

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

| Přehled verzí přílohy | | | | |
|-----------------------|------------|--|--------|---|
| Číslo | Datum | Popis změny | Jméno | Podpis |
| 02 | 30.11.2019 | DUSP a PDPS se zpracovanými připomínkami | Verner |  |
| 01 | 20.4.2019 | Dokumentace k připomínkám SŽDC | Verner |  |

| | |
|--|---|
| Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00 |  |
|--|---|

| | |
|---|--|
| Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz |  |
|---|--|

| | |
|--|---|
| Hlavní inženýr projektu:  Ing. Bc. Martin Verner | Zástupce hlavního inženýra projektu  Ing. Michaela Kopálová |
|--|---|

| | |
|--|---|
| Zpracovatel částí: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz |  |
|--|---|

| | | |
|---|--|---|
| Vypracoval:  Ing. Bc. Martin Verner | Kontroloval:  Ing. Michaela Kopálová | Odpovědný projektant:  Ing. Bc. Martin Verner |
|---|--|---|

| | | |
|-------------------|--------------|-----------|
| KRAJ: Středočeský | OKRES: Kolín | OÚ: Kolín |
|-------------------|--------------|-----------|

| | |
|--|--|
| Název akce: <h2>Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Kolín</h2> | |
|--|--|

| | | | |
|---|-----------------------------------|--------------|--------------------|
| Část: B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA <h1>ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY</h1> | Číslo zakázky: ZAK-2018-47 | | |
| | Stupeň: | DUSP a PDPS | |
| | Datum: | 11/2019 | |
| | Měřítko: | - | |
| | Formát: | A4 | |
| Příloha: ■ | Verze: | Část: | Č. přílohy: |
| | 02 | B | 8 |

Obsah:

| | | |
|--------|-----------------------------|----|
| B. 8 | ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY | 3 |
| B. 8.1 | TECHNICKÁ ZPRÁVA | 3 |
| B. 8.2 | VÝKRESY | 17 |
| B. 8.3 | HARMONOGRAMY | 17 |
| B. 8.4 | SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ | 17 |
| B. 8.5 | BILANCE ZEMNÍCH HMOT | 17 |
| B. 8.6 | DOKUMENTY KOORDINÁTORA BOZP | 17 |
| B. 8.7 | POKYNY PRO ZHOTOVITELE | 18 |
| B. 8.8 | PŘÍLOHY: | 18 |

B. 8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B. 8.1 Technická zpráva

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

pro stavbu bude potřeba dovážet veškeré hmoty.

b) odvodnění staveniště,

Staveniště bude umístěno na štěrkové ploše nad vsakovacím objektem. Staveniště bude odvodněno pomocí vsaku do štěrkových ploch. Stroje budou zabezpečeny tak, aby nedocházelo ke vsaku ropných látek do zeminy. Druhé staveniště bude umístěno vedle administrativní budovy (na parkovišti)

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Staveniště umístěné u ulice Starokolínské bude přístupné přímo z ulice. Zařízení staveniště u administrativního objektu bude přístupné pomocí stávajícího vjezdu z ulice Rorejcova.

Zařízení staveniště bude využívat elektrickou energii, která bude převedena z objektu ST resp. z administrativní budovy. Bude prováděno podružné měření pro potřeby vyčíslení potřeby elektrické energie zhotovitelem.

Staveniště nebude napojeno na zdroj vody ani kanalizaci.

Veškeré hmoty budou dopravovány již dokončenou částí podchodu, popřípadě po vyloučených kolejích. Provizorní přejezdy nejsou možné!!!

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Z důvodu výstavby dojde k zásahu na pozemky města a ČD a. s.

Dojde k dočasnému záboru pozemků pro potřeby realizace jednotlivých činností, zejména kabelových tras a nových inženýrských sítí. Konkrétně se jedná o pozemky:

p. č. 2895/2 (Město Kolín) – ulice Starokolínská – 1018 m²

p. č. 3029/20 (Město Kolín) – prostor mezi výpravní budovou a administrativní budovou – 21,1 m²

p. č. 3031/40 (České dráhy, a. s.) – podél ulice Starokolínské – 230 m²

p. č. 3031/53 (České dráhy, a. s.) – podél ulice Starokolínské – 70 m²

p. č. 3031/60 (České dráhy, a. s.) – podél ulice Starokolínské – 10 m²

Podrobnosti jsou vyznačeny v části dokumentace I.2.

Samotná stavba nebude mít vliv na okolí stavby ani další okolní pozemky.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Pro staveniště dojde k demolici objektu na pozemku st. 914/2 (SO 10-65-01). V prostoru stavby se nenachází žádné dřeviny.

f) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště,

Pro potřeby výstavby dojde k dočasnému záboru pozemku:

p. č. 3031/1 České dráhy, a. s. - 500 m²

Trvalé zábery pro staveniště nebudou realizovány.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

V rámci stavby bude zajištěn přístup na nástupiště 1A jako bezbariérový. Během výkopových prací v prostoru nástupiště č. 1 budou umístěny provizorní lávky pro pěší splňující požadavky bezbariérovosti. Kromě nástupiště č. 1 nevzniknou stavbou požadavky na obchozí trasy.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

V rámci stavby budou produkovány odpady související s demolicí betonových konstrukcí, výkopových prací. Veškeré odpady budou ze stavby průběžně odváženy k recyklaci mimo staveniště. Množství odpadů je uvedeno v části B. 2.3 c).

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Bilance zemních prací je uvedena v příloze B. 8. 5. V prostoru stavby není možné provádět mezideponii. Veškerý materiál bude průběžně odvážen k likvidaci.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/1992 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména § 9, 11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby, která bude realizována na pozemcích ČD, a. s., a jenž se svým charakterem nevymykají obvyklým drážním a silničním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění zemních prací lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací sníží pod nynější úroveň.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Podrobněji řešeno v rámci samostatné přílohy – Dokumenty koordinátora BOZP.

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu:

- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 33 0050-603, ČSN EN 50110-1 ed. 3, ČSN 34 3085 ed. 2.

Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy.
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost.
- Při zemních pracech a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením.
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání.
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být

udržovány v čistotě.

- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace.
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat.
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě.
- Pro práce prováděné strojnými mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.
- Práce prováděné strojnými mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s. o. nebo ČD, a. s.
- Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Dojde k umístění provizorní lávky pro pěší, která bude v parametrech pro bezbariérové užívání stavby. Lávka bude zabezpečovat přístup cestujících na nástupiště 1A během výkopových prací na nástupišti č. 1. Bude se jednat o dočasnou konstrukci. Předpokládá se použití systémové provizorní lávky.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

V rámci stavby dojde k omezení provozu na ulici Starokolínské. Dojde k zúžení ulice. DIO je uvedeno v příloze č. 1. a č. 2 této zprávy.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

Stavba bude prováděna částečně za provozu. Nástupiště budou postupně zkrácena. Na nástupišti bude umístěno oplocení proti vstupu cestujících k místu stavby a umístěna dočasná návěst „Konec nástupiště“.

Pomocí oplocení bude řešen pohyb cestujících na nástupišti č. 1 pro potřeby přístupu na nástupiště č. 1A. Vždy bude zachován pruh o min. šířce 3,0 m.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,

Stavba je rozdělena do 4 etap:

| | | |
|----------|-----------------------|--------------------------|
| Etapa 0: | Přípravné práce | 28. 2. 2022 – 2. 5. 2022 |
| Etapa 1: | Realizace kabelovodu | 3. 5. 2022 – 30. 6. 2023 |
| Etapa 2: | Rekonstrukce podchodu | 1. 7. 2023 – 2. 9. 2024 |
| Etapa 3: | Dokončovací práce | 3. 9. 2024 – 6. 12. 2024 |

Etapa 0: Přípravné práce 28. 2. 2022 – 2. 5. 2022

Železniční svršek a spodek:

V etapě dojde k zásahu do železničního spodku a svršku koleje č. 120.

Nástupiště:

Nerealizuje se.

Mosty, propustky, zdi:

Nerealizuje se.

Kabelovod:

Budou zahájeny práce na výstavbě kabelovodu podél koleje č. 120. Zejména v oblasti vybudování nového vsakovacího objektu.

O víkendech v čase mezi 0:30 – 4:30 bude probíhat výstavba pažení mezi kolejemi č. 116 a 120. Jedná se o 11 sloupů tryskové injektáže. S ohledem na výluky je nelze realizovat mimo noční a předpokládá se následující časový postup:

0:30 – 1:30 – nájezd stroje na místo stavby – do kolejiště,

1:30 – 3:30 – realizace jednoho sloupu (konzervativní odhad, může dojít ke zrychlení s ohledem na konkrétní stroj a upřesněnou geologii),

3:30 – 4:30 – odjezd stroje a příprava na ukončení výluky.

Zastřešení nástupiště:

Nerealizuje se.

Ostatní stavební objekty:

Dojde k výstavbě nových vodovodních a kanalizačních přípojek do objektů podél ulice Starokolínské. Dále bude vybudován vsakovací objekt.

Zahájí se práce na stavebních úpravách administrativní budovy, které spočívají v demolici ramp okolo budovy.

Práce na sebe budou navazovat, tak aby nedošlo k odpojení objektů podél ulice Starokolínské na delší dobu než 1 den (vodovod a kanalizace).

Dojde k demolici objektu („Holubníku“) na pozemku č. 914/2.

Po realizaci výše uvedeného bude vybudováno zařízení staveniště pro potřeby výstavby kabelovodu a podchodu.

Zabezpečovací zařízení:

V etapě nedojde k zásahu do zabezpečovacího zařízení.

Sdělovací zařízení:

V etapě nedojde k provizornímu přemístění technologie z „holubníku“ do provizorního objektu. Ve výsledném stavu bude technologie následně umístěna v šachtě kabelovodu. Zařízení nemá vliv na provoz stanice.

Silnoproudé rozvody:

Nerealizuje se.

Trakce:

V rámci etapy dojde k vybudování nové pozice kotevního stožáru trakce koleje č. 120 (sloup č. 266).

Etapa 1: Realizace kabelovodu

3. 5. 2022 – 30. 6. 2023

Etapa 1.1: Výstavba kabelovodu

3. 5. 2022 – 16. 12. 2022

Železniční svršek a spodek:

Pokračuje výluka koleje č. 120. Po dokončení stavebních prací. Kabelovodu bude vybudován nový železniční svršek a spodek koleje č. 120 pro potřeby obnovení provozu.

Nástupiště:

Nástupiště č. 1 bude zúženo na šířku 3,0 m. Na prvním nástupišti se vybuduje cílová jáma kabelovodu.

Mosty, propustky, zdi:

V etapě dojde k ubourání zavazadlového podchodu. Bude odstraněna výtahová šachta na prvním nástupišti.

Kabelovod:

Pokračuje výstavba kabelovodu podél objektů ST OŘ Praha a startovací jámy. Dokončení výstavby pažení mezi kolejemi č. 116 a 120 bude probíhat stejně jako v předchozí etapě o víkendech v čase mezi 0:30 – 4:30.

Následně bude probíhat ražba kabelovodu. Zejména se zrealizuje protlak pod kolejištěm a vybuduje se napojení do prostoru mezi administrativní budovou a výpravní budovou, zrealizuje se větev kabelovodu k železničnímu přejezdu v km 298,570.

Protlak kabelovodu bude probíhat od 15. 8. 2022 do 29. 8. 2022. Během ražby bude postupně snižována rychlost v kolejích na minimálně 10 km/h a maximálně 50 km/h. Rychlost v jednotlivých kolejích je patrná z harmonogramu prací.

Dle zastižené geologie při realizaci cílové a startovací jámy bude upraven harmonogram protlačování, tak aby snížená rychlost pod kolejemi č. 110 a č. 112 byla omezena pouze o víkend. V uvedených kolejích nesmí dojít k omezení rychlosti na 10 km/h v pracovní dny!

V případě lepších geologických podmínek bude realizace zkrácena.

Veškeré výkopy podél ulice Starokolínské a na první nástupišti provádět za pomoci drobné mechanizace – v místech se nachází velké množství kabelizace.

Zastřešení nástupiště:

Dojde k částečnému rozebrání zastřešení na nástupišti č. 1 pro potřeby zřízení cílové jámy (na začátku stavby) a vytažení stroje po ražbě (po konci ražby).

Ostatní stavební objekty:

Proběhnou stavební úpravy Výpravní budovy (VB) a Administrativní budovy (AB) pro potřeby ražby.

Zabezpečovací zařízení:

V rámci etapy budou ochráněny sítě zabezpečovacího zařízení.

Sdělovací zařízení:

V rámci etapy budou ochráněny sdělovací sítě.

Silnoproudé rozvody:

V rámci etapy budou ochráněny silnoproudé rozvody.

Trakce:

Dojde k přerušení napájení trakčního vedení v koleji č. 120. Kolej bude bez napětí. Dále se vloží izolátory do kolejí č. 103a a 107. Na konci etapy se izolátory odstraní. Na konci etapy E. 2.4. se vymění trolejový drát trakčního vedení za celistvý kus.

Na konci etapy dojde k obnovení trakčního vedení.

Etapa 1.2: Přepojení kabelizace

2. 1. 2023 – 30. 6. 2023

Železniční svršek a spodek:

Nedochází k zásahu

Nástupiště:

Bez stavebního zásahu.

Mosty, propustky, zdi:

V etapě nedojde k zásahu do mostních objektů.

Kabelovod:

Kabelovod je již realizován a vystrojen.

Zastřešení nástupiště:

Bez zásahu.

Ostatní stavební objekty:

Dojde k definitivnímu dokončení vodovodu do budovy ST a vsakovacího objektu.

Zabezpečovací zařízení:

Dochází k přeložce kabelizace do kabelovodu.

Sdělovací zařízení:

Dochází k přeložce kabelizace do kabelovodu.

Silnoproudé rozvody:

Dochází k přeložce kabelizace do kabelovodu.

Trakce:

Na konci etapy dojde k vybudování nových trakčních základů na nástupišťích a podél ulice Starokolínské. **Na nástupišti bude základ budován za provozu, bez zkrácení délky nástupištní hrany**, pouze se šířkovým omezením. Výkop bude zabezpečen dle požadavků BOZP. Výkopový materiál bude odnášen ručně a ručně bude dopravena i armatura. Základy budou vylity betonem v noční výluce 0:30 – 4:30.

Ostatní části TV zůstávají bez zásahu.

Etapa 2: Výstavba podchodu

1. 7. 2023 – 2. 9. 2024

Etapa 2.1: Podchod pod 5. nástupišťem

1. 7. 2023 – 9. 10. 2023

Železniční svršek a spodek:

Dojde k vložení mostního provizoria do koleje č. 114. V kolejích č. 116, 118 a 120 dojde k vyjmutí kolejového pole/výhybky (č. 163) délky 25 m. Po výstavbě podchodu se zrekonstruuje železniční spodek a svršek do původní konfigurace kolejiště.

Nástupiště:

Nástupiště č. 5 bude zkráceno na 210 m. Dojde k rekonstrukci pro potřeby výstavby nového podchodu. Dojde k ubourání nástupiště č. 4 pro vložení MP a přesunutí trakčních stožárů.

Mosty, propustky, zdi:

Zrealizuje se první část nového podchodu od ulice Starokolínské mezi kolej č. 112 a 114.

Pro potřeby výstavby bude mostní provizorium vyjmuta při betonáži stropní desky (3 dny) a realizaci SVI na desce (2 dny).

Zastřešení nástupiště:

Zrekonstruuje se zastřešení pro potřeby výstavby podchodu na nástupišti č. 5. Dojde k rozebrání zastřešení nástupiště č. 4 pro potřeby přemístění trakce

Ostatní stavební objekty:

Nejsou realizovány.

Zabezpečovací zařízení:

Dojde k ochraně kabelizace zabezpečovacího zařízení.

Sdělovací zařízení:

Připraví se vývody pro nový informační systém. Dojde k ochraně sdělovací kabelizace.

Silnoproudé rozvody:

Na nástupišti se upraví rozvody osvětlení pro potřeby nového podchodu. Dojde k ochraně stávající kabelizace.

Trakce:

V rámci etapy se zrealizuje přesun trakčních bran (č. 263 a 264).

Etapa 2.2: Podchod pod 4. nástupištěm

10. 10. 2023 – 2. 2. 2024

Železniční svršek a spodek:

Dojde k vložení mostního provizoria do koleje č. 108 a č. 112. V kolejích č. 110 dojde k vyjmutí kolejového pole/výhybky (č. 164) délky 25 m. Po výstavbě podchodu se zrekonstruuje železniční spodek a svršek do původní konfigurace kolejíště.

Nástupiště:

Nástupiště č. 4 bude zkráceno na 210 m. Dojde k rekonstrukci pro potřeby výstavby nového podchodu.

Mosty, propustky, zdi:

Zrealizuje se navazující část nového podchodu od prostoru mezi kolejemi č. 112 a č. 114 do prostoru mezi kolejemi č. 108 a č. 110.

Pro potřeby výstavby bude mostní provizorium vyjmutu při betonáži stropní desky (3 dny) a realizaci SVI na desce (2 dny).

Zastřešení nástupiště:

Zrekonstruuje se zastřešení pro potřeby výstavby podchodu na nástupišti č. 4.

Ostatní stavební objekty:

Nejsou realizovány.

Zabezpečovací zařízení:

Dojde k ochraně kabelizace zabezpečovacího zařízení.

Sdělovací zařízení:

Připraví se vývody pro nový informační systém. Dojde k ochraně sdělovací kabelizace.

Silnoproudé rozvody:

Na nástupišti se upraví rozvody osvětlení pro potřeby nového podchodu. Dojde k ochraně stávající kabelizace.

Trakce:

Bez zásahu.

Etapa 2.3: Podchod pod 3. nástupištěm a kolejemi č. 106 a 108

5. 2. 2024 – 20. 5. 2024

Železniční svršek a spodek:

Dojde k vložení mostního provizoria do koleje č. 110. V kolejích č. 102, 104, 106, 108 dojde k vyjmutí kolejového pole délky 25 m. Na konci etapy se definitivně dokončí položení výhybky č. 164 mezi kolejemi č. 108 a č. 110. Po výstavbě podchodu se zrekonstruuje železniční spodek a svršek do původní konfigurace kolejíště. Dojde pouze k přeložení mostního provizoria do jiného směru.

Nástupiště:

Nástupiště č. 3 bude zkráceno na 120 m. Dojde k rekonstrukci pro potřeby výstavby nového podchodu. Dojde k dostavbě části nástupiště u výhybky č. 164.

Mosty, propustky, zdi:

Zrealizuje se další část nového podchodu od prostoru mezi kolejemi č. 108 a č. 110 do prostoru mezi kolejemi č. 102 a č. 100.

Pro potřeby výstavby bude mostní provizorium vyjmuto při betonáži stropní desky (3 dny) a realizaci SVI na desce (2 dny).

Zastřešení nástupiště:

Zrekonstruuje se zastřešení pro potřeby výstavby podchodu.

Ostatní stavební objekty:

Nejsou realizovány.

Zabezpečovací zařízení:

Dojde k ochraně kabelizace zabezpečovacího zařízení. Na koleji č. 104 dojde k posunutí návěstidla Lc104, tak aby kolej č. 104 končila před výkopem pro potřeby podchodu.

Sdělovací zařízení:

Připraví se vývody pro nový informační systém. Dojde k ochraně sdělovací kabelizace.

Silnoproudé rozvody:

Na nástupišti se upraví rozvody osvětlení pro potřeby nového podchodu. Dojde k ochraně stávající kabelizace.

Trakce:

Dojde k vložení izolátorů do kolejí č. 104 a 102. Na konci etapy se izolátory odstraní a vymění se trolejový drát trakčního vedení za celistvý kus. Dojde k vyloučení kolejí č. 2c+2d (km 345,911 – 347,300) a koleje č. 102 (km 347,300 – 348,470).

Etapa 2.4: Podchod mezi 1. a 2. nástupištěm

21. 5. 2024 – 2. 9. 2024

Železniční svršek a spodek:

V kolejích č. 100, 101, 103, 105 dojde k vyjmutí kolejového pole/výhybky (č. 162) délky 25 m. Po výstavbě podchodu se zrekonstruuje železniční spodek a svršek do původní konfigurace kolejiště.

Nástupiště:

Nástupiště č. 1 a č. 2 bude zkráceno na 120 m. Dojde k rekonstrukci pro potřeby výstavby nového podchodu.

Mosty, propustky, zdi:

Zrealizuje se poslední část nového podchodu od prostoru mezi kolejemi č. 102 a č. 100 do přednádražního prostoru.

Zastřešení nástupiště:

Zrekonstruuje se zastřešení pro potřeby výstavby podchodu.

Ostatní stavební objekty:

Nejsou realizovány.

Zabezpečovací zařízení:

Dojde k ochraně kabelizace zabezpečovacího zařízení. Na koleji č. 100 dojde k posunutí návěstidla Lc100, tak by kolej č. 100 končila před výkopem pro potřeby podchodu.

Sdělovací zařízení:

Připraví se vývody pro nový informační systém. Dojde k ochraně sdělovací kabelizace.

Silnoproudé rozvody:

Na nástupišti se upraví rozvody osvětlení pro potřeby nového podchodu. Dojde k ochraně stávající kabelizace.

Trakce:

Dojde k vložení izolátorů do kolejí č. 100, 101, 103a a 107. Na konci etapy se izolátory odstraní a vymění se trolejový drát trakčního vedení za celistvý kus.

Dojde k vyloučení kolejí č. 1c+1d (km 345,911 – 347,300) a koleje č. 101 (km 347,300 – 348,530) a koleje č. 101a (km 348,115 – 348,530).

Etapa 3: Dokončovací práce

10. 9. 2024 – 6. 12. 2024

Železniční svršek a spodek:

Proběhne třetí podbití kolejí po stavbě. Postupně v každé dotčené koleji.

Mosty, propustky, zdi:

Zrealizují se dokončovací práce v podchodu. Do podchodu se osadí technologie výtahů, provedou se dokončovací práce.

Ostatní stavební objekty:

Ve stanici se osadí nový orientační systém.

Sdělovací zařízení:

Stanice se osadí novým informačním systémem.

Silnoproudé rozvody:

Dojde k realizaci osvětlení podchodu.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy,

ETAPA 0 – PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

Popis vyloučených kolejí:

Výstavba pažení ve startovací jámě.

Kolejová výluka koleje č. 120 (manipulační) od km 298,357 do km 298,382 – **9 týdnů**.

Kolejová výluka koleje č. 116c – **4 noční výluky 0:30 – 4:30 (pouze o víkendu)**.

Trakční výluka kolejí č. 114, 114a, č. 116, 116a, 116b, 118 – **4 noční výluky 0:30 – 4:30 (pouze o víkendu)**.

Kolejová výluka koleje č. 118 (manipulační) – **1 den**.

Dopravní opatření:

Po dobu 9 týdnů bude vyloučena manipulační kolej č. 120 od km 298,357 do km 298,382 bez nutnosti zavádění dopravních opatření.

Na konci etapy je uvažováno se 4 nočními výlukami koleje č. 116c (z důvodu vybudování pažení u šachty kabelovodu) se souběžnou noční trakční výlukou kolejí č. 114, 114a, č. 116, 116a, 116b, 118. Dále se uvažuje s denní výlukou manipulační koleje č. 118 (změna kotvení). Tyto výluky proběhnou bez zavádění dopravních opatření.

ETAPA 1 – VÝSTAVBA KABELOVODU

Popis vyloučených kolejí:

1.1. Ražba kabelovodu, vytažení razicího štítu.

Kolejová výluka koleje č. 120 (manipulační) od km 298,357 do km 298,382 – **21 týdnů**.

Kolejová výluka koleje č. 116c – **7 nočních výluk 0:30 – 4:30 (pouze o víkendu).**

Trakční výluka kolejí č. 114, 114a, č. 116, 116a, 116b, 118 – **7 nočních výluk 0:30 – 4:30 (pouze o víkendu).**

Kolejová výluka kolejí č. 105 od km 347,650 do km 347,900 a 105a – **3 + 4 dny.**

Trakční výluka kolejí č. 103, 103a, 105, 105a, 107, 109 (v obvodu ÚO 7) – **2 noční výluky 0:30 – 4:30.**

1.2. Přepojování kabelizace

Výluka zabezpečovacího zařízení – **6 nočních výluk 1:00 – 3:00 hod.**

Dopravní opatření:

V průběhu Etapy 1 bude vybudován kabelovod pod kolejištěm osobního nádraží. V části kolejiště, pod níž bude ražba probíhat, bude v dotčených kolejích snížena rychlost na 10 km/h. Délka úseku koleje s pomalou jízdou bude cca 30 m. V jednom okamžiku bude pomalá jízda zaváděna maximálně na 3 sousedních kolejích a v každé koleji bude zavedena po dobu maximálně 3 dní, kdy bude probíhat ražba kabelovodu. Následně po proražení daného úseku bude rychlost v příslušné koleji zvýšena na 50 km/h. Po zbývajících dobu do okamžiku proražení kabelovodu bude v příslušné koleji PJ 50 km/h.

Prodloužení pravidelné jízdní doby při zavedení pomalé jízdy 10 km/h, resp. 50 km/h:

- expresní vlak (160 km/h) – projíždějící = 2,5 min., (při rychlosti 50 km/h = 1 min.),
- expresní vlak (160 km/h) – zastavující = 1 min., (při rychlosti 50 km/h bez prodloužení JD = 0 min.).

Zpoždění vlaků vznikající jízdou vlaků přes pomalou jízdu lze snížit v rámci operativního řízení provozu, kdy budou vlaky přednostně směřovány na koleje bez pomalé jízdy. Vhodné je toto řešení aplikovat především u projíždějících vlaků a u dlouhých nákladních vlaků.

Ad 1.1) Po dobu 21 týdnů bude vyloučena manipulační kolej č. 120 od km 298,357 do km 298,382 bez nutnosti zavádění dopravních opatření.

V etapě je uvažováno se 7 nočními výlukami koleje č. 116c (z důvodu vybudování pažení u šachty kabelovodu) se souběžnou noční trakční výlukou kolejí č. 114, 114a, č. 116, 116a, 116b, 118. Tyto výluky proběhnou bez zavádění dopravních opatření.

Dále je na začátek a konec etapy plánována třídní, resp. čtyřdní kolejová výluka kolejí č. 105 (od km 347,757 do km 347,797) a 105a se souběžnou noční trakční výlukou kolejí č. 103, 103a, 105, 105a, 107, 109. Vliv výluky lze řešit změnou obsazení staničních kolejí bez dalších opatření. Kolej č. 105 je využívána především pro osobní vlaky nezávislé trakce (HV řady 814) ve/ze směru Bečváry. Pro tyto vlaky bude k dispozici nástupiště u nevyložené části koleje č. 105 od km 347,612 do km 347,757. Vjezd vlaků bude možný na PN při dodržení podmínek předpisu SŽDC D1 (zpravení strojvedoucího, krytí vyloučeného místa apod.) Během uvedené fáze je uvažováno s beznapětovými průjezdy vlaků po koleji č. 103/103a. Podmínky pro tyto jízdy jsou uvedeny v příloze č. 6.

Ad 1.2) Při přepojování kabelizace dojde k vypnutí zabezpečovacího zařízení v čase 1:00 – 3:00 hod. V uvedeném čase nebude možné realizovat jízdy vlaků přes ŽST Kolín. Výluka je plánována na neděle (celkem 5 dní) a pondělí (1 den), kdy je v nočních hodinách nižší intenzita nákladní dopravy.

Opatření v osobní dopravě: v čase výluky jsou v ŽST Kolín trasovány osobní vlaky 9300 a 9301, které budou ve dnech výluky nahrazeny NAD v úseku Kolín – Velim.

Opatření v nákladní dopravě: nákladní vlaky vyčkají ukončení výluky ve vhodných stanicích. Pro omezený počet nákladních vlaků lze využít odklonovou trasu Choceň – Týniště nad Orlicí – Hradec Králové – Velký Osek.

Dále bude výluka pro potřeby výstavby základů trakčních stožárů. Jedná se o jednu noční výluku. Popis vyloučených kolejí a dopravní opatření je shodné s etapou 0.

ETAPA 2 – VÝSTAVBA PODCHODU

Fáze 2.1 – podchod pod 5. Nástupištěm

2.1.1 Přesunutí trakční brány – 3 noční výluky 22:00 – 4:00 hod.

Popis vyloučených kolejí:

Kolejová výluka kolejí č. 110, 112

Trakční výluka kolejí č. 32, 34, 36, 38, 40, 110, 110a, 110b, 112, 112a od km 297,790 (ÚO 423) do km 298,700 (ÚO 433).

Dopravní opatření:

V rámci Etapy 2.1.1 jsou plánovány noční trakční a kolejové výluky v délce 6 hodin. Všechny tyto výluky jsou uvažovány v nočním období od 22:00 do 4:00 hod. Hlavním důvodem je snížení dopadů výluk na osobní dopravu, která je v tomto čase minimální.

V době konání výluky nebude možná jízda vlaků osobní dopravy k 4. a 5. nástupišti. U dotčených vlaků osobní dopravy bude v úseku Kolín – Velký Osek a Kolín – Kutná Hora hl. n. zavedena náhradní autobusová doprava. Rychlík v relaci Praha – Kolín – Čáslav lze trasovat pouze po koleji č. 108 (bez nástupiště), takže ve dnech výluky bude nutné vést rychlík na koleje č. 100 – 104 a soupravu následně přestavit formou posunu na kolej č. 108, ze které odjede ve směru Kutná Hora hl. n.

Jízda nákladních vlaků ve směru Kolín – Velký Osek bude v obou směrech možná pouze přes staniční kolej č. 108. Vzhledem k souběžným trakčním výlukám bude nutné zajistit průjezd vlaků bez zastavení vhodným organizováním sledu vlaků.

V etapě je uvažováno s průjezdy vlaků po koleji č. 108 a jejich jízdou přes napěťově vyloučené části zhlaví. Dále budou možné vjezdy a odjezdy na koleje / z kolejí č. 110, 112 ze/ve směru Velký Osek / Velim / Kutná Hora. Podmínky pro jízdy vozidel elektrické trakce přes úseky kolejíště s napěťovou výlukou jsou uvedeny v příloze č. 6.

2.1.2 Výstavba podchodu

Popis vyloučených kolejí:

Kolejová výluka kolejí č. 116c, 118 (manipulační) a 120 (manipulační) – **14 týdnů**.

Trakční výluka kolejí č. 42, 44, 114, 114a, 116, 116a, 116b, 116c, 118, 120 od km 297,730 (ÚO 424) do km 298,700 (ÚO 434) – **14 týdnů**.

Kolejová výluka koleje č. 114 – **3 + 3 + 2 + 5 dní**.

Dopravní opatření:

V rámci Fáze 2.1.2 bude zahájena výstavba podchodu pod 5. nástupištěm a kolejemi č. 114, 116, 118 a 120. Souběžně s kolejovou výlukou bude probíhat trakční výluka kolejí č. 42, 44, 114, 114a, 116, 116a, 116b, 116c, 118, 120. V době výluky bude zachován provoz v koleji č. 114 umístěním mostního provizoria.

Výluka bude mít rozhodující vliv na úsek tratě 502 Kutná Hora – Kolín – Velký Osek. Pro osobní dopravu budou k dispozici koleje č. 110 a 112 bez omezení. Kolej č. 114 nebude elektricky sjízdná, proto se uvažuje s jejím využitím pro rychlíky Kolín – Rumburk a spěšné vlaky Kolín – Trutnov, které jsou vedeny v nezávislé trakci.

S ohledem na eliminaci negativních dopadů výluky na provoz jsou navržena následující opatření:

- ve vhodných časech provázat oběhy osobních vlaků ve směru Velký Osek – Kolín – Kutná Hora, tak aby se snížil počet výchozích/končících vlaků v ŽST Kolín,
- na osobní vlaky relace Havlíčkův Brod – Kolín nasadit vratné soupravy z důvodu omezených možností objíždění souprav v ŽST Kolín; nabízí se rovněž možnost nasazení motorových jednotek v úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín, které by zajišťovaly na nevyloučenou část koleje č. 116,

- v krajním případě zavedení NAD v úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín.

V nákladní dopravě se předpokládá jízda vlaků po koleji č. 108 a v sedlových časech osobní dopravy jízdy po kolejích č. 110, 112 a 114.

Při zachování současné koncepce GVD v době konání výluky dochází k problémům v časech dopravní špičky, kdy se potkávají následující vlaky:

1. R/Sp Rumburk/Trutnov – Kolín, příj. X:10 (kol. 114)
2. R Brno – Kolín – Praha, L:09 – L:11 (kol. 112)
3. Sp Praha – Kutná Hora, L:10 – L:12 (kol. 110)
4. R Kolín – Ústí nad Labem, odj. L:14 (kol. 112)

Situaci lze řešit pozdějším odjezdem výchozího vlaku R ve směru Ústí n. L. nebo nasazením vozidel nezávislé trakce na Sp vlaky v úseku Kutná Hora – Kolín s nutností přestupu v Kolíně.

V průběhu Fáze 2.1.2 je uvažováno s několika výlukami pro vložení a odstranění mostního provizoria. Celkově se jedná o 2denní (2x), 3denní (1x) a 5denní (1x) výluky. Během uvedených výluk zůstanou pro osobní dopravu k dispozici pouze koleje č. 110 a 112. Vzhledem k rozsáhlému omezení infrastruktury je navrženo zavedení NAD pro osobní a spěšné vlaky v úseku Kolín – Velký Osek a Kolín – Kutná Hora.

V rámci Fáze 2.1 budou možné beznapěťové jízdy vlaků na koleje č. 108, 110 a 112 přes trakčně vyloučené části obou zhlaví. Podmínky pro jízdy vozidel elektrické trakce přes části zhlaví s trakční výlukou jsou uvedeny v příloze č. 6.

Fáze 2.2 – podchod pod 4. nástupištěm

Popis vyloučených kolejí:

Kolejová výluka koleje č. 110 v úseku od km 347,757 do km 347,797 – **14 týdnů**.

Trakční výluka kolejí č. 32, 34, 36, 38, 40, 110, 110a, 110b, 112, 112a, od km 297,790 (ÚO 423) do km 298,700 (ÚO 433) – **14 týdnů**.

Kolejová a trakční výluka kolejí č. 108 a 112 – **3 + 3 + 2 + 5 / 1 dní**.

Dopravní opatření:

V průběhu Fáze 2.2 bude vybudována část podchodu pod 4. nástupištěm a přilehlými kolejemi č. 110 a 112. Za účelem snížení dopadu vlivu výluk na provoz bude vloženo mostní provizorium z koleje č. 108 směrem do výhybky č. 169, tak aby byla možná jízda nákladních vlaků ze 108. koleje směr Velký Osek. Druhé mostní provizorium bude vloženo do koleje č. 112. Souběžně s kolejovou výlukou bude nad dotčenými kolejemi probíhat trakční výluka.

Vzhledem k podobnému rozsahu výluky jako v Etapě 2.1, kdy budou pro vlaky osobní dopravy k dispozici v plném rozsahu pouze 2 koleje (č. 114, 116) a 1 kolej jen pro vlaky nezávislé trakce (č. 112), je navržen stejný rozsah dopravních opatření jako u výluky v rámci Etapy 2.1. Jedná se o následující opatření:

- ve vhodných časech provázat oběhy osobních vlaků ve směru Velký Osek – Kolín – Kutná Hora, tak aby se snížil počet výchozích/končících vlaků v ŽST Kolín,
- na osobní vlaky relace Havlíčkův Brod – Kolín nasadit vratné soupravy z důvodu omezených možností objíždění souprav v ŽST Kolín; nabízí se rovněž možnost nasazení motorových jednotek v úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín, které by zajížděly na nevyloučenou část koleje č. 110,
- v krajním případě zavedení NAD v úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín.

V průběhu Etapy 2.2 je uvažováno s několika vícedenními výlukami, kdy budou vyloučeny koleje č. 108 a 112 za účelem vložení a odstranění mostních provizorií. Celkově se jedná o 2denní (2x) a 3denní (1x) výluky. Během těchto výluk zůstanou k dispozici pouze koleje č. 114 a 116. S ohledem na výrazné omezení infrastruktury je navrženo zavedení NAD pro osobní a spěšné vlaky v úseku Kolín – Velký Osek a Kolín – Kutná Hora.

Podobně na závěr Etapy 2.2 je plánována 5denní výluka koleje č. 112 souběžně s 1denní výlukou koleje č. 108 za účelem odstranění mostních provizorií a obnovení sjízdnosti dotčených kolejí. V těchto dnech je opět navrženo zavedení NAD pro osobní a spěšné vlaky v úseku Kolín – Velký Osek a Kolín – Kutná Hora.

V Etapě 2.2 je uvažováno s beznapěťovými průjezdy vlaků po kolejích č. 108 a 112. Dále budou možné vjezdy a odjezdy na koleje / z kolejí č. 114, 116 přes zhlaví s trakční výlukou. Společné zásady pro jízdy vozidel elektrické trakce přes úseky kolejiště s napěťovou výlukou jsou uvedeny v příloze č. 6.

Fáze 2.3 – podchod pod 3. nástupištěm a kolejemi č. 106 a 108

Popis vyloučených kolejí:

Kolejová výluka kolejí č. 102 a 104 od km 347,773 a kolejí č. 106, 108, 108a v úseku od km 347,757 do km 347,797 – **14 týdnů**.

Trakční výluka kolejí č. 102, 104, 104a od km 347,757 (provizorní dělič) do km 348,115 (ÚO 442) a kolejí č. 106, 108, 108a, 108b (samostatné ÚO 6 a 10) – **14 týdnů**.

Kolejová a trakční výluka kolejí č. 102, 104, 104a – **1 noční výluka 22:00 – 4:00**.

Kolejová a trakční výluka koleje č. 2d, 102, 104, 104a – **2 dny**.

Trakční výluka kolejí č. 2, 2b, 2c, 102a od km 345,911 (ÚO 422) do km 348,470 (ÚO 452) – **1 den**.

Kolejová výluka koleje č. 110 souběžně s trakční výlukou kolejí č. 32, 34, 36, 38, 40, 110, 110a, 110b, 112, 112a od km 297,790 (ÚO 423) do km 298,700 (ÚO 433) – **3 + 2 + 7 dnů**.

Dopravní opatření:

V rámci Fáze 2.3 bude zhotovena část podchodu pod 3. nástupištěm a kolejemi č. 102, 104, 106 a 108. Stavbou budou přerušeny koleje č. 102, 104, 106 a 108 a souběžně bude nad uvedenými kolejemi probíhat trakční výluka. Nástupiště č. 3 bude ze směru od Pardubic zkráceno na délku 120 metrů a koleje č. 102 a 104 budou ze směru od Pardubic elektricky sjízdné, ze směru od Prahy nebude nástupiště použitelné.

Z důvodu snížení dopadu výluky na provoz bude instalováno mostní provizorium z koleje č. 110 do výhybky č. 169. Tímto opatřením budou zachovány stávající dvě nástupiště pro vlaky na trati Kutná Hora hl. n. – Kolín – Velký Osek bez nutnosti zavádění dopravních opatření. Vlaky nákladní dopravy trasované po koleji č. 108 budou během výluky vedeny po kolejích č. 110 – 116.

V době hlavní výluky budou pro vlaky dálkové dopravy na trati Praha – Česká Třebová určeny koleje č. 100/100a a č. 101 u nástupiště č. 2. Projíždějící vlaky lze vést po koleji č. 103/103a. Příměstskou linku S1 Praha – Kolín je vhodné řešit oběhově bez přechodu vozidel na další tratě a vlaky směřovat na koleje č. 107 a 109 (nástupiště 1A).

Pro osobní vlaky ze směru Pardubice bude elektricky sjízdná nevyložená část kolejí č. 102 a 104 u nástupiště č. 3. Z důvodu nemožnosti objíždění hnacích vozidel je nutné nasazení vratných souprav. Úpravou zabezpečovacího zařízení bude umožněno stavět vlakové cesty z/na koleje č. 104 běžnou obsluhou zabezpečovacího zařízení bez použití přivolávací návěsti.

V průběhu Etapy 2.3 je uvažováno s několika vícedenními výlukami koleje č. 110 a trakčními výlukami souvisejících kolejí za účelem vložení a odstranění mostního provizoria. Souhrnně se jedná o 2denní (1x), 3denní (1x) a 7denní (1x) výluky. Z tohoto důvodu bude nutné zavést opatření jako v Etapě 2.2, tzn.:

- ve vhodných časech provázat oběhy osobních vlaků ve směru Velký Osek – Kolín – Kutná Hora, tak aby se snížil počet výchozích/končících vlaků v ŽST Kolín,
- na osobní vlaky relace Havlíčkův Brod – Kolín nasadit vratné soupravy z důvodu omezených možností objíždění souprav v ŽST Kolín; nabízí se rovněž možnost

nasazení motorových jednotek v úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín, které by zajížděly na nevyločenou část koleje č. 110,

- v krajním případě zavedení NAD v úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín.

Zajištění elektrické sjízdnosti kolejí č. 102 a 104 si vyžádá na začátku Etapy 2.3 noční výluky v čase 22:00 – 4:00 z důvodu vložení nových elektrických izolátorů. Tuto výluky lze realizovat bez nutnosti zavádění dopravních opatření.

Obnovení trakčního vedení do původního stavu vyžaduje 2denní výluky, která je plánována na víkend v závěru Etapy 2.3. Budou vyloučeny koleje č. 2d, 102, 104, 104a. První den výluky bude trakčně vyloučen úsek kolejiště od km 345,911 do km 348,470. Druhý den výluky bude trakčně vyloučena část kolejiště od km 347,300 do km 348,115.

Dálkové vlaky ve směru Praha – Kolín – Pardubice budou přednostně směřovány přes lichou kolejovou skupinu. Vlaky opačného směru budou vedeny přes obvod přednádraží variantní vlakovou cestou po kolejích č. 4 – 16, popř. 38a. Z kolejí č. 110 – 116 budou vlaky odjíždět variantní vlakovou cestou přes koleje č. 116d, 116e. Tímto způsobem je zajištěn bezkolizní průjezd vlaků opačných směrů na trati Praha – Kolín – Pardubice. Příměstskou linku S1 Praha – Kolín je vhodné řešit oběhově bez přechodu vozidel na další tratě a vlaky směřovat na koleje č. 107 a 109 (nástupiště 1A). Výluky za účelem odstranění elektrických izolátorů lze realizovat bez nutnosti zavádění dopravních opatření.

V Etapě 2.3 není uvažováno s dlouhodobými jízdami vozidel elektrické trakce přes úseky s trakční výlukou. Zásady pro jízdy vozidel elektrické trakce při krátkodobých trakčních výlukách jsou uvedeny v příloze č. 6.

Fáze 2.4 – podchod mezi 1. a 2. nástupištěm

Popis vyloučených kolejí:

Kolejová a trakční výluky kolejí č. 100, 100a, 101, 107, 109 – **noční výluky 22:00 – 4:00.**

Kolejová výluky kolejí č. 100, 101 od km 347,773 a kolejí č. 103, 105 v úseku od km 347,757 do km 347,797 – **14 týdnů.**

Trakční výluky kolejí č. 100, 101 (od km 347,757) a 100a, 103, 105, 105a – **14 týdnů.**

Kolejová a trakční výluky kolejí č. 103a, 107, 109 – **2 dny.**

Kolejová a trakční výluky kolejí č. 1d, 100, 100a, 101, 101a – **3 dny.**

Trakční výluky kolejí č. 1, 1b, 1c, 101b od km 345,911 (ÚO 421) do km 348,530 (ÚO 451) – **1 den.**

Dopravní opatření:

V průběhu Fáze 2.4 bude dokončena poslední část podchodu ve směru od 2. nástupiště přes koleje č. 100, 101, 103 a 105, které budou stavbou přerušeny. Současně bude probíhat nad uvedenými kolejemi trakční výluky. Koleje přerušené výlukou budou kusé, nástupiště č. 1 a 2 budou zkrácena ze směru od Pardubic na délku 120 m. Koleje č. 100 a 101 zůstanou elektricky sjízdné ze směru od Pardubic. Ze směru od Prahy nebude možné nástupiště č. 2 využít.

V závěrečné etapě je maximální snaha o zajištění provozu na trati Kutná Hora hl. n. – Kolín – Velký Osek bez vlivu výluky na osobní i nákladní dopravu, tzn., bude zachována provozní technologie na kolejích č. 108 – 116.

Pro dálkovou osobní dopravu budou určeny koleje č. 102 a 104 u nástupiště č. 3. Jízda projíždějících vlaků je možná po kolejích č. 106 a 108.

Příměstskou linku S1 Praha – Kolín je vhodné řešit oběhově bez přechodu vozidel na další tratě a vlaky směřovat na koleje č. 107 a 109 (nástupiště 1A). Pro osobní vlaky ze směru Pardubice budou elektricky sjízdné koleje č. 100 a 101 u 2. nástupiště. Z důvodu nemožnosti objíždění hnacích vozidel je nutné nasazení vratných souprav. Úpravou zabezpečovacího zařízení bude umožněno stavět vlakové cesty z/na koleje č. 100 běžnou obsluhou zabezpečovacího zařízení bez použití přivolávací návěsti.

U nástupiště č. 1 bude ponechána nevytlučená část koleje č. 105 pro vlaky ze/ve směru Bečváry vedené motorovými jednotkami ř. 814.

Zajištění elektrické sjízdnosti kolejí č. 100, 101, 103a, 107 a 109 si vyžádá na začátku Etapy 2.4 noční výlukou v čase 22:00 – 4:00 z důvodu vložení nových elektrických izolátorů. Tuto výlukou lze realizovat bez nutnosti zavádění dopravních opatření.

V závěru Etapy 2.4 je uvažováno s několika denními výlukami kolejí č. 100, 100a, 101, 101a, 103, 103a, 105 a 107 za účelem obnovy trakčního vedení do původního stavu. Celkově se jedná o 4 denní výluky, kdy nebude možná jízda vlaků na uvedené koleje. Vzhledem k rozsáhlému omezení infrastruktury je nutné zavedení NAD pro osobní vlaky linky S1 v úseku Velim – Kolín. Vlaky dálkové dopravy ve směru Praha – Pardubice budou vedeny po koleji č. 102, popř. 104. Vlaky opačného směru budou trasovány přes obvod přednádraží variantní vlakovou cestou po kolejích č. 4 – 16, popř. 38a. V obvodu osobního nádraží je možná jízda projíždějících vlaků po kolejích č. 106 a 108, zastavujících vlaků po kolejích č. 102, 104 a 110. Tímto způsobem je zajištěna minimalizace kolizních míst mezi vlaky opačných směrů. Odjezd vlaků z kolejí č. 108 a 110 variantní vlakovou cestou přes koleje č. 116d, 116e umožňuje bezkolizní průjezd stanicí na velimském zhlaví.

V Etapě 2.4 není uvažováno s dlouhodobými jízdami vozidel elektrické trakce přes úseky s trakční výlukou. Zásady pro jízdy vozidel elektrické trakce při krátkodobých trakčních výlukách jsou uvedeny v příloze č. 6.

ETAPA 3 – Dokončovací práce

Popis vyloučených kolejí:

Postupné vyloučení kolejí č. 105, 103, 101, 100, 100a, 102, 104, 104a, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120 – **vždy 1 den.**

Dopravní opatření:

Koleje budou vylučovány postupně. Dopravní opatření se nestanovuje.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Zařízení staveniště je umístěno na pozemcích p. č. 3031/1 a st. 3112. Vyznačení ploch je uvedeno v příloze č. 8. této zprávy

B. 8.2 Výkresy

V příloze č. 8 této zprávy je situace se zakreslením obvodu stavby, plochou zařízení staveniště a možnostmi napojení na infrastrukturu.

B. 8.3 Harmonogramy

V příloze č. 3 jsou uvedeny harmonogramy výstavby. Konkrétně je uveden harmonogram výluk kolejí a detailněji jsou rozpracovány jednotlivé hlavní činnosti.

B. 8.4 Schéma stavebních postupů

V příloze č. 4 jsou uvedeny schémata stavebních postupů.

B. 8.5 Bilance zemních hmot

Veškerá výkopová zemina bude odvezena z místa stavby.

Předpokládané množství vykopané zeminy: 6085 m³

Předpokládané množství nakupované zeminy: 385 m³

B. 8.6 Dokumenty koordinátora BOZP

V příloze č. 7 jsou uvedeny dokumenty koordinátora BOZP v přípravě.

B. 8.7 Pokyny pro zhotovitele

- Pro stavbu je uvažováno s mostními provizorii ve správě OŘ Plzeň.
- Vsakovací objekt bude realizován postupně tak, aby se mohlo na něm zrealizovat zařízení staveniště.
- **Výstavba kanalizace a vodovodu bude v koordinaci s výstavbou kabelovodu, objekty budou stavbou minimálně dotčeny.**

B. 8.8 Přílohy:

| | |
|---------------|---|
| Příloha č. 1 | Dopravně inženýrské opatření |
| Příloha č. 2 | Dopravně inženýrské opatření |
| Příloha č. 3 | Harmonogramy výstavby (3.1,3.2) |
| Příloha č. 4 | Schéma stavebních postupů (4.1-4.7) |
| Příloha č. 5 | Výpočet propustnosti dopravních kolejí |
| Příloha č. 6 | Trakční výluky |
| Příloha č. 7 | Dokumenty koordinátora BOZP v přípravě. |
| Příloha č. 8 | Situace stavby s vyznačením ploch staveniště |
| Příloha č. 9 | Schéma zabezpečovacího zařízení v etapě 2.3 a 2.4 |
| Příloha č. 10 | Schéma trakce |

V listopadu 2019

Vypracoval: Ing. Bc. Martin Verner
Ing. Josef Veselý

Aktualizace 12/2020

Vypracoval: Ing. Martin Koudelka