


ČÁST F

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

| | |
|-------------|---|
| Objednatel: |  <p>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1</p> |
|-------------|---|

| | | |
|-----------------------|---|---|
| Generální projektant: |  <p>SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz</p> | Hlavní inženýr projektu: ING. ZBYNĚK MUSIL Garant profese: ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ |
|-----------------------|---|---|

| | | | |
|--|----------------------------------|---------------------|-------------------|
| Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ | | | |
| Vedoucí střediska: | Odpovědný projektant SO, IO, PS: | Vypracoval: | Kontroloval: |
| ING. JIŘÍ SYROVÝ | ING. ZBYNĚK MUSIL | ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ | ING. ZBYNĚK MUSIL |

| | |
|--|--------------------|
| Název akce: | Číslo smlouvy: |
| Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo), Technická studie přeložky II/115 | 16 215 202 |
| Část: | Projektový stupeň: |
| Zásady organizace výstavby | TP |
| | Datum: |
| | 11/2016 |
| | Číslo části: |
| | F |

F Zásady organizace výstavby

„Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), Technická studie přeložky II/115“

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY | 4 |
| 2 | ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ | 5 |
| 3 | POPIS STAVENIŠTĚ | 5 |
| 4 | PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ | 5 |
| 4.1 | HLAVNÍ PLOCHY ZS: | 6 |
| 4.2 | KLASICKÁ ZS | 6 |
| 4.3 | PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ | 6 |
| 4.3.1 | <i>Přístupy na trať</i> | 6 |
| 5 | STAVEBNÍ POSTUPY | 7 |
| 5.1 | PŘI NÁVRHU KONCEPTU POV VYCHÁZEL PROJEKTANT Z NÁSLEDUJÍCÍCH PŘEDPOKLADŮ | 7 |
| 5.2 | OBECNÉ ZÁSADY NÁVRHU | 7 |
| 5.3 | PP | 8 |
| 5.4 | SP Č.1 | 9 |
| 5.5 | SP Č.2 | 9 |
| 5.6 | SP Č.3 | 9 |
| 5.7 | SP Č.4 | 10 |
| 5.8 | DOKONČOVACÍ PRÁCE | 10 |
| 6 | ZÁVĚR | 10 |

1 Identifikační údaje stavby

Název stavby: Optimalizace trati „Černošice (včetně) – Beroun (mimo); Technický
průkaz přeložky silnice II/115, varianta 1 - 3

Zadavatel přípravné dokumentace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

IČ 70 99 42 34

DIČ CZ70994234

Zpracovatel technického průkazu

SUDOP PRAHA a.s.

Olšanská 1a

130 80 Praha 3

IČ 25 79 33 49

DIČ CZ25793349

Zpracovatel části dokumentace F

Ing. Lukáš Pohořelý

2 Základní údaje o stavbě

Trať 171 o délce cca 43 km je označení pro příměstskou část trati mezi stanicemi Praha hlavní nádraží a Beroun. Trať je v celé své délce dvoukolejná a elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV a je součástí celostátní dráhy. Provoz pravidelných osobních vlaků na trati je plně integrován do systému pod označením S7 a do Pražské integrované dopravy (PID).

V místě záměru realizace přeložky silnice je trať od Radotína až do Berouna trasována podél řeky Berounky. Do zastávky Černošice-Mokropsy vede trať po jejím levém břehu, mezi zastávkami Černošice-Mokropsy a Všenory překonává trať řeku Berounku a odtud je vedena až do Berouna po jejím pravém břehu. Trať tak fakticky kopíruje směr jejího říčního koryta.

V místě přeložky silnice II/115 je trať vedena na náspu, který dále směrem k zast. Černošice přechází do zářezu.

V rámci zadání studie nebyly vzneseny požadavky na koordinaci se stavbami Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), Černošice (vč.) – Karlštejn (vč.) a Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo). Nicméně s ohledem na stav rozpracovanosti prvního úseku, na který se zpracovává projekt stavby Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) předpokládá projektant dokončení tohoto úseku před samotnou realizací přeložky II/115. To tedy znamená stav po rekonstrukci ŽST Praha Radotín.

3 Popis staveniště

Stavba prochází převážně zástavbou obce Černošice vilového charakteru, místy jsou rekreační objekty s okrasnými zahradami, které svým oplocením často přímo hraničí s pozemky ČD a během realizace tak není možné se vyhnout dočasným a trvalým záborům.

Lokalita stavby se nachází v záplavovém území Q100 a je nutné v dalším stupni dokumentace zpracovat povodňový plán.

4 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 SŽDC. 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. Aby nedocházelo k pravidelnému dennímu návozu staveništní techniky do místa stavby, bude vytipována část plochy zařízení staveniště sloužit pro odstavení mechanizace. Zbylá plocha bude určena pro sociální zázemí pracovníků a deponování staveništního materiálu. Plocha ZS bude po celou dobu výstavby oplocena a střežena.

4.1 Hlavní plochy ZS:

Hlavní stavební dvůr

Je navržen v místě na pozemku č.p.4314/2 o výměře 5874m², vlastníkem je město Černošice. Zde bude deponování materiálu zhotovitele stavby i odstavování staveništních mechanismů.

4.2 Klasická ZS

V místě zast. Černošice budou jako plochy ZS využity pozemky SŽDC s.o. v blízkosti kolejí a zrušena budou parkovací stání v ulici Vrážský v místě zastávky.

4.3 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.

Přestože značnou část objemu materiálu navrhuje projektant přepravovat po železnici, přesto není možné se vyhnout nárůstu nákladní automobilové dopravy v místě stavby, jež bude mít nepříznivý vliv na současný stav silniční sítě a průjezdnost dotčených silnic.

4.3.1 Přístupy na trať.

Vjezdy na staveniště pro přístup staveništní techniky budou realizovány následovně:

Pro silniční techniku:

- Z ulice Radotínská při realizaci přeložky trati a silniční galerie,
 - o směrem k Penny marketu a dále k drážnímu tělesu
 - o směrem k přejezdu P264
- Z ulice Vrážská, pokračováním z ulice Radotínská během realizace rekonstrukce zast. Černošice
- Z ulice Kazínská, při realizaci propojení ulic kazínská a Radotínská

Veškerá silniční doprava bude vedena v úseku zast. Černošice - DO (Pražský okruh) po silnici II/115. Staveništní doprava není navržena centrem města Černošice. Výjezdy vozidel ze stavby a z plochy Zařízení staveniště budou opatřeny mobilní mycí rampou pro mytí vozidel, aby nedocházelo ke znečišťování komunikací v místě stavby.

Pro železniční techniku:

- Výchozí stanicí pro staveništní vlaky bude nákladový obvod ŽST Beroun.

5 Stavební postupy

Navržené stavební postupy odpovídají variantě přeložky silnice II/115 v galerii, nebo ve zdech. Varianta realizace železniční trati v galerii se silnicí na stropě galerie byla vyhodnocena jako nerealizovatelná a není dále sledována.

5.1 *PŘI NÁVRHU KONCEPTU POV VYCHÁZEL PROJEKTANT Z NÁSLEDUJÍCÍCH PŘEDPOKLADŮ*

- Výchozí stav v ŽST Praha – Radotín po stavbě Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)
- Úsek Černošice - Beroun ve stávajícím stavu

5.2 *Obecné zásady návrhu*

- V současné době je v úseku Černošice - Beroun na trati zabezpečovací zařízení typu hradlový poloautomatický blok s hradly Kosoř, Kazín a Horní Mokropsy. S ohledem na stavební práce vyžadující nepřetržité dlouhodobé výluky navrhuje projektant dvě provizorní odbočky „Kazín“ a „Kosoř“. Odbočka „Kazín“ je navržena v přímě v km cca 16,500 před zast. Černošice – Mokropsy, odbočka „Kosoř“ pak v přímě v km cca 12,180. Cílem návrhu je zkrácení jednokolejného úseku během realizace stavebních prací v traťových kolejích a minimalizovat dopravní omezení z toho vyplývající. Na jmenovaných odbočkách bude zřízeno mobilní provizorní zabezpečovací zařízení v kontejnerech (dále jen MPZZ). MPZZ odboček budou ovládána dálkově ze ŽST Praha Radotín. V traťových úsecích bude zřízeno TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo. Traťový úsek odb. Kazín – ŽST Dobřichovice bude rozdělen hradlem Horní Mokropsy na dva prostorové oddíly. Volnost trati bude zjišťována prostřednictvím počítačů náprav. Protože nebude možné po dokončení stavby uvést do provozu původní TZZ, bude MPZZ a AH ponecháno v činnosti do doby dokončení optimalizace této části III. koridoru.
- Navržené stavební postup nevyžadují dlouhodobé nepřetržité výluky provozu obou TK a obousměrný jednokolejný provoz bude probíhat pod zapnutým TV. Při vkládání provizorních odboček „Kazín“ a „Kosoř“ bude 3-5 dní jednokolejný provoz v úseku Praha Radotín - Dobřichovice. Tyto výluky je vhodné směřovat do období prázdnin.
- Etapizace stavebních postupů je navržena tak, aby nutný provoz těžké staveništní techniky probíhal po silnici Radotínská, přičemž k samotné zast. Černošice bude vedena jen nejnutnější staveništní mechanizace související s realizací nové zastávky a nových umělých staveb. Staveništní mechanice nutná pro realizaci výstavby galerie bude odkloněna v místě nového kruhového objezdu, který bude vybudován v předstihu a veškerý návoz/odvoz bude probíhat přes tento objezd po staveništní komunikaci směrem k novému mostu a nové galerii. Ke konci stavby bude staveništní komunikace zrušena a položen nový definitivní povrch.
- Za účelem snížení frekvence těžké nákladní dopravy navrhuje projektant převážnou část výkopového materiálu z oblasti galerie nakládat na železniční vozy a odvézt do místa uložení/přeložení po železnici. Obdobně návoz nového materiálu pro přeložku trati

navrhuje projektant po železnici výsypnými vozy. Během odtěžování stávající zemního tělesa a budování nového těleška přeložky bude vždy příslušná kolej vyloučena pro stavbu. Obousměrný drážní provoz bude možný po sousední koleji při využití provizorních odboček „Kazín“ a „Kosoř“.

- Určující pro návrh stavebních postupů byl mimo jiné i posun nových odboček vůči stávajícímu stavu v místě zast. Černošice a nové přeložky drážního tělesa.

5.3 PP

V rámci přípravných je navrženo vložení dvou provizorních odboček „Kazín“ a „Kosoř“ jejichž činnost bude zabezpečovat MPZZ umístěné v kontejnerech, bude provedena úvazka AH na SZZ ŽST Radotín a ŽST Dobřichovice. V rámci celkového časového HMG je třeba si uvědomit, že vyprojektování a výroba MPZZ trvá řádově několik měsíců!

Realizace těchto odboček si vyžádá několikadenní střídavou nepřetržitou výluku TK. Nepřetržitá výluka obou TK, během které bude nataženo nové TV v místě kolejových spojek proběhne v nočních hodinách. Následně po dokončení provizorních odboček budou zahájeny práce na odtěžení zemního tělesa v místě silniční galerie a výstavba nového tělesa přeložky. Během těchto prací jsou navrženy denní výluky příslušné TK uvažované pro naložení/vyložení sypkého materiálu.

Současně s těmito pracemi na drážním tělese bude realizováno silniční propojení ulic Kazínská a Radotínská. Po dokončení propojení bude zrušen stávající přejezd v km 14,212 č. P265 a uvolněno místo pro realizaci nového nástupiště v následujícím stavebním postupu.

Paralelně probíhají práce na výstavbě kruhového objezdu a staveništní komunikaci, která bude vedena v trase budoucí nové II/115. Výstavba kruhové přejezdu bude realizována při zachování silničního provozu.

Omezení drážního provozu:

- 3-5 denní nepřetržité střídavé výluky TK při vkládání provizorních odboček, přednostně je vhodné realizaci odboček směřovat do období prázdnin,
- krátkodobé (8-12h) střídavé denní výluky TK, během kterých bude staveništními vlaky prováděn odvoz /návoz sypkého materiálu (po dokončení provizorních odboček),
- krátkodobé (6h) nepřetržité noční výluky obou TK při montáži TV a a podbíjení kolejových spojek
- krátkodobé nepřetržité výluky obou TK při realizaci pažení v místě nového podchodu

Omezení silničního provozu

- realizace kruhového objezdu a propojení ulic Kazínská a Radotínská si vyžádá snížení rychlosti v místě stavebních prací a je nutné počítat s dočasným zúžením jízdních pruhů,
- kromě IAD a MHD bude probíhat po silnici II/115 i staveništní doprava.

Délka stavebního postupu: odhad 7 měsíců (délku stavebního postupu určuje zejména vyprojektování, výroba, montáž a aktivace MPZZ).

5.4 SP č.1

Pokračují práce zahájené v rámci PP, jedná se zejména navážení nového materiálu přeložky a odvoz vytěženého materiálu z místa silniční galerie. Při výluce se realizuje 2. TK v místě zast. Černošice, ve směru ŽST Praha Radotín bude nový stav provizorně napojen na stávající. Budou zahájeny práce na nových nástupištích a novém podchodu pro cestující pod TK č.2.

Omezení drážního provozu:

- Jednokolejný provoz v úseku provizorních odboček „Kazín“ a „Kosoř“ po TK č.1.

Omezení silničního provozu

- Nutné počítat se snížením rychlosti v místě výjezdu vozidel ze stavby, tzn. v zast. Černošice a v místě kruhového objezdu,
- kromě IAD a MHD bude probíhat po silnici II/115 i staveništní doprava.
- Při demontáži konstrukce stávajícího přejezdu č. P264 v TK a montáži provizorního přejezdu zúžení šířky přejezdu na jeden jízdní pruh.

Délka stavebního postupu: odhad 3 měsíce (délku stavebního postupu určuje zejména nový podchod pro cestující)

5.5 SP č.2

Po převedení provozu na 2. TK jde do výluky 1. TK. Během výluky bude dokončena nová zast. Černošice včetně nového podchodu pod TK č.1. V místě přeložky trati bude vybudována polovina nového mostu včetně dokončení napojení na zemní těleso. Bude prodloužena staveništní komunikace pod nový most.

Omezení drážního provozu:

- Jednokolejný provoz v úseku provizorních odboček „Kazín“ a „Kosoř“ po TK č.2.

Omezení silničního provozu

- Nutné počítat se snížením rychlosti v místě výjezdu vozidel ze stavby, tzn. v zast. Černošice a v místě kruhového objezdu,
- kromě IAD a MHD bude probíhat po silnici II/115 i staveništní doprava.
- Při demontáži konstrukce stávajícího přejezdu č. P264 v TK a montáži provizorního přejezdu zúžení šířky přejezdu na jeden jízdní pruh.

Délka stavebního postupu: odhad 3 měsíce (délku stavebního postupu určuje zejména nový podchod pro cestující a nový most v místě přeložky)

5.6 SP č.3

Po převedení provozu zpět na 1. TK bude až do dokončení silniční galerie vyloučena TK č.2. Současně bude dokončen nový most. Silniční galerie bude dokončena až ke křižovatce (mimo) s ulicí Komenského.

Omezení drážního provozu:

- Jednokolejný provoz v úseku provizorních odboček „Kazín“ a „Kosoř“ po TK č.1.

Omezení silničního provozu

- Nutné počítat se snížením rychlosti v místě výjezdu vozidel ze stavby, tzn. v zast. Černošice a v místě kruhového objezdu,
- kromě IAD a MHD bude probíhat po silnici II/115 i staveništní doprava –pouze v úseku od kruhového objezdu směrem do Prahy..

Délka stavebního postupu: odhad 4 měsíce (délku stavebního postupu určuje zejména nový podchod pro cestující a nový most v místě přeložky)

5.7 SP č.4

Zrušení staveništní komunikace a dokončení povrchů nové přeložky včetně napojení silnice II/115 na ulici Komenského. Následné zrušení stávající přejezdu č. P264.

Omezení drážního provozu:

- Střídavé výluky drážního provozu TK při rušení přejezdu, předpoklad 2 x 2 dny.

Omezení silničního provozu

- Nutné počítat se snížením rychlosti v místě výjezdu vozidel ze stavby, tzn. v místě realizace napojení na ulici Komenského, včetně dočasného zúžení jízdních pruhů.

Délka stavebního postupu: odhad 1 měsíc

5.8 Dokončovací práce

Délka stavebního postupu: odhad 2 měsíce

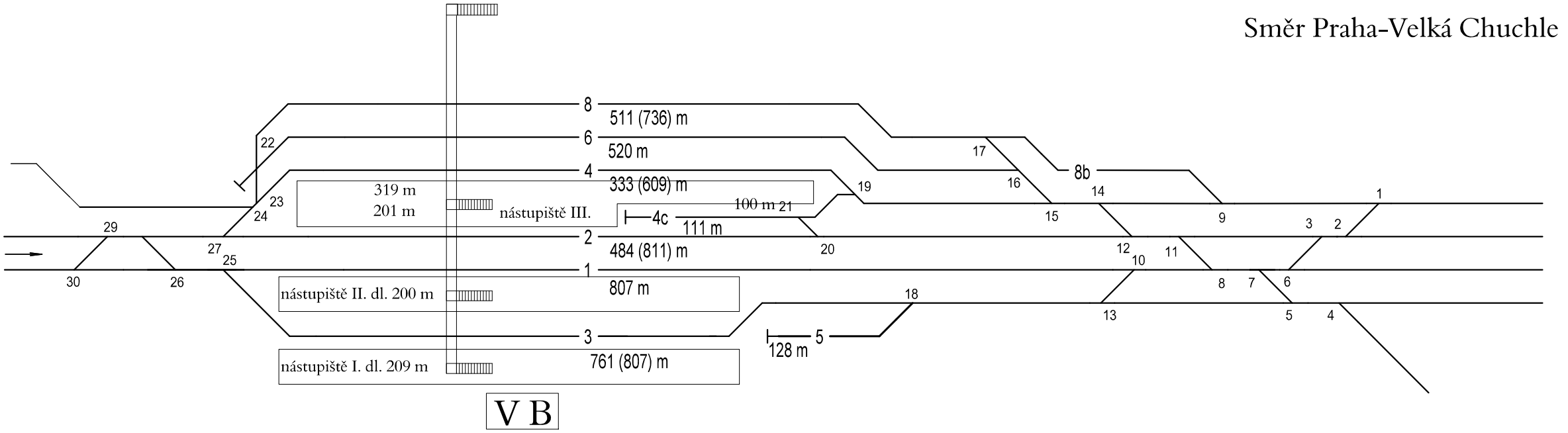
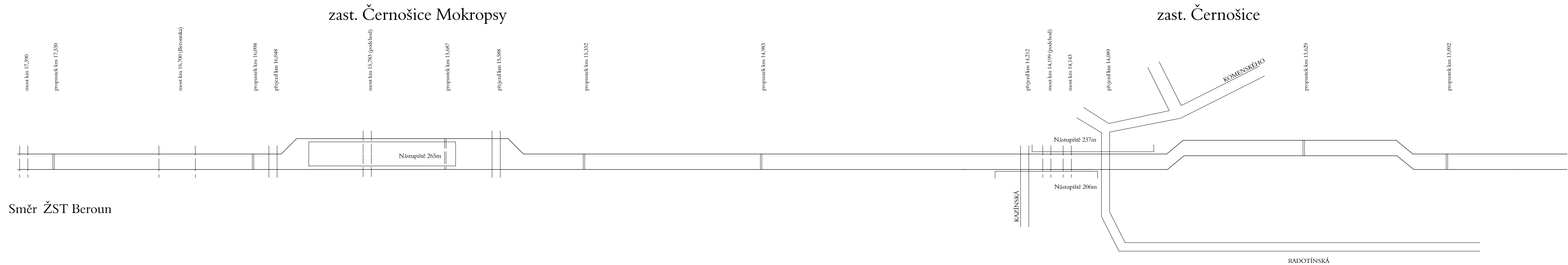
6 ZÁVĚR

Realizace přeložky silnice II/115 je realizovatelná při zachování jednokolejného drážního provozu za předpokladu vedení přeložky v galerii, nebo ve zdech. Během realizace stavby navrhuje projektant dvě provizorní odbočky „Kazín“ a „Kosoř“, aby byla zkrácena délka jednokolejného úseku v průběhu realizace a minimalizován dopad na drážní provoz. Nicméně v dalším stupni může vlivem rozpracovanosti navazujících profesí dojít ke snížení počtu odboček (výstupy z dopravní technologie, dohlednosti návěstidel - zejména u odbočky „Kosoř“).

[illegible]

STÁVAJÍCÍ STAV

ŽST Praha-Radotín -stav po stavbě
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)



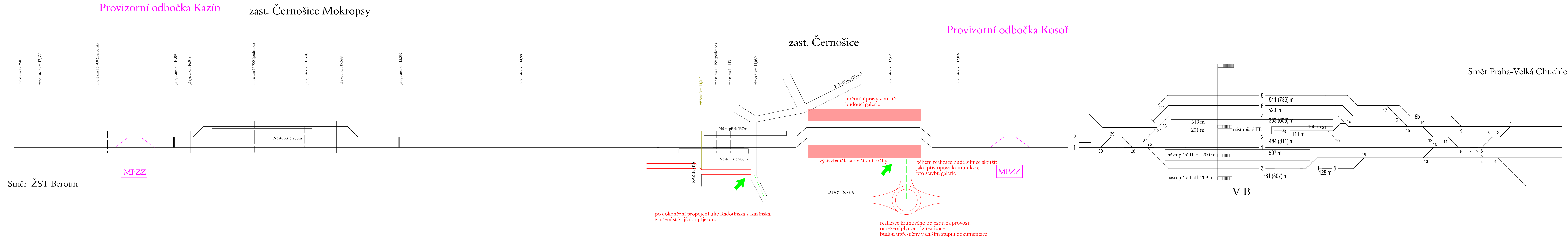
- kolej dopravní
- kolej manipulační
- vlečková kolej
- privozorní úpravy
- definitivní stav
- v realizaci
- ke zrušení
- trasy staveništní dopravy

PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

PŘÍLOHA Č.2

ŽST Praha-Radotín -stav po stavbě

Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)

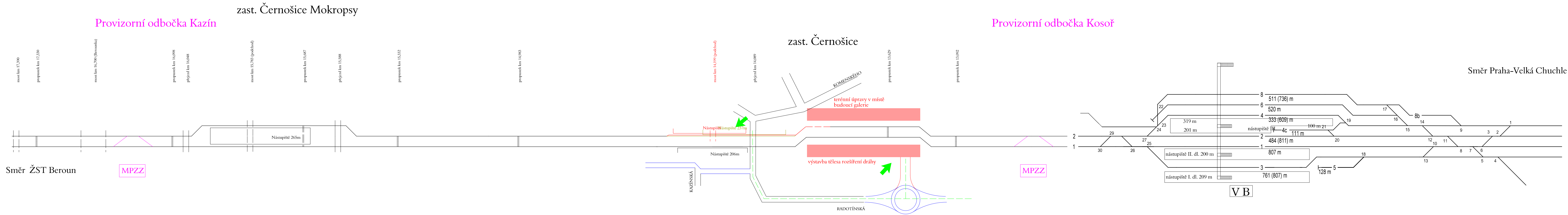


- kolej dopravní
- kolej manipulační
- vlečková kolej
- privozorní úpravy
- definitivní stav
- v realizaci
- ke zrušení
- trasy staveništní dopravy

STAVEBNÍ POSTUP Č.1

ŽST Praha-Radotín -stav po stavbě

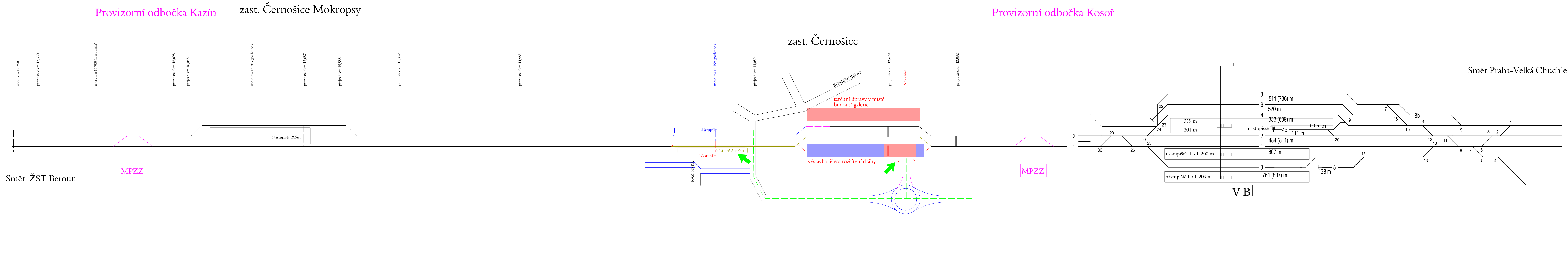
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)



- kolej dopravní
- kolej manipulační
- vlečková kolej
- privozorní úpravy
- definitivní stav
- v realizaci
- ke zrušení
- trasy staveništní dopravy

STAVEBNÍ POSTUP Č.2

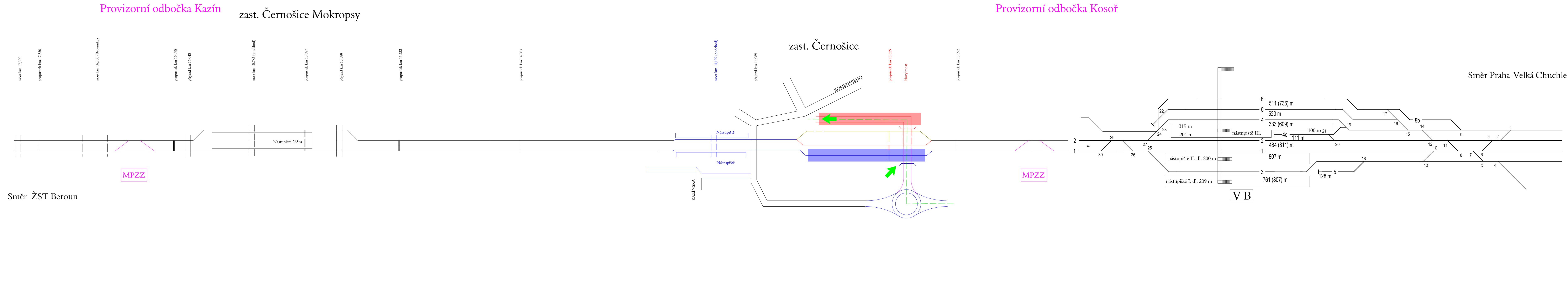
ŽST Praha-Radotín -stav po stavbě
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)



STAVEBNÍ POSTUP Č.3

ŽST Praha-Radotín -stav po stavbě

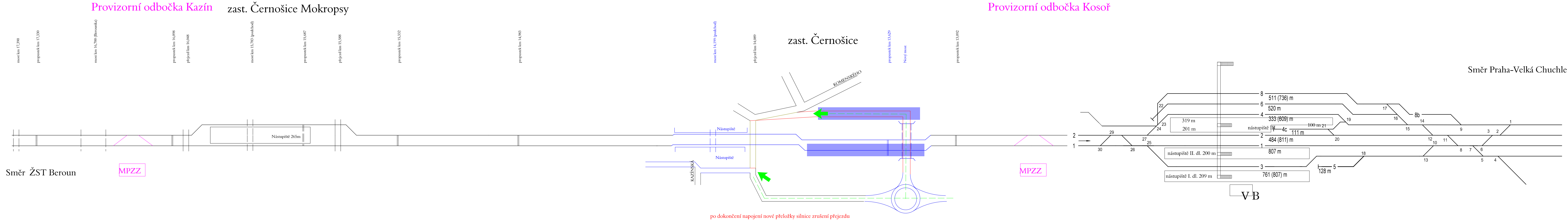
Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)



STAVEBNÍ POSTUP Č.4

ŽST Praha-Radotín -stav po stavbě

Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)



- kolej dopravní
- kolej manipulační
- vlečková kolej
- privozorní úpravy
- definitivní stav
- v realizaci
- ke zrušení
- trasy staveništní dopravy

DEFINITIVNÍ STAV

PŘÍLOHA Č.7

ŽST Praha-Radotín -stav po stavbě

Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)

