



ČISTOPIS DOKUMENTACE



č.1	Zpracování připomínek	25.4.2013	Ing.Šrytr	
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1			
-----------------------	---	--	--	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	/ Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Jiří Úlehla		Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo), úsek Karlštejn - Beroun
tel.: +420 296 154 304		
Stupeň: PD		

Zpracovatelský útvar:	Název částí díla:	
S51	SOUHRNNÁ ČÁST ORGANIZACE VÝSTAVBY	B. B.6
tel.: +420 296 154 202		
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Jaroslav Kácovský		

Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:	Změna:
Ing. Stanislav Šrytr		Technická zpráva	1
Vypracoval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Stanislav Šrytr			001
Skart. znak: V20/2033	Datum: 03/2012		
Počet formátů: 10A4	Měřítko:	IČD: 11A 5794 02 06 00 000	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

k přípravné dokumentaci stavby
"Optimalizace tr.úseku Černošice -. Beroun, úsek Karlštejn(mimo)– Beroun (mimo)"
část F – Organizace výstavby

Obsah:

1) Charakteristika staveniště.....	2
2) Kapacita a využití dosavadních nebo nově budovaných objektů pro účely ZS.....	4
3) Možnost zajištění přívodu vody a energií ke stavenišťům, odvodnění stavenišť.....	4
4) Údaje o dopravních trasách pro přesun rozhodujících dodávek a materiálů, včetně tras k zemníkům a úložišťům zeminy, bilance a využití materiálů	4
5) Pořadí prací na stavbě	6
6) Vliv provádění stavby na životní prostředí	7
7) Podmínky a nároky na provádění stavby	7
8) Návrh stavebních postupů v TÚ žst.Karlštejn (mimo)-žst.Beroun (mimo)	8
9. Zápisy, záznamy	20

1) Charakteristika stavenišť

Stavba je součástí 3. tranzitního železničního koridoru Praha – Plzeň. Projektovaný úsek je ohraničen od km 30,635 až do km 37,579 (pražské zhlaví žst Beroun). V rámci optimalizace bude provedena sanace železničního spodku a svršku včetně nových technologických vedení a zařízení. Součástí náplně stavebního programu je rekonstrukce vybraných mostů, propustků.

Při vyhodnocení reálné propustnosti traťového úseku během provádění optimalizace, kdy bude v provozu jen jedna z traťových kolejí, bylo rozhodnuto o vybudování provizorní odbočky zhruba v polovině traťového úseku. S ohledem na prostorové možnosti bylo pro odbočku vybráno místo v km 34,200. Odbočka rozdělí při provádění stavby traťový úsek dvoukolejně trati na 4 samostatné úseky.

Optimalizace železničního spodku je projektována s použitím technologie bez snášení kolejového roštu při použití strojní sestavy typu AHM 800 R. Po aktivaci odbočky (Lom) bude postupně ve 4. etapách prováděna rekonstrukce stávajících propustků a mostů při nepřetržité kolejové výluce vždy jen jedné traťové koleje mezi odbočkou a návaznou železniční stanicí. Po každém stavebním postupu se kolejový svršek v místě propustků a mostů uvede do původního stavu. Po dokončení rekonstrukce mostů a propustků v celém traťovém úseku v koleji č. 1 i č. 2 bude odbočka Lom zrušena a následně nasazena strojní sestava pro sanaci kolejového spodku (např. AHM 800 R).

Výběr možných stavenišť podél této liniové stavby byl prováděn s ohledem na to, že stavba prochází chráněným územím CHKO s krasovými jeskyněmi. Prostor pro zřízení potřebného staveniště je možný převážně jen v místech, kde je prováděna rekonstrukce mostů a propustků s přístupem buď po stávajících polních komunikacích nebo předzásobením jednotlivých stavenišť po kolejích (viz. situace přístupových cest). Nepřístupnost železniční trati pro silniční vozidla byla i důvodem pro volbu technologie provádění (strojní komplex typu AHM 800 R), kde je zásobování stavebním a montážním materiálem prováděno vždy po vyloučení traťové koleje.

Zábory ploch ZS byly provedeny s ohledem na stavební program a charakter stavby. Jedná se o plochy dočasných stavebních záborů a skládkových ploch a plochy trvalých záborů stavby.

Plochy mají buď stávající napojení na veřejné komunikace neb je uvažováno s jejich dočasným napojením staveništními komunikacemi.

Zábor ploch ZS je patrný z příložených koordinačních situací 1 : 1000 (příloha C2). Na těchto situacích jsou vyznačeny mimo jiné následující typy záborů:

- a) plochy ZS dočasných stavebních záborů, skládkové plochy (obvod staveniště) montážní základny,
- b) plochy trvalého záboru liniové stavby (obvod stavby),
- c) přístupové cesty.

Pro odstavení mechanizace a železničních vozů dodavatele jsou v každém postupu navrženy konkrétní koleje. Jejich použití je však třeba vždy předem projednat s přednostou stanice (změněná dopravní situace od doby zpracování projektu a pod). Dále je nezbytné pro potřeby stavby uvolnit stávající prostory podél

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu IČ 11A 5794 02 06 00 001	Celkem stránek / stránka 21 2
---	---	----------------------------------

manipulačních kolejích ve stanicích a to i cestou dočasněho zrušení pronájmů pozemků složišť apod.

a) Plochy ZS dočasných stavebních záborů skládkové plochy (obvod staveniště)

Plochy vymezují prostor pro sociální, provozní a výrobní zařízení staveniště pro přilehlá pracoviště. Plochy mají časovou platnost po celou dobu výstavby v daném stavebním postupu mimo plochy, které se dotýkají veřejných komunikací vyššího významu, kde zábor je časově omezen dopravním opatřením. Dtto plochy určené pro recyklaci stavebních materiálů, montážní základny + úložiště materiálu.

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

- DD1 – DDx – dočasné zábory dlouhodobé s trváním nad 1rok
- DK1 – DKx – dočasné zábory krátkodobé s trváním do 1roku

Dočasné zábory dlouhodobé – charakteristika:

- DD11** recyklační základna, úložiště materiálu
- DD2** montážní základna, úložiště materiálu
- DD6** plocha ZS (na území Cementáren u portálového jeřábu). Plochu je možné použít jako odstavnou plochu a úložiště materiálu dle rozhodnutí zhotovitele
- DD7** plocha ZS (na území „starý závod“ Cementáren). Plochu je možné použít jako montážní základnu a skladovou plochu dle rozhodnutí zhotovitele)

Dočasné zábory krátkodobé – charakteristika:

- DK24,25** staveniště propustku v km 37,551
- DK23** staveniště propustku v km 37,276
- DK21,22** staveniště propustku v km 36,950
- DK19,20** staveniště propustku v km 36,734
- DK18** staveniště propustku v km 36,539
- DK16,17** staveniště propustku v km 36,409
- DK14,15** staveniště mostu v km 36,114
- DK13** staveniště propustku v km 35,649
- DK12** staveniště propustku v km 35,225
- DK11** staveniště propustku v km 34,747
- DK10** staveniště propustku v km 34,565
- DK 9** staveniště propustku v km 34,010
- DK8** staveniště propustku v km 33,835
- DK7** staveniště – zastávka Srbsko, most – podchod v km 33,500
- DK6** staveniště propustku v km 33,027
- DK3,4,5** staveniště mostu v km 32,801
- DK2** staveniště propustku v km 32,255
- DK1** staveniště propustku v km 31,934

b) Plocha záboru liniové stavby (obvod stavby)

Vymezuje manipulační prostor pro rozvinutí práce a vlastní zastavěné území v hranicích drážního území českých drah.

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn		Identifikační číslo dokumentu						Celkem stránek / stránka	
Organizace výstavby									
Vypracoval: Ing. Šrytr		IČ	11A	5794	02	06	00	001	21 3

Název díla Organizace výstavby Vpracoval: Ing. Švtr	ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn	Identifikační číslo dokumentu	Celkem stránek / stránka
		Číslo 11A 5794 02 06 00 001	21 4

1:10 000 v příloze této dokumentace (přílohy 003). Zde jsou tyto trasy uvedeny jako dopravní trasy na staveništi. Množství dopravované zeminy, šterku a jiných materiálů je zřejmé z následující bilanční tabulky:

Kategorie materiálů		výkop, odkop, vybourání materiálů [m ³]	Určení využitelnosti			Sklád. kontamin. odpadu
			zpětný zásyp [m ³]	jiné využití [m ³]	odvoz na trvalou skládku [m ³]	
a	Zemina ze žel.spodku (m ³)	126 200	6 616	14 410	105 176	
b	Šterk ze žel. svršku (m ³)	29 400	21 600		7 260	540
c	Odkopy (m ³)	13 139			13 139	
e1	Železniční pražce betonové (ks)	21 456		21 456		
e2	Železniční pražce dřevěné (ks)	5 232		5 232		
f	Žel. šrot – ocel. konstr. (t)	2 424			2 424	
g	Sejmutí ornice (m ³)	15 224	14 622	603		
h	Bourání bet. neb kamenných konstr. (t)	2 467			2 467	

Bilanční tabulka využití materiálů

Pro dopravu vykopané zeminy a starého štěrku z kolejového lože platí následující zásady:

- | | | |
|-----|---|---|
| a) | - část zeminy ze žel.spodku bude využita do násypů | 6 616 m ³ |
| | - část zeminy bude využita pro konstrukční vrstvy žel.spodku | 14 410 m ³ |
| | - zbytek zeminy ze žel. spodku bude odvezen na trvalou skládku | 105 176 m ³ |
| b) | Štěrka ze železničního svršku bude recyklována. Po recyklaci:
85% bude použito zpět, 15% bude odvezeno na trvalou skládku jako nevyužitý odpad : | |
| | - odtěžený štěrka z kolejiště | 29 400 m ³ |
| | - výzisk (85%) zpětné použití (45% kol. lože, 40 % konstr.vrstvy) | 21 600 m ³ |
| | - odpad (15%) na trvalou skládku
(z toho nekontamin. 6 050 m ³ , kontamin. 450 m ³) | 7 800 m ³ |
| c) | Odkop z rekonstrukce mostů bude využit následovně: | |
| | - trvalá skládka | 13 139 m ³ |
| e1) | žel.pražce betonové (po vytřídění budou odvezeny k recyklaci) | 21 456 ks |
| e2) | žel.pražce dřevěné (po vytřídění bude část pražců využita pro tratě ČD, zbytek bude nabídnut ve volném prodeji) | 5 232 ks |
| f) | Železný šrot po vytřídění ocel. konstr.
koleje budou odvezeny do Kovošrotu | 2 424 t |
| g) | Ornice bude použita pro:- zpětné zahumusování (svahy trati)
- ohumus.míst trv.ulož.přebytků podél trati | 14 622 m ³
603 m ³ |
| h) | Beton z demolic neb kamenných konstrukcí bude odvezen k recyklaci | 2 467 m ³ |

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 v období sanace železničního spodku a svršku. 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 města. 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 20 km.

5) Pořadí prací na stavbě

V přípravné fázi před zahájením prací ve výlukách se předpokládá předstihové vybudování zařízení staveniště, včetně přístupových cest, zabezpečení skládek a deponií materiálů. Dále následují v tzv. nultých stavebních postupech následující přípravné práce:

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn				Identifikační číslo dokumentu				Celkem stránek / stránka				
Organizace výstavby												
Vypracoval: Ing. Šrytr				IC	11A	5794	02	06	00	001	21	6

- přeložky inženýrských sítí
- demontáž starých stožárů a základů TV
- výstavba nových základů a stožárů TV
- odvodnění
- vložení mostních provizorií, příp. zřízení pažení pro realizaci mostních objektů

Pořadí stavebních prací v pracovním záběru při nepřetržité výluce

- 1) rekonstrukce mostů a propustků
- 2) realizace odvodnění + sanace svahů
- 3) sanace železničního spodku a svršku (typ 1 neb 3)
- 4) výměna kolejových pásů
- 5) geometrické vyrovnaní kolejí

Po skončení všech stavebních a montážních prací, včetně zkušebního provozu bude stavba ukončena kolaudačním řízením.

6) Vliv provádění stavby na životní prostředí

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

Recyklační základny kontaminovaného i nekontaminovaného štěrku budou provozovány pouze firmou, která je držitelem "Osvědčení ČD o způsobilosti k provádění recyklace kameniva". Výběr firmy bude v kompetenci vybraného dodavatele stavby.

Pro recyklaci štěrku byla vybrána staveništní plocha DD11 v prostoru u žel.st.Beroun (viz situace a záborový elaborát).

Povrch recyklační plochy bude zpevněn panely s vyspárováním dělicích spár. Spád plochy bude organizován k sběrné usazovací jímce. Usazené kaly budou po vyhodnocení odváženy buď na trvalou skládku, neb v případě zjištění ekologicky závadných látek likvidovány jako odpad.

Na staveništích se vzrostlou zelení bude provedena ochrana určených stromů proti poškození obedněním kmenů do úrovně koruny.

7) Podmínky a nároky na provádění stavby

a) Optimální doba výstavby

Rozhodující práce v kolejišti budou prováděny postupně při nepřetržitých výlukách železničního provozu dle harmonogram rozhodujících výluk, ve kterém jsou stanoveny zásady postupné realizace stavby při zajištění funkce dopravy v celém traťovém úseku.

Doba výstavby byla stanovena rozbořem stavebních a montážních procesů při předpokladu zajištění upraveného dvousměnného režimu (včetně sobot a nedělí). Práce ve výlukách budou organizovány při plném využití času výluk. Postup výstavby je patrný z přiloženého časového plánu.

Předpokládané lhůty výstavby:

Začátek stavby:.....nebyl zadán

Délka výstavby vč.technol.přestávky19 měsíců

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn		Identifikační číslo dokumentu						Celkem stránek / stránka	
Organizace výstavby									
Vypracoval: Ing. Šrytr		IČ	11A	5794	02	06	00	001	21 7

b) Komentář k časovému plánu – zásady návrhu

Časová náročnost pro jednotlivé stavební postupy je obsažena v textové části stavebních postupů. Kalendářní začátek stavby nebyl odběratelem zadán. V celkové délce výstavby je zahrnuta doba pro zimní technologickou přestávku v délce 4 měsíců.

8) Návrh stavebních postupů v TÚ žst.Karlštejn (mimo)-žst.Beroun (mimo)

Práce na traťovém úseku budou zahájeny vybudováním odbočky Lom v km 34,200. Optimalizace železničního spodku je projektována s použitím technologie bez snášení kolejového roštu při použití strojní sestavy typu AHM 800R. Proto se na začátku provádí hned po aktivaci odbočky Lom rekonstrukce stávajících propustků a mostů při nepřetržité kolejové výluce vždy jen jedné traťové koleje mezi odbočkou a návaznou železniční stanicí. V souběhu probíhá budování základů a stožárů TV. Po každém stavebním postupu se kolejový svršek v místě propustků a mostů uvede do původního stavu. Po dokončení rekonstrukce mostů a propustků v celém traťovém úseku bude odbočka Lom zrušena a následně nasazena strojní sestava pro sanaci kolejového spodku (AHM 800R). Výměnu kolejového roštu bude dělat stroj SUM1000+ASP Plasser+SDK. Následně bude realizováno definitivní TV a aktivace autobloku.

Provizorní zabezpečovací zařízení

Po dobu výstavby traťového úseku bude v km 34,089 – 34,242 zřízena provizorní odbočka LOM. Tato odbočka bude zabezpečena mobilním provizorním elektronickým stavědlem v základní stavu dálkově ovládaným z DK žst. Karlštejn. Přílehlé traťové úseky budou vybaveny provizorním automatickým hradlem. Úsek Karlštejn – odb. LOM bude rozdělen AH Korno, traťový úsek odb. LOM – Beroun AH Tetín. Tímto řešením bude zajištěna maximální možná propustnost trati i v průběhu stavebních postupů. Kontrola volnosti trati bude zajištěna prostřednictvím počítačů náprav.

Protože přejezd P277 v km 33,041 v Srbsku silnice III/11614 je v současné době zabezpečen PZZ ovládaným z hradla Korno, kde jsou také umístěny jeho kontroly, bude nutno již v době realizace stavby zprovoznit nové PZZ zřizované v rámci definitivního TZZ. Po dobu činnosti provizorního zab. zař. bude PZZ ovládáno automaticky jízdou vlaků prostřednictvím počítačů náprav.

Pro činnost provizorního zabezpečovacího zařízení v průběhu stavebních postupů bude zřízena provizorní kabelová trasa v prostoru vedle stávajících kolejí. S ohledem na velmi obtížné prostorové podmínky bude tato trasa zřízena s maximálními úlevami z platných předpisů. Trasu bude nutno vést místy ve žlabu na povrchu, případně zakrytou minimální vrstvou zeminy či šterku.

V žst. Karlštejn bude třeba po dobu stavebních postupů nasadit mobilní provizorní elektronické stavědlo, které umožní stavět zabezpečené vjezdové a odjezdové vlakové cesty z/na nesprávnou kolej. Toto MPZZ není předmětem našeho PS, bude vybudováno v PS staničního zab. zař. žst. Karlštejn, které bude nutné aktivovat ještě před zahájením stavebního postupu č.0

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	

Stavební postup č.0

(přípravné práce pouze pro zřízení odbočky Lom)

1. Rozsah práce

- výstavba základů a stožárů TV budoucí odbočky, případně v souběhu na celém krátkodobě vyloučeném traťovém úseku provést výstavbu nových traťových základů a stožárů TV dle projektu, zřízení zařízení staveniště
- pokládka provizorní kabelizace pro provizorní zab. zař.
- montáž mobilního provizorního zab. zař. odb. Lom a provizorního traťového zab. zař. typu AH s počítači náprav, montáž definitivního přejezdového zab. zař. přejezdu v Srbsku. MPZZ odb Lom bude dálkově ovládáno z DK Karlštejn. Po ukončení montáže a přezkoušení se provede aktivace tohoto zařízení.

2. Délka stavebního postupu

1 měsíc

3. Vyloučené koleje

krátkodobé výluky traťové koleje č.1 nebo 2 Karlštejn – Beroun na dobu 6x6 hod.

4. Vypnutí trakčního vedení

krátkodobé výluky traťové koleje č.1 nebo 2 Karlštejn – Beroun na dobu 6x6 hod.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost $v = 50$ km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Po aktivaci provizorního zab. zař. bude v činnosti provizorní AH a MPZZ odb. Lom.

7. Jízdy vlaků

Jízda vlaků obousměrně mezi stanicemi Karlštejn – Beroun po traťové koleji č.2 nebo 1

8. Dopravní opatření

Rozhodující bude praktická propustnost jednokolejného úseku Karlštejn – Beroun, která bude cca 33 vlaků/6 hod. V době předpokládané výluky 8-14 hod. V GVD 2012 zde jede v tuto dobu 43 pravidelných vlaků, z toho je 8 nákladních vlaků. Dopravní opatření je potřeba provést u 10 vlaků. Tři nákladní vlaky lze provést před nebo po ukončení výluky. R a Os vlaky jedou opakovaně za sebou v časovém intervalu 15 minut. Navrhuje se u 3 až 4 párů Os vlaků ukončit jízdu ve stanici Karlštejn a cestující mezi stanicemi Karlštejn – Beroun přepravit R vlaky se zastavením na zastávce Srbsko a stanici Karlštejn. Nástup a výstup cestujících administrativně ošetřen jen do vozů zastavujících u nástupiště. V průběhu dne by tedy část Os vlaků byla vedena jen na rameni Praha-Karlštejn.

Stavební postup č.1a

Zřízení odbočky Lom

1. Rozsah práce

- vložení výhybek č.2,3 do traťové koleje č.2 Karlštejn – Beroun v km 34,200

2. Délka stavebního postupu

2dny

3. Vyloučené koleje

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn		Identifikační číslo dokumentu						Celkem stránek / stránka	
Organizace výstavby									
Vypracoval: Ing. Šrytr		IC	11A	5794	02	06	00	001	21 9

Nepřetržitá výluka traťové koleje č. 2 žst. Karlštejn – Beroun na dobu 2dní

4. Vypnutí trakčního vedení

Nepřetržitá výluka traťové koleje č. 2 žst. Karlštejn – Beroun na dobu 2dní

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Mobilní provizorní zab. zař. odb. Lom a provizorní traťové zab. zař. typu AH s počítači
náprav, definitivní přejezdové zab. zař. přejezdu v Srbsku.

7. Jízdy vlaků

č.1 Jízdy vlaků obousměrně mezi stanicemi Karlštejn – Beroun jen po traťové koleji

8. Dopravní opatření

Podle GVD 2012 zde jede za 24 hod 158 pravidelných vlaků, z toho je 51 R vlaků, 67 Os, 8 Sv a 32 vlaků nákladních. 30 vlaků jede v době 21 až 5 hod. Na zbývající čas pak připadá 128 vlaků. Z toho nejedou všechny nákladní vlaky každý den a soupravné vlaky mohou jet závěsu jiných vlaků, takže reálně je potřeba provést cca 115 vlaků v době 5 až 21 hod. Rozhodující bude praktická propustnost jednokolejného úseku Karlštejn – Beroun, která bude v tuto dobu 90 vlaků. Dopravní opatření bude nutno provést u 25 vlaků. Z toho tak 5 nákladních vlaků bude možno vytlačit do nočních hodin kdy je trať nevyužita. Pro 20 vlaků osobní dopravy je možno přijmout opatření, že 10 párů Os vlaků bude v úseku Karlštejn – Beroun odřeknuto a cestující budou přepraveni R vlaky se zastavením na zastávce Srbsko a stanici Karlštejn. Nástup a výstup cestujících administrativně ošetřen jen do vozů zastavujících u nástupiště. V průběhu dne by tedy část Os vlaků byla vedena jen na rameni Praha-Karlštejn, nebo část R vlaků vést odklonem a část Os vlaků odřeknout a nahradit R vlaky.

Stavební postup č.1b

Dokončení a aktivace odbočky Lom

1. Rozsah práce

- a) vložení výhybek č.1 v km 34,121 a č.4 v km 34,272 do traťové koleje č.1
Karlštejn – Beroun

2. Délka stavebního postupu

4 dny

3. Vyloučené koleje

- a) Nepřetržitá výluka traťové koleje č. 1 žst. Karlštejn – Beroun na dobu 3 dní
b) Současná výluka traťové koleje č. 1 a 2 žst. Karlštejn – Beroun na dobu 2x6
hod v době 22:30 – 4:30 hod. Výluka bude současně využita i pro vrtání pažíci
stěny mezi kolejemi č.1 a č.2 v místě rek.mostů a propustků.

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	1C	11A	5794	02	06	00	001	

4. Vypnutí trakčního vedení

Nepřetržitá výluka traťové koleje č. 1 žst. Karlštejn – Beroun na dobu 3 dní. Na vlastní zatrolejování kolejových spojek a zajištění jejich sjízdnosti na odbočce Lom před její aktivací výluka obou traťových kolejí Beroun – Karlštejn z důvodu realizace systému spojky a jeho regulace v délce 2 x 4 hodin, tj. celkem 8 hodin.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Mobilní provizorní zab. zař. odb. Lom a provizorní traťové zab. zař. typu AH s počítači náprav, definitivní přejezdové zab. zař. přejezdu v Srbsku.

7. Jízdy vlaků

Při výluce dle bodu 3a) jízdy vlaků obousměrně mezi stanicemi Karlštejn – Beroun jen po traťové koleji č.2

Při výluce dle bodu 3b) doprava vlaků mezi stanicemi Karlštejn – Beroun zastavena.

8. Dopravní opatření

Při výluce dle bodu 3a) jako v předchozím stavebním postupu.

Při výluce dle bodu 3b) vyčkají nákladní vlaky ukončení výluky. Cestující od 5 Os a 1 R budou přepraveni autobusy. Potřeba budou 2 autobusy, které najedou 700 km při čekání na výkon 8 hod.

Stavební postup č.0

(přípravné práce pro celý traťový úsek Karlštejn km 30,635(mimo), Beroun km 37,579 (mimo))

1. Rozsah práce

- a) výstavba základů a stožárů TV, budování kabelových tras, přeložky inženýrských sítí,
- b) b) vrtání pažicí stěny mezi kolejí č. 1 a kolejí č. 2 v místě rekonstruovaných mostů a propustků dle stavebního programu technické části dokumentace,
- c) c) Ve výluce se vybudují základy nových stožárů trakčního vedení v celém úseku tak, aby posléze na nové koleje bylo možné namontovat trakční vedení. Základy se budou provádět buď bagrem ze železničního vozu nebo ručně v místech většího množství inž. Sítí. Osazení nových stožárů bude jeřábem za železničního vozu. Současně po osazení nových trakčních stožárů dojde k převěšení závěsného optického kabelu (ZOK) ze stávajících na nové stožáry. Část prací již bude provedena souběžně ve výlukách stavebních postupů č.0(odbočka), 1a, 1b

2. Délka stavebního postupu

1 měsíc

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	

Název díla Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IC	11A	5794	02	06	00	001	21 12

Stavební postup č.2

Rekonstrukce traťové koleje č.2 odb.Lom - Beroun

1. Rozsah práce

- a) demontáž železničního svršku a výkop stavebních jam v místech stavebních úprav mostů a propustků traťové koleje č.2 odb.Lom - Beroun
- b) přestavba mostních objektů a propustků pod traťovou kolejí č. 2 odb.Lom - Beroun
- c) rekonstrukce silničních přejezdů a přechodů v rozsahu stavebního programu traťového úseku
- d) úpravy trakčního vedení a zařízení – práce na novém trakčním vedení v daném úseku (rozvinutí sestavy TV, regulace troleje, zesilovací vedení, mechanická dělení), současně lze provádět demontáž původních stožárů a odbourání základů u k.č.2 (1m pod terén).
- e) úpravy železničního spodku a svršku v místě oprav mostů a propustků
- f) montáž návěstidel definitivního autobloku

2. Délka stavebního postupu

70 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 odb.Lom - Beroun po celou dobu stavebního postupu.

4. Vypnutí trakčního vedení

Nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 odb.Lom - Beroun po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Nová odbočka Lom bude zabezpečena provizorním mobilním SZZ a v obou sousedních traťových úsecích bude zřízeno provizorní obousměrné TZZ. Výhybky odbočky Lom budou ovládány EMP, návěstidla budou světelná v obou kolejích, pro kontrolu volnosti na odbočce budou použity počítače náprav. V činnosti mobilní SZZ odbočky Lom a provizorní TZZ. V místě stavebních úprav se provede úprava kabelizace. U trať. koleje č. 2 se demontuje venkovní zařízení, po dokončení se namontuje zpět.

7. Jízdy vlaků

Jízdy vlaků obousměrně mezi dopravami odb.Lom - Beroun jen po traťové koleji č.1

8. Dopravní opatření

Při výluce dle bodu 3a) bude rozhodující praktická propustnost jednokolejného úseku Karlštejn – odb.Lom, která bude 155 vlaků/24 hod, nebo odb.Lom -Beroun, která bude rovněž 155 vlaků/24 hod. Podle GVD 2012 zde jede za 24 hod 158 pravidelných vlaků, z toho je 51 R vlaků, 67 Os, 8 Sv a 32 vlaků nákladních. 30 vlaků jede v době 21 až 5 hod. Na zbývajícím čase pak připadá 128 vlaků. Z toho nejedou všechny nákladní vlaky každý den a soupravné vlaky mohou jet závěsu jiných vlaků, takže reálně je potřeba provést cca 115 vlaků v době 5 až 21 hod. Rozhodující

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	

bude praktická propustnost jednokolejného úseku Karlštejn – Beroun, která bude v tuto dobu 105 vlaků. Dopravní opatření bude nutno provést u 10 vlaků. Z toho tak 5 nákladních vlaků bude možno převést do nočních hodin kdy je trať nevyužita. Pro 5 osobních vlaků je možno přijmout opatření, že budou v úseku Karlštejn – Beroun odřeknuty a cestující budou přepraveni R vlaky se zastavením na zastávce Srbsko a stanici Karlštejn. Nástup a výstup cestujících administrativně ošetřen jen do vozů zastavujících u nástupiště. V průběhu dne by tedy část Os vlaků byla vedena jen na rameni Praha-Karlštejn.

Stavební postup č.3

Rekonstrukce traťové koleje č.1 odb.Lom - Beroun

1. Rozsah práce

- a) demontáž železničního svršku a výkop stavebních jam v místech stavebních úprav mostů a propustků traťové koleje č.1 odb.Lom - Beroun
- b) přestavba mostních objektů a propustků pod traťovou kolejí č. 1 odb.Lom - Beroun
- c) rekonstrukce silničních přejezdů a přechodů v rozsahu stavebního programu traťového úseku
- d) úpravy trakčního vedení a zařízení - práce na novém trakčním vedení v daném úseku (rozvinutí sestavy TV, regulace troleje, zesilovací vedení, mechanická dělení), současně lze provádět demontáž původních stožárů a odbourání základů u k.č.1 (1m pod terén).
- e) úpravy železničního spodku a svršku v místě oprav mostů a propustků
- f) montáž návěstidel definitivního autobloku

2. Délka stavebního postupu

70 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 odb.Lom - Beroun po celou dobu stavebního postupu.

4. Vypnutí trakčního vedení

Nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 odb.Lom - Beroun po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti mobilní SZZ odbočky Lom a provizorní TZZ. V místě stavebních úprav se provede úprava kabelizace. U trať. koleje č. 1 se demontuje venkovní zařízení, po dokončení se namontuje zpět.

7. Jízdy vlaků

Jízdy vlaků obousměrně mezi dopravami odb.Lom - Beroun jen po traťové koleji č.2

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.2

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	

Stavební postup č.4

Rekonstrukce traťové koleje č.2 odb.Lom - Karlštejn

1. Rozsah práce

- a) demontáž železničního svršku a výkop stavebních jam v místech stavebních úprav mostů a propustků traťové koleje č.2 odb.Lom - Karlštejn
- b) přestavba mostních objektů a propustků pod traťovou kolejí č. 2 odb.Lom - Karlštejn
- c) rekonstrukce silničních přejezdů a přechodů v rozsahu stavebního programu traťového úseku
- d) úpravy trakčního vedení a zařízení - práce na novém trakčním vedení v daném úseku (rozvinutí sestavy TV, regulace troleje, zesilovací vedení, mechanická dělení), současně lze provádět demontáž původních stožárů a odbourání základů u k.č.2 (1m pod terén).
- e) úpravy železničního spodku a svršku v místě oprav mostů a propustků
- f) montáž návěstidel definitivního autobloku
- g) Přístup pěších na nástupiště ke koleji č.1 bude organizován přes stávající přístupovou komunikaci a rampu u koleje č.2 a dále vpravo až ke staveništi pro rekonstrukci podchodu a mostu pod kolejí č.2 (nový km 33,456), před kterým bude vybudován provizorní přechod pro pěší. Provizorní přechod pro pěší ke koleji č.1 bude v km 33,440 (nový km) a bude cca 3 m široký. Povede ze stávajícího nástupiště u koleje č.2 ke stávajícímu nástupišti u koleje č.1. Po vybudování nové části podchodu pod kolejí č.2 bude tato část podchodu provizorně napojena na starou polovinu podchodu pod kolejí č.1 a ještě v této etapě bude zahájen provizorní provoz pro pěší . Následuje vybudování nového nástupiště u koleje č.2 s definitivním přístupem pro pěší. Na konci etapy se zprovozní kolej č.2

2. Délka stavebního postupu

70 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 odb.Lom – Karlštejn po celou dobu stavebního postupu.

4. Vypnutí trakčního vedení

Nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 odb.Lom – Karlštejn po celou dobu stavebního postupu.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti mobilní SZZ odbočky Lom a provizorní TZZ. V místě stavebních úprav se provede úprava kabelizace. U trať. koleje č. 2 se demontuje venkovní zařízení, po dokončení se namontuje zpět.

7. Jízdy vlaků

Jízdy vlaků obousměrně mezi dopravkami odb.Lom –Karlštejn jen po traťové koleji č.1

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.2

Název díla Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	

Stavební postup č.5

Rekonstrukce traťové koleje č.1 odb.Lom – Karlštejn a rušení odbočky Lom

1. Rozsah práce

- a) demontáž železničního svršku a výkop stavebních jam v místech stavebních úprav mostů a propustků traťové koleje č.1 odb.Lom - Karlštejn
- b) přestavba mostních objektů a propustků pod traťovou kolejí č. 1 odb.Lom - Karlštejn
- c) rekonstrukce silničních přejezdů a přechodů v rozsahu stavebního programu traťového úseku
- d) úpravy trakčního vedení a zařízení, práce na novém trakčním vedení v daném úseku (rozvinutí sestavy TV, regulace troleje, zesilovací vedení, mechanická dělení), současně lze provádět demontáž původních stožárů a odbourání základů u k.č.1 (1m pod terén).
- e) úpravy železničního spodku a svršku v místě oprav mostů a propustků
- f) na závěr postupů rušení odbočky Lom, tj. snesení výhybek č.1, 4
- g) montáž návěstidel definitivního autobloku
- h) úprava MPZZ odb. Lom zrušení výhybek v kol. č. 1

2. Délka stavebního postupu

70 dní

3. Vyloučené koleje

- a) Nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 odb.Lom – Karlštejn na dobu 70 dní
- b) Pro práce dle bodu 1f) nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 Beroun – Karlštejn na dobu 2 dny

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) Nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 odb.Lom – Karlštejn na dobu 70 dní
- b) Pro práce dle bodu 1f) nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 Beroun – Karlštejn na dobu 2 dny

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti mobilní SZZ odbočky Lom a provizorní TZZ. V místě stavebních úprav se provede úprava kabelizace. U trať. koleje č. 1 se demontuje venkovní zařízení, po dokončení se namontuje zpět.

7. Jízdy vlaků

Jízdy vlaků obousměrně mezi dopravami odb.Lom –Karlštejn jen po traťové koleji č.2, při výluce dle bodu 3b) jízdy vlaků obousměrně mezi dopravami Beroun – Karlštejn jen po traťové koleji č.2

8. Dopravní opatření

Při výluce dle bodu 3a) dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.2

Při výluce dle bodu 3b) dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.1a

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	

Stavební postup č.6

rušení odbočky Lom v traťové koleji č.2

1. Rozsah práce

rušení odbočky Lom, tj. snesení výhybek č.2, 3

úprava železničního spodku a svršku v místě výhybek a provizorního napojení kolejí

úpravy trakčního vedení v místě odbočky - demontáž systému spojky, provizorních základů a stožárů, včetně provizorních odpojovačů, regulace troleje v tomto kotevním úseku TV

2. Délka stavebního postupu

3 dny

3. Vyloučené koleje

a) nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 Beroun – Karlštejn na dobu 2 dny

4. Vypnutí trakčního vedení

a) nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 Beroun – Karlštejn na dobu 2 dny

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti mobilní SZZ odbočky Lom (bez výhybek) a provizorní TZZ v koleji č. 1.

7. Jízdy vlaků

Jízdy vlaků obousměrně mezi dopravami Beroun –Karlštejn jen po traťové koleji č.1

8. Dopravní opatření

Dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.5

Stavební postup č.7

Traťová kolej č.2 Karlštejn – Beroun -sanace železničního spodku prováděné technologií bez snášení kolejových roštů při použití stroje typu AHM 800R

1. Rozsah práce:

- a) vlastní provedení sanace strojem typu AHM 800R+strojní sestava pro výměnu kolejového roštu (výměna pražců a kolejí) v optimalizovaném úseku
- b) dokončovací práce v upravovaném úseku
- c) práce na trakčním vedení, definitivní regulace TV
- d) práce na zabezpečovacím zařízení – Pokládka kabelů zab. zař u koleje č. 2. Montáž zbývajících venkovních prvků (stykových transformátorů kabelových skříní apod.) automatického bloku u koleje č. 2. Na konci stavebního postupu aktivace elektronického automatického bloku v koleji č. 2

2. Délka etapy

42 dní

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	

3. Vyloučené koleje

- a) pro práce dle bodu 1a) dle výkonu sanační soupravy nepřetržitá výluka traťové koleje č.2 Karlštejn - Beroun na dobu 28 dní
- b) pro práce dle bodu 1b) krátkodobá výluka traťové koleje č.2 v úseku Beroun – Karlštejn na dobu 14x6 hod.

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) dle výkonu sanační soupravy postupná nepřetržitá výluka TV traťové koleje č.2 Beroun – Karlštejn na dobu 28 dní.
- b) při výluce dle bodu 3b) krátkodobá výluka traťové koleje č.2 v úseku Beroun – Karlštejn na dobu 14x6 hod.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

V činnosti mobilní SZZ odbočky Lom (bez výhybek) a provizorní TZZ v koleji č.

1.

7. Jízdy vlaků

Jízda vlaků obousměrně mezi stanicemi Karlštejn – Beroun po traťové koleji č.1

8. Dopravní opatření

Při výluce dle bodu 3a) dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.2

Při výluce dle bodu 3b) dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.0

Stavební postup č.8

Traťová kolej č.1 Beroun – Karlštejn sanace železničního spodku prováděné technologií bez snášení kolejových roštů při použití stroje typu AHM 800R

1. Rozsah práce:

- a) vlastní provedení sanace strojem typu AHM 800R+strojní sestava pro výměnu kolejového roštu (výměna pražců a kolejí),
- b) dokončovací práce v upravovaném úseku
- c) práce na trakčním vedení, definitivní regulace TV
- d) práce na zabezpečovacím zařízení – Montáž zbývajících venkovních prvků (stykových transformátorů, kabelových skříní apod.) automatického bloku u koleje č. 1. Na konci stavebního postupu aktivace elektronického automatického bloku v koleji č. 1

2. Délka etapy

42 dní

3. Vyloučené koleje

- a) pro práce dle bodu 1a) dle výkonu sanační soupravy nepřetržitá výluka traťové koleje č.1 Beroun – Karlštejn na dobu 28 dní
- b) pro práce dle bodu 1b) krátkodobá výluka traťové koleje č.1 v úseku Beroun – Karlštejn na dobu 14x4 hod.

4. Vypnutí trakčního vedení

- a) dle výkonu sanační soupravy postupná nepřetržitá výluka TV traťové koleje č.1 Beroun – Karlštejn na dobu 28 dní.
- b) při výluce dle bodu 3b) krátkodobá výluka traťové koleje č.1 v úseku Beroun – Karlštejn na dobu 14x6 hod.

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu IČ 11A 5794 02 06 00 001	Celkem stránek / stránka 21 18
---	---	-----------------------------------

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovních míst rychlost 50 km/hod.

6. Činnost zabezpečovacího zařízení

Jízdy vlaků po koleji č. 2 zabezpečeny elektronickým automatickým blokem

7. Jízdy vlaků a dopravní opatření

Jízda vlaků obousměrně mezi stanicemi Karlštejn – Beroun po traťové koleji č.2

8. Dopravní opatření

Při výluce dle bodu 3a) dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.1a

Při výluce dle bodu 3b) dopravní opatření jako ve stavebním postupu č.0

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu						Celkem stránek / stránka	
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	21 19

9. Zápisy, záznamy



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 28
611 36 Brno

ZÁPIS

z porady konané dne 06.02.2012 v zasedací místnosti Českomoravský cement Mokrý, ve věci konzultace a projednání základního návrhu řešení trakčního vedení a ukolejnění pro stavbu :

Optimalizace trati Beroun (včetně)- Králův Dvůr
přípravná dokumentace stavby – dokumentace pro územní řízení.

Přítomni: za Českomoravský cement Mokrý Stanislav Pernica
Závod železniční doprava Radomír Mlčoch
Za SUDOP BRNO, s.r.o. Ing. Miroslav Polák

Rozsah projednávané problematiky :

E.3.1 Trakční vedení
E.3.4 Ukolejnění kovových konstrukcí

Na základě provedené rekognoskace a zjištění na místě stavby optimalizace, v žst Beroun byly dnešního dne předjednány a projednány dále uvedené skutečnosti:

1. zástupci ČM Cement, a.s. (dále ČMCE) byl poskytnut podklad – situační plán vlečky Českomoravský cement, a.s. (KDC1) Beroun v měřítku 1:1000
2. Kolejiště a část zařízení je v bezprostředním kontaktu s plánovanou investicí výše uvedené stavby Optimalizace trati, jejíž investorem je SŽDC, s.o. Stavební správa západ, se sídlem v Praze.
3. Bylo konstatováno, že část stávajících železničních zařízení, zejména trakčního vedení – základů, stožárů a na nich umístěných zařízení je umístěna uvnitř areálu za oplocením oddělujícím (díly z profilovaného plechu) pozemek dráhy a ČMCE, K dotazu o stavu majetkových smluvních vztahů nebylo možné dnešního dne podat bližší informace. V rámci stavby investora - SŽDC bude nezbytně smluvně dořešit vstupy na pozemek vlastníka, stavební činnost, tj. provádění demontáže zařízení a výstavbu nových částí trakčního vedení.
4. Zástupcem subjektu v Berouně je pan Kos, tel.:724 035 981, který je kompetentní k předání potřebných informací a podkladů stávajícího stavu na místě samém (přístup do areálu, stávající sítě, stávající rozvody a zařízení elektro, zabezpečovací zařízení, stavební objekty, stanovení podmínek o možném využití kolejí, ploch pro skládky atd. v rámci POV stavby „Optimalizace“).
5. Souběh vnitroareálového kolejiště s elektrizovanou žel. tratí je min. v délce 1 km. Pro výstavbu zařízení nového TV lze uvažovat i využití koleje A3 vlečkaře bude-li to potřebné. Na plochách areálu lze případně umístit skládky montážního materiálu, stožárů a pod. Rámec a podmínky budou dohodnuty v dalším stupni PD.
6. Stávající kovový plot podél železnice lze z důvodu nutnosti řešení úpravy ukolejnění upravit vložením např. izolovaných dílů, při zabezpečení funkčnosti oplocení.
7. Bylo konstatováno, že stavba „Optimalizace“ je stavbou v rámci veřejného zájmu.

V Mokrém, 6.2.2012

Ing. Miroslav Polák

Stanislav Pernica
Radomír Mlčoch

Název díla ČD DDC, Optimalizace Beroun – Karlštejn Organizace výstavby Vypracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu							Celkem stránek / stránka
	IC	11A	5794	02	06	00	001	

Opis zápisu

z výběru staveniště pro opravu a rekonstrukci opěrné zdi v km 40,025 (SO 13-38-30) u Českomoravského cementu a.s. a pro stavbu „Optimalizace žst. Beroun – Králův Dvůr“

Přítomni: za ČMS a.s. pan Kos
 za MP Praha a.s. Ing. Šrytr

Účelem jednání je předběžný výběr budoucích možných ploch ZS pro stavbu. Po prohlídce ploch v areálu ČMC a.s. přítomní účastníci jednání konstatují, že pro účely ZS by bylo možné využít následující plochy:

- a) plocha u portálového jeřábu drážní km od 40,85 až 41,2
b) plocha „starý závod“ včetně vlečkové koleje

Použití konkrétních ploch ZS bude předmětem jednání mezi odpovědnými zástupci ČMC a vybraného dodavatele stavby.

Originál zápisu je uložen u Metroprojektu Praha a.s.včetně podpisů přítomných.

V Králově Dvoře dne 5.3.2012

Název díla Organizace výstavby Vpracoval: Ing. Šrytr	Identifikační číslo dokumentu						Celkem stránek / stránka	
	IČ	11A	5794	02	06	00	001	21 21