



Stavba „Prodloužení podchodů v žst. Praha hl.n.“ je spolufinancováno
Evropskou unií z programu OPD 2



AKTUALIZACE 10_2019 DOKUMENTACE PRO VÝBĚR ZHOTOVITELE

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9 - Libeň

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. JAROSLAVA ŠUDOVÁ

Garant profese:

-

Středisko:

ARCHITEKTURY A POZEMNÍCH STAVEB

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. ONDŘEJ KAFKA	ING. PETR LAPÁČEK	ING. PETR LAPÁČEK	-

Název akce:

**PRODLOUŽENÍ PODCHODŮ V ŽST. PRAHA HL.N.
ETAPA 1A - PRODLOUŽENÍ SEVERNÍHO PODCHODU**

Číslo smlouvy:

16 412 206

Projektový stupeň:

DVZ

Část:

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Datum:

11/2018

Číslo části:

F

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

- A4

Číslo přílohy:

1

F- Zásady organizace výstavby F1 Technická zpráva

Obsah

Charakteristika staveniště.....	1
Charakteristika stavby	3
Provozní soubory.....	3
Stavební objekty.....	4
Využití stávajících nebo budovaných objektů	7
Napojení staveniště na stávající inženýrské sítě	7
Napojení staveniště na stávající infrastrukturu -dopravní trasy.....	7
Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin včetně vlivu provádění stavby na životní prostředí	8
Plochy zařízení staveniště	8
Plocha trvalého záboru stavby (obvod stavby)	9
Lhůty realizace stavby – etapa 1A.	9
Postup výstavby etapa 1A –výstavba podchodu	9
Stavební postup 0.	9
SP 01 Prodloužení severního podchodu včetně chodníku	10
Bilance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zemin.....	12
Samostatné přílohy	12

Charakteristika staveniště

Podle schváleného předchozího stupně dokumentace je hlavním cílem této stavby zprostředkovat přímé pěší propojení z odbavovací haly Hlavního nádraží na městské části Praha 3 a Praha 2. Schválená náplň stavby předpokládá za tímto účelem: - prodloužení severního podchodu za poslední stávající kolej a jeho propojení pěší komunikací do ulice Seifertovy a Italská. Úpravy trakčního vedení jsou navrženy v rozsahu úprav železničního svršku. Kolejové úpravy zahrnují snesení a opětné obnovení kolejí při prodlužování podchodu a úpravy kolektoru za 7.nástupištěm. Součástí stavby je i doplnění a úprava informačního a orientačního systému.

Pro organizaci výstavby je důležitý požadavek na koordinaci s jinými záměry SŽDC, případně jiných investorů v oblasti a zachování provozu na autocouchet v maximální možné míře.

Při projednání výluk na během schvalování projektu bylo dohodnuto, že prodloužení severního podchodu bude realizováno pomocí vložení mostního provizoria do koleje 32 b. Současně bude

dlouhodobě vyloučena kolej č. 34. Kolej č.40 pro obsluhu autocouchetu bude během stavby podchodu provizorně přeložena a následně vrácena do původní polohy.

*Koordinace se stavbou společností CR-City, a.s, která realizuje komerční projekt v prostoru vyústění podchodu za 7. nástupištěm je předmětem samostatné části projektové dokumentace označená **jako etapa 3.***

Zařízení staveniště stavby společností CR-City, a.s, umístěné v kolizi s plánovanou stavbou Prodloužení podchodů bude před zahájením výstavby „Prodloužení podchodů“ v nezbytném rozsahu přemístěno do nekolidující polohy. Aby tohoto cíle bylo dosaženo, bude stanoven koordinační postup staveb vycházející ze vzájemných POV a koordinačních dohod které tomu budou předcházet. Zahájení akce SŽDC prodloužení podchodu je avizováno na 2Q 2020.

Charakteristika stavby

Provozní soubory.

PS 110 - Zabezpečovací zařízení: Předmětem souboru jsou úpravy vedení kabelů zabezpečovacího zařízení v místě křížení kolektoru s prodlužovaným podchodem. Jednotlivé kabely budou před prodlužováním podchodu postupně přerušeny, prodlouženy, naspojkovány a zavěšeny na provizorní konstrukci. Definitivní uložení do stropu konstrukce vyžaduje zpětnou přeložku kabelů. V obou případech se jedná se cca o 30 kabelů, manipulace každého bude provedena za jednu noc. Pro celkovou potřebnou dobu na přemístění je nutno uvažovat i kabely sdělovací, silnoproudé a s rezervou vyvolanou provozními možnostmi.

Úpravy zabezpečovacího zařízení v průběhu stavebních postupů:

Pro výstavbu prodloužení podchodu budou přerušeny a v daném rozsahu demontovány koleje č. 34 a 32 b. Kolejové obvody v těchto kolejích budou vypnuty z činnosti. Budou vyloučeny vjezdové vlakové cesty na tyto koleje.

Kolej 40b do Autocouchet bude v prostoru výstavby podchodu demontována a provizorně přeložena do nové osy. V následujícím stavebním postupu bude vrácena do původní osy.

Po ukončení stavebních prací v dané oblasti a zpětném položení kolejí bude zabezpečovací zařízení uvedeno do výchozího stavu.

PS 210.1A Místní kabelizace

Řeší úpravy místní kabelizace vyvolané prodloužením severního podchodu.

PS 220 - Kabelový kolektor – přeložky sdělovacích kabelů

Převedení sdělovacích kabelů z kolektoru přes prodlužovaný podchod bude probíhat v souběhu s pracemi na kabelech zabezpečovacích. Metalické kabely budou přeloženy a ochráněny pomocí nových kabelových vložek. Optická kabelizace bude přeložena provizorně a následně dojde k instalaci nových kabelových délek mezi rozvaděči.

PS 221 – Úpravy EPS v kolektoru

Prvky systému EPS vedené stávajícím kolektorem budou přeloženy a ochráněny tak, aby nedošlo k jejich porušení.

PS 222.1A Úprava sdělovacího zařízení

Řeší úpravy sdělovacího zařízení vyvolané prodloužením severního podchodu.

PS 230.1A Informační systém

Řeší úpravy informačního systému vyvolané prodloužením severního podchodu.

PS 231.1A Rozhlasový systém

Řeší úpravy rozhlasového systému vyvolané prodloužením severního podchodu.

PS 232.1A – Kamerový systém

Řeší úpravy kamerového systému vyvolané prodloužením severního podchodu.

PS 350.1A Rozvodny 0,4kV R51, R61, R71 – technologie

V rámci tohoto PS bude pro napájení eskalátorů a výtahu u podchodu v předstihu upravena rozvodna R 61.

PS 415 Eskalátory na výstupu ze severního prodlouženého podchodu Eskalátory budou umístěny na výstupu z podchodu. Oba eskalátory budou umístěny po jedné straně schodiště.

PS 416 Výtah na výstupu ze severního prodlouženého podchodu S ohledem výstup z prodlouženého podchodu pomocí eskalátorů, tento PS řeší přístup imobilních cestujících a rovněž cestujících s kočárky do podchodu.

Stavební objekty.

SO 110.1A Úpravy žel. svršku a spodku

V SO je zahrnuta provizorní přeložka koleje 40 b na autocouchet, včetně vrácení koleje 40 b do původního stavu.

SO 140 – Prodloužení severního podchodu

Severní podchod se prodlužuje za poslední stávající kolej, kde navazuje výstup ve směru na Prahu 2 a 3. Tubus podchodu je řešen jako uzavřený rám. Postup stavby je ovlivněn křížujícími zařízeními, která je nutno udržet v provozu. Před zahájením prací bude přeložen vodovod profilu 160mm a kolej 40b na autocouchet. Tím se uvolní prostor pro 1.část podchodu. Po zřízení kotveného záporového pažení pro 1. část podchodu se provedou zemní práce a vkládání zápor až na úroveň stropu kolektoru. Následuje zřízení haly, pod jejíž ochranou se odstraní strop kolektoru a počnou se překládat kabely do provizorní pozice na samostatnou pomocnou konstrukci. Pro definitivní stav se kabely přeloží do multikanálů v budoucím stropu podchodu. Poté je možno již provést 1.část vlastní konstrukce podchodu a následně odstranit ochranou halu. V dalším průběhu realizace podchodu bude kolej 40 b přeložena zpět do definitivní polohy. V závěru se dokončí výstupní schodiště, včetně eskalátorů a šachty pro výtah.

SO 160 – Odvodnění výstupů z podchodu

Prodloužený podchod bude odvodněn do jímky, vyčerpávané do nově zřízené šachty, napojené kanalizační přípojkou dl.cca 25 m na stávající systém. Součástí objektu je i odvodnění přístřešků na šikmých výchozech z prodlouženého podchodu v celkové délce cca 125 m a přeložka odvodnění stávajícího objektu (bunkru), které kříží jižní výstup. Jedná se o větev, která vede západně od nového vyústění podchodu podél koleje autovlaku.

SO 161 – Přeložka vodovodu v místě křížení prodlouženého severního podchodu

Jedná se o požární vodovod z litinových trub, který vede v souběhu s kolektorem, je tedy nutno ho přeložit před prodloužováním podchodu. Překládá se mimo prostor stavby na délku cca 180 m. Nová trasa je vedena převážně podél hasičské cesty a kříží ji kolmo. Práce je možné provést až po snesení stávající koleje 40b. V rozsahu přeložky se opuštěný vodovod snese. Vodovod DN300 má být přeložen do polohy k lici provozní komunikace pro IZS – jiné řešení vzhledem ke stísněným podmínkám nelze

navrhnout, komunikace bude v rámci SO 180 opravena, s projektem CR-City bude řešení koordinováno.

SO 180 – Chodník směr Seifertova: Je navržen z betonové dlažby, která na styku s vozovkou je opatřena betonovými obrubníky, v zeleni sadovou obrubou. Ve směru na Seifertovu je celková plocha úpravy téměř 800 m². V objektu je obsažena i obnova komunikace pro IZS k portálu vinohradského tunelu. Řešení tohoto SO bylo upraveno v tomto stupni dokumentace podle nového řešení projektu CR-City.

SO 190.1 – Přeložka stávajícího kolektoru:

Objekt se zabývá výstrojí kolektoru při provizorním převedení kabelů stávajícího kolektoru na konstrukci haly i cílovým stavem nového kolektoru pomocí multikanálů v budoucím stropu podchodu.

SO 190.2 - Provizorní hala po dobu výstavby přeložky kolektoru

Hala se staví se jako ochrana kabelů silnoproudu i zabezpečovacího a sdělovacího zařízení po dobu, kdy nebudou ochráněny stávající nebo novou konstrukcí. Navrhuje se jako ocelová konstrukce rozměru 33 x 20 m, výšky 6 m, na železobetonových patkách a s opláštěním trapézovým plechem. Součástí objektu je i jeho osvětlení a uzemnění. Ukolejnění haly je řešeno v SO 375 - Ukolejnění konstrukcí.

SO 211 – Oplocení

Současný stav nezaručuje v dostatečné míře zamezení přístupu do míst, neurčených pro veřejnost. Oplocení je navrženo tak, aby nasměrovalo pěší k prodlouženému podchodu. Navržené oplocení je tvořené poplastovanými ocelovými sloupky a panely dl. 250 cm, výšky 243 cm, z pozinkovaného a následně poplastovaného drátu

SO 216.1A Mobiliář

Řeší úpravy mobiliáře vyvolané prodloužením severního podchodu.

SO 217.1A Povrchové úpravy výstupů z podchodů

Řeší povrchové úpravy výstupů z podchodů vyvolané prodloužením severního podchodu.

SO 221 – Zastřešení výstupu ze severního podchodu

Ocelová konstrukce zastřešení je upevněna na železobetonové konstrukci výstupů z podchodu. Pokryta je sendvičovými panely, z boků je chráněna skly.

SO 223.1A – Rekonstrukce stávajících podhledů v podchodech, včetně prodlouženého severního podchodu

Řeší rekonstrukci stávajících podhledů v podchodech vyvolanou prodloužením severního podchodu.

SO 240.1A – Orientační systém pro cestující

Řeší rekonstrukci doplnění orientačního systému vyvolanou prodloužením severního podchodu.

SO 310 .1A – Úpravy trakčního vedení po dobu výstavby

Řeší rekonstrukci TV vyvolanou prodloužením severního podchodu. V předstihu je nutno provést vždy základy a provizorní stožáry TV. V závěru prací, po úpravě železničního svršku, bude provedena definitivní montáž a regulace trolejového vedení.

SO 340 Úprava EOV

V rámci stavby bude výhybka č.50 směrově a výškově upravena. V důsledku uvedeného opatření bude před zahájením prací provedena demontáž stávajícího systému EOV, následně po úpravě kolejového svršku bude výhybka opětovně vybavena systémem EOV v souladu se schválenými vzorovými listy SŽDC. Během úprav kolejového svršku bude provedena ochrana stávajících napájecích kabelů.

SO 360.1A Úprava rozvodu nn, vn a osvětlení

V rámci stavby bude zajištěno přeložení stávajících, stavbou dotčené napájecí a ovládací kabelizace mimo prostor dotčeného stavební činností.

Dále bude provedena realizace nové napájecí kabelizace nn pro nová zařízení instalovaná v rámci stavby. Jedná se o napájecí kabelizaci a pro nové eskalátory a výtah v rámci nového výstupu z podchodu do Seifertovy ulice. Dále se jedná o novou napájecí kabelizaci pro elektronické zámky nově instalovaných vrat do areálu nádraží. Součástí tohoto SO jsou rovněž provizorní opatření související se zajištěním napájení osvětlení provizorní haly situované dočasně v místě stavby, provizorně zřízená napájecí kabelizace bude demontována v rámci demontáže haly.

SO 361.1A Kabelový kolektor – přeložky rozvodů nn a vn

Ve stávajícím průchozím kolektoru, který se kříží s místem výstavby prodloužené části severního podchodu jsou uložena stávající napájecí a ovládací kabelová vedení drážního rozvodu nn. Stávající kabelová vedení nn budou v souladu s koncepcí přeložky sítí uložených v kolektoru v úseku dotčení vymístěny z kolektoru do náhradní trasy. Po vybudování nového kolektoru resp. nové části kolektoru v místě křížení s prodlouženou částí podchodu bude kabelové vedení přeloženo z náhradní trasy zpět do upraveného kolektoru.

SO367.1A – Severní podchod-úprava rozvodu nn a osvětlení

Řeší rekonstrukci a úpravu rozvodu nn a osvětlení vyvolanou prodloužením severního podchodu.

SO 369 – Přístupové komunikace k severnímu podchodu-osvětlení:

V rámci nově vybudovaného schodiště ze severního podchodu směrem do Seifertovy ulice a v rámci navazujícího venkovního nekrytého přístupového chodníku podél objektů CR City bude zřízeno nové osvětlení. Osvětlení bude provedeno novými svítidly se zdroji LED. Celý prostor podchodu a schodiště je určen jako úniková cesta, osvětlení bude řešeno jako nouzové únikové.

Napájení bude provedeno z rozvodu nn severního podchodu (schodiště) a z rozvodu nn venkovního osvětlení (chodník).

SO 375.1A – Ukolejnění konstrukcí

Řeší rekonstrukci ukolejnění vyvolanou prodloužením severního podchodu. Ukolejnění bude probíhat po jednotlivých stavebních postupech a na konečný stav.

Využití stávajících nebo budovaných objektů

Po celou dobu stavby budou využívány stávající objekty železniční infrastruktury v obvodu žst. Praha hlavní nádraží. Část technologických zařízení a staveb projednávaných v rámci této stavby modernizací, podrobnosti jsou uvedeny v předchozí kapitole. Po svém dokončení budou jednotlivé PS a SO nebo jejich části postupně uváděny do provozu. Nepředpokládá se, že by některý SO nebo jeho část byla po využívání pro potřeby zařízení staveniště nebo pro napojení staveniště.

Napojení staveniště na stávající inženýrské sítě

V rámci této stavby se předpokládá zřízení ploch zařízení staveniště v žst. Praha Libeň a v žst. Praha hl.n.

Odběr vody a elektrické energie u obou zařízení staveniště v žst. Praha Libeň i u staveniště na Praha hlavním nádraží je možný v obou stanicích z místních zdrojů.

Napojení staveniště na stávající infrastrukturu -dopravní trasy.

Dovoz materiálu vyplývá z dispozic dodavatele stavby, podle místa zajištěných materiálů. Vždy ale bude směřován do žst. Praha-Libeň odkud bude po kolejích přepravován na staveniště na Hlavním nádraží, v případě dovozu po silnici po přeložení na kolejovou dopravu. Odvoz odpadu je směřován kolejovou dopravou na plochu ZS a odtud na nejbližší a komunikačně nejvhodnější skládky. Vychází se ze současného stavu, který se ale může do doby realizace změnit.

Pro skládku nebezpečného odpadu volíme skládku Benátský vrch v k.ú. Staré Benátky z žst. Praha Libeň ve vzdálenosti 40 km, kam bude odvážena kontaminovaná zemina a jiný ekologicky nebezpečný materiál, jako dřevěné železniční pražce nebo kontaminovaný štěrk či stavební hmoty, obsahující asbest, v přibližném množství 240 t, po trase Českomoravská, Freyova, Kolbenova, Kbelská, Vysočanská radiála, R 10.

Pro recyklaci betonových konstrukcí, včetně betonových železničních pražců, štěrku a asfaltového betonu ((11 650 t) navrhujeme Deponii Klíčov v kat. Území Vysočany ve vzdálenosti cca 5 km, kam se dostaneme po ulicích Českomoravská, Poděbradská, Kbelská, Čakovická.

Nevyužitelné kovy (cca 505 t) budou odvezeny do sběrný v ulici Ke Kablu (9 km), po ulicích Českomoravská, Poděbradská, Průmyslová.

Dřevo po stavebním použití(151 t) převezmou Pražské služby-ZEVO, vzdálené 6 km na Průmyslové ulici. Trasa po Českomoravské, Poděbradské a Průmyslové

Ke změně oproti PD dochází u skládky ostatního odpadu, kde skládka ASA v Ďáblicích již v současnosti končí. Z hlediska dostupnosti se nám lépe jeví skládka Benátský vrch, kam

se vozí i nebezpečný odpad a kam by byla odvezena i výkopová zemina a všechny odpady klasifikované jako „ostatní“ v přibližném množství 8 030 t. (Trasa viz nebezpečný odpad)

Napojení stavby na dopravní infrastrukturu nevyžaduje zřízení žádných nových sjezdů ze stávajících komunikací.

Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin včetně vlivu provádění stavby na životní prostředí

Celá stavba se nachází na pozemcích ve správě ČD nebo SŽDC a jsou využívány pro provoz těchto složek. V obvodu staveniště nedochází ke kolizím se zájmy životního prostředí.

Problematika provádění stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v elaborátu „Ochrana životního prostředí“ v samostatné příloze dokumentace stavby. Pro určení místa likvidace odpadů jsou zde doporučené možné blízké skládky a místa recyklace odpadů.

Místa, kde budou prováděny demolice v rámci „SO 214 - Demolice objektů“ jsou vyznačeny v technické části této dokumentace.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde v průběhu stavby zejména na dopravních trasách při dopravě zejména sypkých materiálů, respektive odvozu odpadů, při těžení zeminy při prodlužování severního podchodu, bourání stávajících přístřešků na rekonstruovaných nástupištích. Je povinností zhotovitele stavby omezit tyto nepříznivé vlivy vhodnými opatřeními (zakrytí převážené materiálu, kropení těžené zeminy, oddělení demolovaných částí nástupišť plachtami od jejich provozovaných částí.

Pokud zhotovitel při těžení zeminy na prodlužovaném podchodu, nebo při rekonstrukci nástupišť a přístřešků použije mechanizaci, která bude překračovat hlukové limity, musí použít protihlukové mobilní zástěny.

Při všech pracích, která je nutno provádět v blízkém kontaktu s drážním provozem, či frekvencí cestujících (postupné provádění nástupišť a přístřešků, práce v podchodech při mezené frekvenci cestujících, je nutno učinit opatření pro naprostou bezpečnost a alespoň minimální obtěžování cestujících stavbou. Především to znamená jasně vymežit prostor přístupný veřejnosti a zamezit možnost přístupu mimo něj.

Plochy zařízení staveniště

Zábory ploch zařízení staveniště byly v projektové dokumentaci navrženy s ohledem na stavební program a charakter stavby. Jedná se o plochy dočasných stavebních záborů a skládkových ploch a plochy trvalých záborů stavby.

Plochy ZS budou vycházet se schválené přípravné dokumentace stavby. V žst. Praha hl. n. bude zřízena plocha ZS v blízkosti stavby podchodu. V tomto místě bude nadále sledována koordinace se stavbou Společnosti CR-City,a.s v přilehlém prostoru. Další plochy ZS budou u zdí „Legerova“ a „Španělská“. Tyto plochy neomezují železniční provoz. Pro odvoz a návoz materiálu vlakem bude sloužit zpevněná plocha ZS v. žst Praha Libeň mezi kolejemi č. 67a , 69. Kolej č.69a využívá ČD Cargo, vlastní plocha je v majetku ČD a.s. RSM Praha.

V ŽST Praha hl. n. bude pro odstavení vozů využíváno přednostně vyloučených kolejí. Navržené plochy zde budou sloužit pouze pro stavební buňky a manipulační plochy pro okamžitou manipulaci s materiálem. Odběr vody a elektrické energie u zařízení staveniště v žst. Libeň i u staveniště na Hlavním nádraží je možný v obou stanicích z místních zdrojů. Provoz mezi žst. Praha-Libeň a Praha-Hlavní nádraží bude probíhat nově zavedenými manipulačními jízdami.

Dočasné zábory jsou zobrazeny v koordinačních situacích v části F2 a geodetických situacích s označením viz část I. Geodetická dokumentace-majetkoprávní část.

Na plochách zařízení stavby i obvodu celé stavby je třeba dodržovat bezpečnostní opatření při práci s ropnými produkty. Obecně platí důkladné zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží. Jde o následující opatření:

- Záchytné nádoby (plechové s vložkou vhodného sorbentu) pod stojícími stavebními mechanismy proti úkapům
- Doplnění pohonných hmot na plochách ZS je přípustné pouze v nezbytné míře tj. v případě použití speciálních stavebních mechanismů
- Na plochách ZS bude k dispozici mobilní olejová havarijní souprava s kapacitou min 90 l, obsahující sorpční rohože, hady, polštáře, havarijní tmel na utěsnění, výstražná páska, ochranné rukavice apod.
- Veškerá údržba nebo případné opravy mechanizace budou prováděny mimo staveniště
- Na plochách ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků.

Plocha trvalého záboru stavby (obvod stavby)

Vymezuje manipulační prostor pro rozvinutí práce a vlastní zastavěné území v hranicích drážního území ČD a.s. a SŽDC s.o.

Lhůty realizace stavby – etapa 1A.

Zahájení realizace stavby: 2.5.2020

Dokončení stavby: 8.8.2021

Postup výstavby etapa 1A –výstavba podchodu

Stavební postup 0.

Výluka:

Trakčního vedení v kolejích 34, 36b, 32b. (krátkodobé 4x6 hod)

Krátkodobé výluky (a' 4hod) kolejí 32, 34, a trakčního vedení kolejí 32 -34 (pro stavbu provizorních základů a stožárů TV).

Provoz: Jinak bez omezení.

Realizace:

Příprava staveniště, oplocení staveniště.

Provizorní přeložka koleje 40b,

Snesení koleje v místě přeložky vodovodu

Přeložka vodovodu, včetně snesení opuštěné části vodovodu

Výstavba kanalizace v místě snesené koleje po napojovací šachtu

Základy a provizorní stožáry mezi koleje 32 a 34 (P66, P76)

Úprava TV nad kolejí 32b, 36b a částí 34 pro vložení mostního provizoria.

Rekonstrukce rozvoden pro napojení podchodu

Doba: 28 dnů

SP 01 Prodloužení severního podchodu včetně chodníku

Výluka:

32b na začátku postupu 5 dní na vložení mostního provizoria pro výstavbu prodlouženého podchodu

Jižní části koleje 34 v rozsahu staveniště (hala+manipulační prostor) (na koleje 34b, 36 b, 38b přístup jen přes vítkovské zhlaví úvratí),

Trakčního vedení v kolejích 34, 36 b, + část 34 a (bude sneseno) - z důvodu sjízdnosti TV

Výluka staniční koleje 40b, 2x 4 dny

Noční výluky koleje 32 b 12x 6hod, současně s výlukou jižní části koleje 34: po přeložce koleje 40 b, pro záporové pažení

Provoz: Na celých nástupištích 5,6 a 7 bez omezení. Na koleji 34a se zkráceným TV a všech podchodech bez omezení. Autocouchet po provizorní přeložce koleje 40b.

Realizace:

Vložení MP do koleje 32 b

Snesení části koleje 34 (v rozsahu haly)

Provizorní zakotvení trakčního vedení na provizorní stožáry mezi kolejemi 28-30 a 32

Snesení trakčního vedení v koleji 34

Kotvení záporové pažení pro 1. část podchodu v rozsahu haly

Postup je následující:

- provedou se vrty, do kterých se osadí ocelové profily I (íčka HEA, IPE dle statiky)
- vrty jsou ve vzdálenostech cca 1,5 m
- Kořen záporu se zabetonuje

Výkop prodloužovaného podchodu v rozsahu obnažení kolektoru

- začne se odtěžovat a mezi záporu se postupně vkládá výdřeva.
- cca 1 m pod úroveň terénu se na záporu osadí převázka a pažení se přes záporu zakotví zemními kotvami.
- kotvy jsou ve vzdálenostech cca 3 m, dle statiky, může to být i méně
- pak se pokračuje v odtěžování až na potřebnou úroveň stavební jámy.

Ochranná hala

Odstranění stropu kolektoru.

Zrušení kabelového kanálu mezi kolektorem a podchodem včetně kabelů

Zřízení ocelové konstrukce pro vyvěšení kabelů,

Přeložení kabelů, jejich provizorní zavěšení na samostatnou konstrukci

Výkop prodlužovaného podchodu v rozsahu 1.části podchodu a zrušení kolektoru v překládané části, včetně odstranění původních pilotů

- pak se pokračuje v odtěžování až na potřebnou úroveň stavební jámy.

Betonáž - Betonová konstrukce 1. části podchodu,

Definitivní přeložka kabelů nad strop konstrukce

Hydroizolace podchodu a následný zásyp

- (zásyp probíhá opačně. Postupně se odebírá výdřeva. kotvy se deaktivují, převážka se demontuje. Záporny se nahoře uříznou, aby nevyčnívaly a zbytek se ponechá v zemi, nelze je vytáhnout.)

Kotvené záporové pažení po 1. části podchodu (pro přeložku koleje)

Odstranění provizorní halý

Přeložka koleje 40 b pro autocouchet do původní polohy.

Definitivní montáž TV v koleji č.34

Obnovení komunikace po kolektoru (bude dočasně sloužit jako cesta pro složky IZS). Pojezd po kabelových kanálech

Kotvené záporové pažení a výkop 2.části prodlužovaného podchodu:

- provedou se vrty, do kterých se osadí ocelové profily I (íčka HEA, IPE dle statiky)
- vrty jsou ve vzdálenostech cca 1,5 m
- Kořen záporny se zabetonuje
- začne se odtěžovat a mezi záporny se postupně vkládá výdřeva.
- cca 1 m pod úrovní terénu se na záporny osadí převážka a pažení se přes záporu zakotví zemními kotvami.
- kotvy jsou ve vzdálenostech cca 3 m, dle statiky, může to být i méně
- pak se pokračuje v odtěžování až na potřebnou úroveň stavební jámy.

Betonová konstrukce 2. části prodlužovaného podchodu,

Hydroizolace, zásyp

Napojení na kanalizaci

Definitivní povrchy a obklady

Výtahysměř Seifertova

Eskalátorysměř Seifertova

Chodník směř Seifertova

Osvětlení k prodlouženému severnímu podchodu

Orientační a informační systém

Doba: 391 dní

Z toho 1.část podchodu – omezující železniční provoz 278 dní.

Z toho 2.část podchodu – neomezující železniční provoz 113 dní.

Bilance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zemin

S ohledem na charakter stavby bude většina materiálů dopravována po železnici. Pro dopravu zeminy získané v místě v zemních prací, transport beton a drobné stavební komodity je možné výjimečně použít stávající komunikace. Množství dopravované zeminy, štěrku a jiných materiálů je zřejmé z následující bilanční tabulky:

Prioritou pro staveništní dopravu je doprava po železnici. V průběhu stavebních a montážních prací bude docházet i k dopravě materiálů a hmot „po ose“, po okolních komunikacích (mimostaveništní doprava). Z hlediska dopravovaného množství budou největší objemy hmot realizovány při výkopových pracích na prodloužení podchodu. Dále pak při dopravě betonu.

Předpokládá se, že vybraný zhotovitel bude během stavby využívat i svoje základny a stavební dvory v území mimo oblast výstavby. Tato místa budou známa až po provedení výběru zhotovitele před zahájením stavby.

S ohledem na omezení dopravní zátěže komunikací v zastavěné oblasti by měla být mimostaveništní doprava směřována pokud možno mimo městské komunikace. Rozhodnutí o výběru trvalých skládek je v kompetenci vybraného zhotovitele stavby (projektová dokumentace nesmí obsahovat požadavky nebo odkazy na obchodní firmy).

Pro účely vypracování propočtu stavby byla pro mimostaveništní dopravu zvolena vzdálenost do 35 km.

Samostatné přílohy

F 2. Výkresy

F 3. Časový postup prací

F3.a Harmonogram výluk

F4. Schéma stavebních postupů

