy
- Skládka Úholičky
- Skládka nebezpečných odpadů v areálu skládky Benátský vrch
- Kompostárna Malešice

Zástupce dopravní policie i silničního správního úřadu shodně požadují odvézt maximální možnou část materiálu určeného na skládky po železnici a jen nezbytně nutné množství materiálu odvézt po silniční síti (jedná se například o odpad do kompostárny), nebo jiný odpad v množství, které není efektivní/účelné ani ekonomické vozit po železnici. V podobném duchu bude probíhat návoz nového materiálu, který bude přednostně navezen z kamenolomů po železnici. Pouze menší množství materiálu a materiál nevhodný pro přepravu po železnici, bude přivezen nákladními vozidly. Jedná se například o asfaltové a betonové směsi, kabely, izolační materiály, armatury atp.



Zjednodušeně lze konstatovat, že z celkového množství vytěženého materiálu určeného na skládky v množství cca 153 733 tun, bude cca 120 601 tun odvezeno po železniční síti. Zbýlá část bude odvezena po silniční síti. Je však třeba vzít do úvahy, že předpokládaný termín výstavby je 1.9.2022 - 31.7.2025. Materiál bude tedy odvážen průběžně a bude rozdělen dle příslušných tras, tzn. zatížení komunikací by nemělo mít výrazný dopad na stávající provoz.

Tento koncept řešení vychází i ze skutečnosti, že některé skládky nemají napojení na železniční síť a není možné tak materiál přepravit po železnici, v některých případech by navíc došlo pouze k přesunu problému a zhoršení dopravní situace a ovzduší v místě, které se stavbou vůbec nesouvisí.

## **2. NAVRŽENÉ DOPRAVNÍ TRASY**

### **2.1. Obecně**

#### **Železniční síť:**

Část odpadů je určena na skládku Úholičky. Odpady budou převezeny po železnici do ŽST Středokluky a přeloženy na nákladní vozidla. Dále bude odvoz po silniční síti.

Část odpadů je určena na skládku Benátský vrch. Odpady budou převezeny po železnici do ŽST Stará Boleslav a přeloženy na nákladní vozidla. Dále bude odvoz po silniční síti.

Kovový odpad bude odvezen železničními vozy do kovošrotu v Měcholupech s napojením na vlečku v ŽST Praha-Hostivař.

#### **Silniční síť:**

Po silniční síti budou přepraveny odpady do kompostárny v Malešicích a do recyklačního střediska stavebních odpadů v Záběhlicích.

Na skládku Úholičky, Benátský vrch a do kovošrotu v Měcholupech jsou rovněž navrženy dopravní trasy po silniční síti, ale ty budou využity jen výjimečně a pro malé objemy materiálů.

Obecně platí, že zhotovitel nebude staveništní vozidla přetěžovat a přednostně bude využívat vícenápravová vozidla.

### **2.2. Trasy staveništní dopravy**



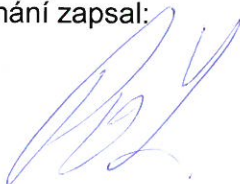
Na jednání byly předběžně projednány navržené trasy staveništní dopravy projektantem, ale za předpokladu splnění požadavků uvedených v prvním odstavci záznamu. Směry tras jsou přílohou tohoto záznamu.

Dále byla diskutována problematika výjezdu/vjezdu vozidel na stavenišť. Bylo dohodnuto, že **hlavní vjezd** do ŽST Praha Smíchov bude ze silnice Dobříšská před pravým odbočením směr Radlice a Smíchov pomocí staveništní rampy vybudované ze společného nádraží. Konkrétní poloha a DIO budou upřesněny a projednány v dalším stupni dokumentace. **Hlavní výjezd** ze stanice je navržen v místě severního zhlaví do ul. Nádražní a dále ulicí U Královské louky na Strakonickou.

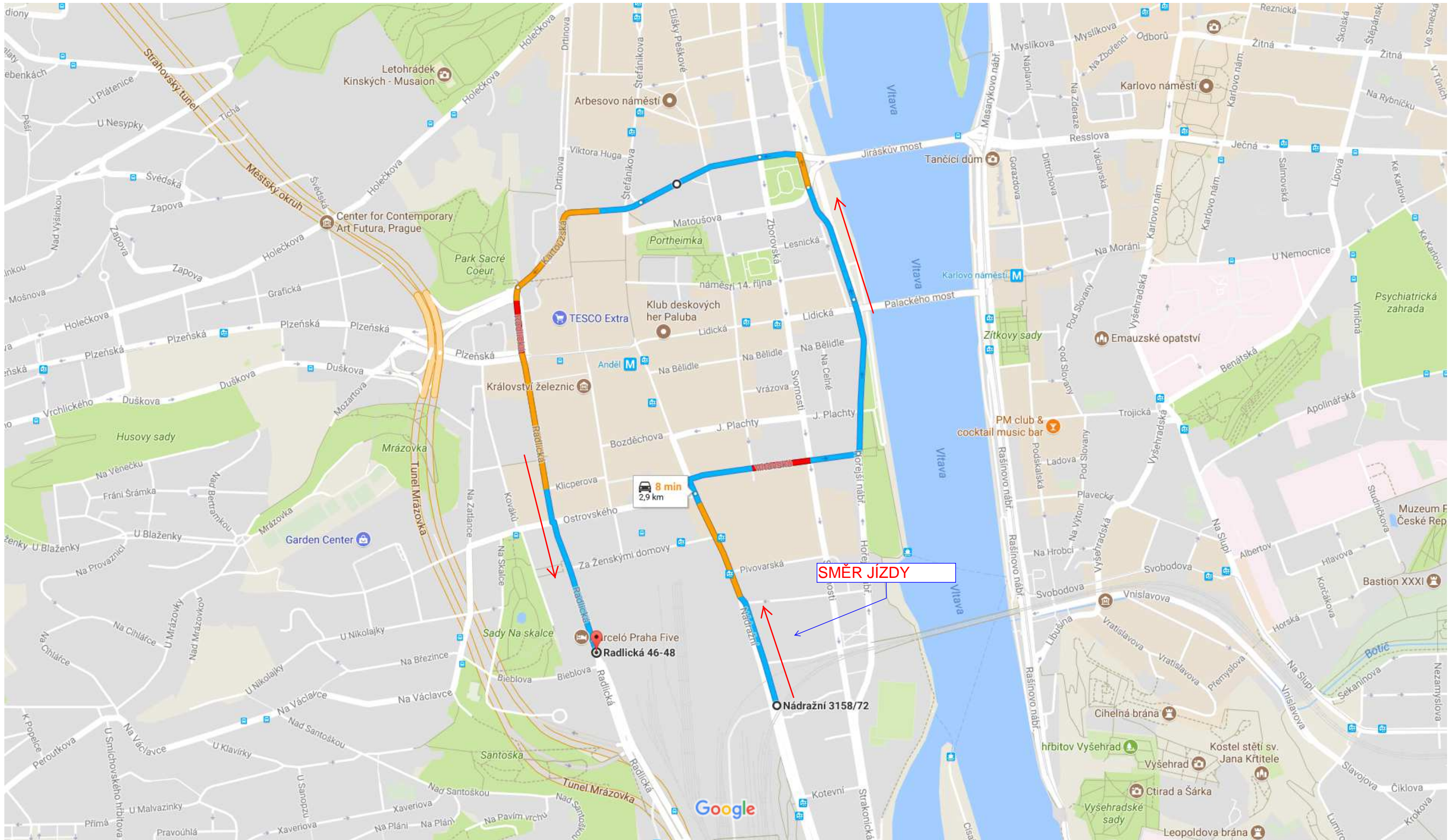
Projektant měl navrhnout alternativní výjezd ze stavby do ul. Radlická. Navrhuje tedy trasu z ul. Nádražní do ul. Vltavská, Hořejší nábřeží a V Botanice.

Dle poznámek z jednání zapsal:

Ing. Lukáš Pohořelý





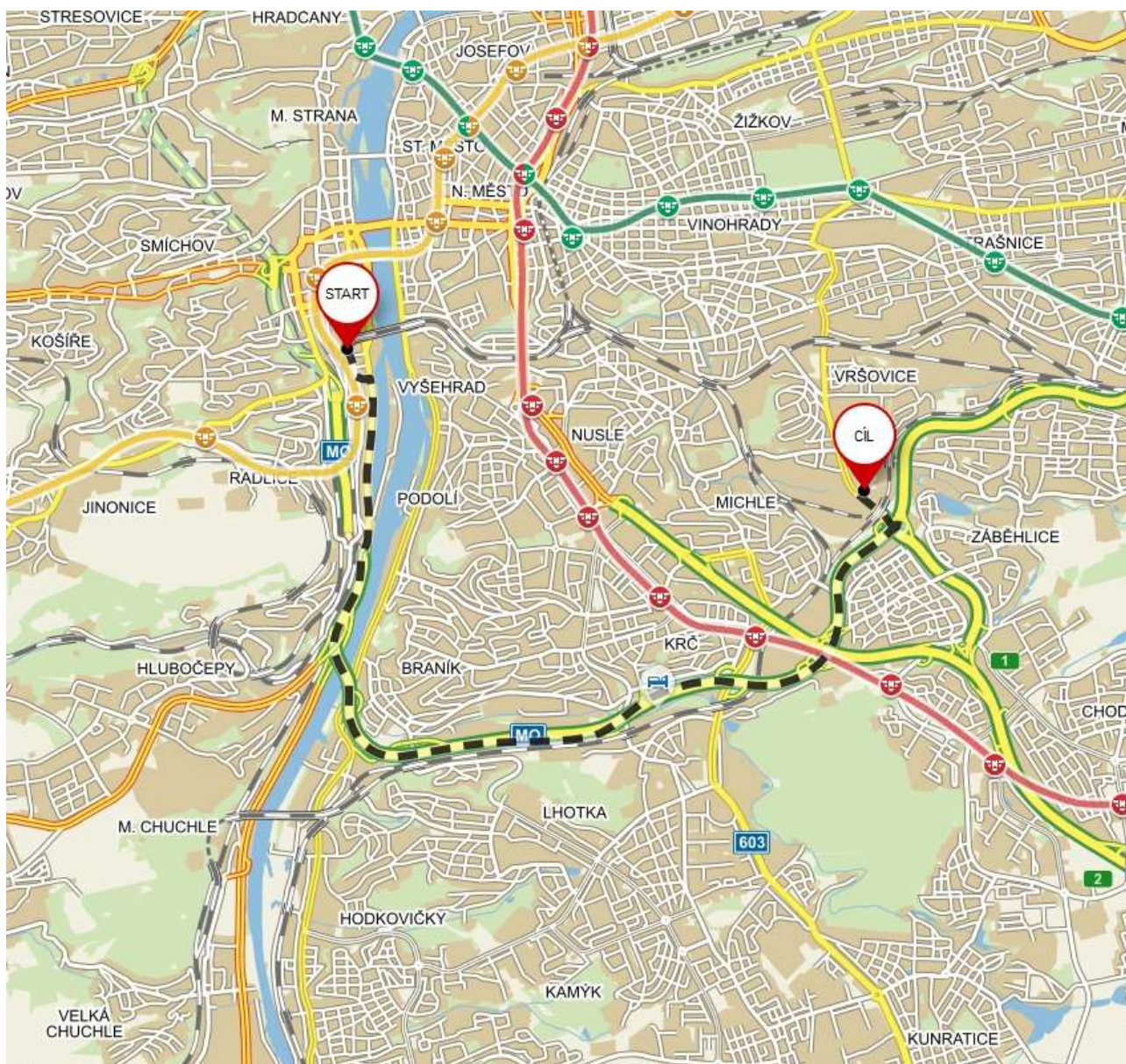




**Trasa: žst. Praha-Smíchov (ZS 8) → recyklační středisko stavebních odpadů  
Záběhlice v k.ú. Záběhlice**

Celková délka trasy: **12 km od žst. Praha-Smíchov (ZS 8)**

Průjezdné ulice/silnice: Nádražní (Praha), U Královské louky (Praha), Strakonická (Praha), Barrandovský most (Praha), Jižní spojka (Praha), Chodovská (Praha)

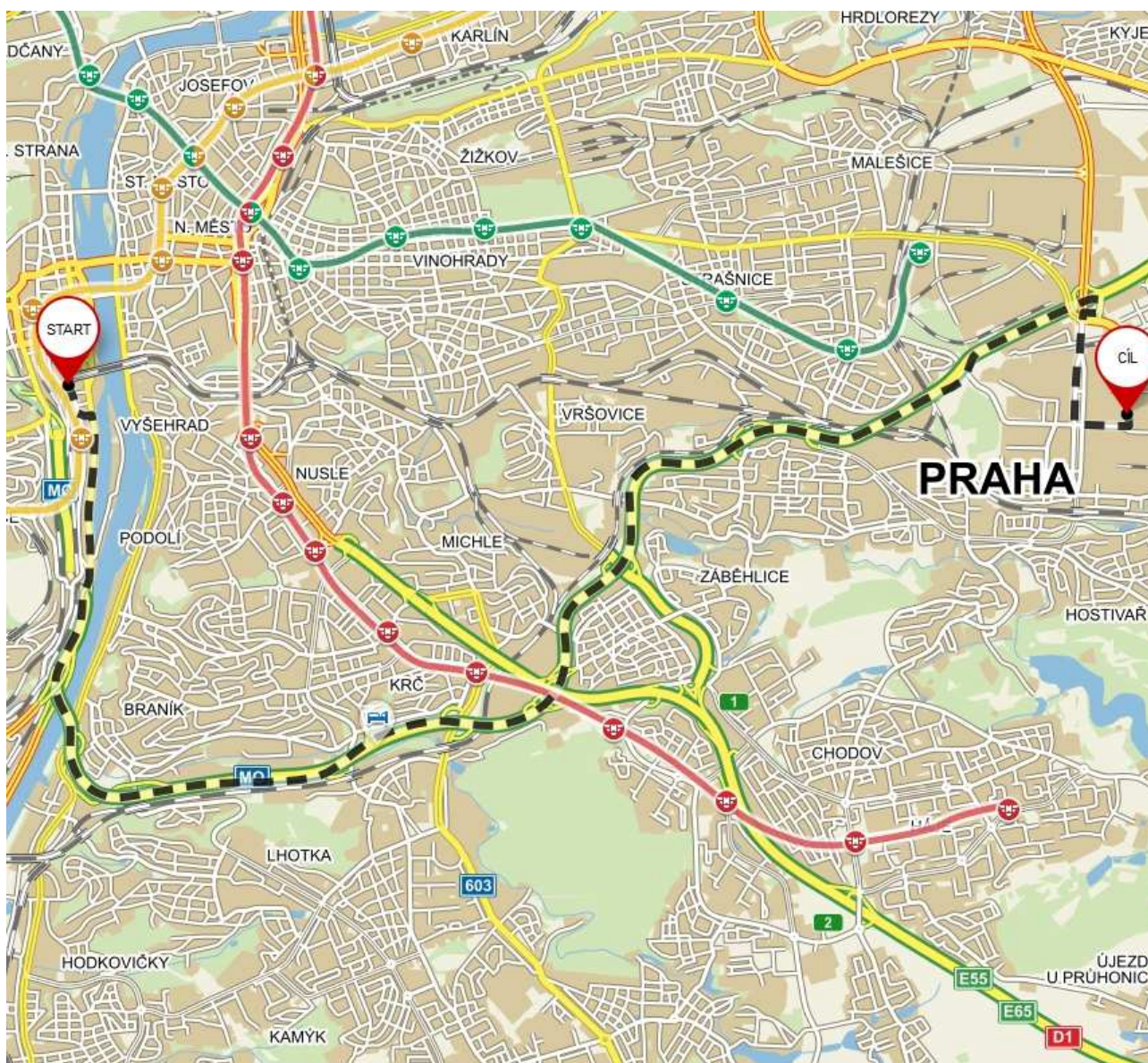




**Trasa: žst. Praha-Smíchov (ZS 8) → sběrna a výkupna Praha - Dolní Měcholupy  
(Ke Kablu 289, Praha 10 - Dolní Měcholupy)**

Celková délka trasy: 18 km od žst. Praha-Smíchov (ZS 8)

Průjezdné ulice/silnice: Nádražní (Praha), U Královské louky (Praha), Strakonická (Praha), Barrandovský most (Praha), Jižní spojka (Praha), Průmyslová (Praha), Ke Kablu (Praha)

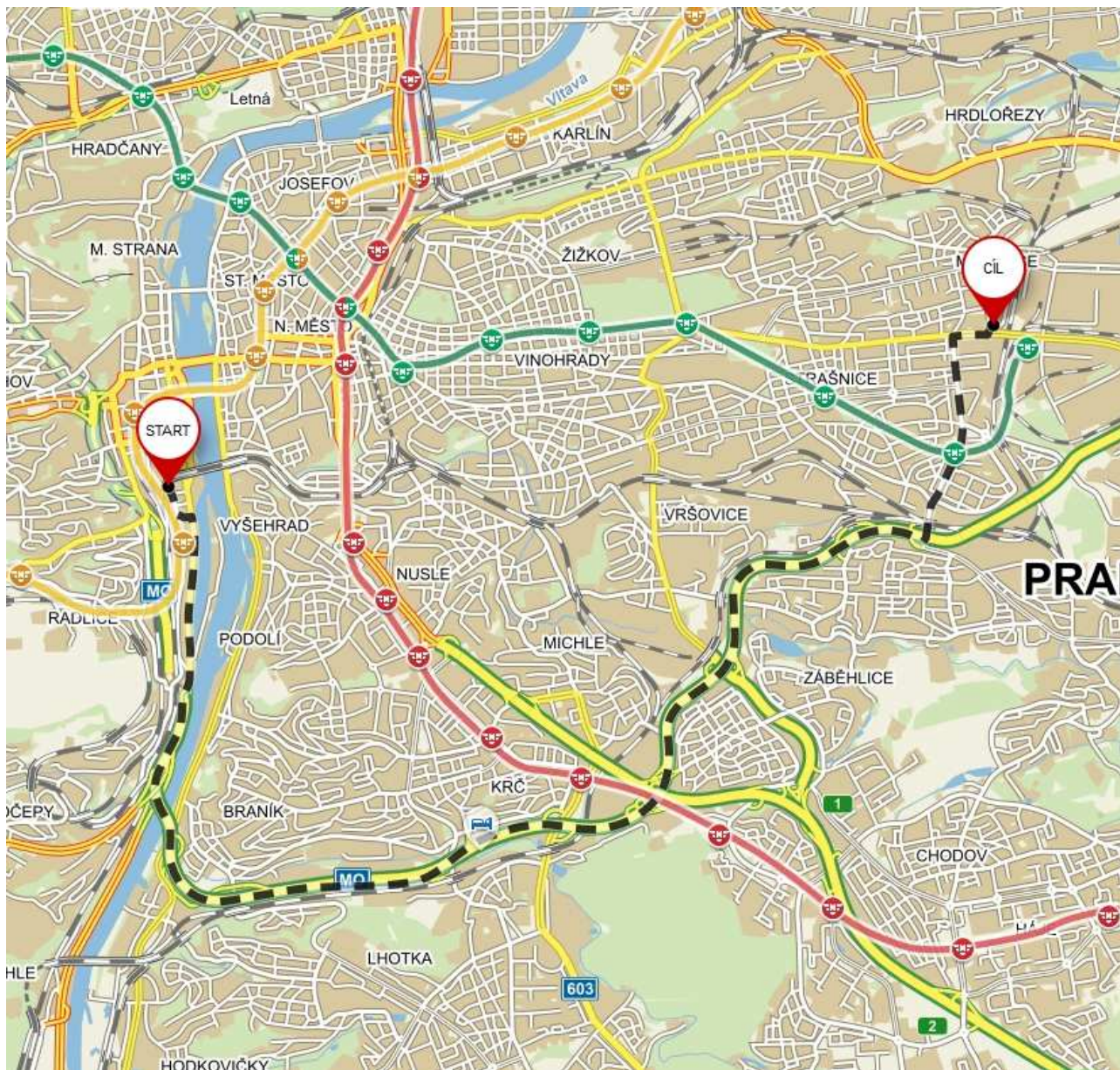




## Trasa: žst. Praha-Smíchov (ZS 8) → kompostárna Malešice v k.ú. Malešice

Celková délka trasy: 16 km od žst. Praha-Smíchov (ZS 8)

Průjezdne ulice/silnice: Nádražní (Praha), U Královské louky (Praha), Strakonická (Praha), Barrandovský most (Praha), Jižní spojka (Praha), Průběžná (Praha), Na Padesátém (Praha), Úvalská (Praha), Černokostelecká (Praha), Dřevčická (Praha)

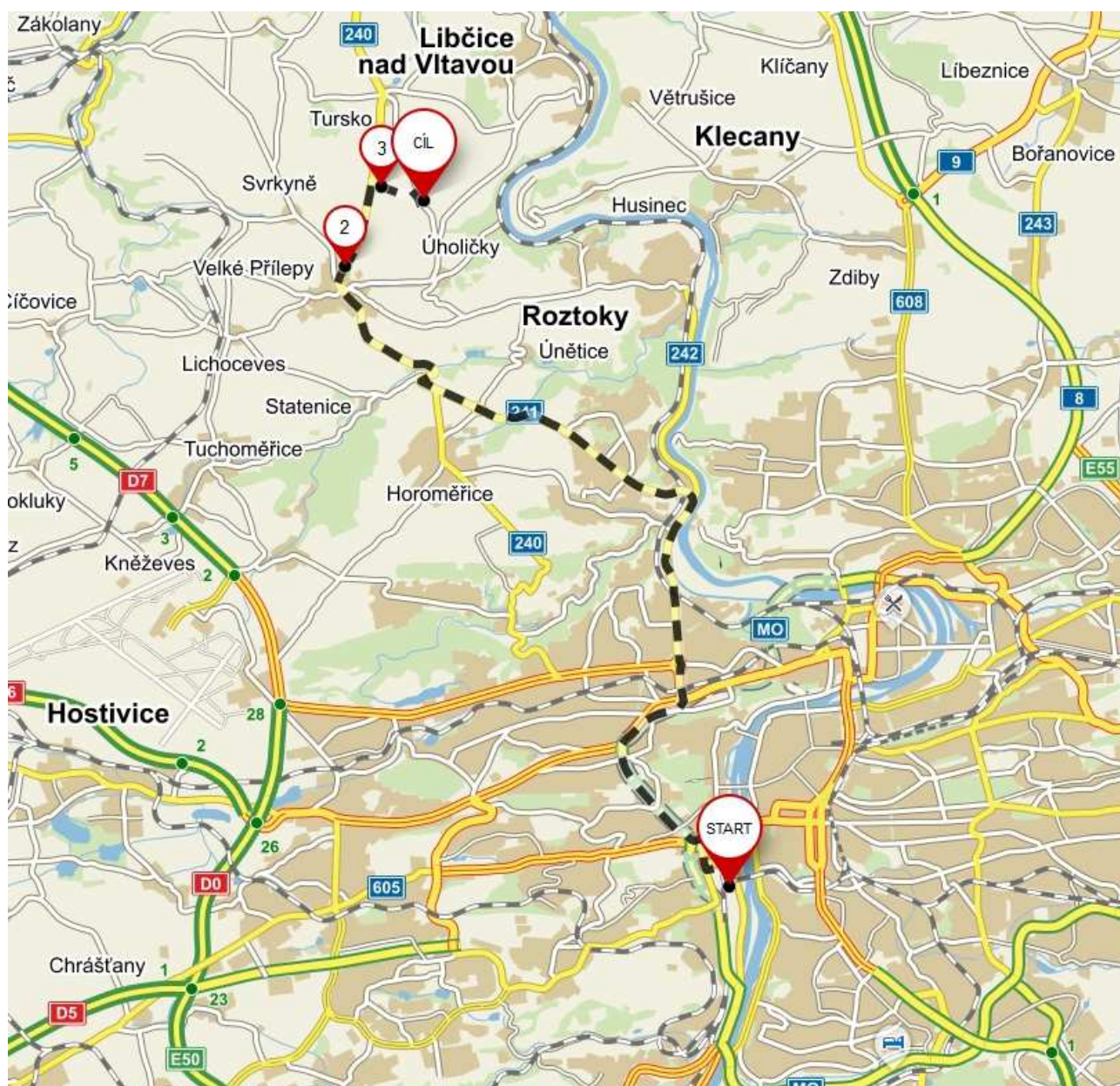




## Trasa: žst. Praha-Smíchov (ZS 8) → skládka skupina S-OO Úholičky v k.ú. Úholičky

Celková délka trasy: **24 km** od žst. Praha-Smíchov (ZS 8)

Průjezdné ulice/silnice: Nádražní (Praha), Vltavská (Praha), V Botanice (Praha), Kartouzská (Praha), Radlická (Praha), Strahovský tunel (Praha), Brusnický tunel (Praha), Svatovítská (Praha), Jugoslávských partyzánů (Praha), Podbabská (Praha), II/241, II/240, III/24013

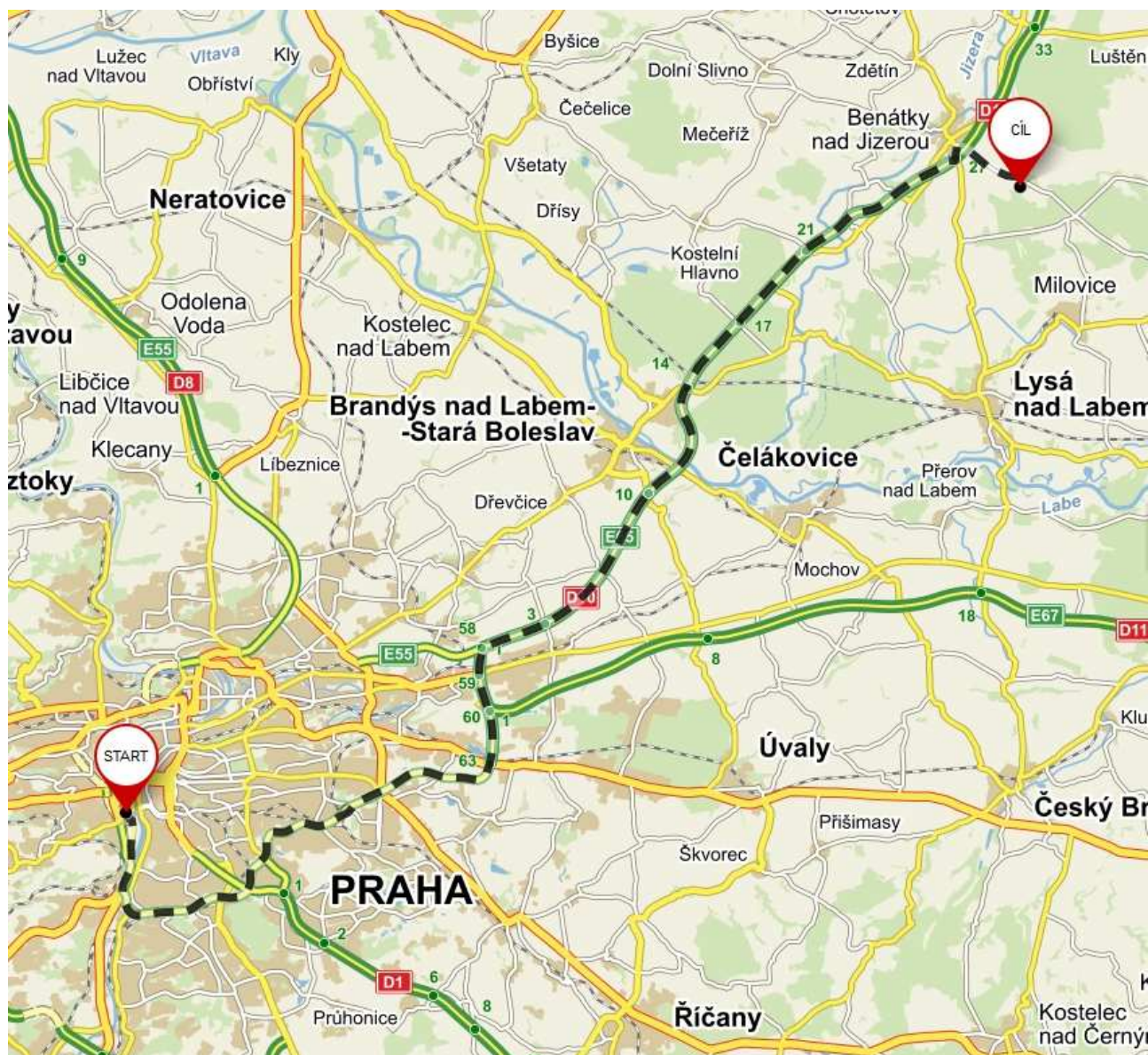




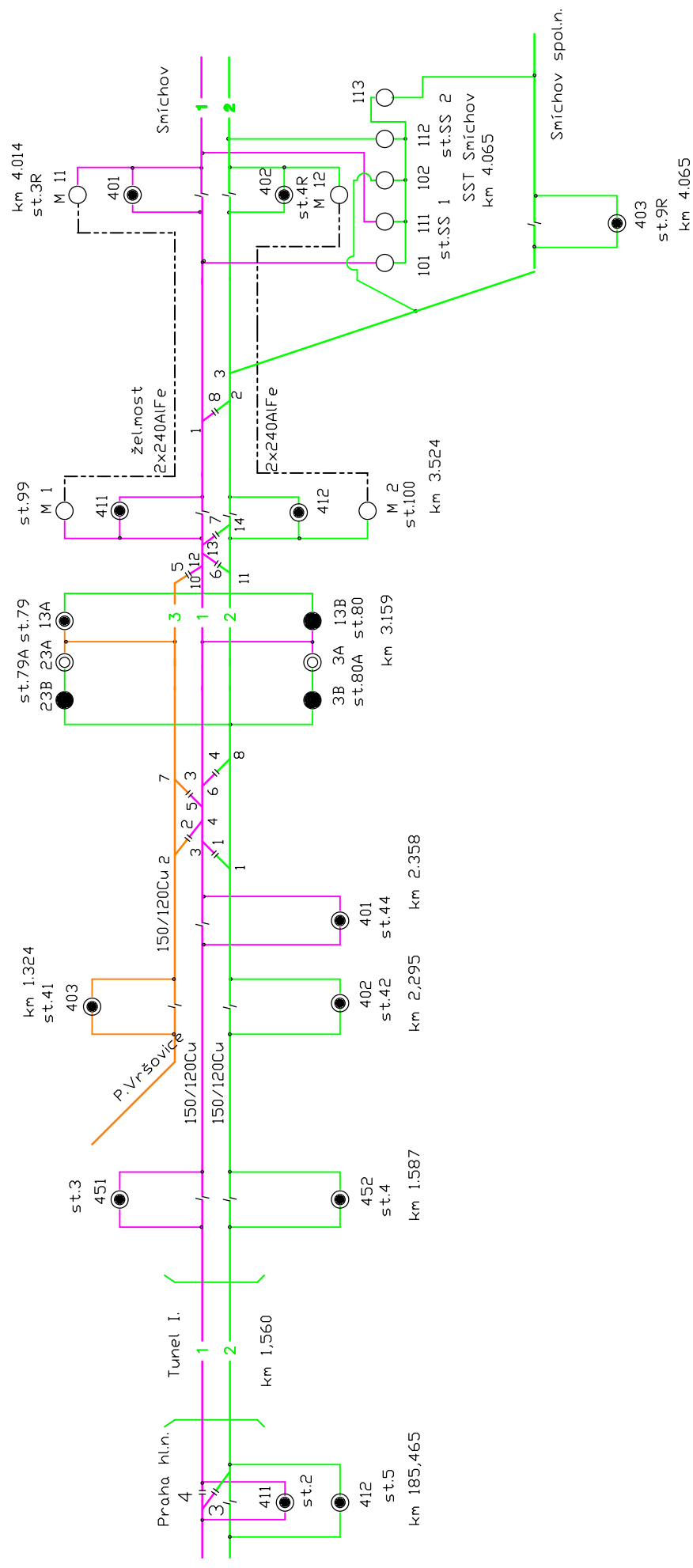
**Trasa: žst. Praha-Smíchov (ZS 8) → skládka skupina S-NO Benátský vrch v k.ú. Staré Benátky + sklad nebezpečných odpadů v areálu skládky Benátský vrch + dekontaminační plocha v areálu skládky Benátský vrch**

Celková délka trasy: **55 km** od žst. Praha-Smíchov (ZS 8)

Průjezdné ulice/silnice: Nádražní (Praha), U Královské louky (Praha), Strakonická (Praha), Barrandovský most (Praha), Jižní spojka (Praha), Štěrboholská spojka (Praha), Pražský okruh (Praha), Novopacká (Praha), D10, II/272, III/27212



## stávající stav



# trať P.h.l.n. - výh.Vyšehrad - P.Smíchov nový stav

