

DOKUMENTACE SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI 12/2015

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:	
Investor, objednatel:		Kontaktní adresa:			
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9			
METROPROJEKT Praha a.s. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz				Souprava číslo:	
HIP: Ing. Jan Nosek Tel.: +420 296 154 221 Stupeň: DŮR (PD)		Podpis: _____ Název a účel díla: Optimalizace traťového úseku Lysá n.L. (mimo) – Čelákovice (mimo)			
Zpracovatelský útvar: S51 stavební Tel.: +420 296 154 202 Vedoucí útvaru: Ing. Jaroslav Kácovský		Název části díla: Souhrnná část Organizace výstavby		B B.12	
Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama Vypracoval: Ing. Miroslav Halama Skart. znak: V20/2036 Datum: 6/2016 Počet formátů: 38 A4 Měřítko: -		Podpis: _____ Název přílohy: Časový postup prací IČD: 15 6563 02 12 00 00			Změna: 01 Číslo. příl.: 300

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1 Identifikace stavby.....	2
1.2 Identifikace investora a projektanta	2
1.3 Charakteristika stavby Optimalizace traťového úseku	3
2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY	4
2.1 Hlavní milníky přípravy a výstavby.....	4
2.2 Dělení stavby na úseky, ZÚ a KÚ.....	4
2.3 Základní údaje a podmínky výstavby	5
2.4 Zásady stavební technologie	6
3. STAVEBNÍ POSTUPY.....	8
3.1 Stavební postupy koncepčně.....	8
3.2 Stavební postupy (SP) souhrnně.....	9
3.3 Stavební fáze (SF) – most přes Labe v km 6,330 souhrnně	10
3.4 Stavební postupy (SP) podrobněji.....	11
4. ŘÁDKOVÝ HARMONOGRAM STAVBY	14
5. ORIENTAČNÍ POŽADAVKY NA VÝLUKY	16
6. ZÁZNAMY Z PORAD, OSTATNÍ DOKLADY	17
6.1 Vstupní jednání, 30.04.2015.....	17
6.2 Jednání Zab.a sděl.zař., ZOV, 30.04.2015.....	21
6.3 Informace o hladinách Labe, 14.09.2015	25
6.4 Konferenční projednání připomínek, 13.11.2015	28
6.4.1 GŘ SŽDC, O11.....	28
6.4.2 GŘ SŽDC, O12.....	29
6.4.3 GŘ SŽDC, O13.....	30
6.4.4 GŘ SŽDC, O30.....	31
6.4.5 SŽDC, SSZ, DPT, ZOV	32
6.4.6 SŽDC, SSZ, ŽP.....	35
6.4.7 Prezenční listina.....	36

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)
Číslo ISPROFIN: 521 352 0020
Stupeň dokumentace: DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí)
dle drážní terminologie PD (přípravná dokumentace)
Charakter stavby: Optimalizace a rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby: Stavba dráhy
Umístění stavby: Kraj: Středočeský
Okres: Praha-východ, Nymburk
Obce s rozšířenou působností: Lysá nad Labem
Obce: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice
Katastrální území: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice
Dotčená trať: celostátní:
- zařazena do sítě TEN-T
- dle JŘ č. 231 (Praha-Vysočany – (Lysá n.L.) – Kolín),
- dle TÚ č. 1192,
- dle GVD č. 524,
- dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrná soustava 3 kV,
Traťový úsek: Lysá nad Labem – Čelákovice
Zastávka: Čelákovice-Jiřina
Provizorní odbočka: odb.Káraný

1.2 Identifikace investora a projektanta

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Kontaktní adresa: Stavební správa západ se sídlem v Praze,
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
HIS: Ing. Jakub Bazgier
Generální projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
nám. I. P. Pavlova 1786/2, Praha 2
HIP: Ing. Jan Nosek
Část dokumentace: OV, B.12, příl.300 Časový průběh stavby (Harmonogram výstavby)
Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969)
tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz
Vypracoval: Ing. Miroslav Halama (text, podklady pro grafické části)
Spolupráce: Ing. Petr Ocásek (grafické části)

1.3 Charakteristika stavby Optimalizace traťového úseku

Hlavní specifika stavby jsou:

- rekonstrukce dvukolejného železničního mostu přes Labe o 4 polích, přeprava obloukových ocelových konstrukcí k demontáži po Labi do provizorních přístavišť po i proti proudu,
- z hlediska ŽP průchod nebo sousedství první části stavby (mezi Lysou a přemostěním Labe – cca 4/5 řešené trati) citlivým územím chráněných lokalit – ochranného pásma vod, nadregionálního i lokálního biokoridoru, PR Hrbáčkovy tůně, EVL Píšťina u Byšiček, Císařské lesy a Pařeziny,
- 1/5 délky stavby pak prochází obytnou (z minimální části průmyslovou) zástavbou města Čelákovice,
- zřízení definitivní odb. Káraný (pro zvýšení propustnosti traťového úseku) a provizorní přeložky přes Labe (pro montáž nového dvukolejného železničního mostu).

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB) se soustředěnou výstrojí v přilehlých stanicích, nové staniční zabezpečovací zařízení v odbočce Káraný 3. kategorie typu elektronické stavědlo,
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména DOK a TK), přeložky nedrážních sdělovacích a silnoproudých kabelů a potrubních vedení (vodovod, kanalizace, plynovod),
- kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku vč. rekonstrukce nástupiště a přístřešků v zast. Čelákovice-Jiřina a 2 ks železničních přejezdů,
- rekonstrukce mostních objektů pod dvěma traťovými kolejemi (3 ks propustků, 5 ks mostů vč. již uvedeného nového mostu přes Labe), novostavba propustku pod přeložkou polní cesty v km 1,010,
- kompletní rekonstrukce trakčního vedení včetně převěšení ZOK,
- PHS v úseku vedení trati zástavbou Čelákovice.

2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY

2.1 Hlavní milníky přípravy a výstavby

Hlavní milníky přípravy a výstavby jsou termíny (většinou orientační) navržené projektantem.

Získání ÚR	30.09.2016
zhotovení dokumentace P	01.11.16-30.06.17
Získání SP	30.09.2017
zhotovení dokumentace pro soutěže na dodavatele	01.06.-07.08.2017
soutěž na dodavatele	01.09 – 06.11.2017
výběr dodavatele	08.01.2018
uzavření smlouvy s dodavatelem	12.02.2018
předání staveniště dodavateli	28.02.2018
Zahájení stavby - přípravné práce	01.03.2018
zahájení stavby – hlavní stavební práce (výluky)	29.04.2018
Konec stavby - hlavní stavební práce (výluky)	10.11.2019
konec stavby - dokončující práce	31.03.2020

Upozornění: Navržené termíny a doba výstavby mohou doznat změny (prodloužení) z důvodů statistických údajů z Vodohospodářského dispečinku Povodí Labe o proměnlivosti výšky vodní hladiny v průběhu ročního období. Pokud je vysoká nebo příliš nízká hladina vody nelze u klíčového objektu (most přes Labe) provádět stavební práce.

2.2 Dělení stavby na úseky, ZÚ a KÚ

Řešená trať je rozdělena na tři stavební úseky:

- žst.Lysá nad Labem (stavební úsek č.01 – do úseku zasahují pouze objekty technologie – úprava zabezpečovacího zařízení a DŘT pro SpS)
- traťový úsek Lysá n.L.-Čelákovice včetně odbočky Káraný (stavební úsek č.02 – úsek hlavních stavebních úprav).
- žst.Čelákovice (stavební úsek č.03 – podobně jako v úseku 01, zasahuje do úseku pouze úprava zabezpečovacího zařízení)

V čísle objektů se číslo stavebního úseku vyskytuje jako první dvojčíslí. Objekty ležící mimo vlastní optimalizaci trati mají číslo stavebního úseku 99 (odstraňování zeleně, náhradní výsadby), objekty celotraťového významu mají číslo stavebního úseku 00 (DOK, TK).

V projektové dokumentaci je použito tzv. Stavební staničení, které vyrovnává a uvádí do normového stavu staničení stávající, které je mnohdy zatíženo abnormálními hektometry.

Vedle stavebního staničení je použito i Staničení evidenční – platí pro stávající objekty (mosty, propustky) a úrovněové přejezdy.

Ohraničení stavby

ZÚ = km 1,200 = staničení v kol.č.1 směr Lysá - napojení na stávající stav
(výhledově navazuje stavba Rekonstrukce žst.Lysá nad Labem)

KÚ = km 7,594 = staničení v kol.č.1 směr Praha (Čelákovice) - napojení na nový stav,

(před realizací stavby Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany – 2.stavba – 1.část žst.Čelákovice)

Staničení Začátku a Konce úprav nezahrnuje návazné úseky se směrovým a výškovým vyrovnáním kolejí do navazujícího stavu.

Traťový úsek (TÚ) v ose celostátní trati 231 (číslo dle JŘ) je č.1192.

Definiční úseky jsou uváděny pro potřeby správce OŘ, zejména z důvodů umístění mostních objektů a železničních přejezdů, kde se tato označení umístění používají i v mostních a přejezdových listech.

DÚ	staničení		úseky
G1	336,654	338,181	žst. Lysá nad Labem (km 337,495 = km 0,000)
O2	0,863	4,822	Lysá nad Labem-Káraný
H1	4,822	4,852	odb.vl. Káraný (vlečka již zrušena)
14	4,852	6,855	KáranýKOVOHUTĚ Čelákovice
J1	6,855	6,888	odb.vl. KOVOHUTĚ Čelákovice (vl. snesena, ponechána pouze odb.výhybka)
18	6,888	7,627	KOVOHUTĚ Čelákovice-Čelákovice
B1	7,627	8,72	žst. Čelákovice

2.3 Základní údaje a podmínky výstavby

- Stavba Optimalizace traťového úseku Lysá n.L.-Čelákovice je zařazena do sítě TEN-T; je součástí kapacitního spojení Prahy s regiony Lysá-Milovice, Nymburk, Poděbrady s pokračováním na Hradec Králové; spojení odlehčuje souběžnému hlavnímu tahu (1.TŽK) ve směru Kolín, Pardubice, Česká Třebová.
- Číslo ISPROFIN Optimalizace traťového úseku Lysá n.L.-Čelákovice je **521 352 0020**.
- Termín začátku výstavby je umístěn do **března r. 2018**. Důvodem je nutný čas na dokončení projektové přípravy (dokončení PD a zhotovení P), vydání ÚR a SP, zhotovení dokumentace pro soutěž na dodavatele stavby, její vlastní průběh a výběr dodavatele.
- Doba výstavby je zatím rozvržena na cca 2 roky :
 - včetně přípravných a dokončovacích prací je od 03/2018 do 03/2020 (25 měsíců),
 - hlavní stavební práce trvají od 05/2018 do 10/2019 (18 měsíců),
 - hlavní stavební práce bez měsíců zimního období trvají 15 měsíců.
- K době výstavby je nutné dodat upozornění, že termín se může ještě cca o 0,5 roku protáhnout. Důvodem je zapracování (zatím nezískaných) podkladů od Povodí Labe ohledně kolísání hladiny Labe během roku. Výška hladiny ovlivňuje realizaci, kdy vysoká nebo naopak nízká hladina Labe znemožní provedení některých stavebních postupů.
- Přes zimní měsíce (prosinec, leden, únor) budou hlavní stavební práce obecně přerušeny, v harmonogramu jsou však specifikovány některé vybrané činnosti:
 - zimní přestávka 2018-2019 – možná montáž nové konstrukce přes Labe,
 - zimní přestávka 2019-2020 – zkušební a ověřovací provoz.
- Přípravné práce v délce 2 měsíců jsou převážně klasického charakteru (kácení, komunikace, úpravy ploch ZS) s doplněním stavební činnosti na nutné přeložky IS a zřízení základů stožárů TV pro odb.Káraný.
- V r.2018 bude, z kolejového hlediska, realizováno:
 - rekonstrukce obou traťových kolejí v úseku Lysá-Káraný,
 - provizorní přeložka přes Labe pro umožnění rekonstrukce (novou horní stavbu) stávajících jednokolejných mostů.

- V r.2019 bude následovat:
 - realizace nové dvoukolejné konstrukce mostu přes Labe,
 - rekonstrukce obou traťových kolejí v úseku Káraný-Čelákovice vč. zastávky Čelákovice-Jiřina,
 - demontáž a odstranění provizorní přeložky vč. provizorního mostu přes Labe.
- Přesah do r.2020 je z pohledu provozu již nepodstatný. Probíhá zkušební a ověřovací provoz a sadovnické a rekultivační práce.
- Ovlivnění ze stavební činnosti sousedních úseků je dle získaných informací o sousedních stavbách následující:
 - Optimalizace trati Lysá n.L.-Praha Vysočany, 2.stavba, 1.část, žst.Čelákovice, příprava je ve stupni P, realizace se uvažuje v letech 2016-2017, do zahájení stavby Lysá-Čelákovice bude stanice dokončena.
 - Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně), příprava je ve stupni PD, oproti stavbě Lysá-Čelákovice v nepatrném časové odsunu, realizace (dle info zadavatele) se uvažuje v souběhu obou staveb; dle názoru projektanta je souběh nevhodný, výlukami provozu budou „postiženy“ dva téměř sousední (oddělené pouze jednou stanicí) traťové úseky, kde součástí druhého je i žel.stanice; ovlivnění stavební činností bude značné, při zpoždění některých částí jedné nebo druhé stavby budou nastávat stavy rozsáhlých improvizací.
 - Rekonstrukce žst.Lysá nad Labem, příprava je ve stupni PD, opět úvaha zadavatele uskutečnit realizaci v souběhu se stavbou Lysá-Čelákovice; určité výhody by souběh staveb mohl přinést, např. rekonstrukce čelákovického zhlaví Lysé vč.přeložky spolu s rekonstrukcí traťových kolejí Lysá-Čelákovice při využití odb.Káraný; nevýhodou je naopak ovlivnění provozu ze stavební činnosti na další trati (pravobřežní do Ústí n.L.).
 - Optimalizace traťového úseku Mstětice-P.Vysočany (možná v členění na části Mstětice-H.Počernice(vč.) a H.Počernice-P.Vysočany), stavba je v úrovni dokumentace PD z r.2009, dle vyjádření zadavatele bude její realizace následovat až po úseku Čelákovice-Mstětice.
 - Optimalizace žst. Pha-Vysočany je zařazena na samotný konec celé optimalizace a stavbu Lysá-Čelákovice neovlivní.
- V pořadí jednotlivých staveb je v současné době v prvním pořadí sledována stavba žst.Čelákovice.

2.4 Zásady stavební technologie

- Řešený traťový úsek je provizorní odbočkou Káraný provozně rozdělen na dva úseky – na úsek Lysá-Káraný a Káraný-Čelákovice.
- Úsek Káraný-Čelákovice zahrnuje složitou a časově poměrně zdlouhavou rekonstrukci mostu přes Labe, kde výška mostu nad hladinou Labe byla určena na 5,25 m nad max. plavební hladinou.

Výhledově má řešení umožňovat zvýšení mostu na 7 m, přičemž „ve hře“ zůstává nejen varianta trvalého zdvihu, ale i zdvih kce na úroveň 7 m s přerušením provozu na železnici pomocí hydraulického (nebo obdobného) zdvihacího soustrojí. Polemika o tom, zda není smysluplnější stavbu navrhnout rovnou na výšku mostu 7 m, vyvolaná a doporučovaná zpracovatelem ZOV, byla zadavatelem odmítnuta s tím, že tato rozhodnutí nepřísluší projektantovi. Projektantovi tedy nezbyvá než splnit požadavek zadavatele, který hodnotu 5,25 m předložil projektantovi ke zpracování jako výsledek vzájemné dohody dotčených orgánů a organizací (SŽDC, Plavební správa, město Čelákovice, ...).

- Každý stavební úsek je stavebně i časově rozdělen na stavební postupy přičemž pro celou stavbu je časově předřazen pouze jediný tzv. nultý stavební postup pro veškeré nutné přípravné práce. Je na zhotoviteli, zda dílčí přípravné práce nepřesune do pozdějšího období před začátky jednotlivých stavebních postupů.
- Délka stavebních postupů v jednotlivých stavebních úsecích je poměrně specifická, většinou je navržena na základě pracnosti rozhodujících stavebních objektů (rekonstrukce či novostavby mostních objektů).

Hlavní zařízení staveniště (HZS) je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení navrženo variantně bud:

- **var.1.** v Čelákovících v ulici Kollárova vpravo trati v km 7,890, kde na soukromém pozemku na ploše

velikosti 2000 m² jsou zatím volné plochy s možností realizace i ploch parkovacích, pozemek je částečně zatravněný, jeho výhodou je velmi dobrý přístup,

- **var.2.** v Čelákovících poblíž zastávky Č.-Jiřina vpravo trati cca v km 6,650 v části areálu bývalého vlečkového kolejiště Kovohutí, velikost plochy je 1330 m² s úvahou další plochy 525 m² pro plochu parkoviště, pozemek je z velké části zpevněný, výhodou této varianty je jako u var.1 velmi dobrý přístup, navíc je HZS velmi blízko klíčové stavbě trati - mostu přes Labe,

- **var.3.** na pravém břehu Labe (lokalita Na marastech obce Káraný ulice U Železničního mostu vpravo trati v km 6,150, na drážním pozemku velikosti 3120 m², pozemek je zatravněný, minimálně porostlý křovinami, jeho výhodami jsou umístění na drážním pozemku, velká plocha a bezprostřední sousedství klíčové stavby trati - mostu přes Labe, nevýhodou je špatná dostupnost (dlouhý příjezd jak z lokality Staré Boleslavi, tak od Lysé n.L. přes místní komunikace, které jsou místy na soukromých pozemcích, přímé napojení z Čelákovice neexistuje). Pro přístup je navržena alternativní komunikace – dočasná staveništní komunikace z lokality Sv. Václav – k mostu přes Labe po pravé straně trati v těsném sousedství drážního násypového tělesa, která ovšem musí být odsouhlasena orgány ochrany přírody.

➤ **Montážní základna** – pro umístění areálů jsou možné 2 lokality:

- využití Montážních základen bude i jako základen demontážních, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídát období se sníženou pracovní činností,

- **Var.1** plocha bývalého nákladového obvodu vpravo trati u žst.Čelákovice cca v km 8,500; silniční příjezd na plochu je z ul.Masarykova, která je hlavní průjezdnou ulicí ve městě Čelákovice; plocha je zpevněná, o velikosti téměř 2600 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice,

- využití plochy jako Montážní základny by bylo velmi vhodné i pro stavbu Čelákovice-Mstětice, to ovšem velmi ostře koliduje s informací, že po dokončení rekonstrukce žst. Čelákovice má být pozemek prodán městu za účelem úpravy přednádražního prostoru, **projektant důrazně upozorňuje, že prodej by měl být realizován až po dokončení staveb TÚ do Lysé a Mstětic.**,

- **Var.2** plocha nákladového obvodu vpravo trati v žst. Lysá n.L., cca v km 337,290; silniční příjezd na plochu je z ul.9.května; plocha je zpevněná, o velikosti 4400 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice,

- pokud by došlo v Čelákovících k odprodeji pozemku před VB, zůstane var. Montážní základny v Lysé jako jediná možná.

➤ **Recyklační základna** – pro stavbu Lysá-Čelákovice se se zřízením Recyklační stanice neuvažuje, ale stav možností je následující:

- nejreálnější plochou (**Alt.1**) je drážní pozemek v rozštěpu tratí č.072 směr Všetaty a č.231 směr Čelákovice (na pražském zhlaví žst.Lysá n.L.), pozemek je za tratí od nejbližší obytné zástavby vzdálen cca 75 m, na opačné straně (za druhou tratí) sousedí s průmyslovou zástavbou,

- v úseku Lysá-Labe by další možná plocha pro základnu byla na ploše var.1 HZS, vzhledem k chráněné lokalitě je však nevhodná,

- v úseku Labe-Čelákovice není možná z důvodu obytné zástavby,

- poslední možná plocha (**Alt.2**) je až na druhém konci města Čelákovice v rozpletu tratí za Čelákovice mezi tratěmi do Mochova a Prahy (vlevo silnice na Záluží, ul.Cihelna), pozemky jsou částečně v majetku města Čelákovice, částečně soukromé, od vlastní stavby je to však lokalita vzdálená a pro návoz a odvoz materiálu po kolejích těžko realizovatelná, po silnici přes Čelákovice naprosto nevhodná, navíc úsek Lysá-Labe je od spojení odříznutý a tedy by se jednalo pouze o recyklaci z úseku Labe-Čelákovice v délce 1 km.

➤ **Pontonová ZS** – pro stavbu mostu přes Labe jsou pro rozebrání stávajících konstrukcí navržena dvě tzv. Pontonová ZS, která jsou mimo vlastní traťový úsek:

- Pontonové ZS 1 je proti proudu řeky Labe vpravo, cca 1.300 m od mostu, na pozemcích Povodí Labe a města Čelákovice,

- Pontonové ZS 2 je po proudu řeky Labe vlevo, cca 400 m od mostu, na pozemcích Povodí Labea Kovohutě Holding,

- mimo bezprostřední blízkost vlastního traťového úseku se podél toku Labe (na břehu na každé straně) nacházejí kotevní bloky (2 proti proudu, 2 po proudu), které při rekonstrukci mostu budou zabezpečovat polohu plavebních soulodí.

- Dokončující práce spočívají zejména v uvedení staveniště a přístupových komunikací do původního stavu (vyklizení a úpravy). Součástí prací je odstranění vad a nedodělků a ověření součástí stavby ve zkušebním provozu.
- Pracovní doba (směna)
 - se uvažuje v délce trvání 8 až 10 hod,
 - práce v noci projektant obecně nedoporučuje, ale z hlediska zatíženosti trati (minimalizace ovlivňování provozu) budou nutné, např. při návozu materiálu ŠL do vedlejší koleje nebo při pracích na TV; práce v noci jsou možné i při časové tísni pro provedení potřebných stavebních prací (v tomto případě je zabezpečení záležitostí vlastního dodavatele a nezakládá v sobě možnost požadavku na zvýšené finanční náklady),
 - ve stávajícím GVD je noční sedlo bez provozu vlaků cca 2 hodiny (01:30 - 03:30); dopravním opatřením (náhrada nočního spoje do Milovic NAD a posunem trasy nákladního spoje) lze získat až 4 hodiny (00:00 – 04:00).
- Přístupy na stavbu jsou podrobně zpracovány a popsány v příloze 100 Technická zpráva a zmapovány v přílohách 201 Přehledná situace a 202 a 203 Koordinační situace.
- Dopravní opatření na veřejných silničních komunikacích jsou v ZOV součástí příl.č.100 Technické zprávy a samostatné dokumentace části B.13 DIO, kde jsou texty doplněny o situace.
 - jedná se zejména o uzavírky (vč. objízdných tras) či omezení na komunikacích s rekonstruovanými železničními mosty a na železničních přejezdech,
 - v místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci pak upozornění - značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na tuto komunikaci,
 - nejčastěji využívanými komunikacemi budou v úseku Lysá-Čelákovice silnice 3315 (ul.Ke Karlovu) s pokračováním cestou vpravo podél trati, v Čelákovicích pak podélné ul. U Mostu, Jiřího Wolker a Masarykova a ulice trať křižující Přístavní a J.Zacha-Husova.
- Zásady dopravní technologie jsou součástí dokumentace části B.2., v dalším stupni dokumentace budou souhrnně doplněny i do této kapitoly.
- Zásady činnosti zabezpečovacího zařízení a Zásady práce na trakčním vedení budou součástí dalšího stupně dokumentace.

3. STAVEBNÍ POSTUPY

3.1 Stavební postupy koncepčně

Předchozí dokumentace pod stupněm PD skrývala spíše dokumentaci podrobnější studie. Při rozsahu celé stavby Lysá n.L. – Pha-Vysočany a časových možnostech, ale ani nemohlo být v silách projektanta podrobnosti stupně PD dosáhnout. Od doby zpracování došlo k dílčím koncepčním změnám v pořadí jednotlivých staveb a při podrobnějším zpracování dílčí stavby Lysá-Čelákovice i v náhledu na pořadí původně navržených stavebních postupů.

V pořadí jednotlivých staveb je v současné době v prvním pořadí sledována stavba žst.Čelákovice, jako stavba návazná je zařazena stavba Lysá-Čelákovice, ve třetím pořadí stavba Čelákovice-Mstětice(vč.). Dále následuje úsek Mstětice-P.Vysočany (možná v členění na části Mstětice-H.Počernice(vč.) a H.Počernice-P.Vysočany) a nakonec žst. Pha-Vysočany. Zařazení stavby žst.Lysá n.L., která měla být původně zařazena do souboru staveb labské „pravobřežní trati“, se nyní uvažuje v kontextu spojení na Prahu. Alternativně se tak může dostat do souběhu se stavbou Lysá-Čelákovice, reálněji však až po jejím dokončení. Ne nepodstatnou vazbou mezi oběma stavbami je existence odb.Káraný, která bude mít při výstavbě žst. Lysá velký dopravní význam – podstatné zvýšení propustnosti traťového úseku.

Předchozí dokumentace PD navrhovala Stavební postupy začít (po vložení výhybek v odb.Káraný) v úseku odb.Káraný-Čelákovice vč. klíčové stavby úseku – mostu přes Labe a související provizorní přeložky trati. V této dokumentaci je naopak (po zřízení odb.Káraný) upřednostněn k rekonstrukci nejprve úsek Lysá-odb.Káraný, souběžně bude připravována stavba

přeložky a provizoria mostu, následně převedení provozu do provizorní polohy, realizace nového mostu a nakonec rekonstrukce úseku odb.Káraný-Čelákovice.

Důvody, koncepce a průběh uvedených postupů jsou následující:

- pro přeložku trati (a plato pro montáž konstrukce mostu přes Labe) je potřebné velké množství násypového materiálu, který se předpokládá získat z rekonstrukce traťových kolejí v úseku Lysá-odb.Káraný (kratší úsek odb.Káraný-Čelákovice má naopak násypového materiálu deficit),
- během rekonstrukce traťových kolejí bude připravována i spodní stavba provizorního i nového mostu přes Labe; nevznikne tím tedy ve stavbě žádná velká prodleva k termínu zprovoznění přeložky,
- rekonstrukce úseku Lysá-odb.Káraný požaduje úsek rekonstruovat technologií bez snášení kolejového roštu, proto je nejprve pro každou kolej provedena rekonstrukce mostního objektu přes potok Mlynařice a pak (v max. možné délce úseku) provedena rekonstrukce žel. spodku a svršku uvedenou technologií (např. s použitím stroje AHM, nebo RPM),
- v úseku jsou tři železniční přejezdy, kde bude nutné buď pro druhý (P3611) nebo třetí (P3612) přejezd (vzdálenost cca 2,3km) zachovat nepřetržité spojení do lokality obce Byšičky se zastavbou dalších dvou lokalit Tři Chalupy a Řehákova Bouda; při průjezdu soupravy bude před dosažením druhého přejezdu dostatek času přejezd první uvést do alespoň provizorně sjízdné podoby,
- využití technologie bez snášení kolejového roštu v úseku odb.Káraný-Čelákovice není vhodná – jedná se o příliš krátký (pro využití stroje) neekonomický úsek, kde část úseku je mimo stávající osu trati (tvoří ji násyp a přeložka na most přes Labe), zastávka Čelákovice-Jiřina a šest mostních objektů,
- během stavby nového mostu, kdy budou v provozu již obě traťové koleje z Lysé do odb.Káraný, bude dostatek času na rekonstrukci jedné koleje úseku; po uvedení jedné části nového mostu vč. rekonstruovaného úseku do provozu bude odstraněn most provizorní vč. části přeložky a současně dokončena druhá část mostu a rekonstrukce druhé koleje do Čelákovic,

Výše uvedený postup výstavby vyhovuje i zmíněné alternativě souběhu staveb s žst.Lysá n.L. kdy je možné ihned na začátku staveb spojit rekonstrukce traťových kolejí s výstavbou přeložky za žst. Lysá s jedinou (celkem nepodstatnou) změnou (úpravou), že rekonstrukce začne v sudé traťové koleji.

3.2 Stavební postupy (SP) souhrnně

Seznam stavebních postupů (SP)

- SP 0** Přípravné práce
- SP 1a** Odb.Káraný, kol.č.2
- SP 1b** Odb.Káraný, kol.č.1
- SP 2a** Úsek Lysá-Káraný, kol.č.1 a TV, mostní objekt
- SP 2b** Úsek Lysá-Káraný, kol.č.1, žel.spodek a svršek
- SP 3a** Úsek Lysá-Káraný, kol.č.2 a TV, mostní objekt
- SP 3b** Úsek Lysá-Káraný, kol.č.2, žel.spodek a svršek
- SP 4** Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.2, Provizorní přeložka

Zimní přestávka

- SP 5a** Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.1; Most Labe - vyjmutí kce
- SP 5b** Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.1; Most Labe - pilíře, opěry, nová kce č.2, výsun
- SP 5c** Most Labe - nová kce č.1, výsun
- SP 5d** Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.1; Most Labe - osazení
- SP 6** Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.2; Provizorní přeložka

SP 7 Aktivace zab. zař.

SP 8 Dokončující práce

Zimní přestávka – její umístění za SP 4 je záměrné. Zprovozněním provizorní přeložky bude provoz v traťovém úseku Lysá-Čelákovice po celou dobu zimních měsíců dvoukolejný a nebude docházet k omezení propustnosti.

3.3 Stavební fáze (SF) – most přes Labe v km 6,330 souhrnně

Stavebně nejsložitější rekonstrukcí je most přes Labe v km 6,330. Pro tento objekt byly (již v úrovni PD) zpracovány graficky i textově následující Stavební fáze, které jsou součástí dokumentace vlastního mostního objektu. V části ZOV, v této příl.300, Časový postup prací a v příl.č.400, Schémata stavebních postupů, jsou tyto fáze pouze orientačně uvedeny, ale nerozepisovány.

SF 1 Přípravné práce (dtto SP0)

SF 2 Osazení vodotěsných jímek u pilířů

SF 3 Zřízení provizorního přemostění

Zimní přestávka

SF 4 Vyjmutí stávajících nosných konstrukcí z koleje č.1

SF 5 Přestavba opěr a pilířů; montáž nosné konstrukce č.2

SF 6 Podélný výsun nové nosné konstrukce (montážní nos na pilíři P1)

SF 7 Podélný výsun nové nosné konstrukce (montážní nos na pilíři P2)

SF 7a Přerušení podélného výsunu nové nosné konstrukce č.2;
montáž nové nosné konstrukce č.1

SF 8 Podélný výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.3;
aktivace montážní podpory na člunu

SF 9 Výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.3 (montážní nos na pilíři P3)

SF 10 Výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.4;
aktivace montážní podpory na člunu

SF 11 Výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.4 (montážní nos na opěře OP2)

SF 12 Osazení nové nosné konstrukce na ložiska (uvedení kol.č.1 do provozu)

SF 13 Demontáž provizorního přemostění

Ve SF 3 je již možné začít s montáží mostní konstrukce č.2 na pracovním „platu“, i když výstavba mostu přes Labe bude v zimním období přerušena. Rozpracovanou část konstrukce č.2 bude pouze nutné před zimou ošetřit odpovídající úpravou povrchu proti povětrnostním vlivům. Po příčném přesunu do osy kolejí konstrukce č.2 (vč. následného zásunu) bude na uvolněné ploše okamžitě zahájena montáž konstrukce č.1.

Přeprava jednotlivých dílů nové mostní konstrukce na staveniště je v této dokumentaci předpokládána přímo z výrobního závodu po železnici s tím, že rozměry dílců se uvažují do délky 25m a šířky 3m. Silniční doprava není vzhledem k absenci vhodných (šířkově i únosností) komunikací zatím uvažována. Podobně ani lodní doprava, která by vyžadovala další investiční náklady na zřízení přístaviště v prostoru mostu.

V harmonogramu prací jsou jednotlivé stavební postupy a fáze řazeny bez ohledu na nebezpečí zvýšené (ale i snížené) hladiny Labe (vysoká hladina vody nedovolí práce na spodní stavbě vč. inundačního prostoru, oba extrémy – „moc i málo vody“ – může znemožnit použití pracovních pontonových soulodí a vlečných člunů). Časový postup prací zde předkládá jednu z nejkratších variant.

Na základě podkladů poskytnutých Vodohospodářským dispečinkem Povodí Labe (viz část 5.3 této zprávy - Informace o hladinách Labe, 14.09.2015) lze s ohledem na dlouhodobé statistické údaje (graf Sezonality) s relativní přesností určit vhodnost a výšku hladiny v konkrétním měsíci. Z dodaných hodnot

mohou být v dalším stupni dokumentace některé fáze výstavby časově posunuty do vodohospodářsky (pro stavbu) „vhodnějšího“ období. Výsledkem pak může být prodloužení doby výstavby.

Hodnoty hydrodynamického vzduť (v závislosti na průtoku) jsou měřeny v místě Zdrže Čelákovice (ř.km 872,327), kde se hladina udržuje převážně na hodnotě 171,59 m.n.m. (s plusovou tolerancí 30 cm). Ze Studie odtokových poměrů z r.2005 pak existují kóty velkých vod i v profilu žel.mostu (ř.km 873,628), kde pro průtoky Q_1 až Q_5 se hladina pohybuje v rozmezí 172,115 až 172,529 m.n.m.

Nejdůležitější informací je však možnost (na základě požadavku zhotovitele) udržovat v průběhu stavby mostu hladinu ve zdrži na stanovené úrovni v rozmezí kót 171,59-171,89 m.n.m.

Pro speciální montáže konstrukcí mostu, opravy a rekonstrukce pilířů v průtočném profilu budou přednostně využity pontonové soupravy, vhodné typy soulodí a vlečné čluny. Opravy a rekonstrukce pilířů v průtočném profilu budou prováděny pod ochranou vodotěsných jímek. Systém instalace nových nosných konstrukcí bude založen na podélném výsunu z plochy v ose koleje. Demontáže stávajících konstrukcí mostu v polích 3 a 4 (nad hladinou Labe) a zejména přesun na demontážní plochy pontonových ZS budou prováděny rovněž za použití pontonových souprav, vhodných typů soulodí a vlečných člunů.

3.4 Stavební postupy (SP) podrobněji

SP 0 Přípravné práce

- výřezy a kácení dřevin, drobné zemní úpravy příp. sejmutí ornice vč. zpětného zahrnutí nebo rozprostření na sousední pozemky,
- úpravy ploch příp.zpevnění (zejména plochy pro snesení demontáž kce mostu přes Labe),
- úpravy ZS a jejich vybavení (buňky, sociální zařízení, elektrické přípojky) vč. oplocení,
- staveništní přístupové komunikace (jejich dočasné zpevnění šterkem nebo panely),
- vytýčení IS příp. jejich ochrana,
- dílčí stavební práce spojené se zhotovením základů stožárů TV pro odb.Káraný,
- provizorní zab.zař. - instalace a montáž (osazení dvou kontejnerů a vnitřní technologie),
- délka SP je uvažována 8 týdnů.

SP 1a Odb.Káraný, kol.č.2

SP 1b Odb.Káraný, kol.č.1

- oba SP představují zřízení provizorní odbočky Káraný (dvou kolejových spojek) nejprve vložením dvou výhybek na rychlost 50 km/h do kol.č.2 a pak do kol.č.1,
- výhybky budou uloženy bez úpravy žel.spodku a bez instalace EOv (přes zimní období bude odb., obsazena zaměstnancem),
- po uložení budou vztyčeny provizorní stožáry a upraveny lana TV,
- provizorní zab.zař. – aktivace a odzkoušení probíhá po celou dobu SP 1,
- délka obou SP celkem je uvažována 2 týdny, stavební část 1 týden (SP 1a-3 dny + SP 1b-4 dny).

SP 2a Úsek Lysá-Káraný, kol.č.1 a TV, mostní objekt

- rekonstrukce mostního objektu v km 1,786 přes potok Mlynařice, (rekonstrukce je navržena samostatně z důvodu dalšího SP 2b, kdy je pro sanaci žel.spodku použita technologie bez snášení kolejového roštu; ponechaný objekt by si vynutil přerušení (plynulost) průjezdu sanační soupravy),
- během prací na mostním objektu jsou prováděny pokládky kabelových vedení,
- pro další SP budou zřízeny základy a stožáry TV,
- v místě přejezdů bude provedeno ZKPP,
- délka SP je uvažována 6 týdnů.

SP 2b Úsek Lysá-Káraný, kol.č.1, žel.spodek a svršek

- průjezd čističky nebo stroje pro úpravu GPK (podbíječky), (stroje jsou schopné provést dílčí šířkové posuny, které uloží kolej téměř do výhledové polohy, kde konečnou polohu včetně sanace bude provedena následujícím strojem),

- průjezd hlavní soupravy strojů s technologií bez snášení kolejového roštu,
- doplnění štěrku vč. úpravy do normového tvaru, zřízení odvodnění,
- před průjezdy strojů či souprav jsou žel.přejezdy v koleji demontovány a po průjezdu zpětně obnovovány (provizorní úprava může být buď zašterkováním, provizorní výdřevou nebo betonovými panely, teprve po posledním průjezdu je konstrukce přejezdu položena nová (u přejezdů P3611 a P3612 musí být vždy jeden z nich průjezdný – obsluha lokality Byšiček),
- natažení a úprava nosných a napájecích lan TV,
- materiál z pročištění ŠL, sanace žel.spodku a úprav odvodnění bude použit pro výstavbu provizorních násypů pro pracovní plato na montáž kce mostu přes Labe a těleso provizorní přeložky (přeprava bude realizována výsypnými vozy, které odpadový materiál vytěží při čištění ŠL a sanaci železničního spodku),
- rozšíření násypů si vyžádá oboustranné provizorní prodloužení propustku v km 6,122,
- délka SP je uvažována 4 týdny.

SP 3a Úsek Lysá-Káraný, kol.č.2 a TV, mostní objekt

- platí vše, co je uvedeno pro SP 2a,
- v souběhu s tímto postupem jsou již zahájeny stavební práce na pilířích provizorního mostu (součást provizorní přeložky)

SP 3b Úsek Lysá-Káraný, kol.č.2, žel.spodek a svršek

- platí vše, co je uvedeno pro SP 2b,
- i v souběhu s tímto postupem pokračují stavební práce na pilířích provizorního mostu (součást provizorní přeložky).

SP 4 Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.2, Provizorní přeložka

- opěry pro provizorní most přes Labe,
- provedeny jsou přeložky a vyvěšení kabelů na kci mostu přes Labe pod kol.č.1 pro možný přesun konstrukce pod kol.č.2,
- příčný přesun stávající kce mostu pod kol.č.2 do polohy provizorní přeložky,
- mostní provizorium v km 6,531 pro kolej provizorní přeložky přes ul.Přístavní,
- dokončení násypu žel.spodku a pokládka žel.svršku v celé délce provizorní přeložky vč. provizorní výhybky P5, která se napojuje na stáv.kol.č.2 do prostoru rekonstruovaného mostu přes Labe, (provizorní pracovní kolejové napojení bude sloužit pouze stavbě k návozu materiálu pro rekonstrukci mostu, aby nebyly zatěžovány místní komunikace a lesní a polní cesty)
- na začátku postupu budování základů stožárů TV, ke konci pak montáž vlastních stožárů a montáž nosných a napájecích lan TV,
- do polohy provizorní přeložky trati jsou přepojena veškerá kabelová vedení,
- během postupu je možné začít montáž konstrukce č.2 nového mostu v prostoru násypem zvýšeného pracovního „plata“ podél kol.č.1,
- délka SP je uvažována 10 týdnů.

Zimní přestávka

- období zimní přestávky je obecně obdobím stavebního klidu, kdy by práce ve venkovním prostředí neměly probíhat,
- v klimaticky příznivých obdobích zimních měsíců, avšak pouze s dodržением předepsaných technologických podmínek (venkovní teploty) konkrétních postupů bylo možné pokračovat např. v montáži konstrukce č.2 nového mostu přes Labe,
- během celého zimního období je doprava vedena dvoukolejně v celém úseku Lysá-Čelákovice; dílčí omezení je pouze v kol.č.2 na provizorní přeložce, kde je rychlost snížena na 50 km/h..

SP 5a Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.1; Most Labe - vyjmutí kce

- vyjmutí, přesun a demontáž všech částí stávajících konstrukcí mostu pod kol.č.1, (kce z polí 1 a 2 bude snesena na zpevněné plochy inundace vedle mostu a zde rozebrány), (konstrukce z polí 3 a 4 budou vcelku přepraveny po Labi (proti proudu) do ZS provizorního pontonového přístaviště a zde teprve rozebrány na díly umožňující odvoz silničními vozidly),
- pokud již nebylo započato s montáží konstrukce č.2 nového mostu před (nebo během) zimní přestávky, bude tato montáž zahájena v souběhu s tímto postupem,

- pro omezení výluk TV v žst.Čelákovice bude na začátku výluky do kol.č.1 v km 7,576 vložen provizorní dělič a do výběhu spojek izolátory,
- v úseku mezi mostem přes Labe a žst. Čelákovice je zahájena rekonstrukce kol.č.1 snesením žel.svršku a pracemi na mostních objektech (most km 6,531 ul.Přístavní, propustek km 6,907, podchod v km 7,046 ul.Žižkova, propustek km 7,246, most km 7,415 ul.Husova-J.Zacha),
- délka SP je uvažována 2 týdny.

SP 5b Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.1; Most Labe - pilíře, opěry, nová kce č.2, výsun

- výstavba pilířů a opěr pro nový most přes Labe,
- pokračuje montáž konstrukce č.2 nového mostu,
- po dokončení montáže je konstrukce č.2 příčně přemístěna do osy původních kolejí (byly zdemontovány pro zřízení plata a pro výsun nové konstrukce mostu přes Labe), a započato s jejím výsunem do prostoru pilíře P2, kde je výsun přerušen,
- v prostoru násypem zvýšeného pracovního „plata“ podél kol.č.1 je okamžitě započato s montáží konstrukce č.1 nového mostu,
- v kol.č.1 v úseku mezi mostem přes Labe a žst. Čelákovice jsou dokončeny práce na mostních objektech (viz SP 5a), během těchto prací jsou budovány základy stožárů TV a pokládky kabel.vedení,
- navazuje zřízení žel.spodku a svršku,
- práce v kol.č.1 jsou zakončeny rekonstrukcí nástupiště v zast. Čelákovice-Jiřina, pracemi na TV a pokládce nových kabelových vedení,
- délka SP je uvažována 16 týdnů.

SP 5c Most Labe - nová kce č.1, výsun

- dokončená nová konstrukce č.1 je příčně přemístěna do osy původních kolejí za konstrukci č.2 a pokračuje výsun až na opěru OP2,,
- délka SP je uvažována 2 týdny.

SP 5d Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.1; Most Labe - osazení

- osazení obou vysunutých konstrukcí na ložiska,
- dokončena jsou náspová tělesa u opěr včetně vrstev železničního spodku a rekonstrukce čela provizorně prodlouženého a přesypaného propustku v km 6,122,
- zřízení TV na mostě a základů stožárů přednostně na zemním tělese pro kol.č.1 (poté základy stožárů TV pro kol.č.2),
- pokládka kabelových vedení,
- pokládka žel.svršku pro kol.č.1 v úseku odb. Káraný - most přes Labe vč. svršku přes nový most,
- poměrně zásadní součástí na závěr postupu je provedení zatěžovací zkoušky mostu pro železniční provoz v kol.č.1,
- na konci postupu je provedeno vyjmutí (demontáž) provizorního děliče v kol.č.1 a provedena výměna troleje v odpovídajícím rozsahu,
- tímto postupem je dokončena rekonstrukce v kol.č.1 v úseku mezi odb. Káraný a žst. Čelákovice
- délka SP je uvažována 6 týdnů.

SP 6 Úsek Káraný-Čelákovice, kol.č.2; Provizorní přeložka

- postup začne snesením provizorního mostu přes Labe a mostního provizoria v km 6,531 přes ul.Přístavní,
- v celém úseku mezi Káraný-Čelákovice je zahájena rekonstrukce kol.č.2 snesením žel.svršku (vč. provizorní pracovní výhybky P5) a dokončením náspů před a za mostem přes Labe,
- rekonstrukce všech mostních objektů (propustek km 6,122, most km 6,531 ul.Přístavní, propustek km 6,907, podchod v km 7,046 ul.Žižkova, propustek km 7,246, most km 7,415 ul.Husova-J.Zacha),
- pro omezení výluk TV v žst.Čelákovice bude na začátku výluky do kol.č.2 v km 7,576 vložen provizorní dělič a do výběhu spojek izolátory,
- stožáry TV, kabelová vedení,
- pokládka železničního svršku kol.č.2,
- rekonstrukce nástupiště v zast. Čelákovice-Jiřina,
- na konci postupu je provedeno vyjmutí (demontáž) provizorního děliče v kol.č.2 a provedena výměna

troleje v odpovídajícím rozsahu,

- definitivní zab.zař. - instalace a montáž (osazení skříní a vnitřní technologie) v obou stanicích Lysá n.L. a Čelákovice (práce možno zkrátit prováděním najednou – v Řádkovém harmonogramu jsou práce navrženy postupně (za sebou),
- délka SP je uvažována 9 týdnů.

SP 7 Úsek Lysá nad Labem - Čelákovice

- v celém úseku bude přezkoušeno a aktivováno zabezpečovací zařízení,

SP 8 Dokončovací práce

- opravy a nedodělky provedených stavebních prací,
- úklid ploch ZS (vyklizení ploch, snesení oplocení a uvedení do původního stavu nejen klasických ZS jednotlivých stavebních objektů, ale i plochy HZS a MZ),
- opravy a uvedení do původního stavu všech staveništních případně místních komunikací dotčených provozem stavby (pro opravy komunikací je zřízen samostatný stavební objekt, přiřazený k mostu přes Labe v ev. km 6,330, úprava komunikací – zdůvodnění viz kap.2.3.2 příl.100 Technická zpráva),
- odtěžení provizorních náspů žel.spodku (pracovní „plato“ pro montáž nových konstrukcí mostu a náspy provizorní přeložky přes Labe),
- sadovnické práce a rekultivace umístěné do jara následujícího roku ,
- zkušební provoz nových stavebních částí a zařízení; zahájení ověřovacího provozu sdělovacích a zabezpečovacích částí.

4. ŘÁDKOVÝ HARMONOGRAM STAVBY

Řádkový harmonogram na následující straně přehledně znázorňuje základní stavební postupy. Uvedeny jsou základní stavební specializace s následujícími barevným provedením:

- | | |
|--|----------------|
| • Železniční svršek a spodek (definitivní) | modrá |
| • Železniční svršek a spodek (provizorní) | zelená |
| • Mostní objekty (kromě mostu přes Labe) | světle fialová |
| • Most přes Labe | tmavě fialová |
| • Ostatní stavební práce (TV, kabelizace) | oranžová |
| • Zabezpečovací zařízení | červená |

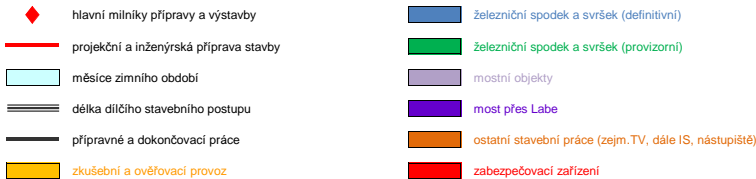
Další grafická znázornění představují:

- | | |
|---|--------------------|
| ○ Projekční a inženýrská příprava stavby | tučná červená čára |
| ○ Celková délka stavebního postupu | trojitá černá čára |
| ○ Přípravné a dokončující práce | tučná černá čára |
| ○ Zkušební provoz | okrová barva |
| ○ Měsíce zimního období (prosinec, leden, únor) | světle modrá barva |

4 Řádkový harmonogram výstavby

"Optimalizace trat'ového úseku Lysá n.L. (mimo) - Čelákovice (mimo)
Rev.03, 30.6.2016, NJ

Legenda:

[illegible]

5. ORIENTAČNÍ POŽADAVKY NA VÝLUKY

Rekapitulace krátkodobých (do 24 hod) a dlouhodobých (nad 1 den) výluk

Etapa	Podetapa	Období (orientačně měsíce)	Vyloučená kolej	Krátkodobé (počet x hodiny)	Dlouhodobé (dny)
0	-	² / ₂ 03/2018	2	1x4	
		² / ₂ 03/2018	1	1x4	
1	zab.zař.	¹ / ₂ 05/2018	telef.dorozum. 1,2		14
	1a	¹ / ₂ 05/2018	2		3
	1b	¹ / ₂ 05/2018	1		4
2	2a	05 – ¹ / ₂ 06/2018	1		42
	2b	¹ / ₂ 06 – ¹ / ₂ 07/2018	1		28
3	3a	¹ / ₂ 07 – 08/2018	2		42
	3b	09/2018	2		28
4	-	² / ₂ 11/2018	2		14
5	5a	začátek 03/2019	1	1x6	14
		¹ / ₂ 03/2019	1		14
	5b	² / ₂ 03 – 06/2019	1		112
		¹ / ₂ 05/2019	2	10x4	
	5c	polovina 07/2019	1		14
	5d	08/2019	1		42
		² / ₂ 08/2019	2	10x4	
		konec 08/2019	1	1x6	
6	-	začátek 09/2019	2	1x6	
		09 – 10/2019	2		63
		² / ₂ 10/2019	1	20x4	
		konec 10/2019	2	1x6	
7	zab.zař.	¹ / ₂ 11/2019	telef.dorozum. 1,2		7

Krátkodobé výluky v počtu 1x jsou pro úpravy TV; výluky vícenásobné jsou pro železniční spodek a svršek (pokládka sanační vrstvy šterkodrti a vrstvy šterku pro šterkové lože).

Pro aktivaci zabezpečovacího zařízení nedochází k výlukám traťových kolejí, pouze TZZ je prováděno prostřednictvím telefonického dorozumívání.

6. ZÁZNAMY Z PORAD, OSTATNÍ DOKLADY

Záznamy nejsou vždy uváděny kompletní (ty jsou uvedeny v Dokladové části H.1), ale pouze výňatky částí, které obsahují ZOV nebo se k němu významně vztahují.

6.1 Vstupní jednání, 30.04.2015

Akce	Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice(mimo)
Záznam z jednání	Vstupní jednání
Datum a čas jednání:	13.3.2015, 9:00-10:30
Místo jednání:	budova METROPROJEKTu Praha a.s I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, velká zasedací místnost v přízemí
Přítomni:	dle přiložené prezenční listiny v příloze

Předmět jednání

Předmětem jednání bylo seznámení přítomných zástupců SŽDC, Ministerstva dopravy, ČD a.s. a ČD Cargo a.s. s rozsahem a náplní projektu dle zadání, včetně upřesnění rozsahu zadání dle požadavků jednotlivých organizací.

Stávající stav :

Zpracovatel představil základní charakteristiku řešeného traťového úseku Lysá nad Labem – Čelákovice. Jedná se o trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, označenou číslem 524A. Trať je dvoukolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Trať je zařazena do kategorie celostátní dráhy a je součástí sítě TEN-T. Délka úseku Lysá nad Labem – Čelákovice činí 8,353 km. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 100 km/h, zábrzdna vzdálenost na trati je 700 m. Provoz je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu automatické hradlo s návěsním bodem Hr Káraný. Přilehlé stanice jsou vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ETB v žst. Lysá nad Labem a 2. kategorie typu elektromechanické v žst. Čelákovice. V úseku se nachází jedna zastávka Čelákovice-Jiřina s délkou nástupiště 200 m.

Navrhovaný stav:

Rozsah stavby:

- Začátek stavby je v km 1,210, přesný bod vyplývá z navazující stavby „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“.
- Konec stavby je v km 7,578 před zhlavím ŽST Čelákovice.

Dopravní technologie :

- V úseku Lysá nad Labem – Čelákovice se předpokládá následující rozsah dopravy určený na základě SP Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany.
 - R Praha – Hradec Králové (– Turnov), interval 60/60 minut, zastavuje v žst. Lysá nad Labem.
 - Sp Praha – Poděbrady, interval 60/60 minut, zastavuje v žst. Lysá nad Labem a Čelákovice.
 - Os Praha – Kolín, interval 30/60 minut, zastavuje ve všech stanicích a zastávkách.
 - Os Praha – Milovice, interval 30/60 minut, zastavuje ve všech stanicích a zastávkách.
- Dále bude GVD obsahovat volné trasy pro linku **Ex Praha – Hradec Králové**, interval 60/60 minut, projíždí žst. Lysá nad Labem a Čelákovice. Na jednání bylo dohodnuto, že **SŽDC O26 poskytne zpracovateli fragment výhledového GVD s určenými časovými polohami**.
- Maximální traťová rychlost bude určena na základě dynamického posouzení tak, aby byla využitelná vozidly a nedocházelo k nadměrnému prodlužování výstrahy na PZZ. Návrh osy bude proveden pro rychlostní profily V130, V150 a Vk.

- Dále bude prověřeno omezení rychlosti na mostě přes Labe z důvodu konstrukce TV.
- Pro výpočet jízdních dob a následných mezidobí budou žst. Lysá nad Labem a Čelákovice uvažovány ve stavu po optimalizaci dle SP Optimalizace trati Lysá n. Labem – Praha-Vysočany.

Zabezpečovací zařízení

- Traťové zabezpečovací zařízení v úseku Lysá nad Labem - Čelákovice bude 3. kategorie typu elektronický automatický blok. Předpokladem zprovoznění nového TZZ je vybudované nové SZZ v žst. Čelákovice v rámci stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha - Vysočany, 2.stavba – I.část žst. Čelákovice“ do něhož bude provedena úvazka TZZ.
- V žst. Lysá nad Labem bude provedena úvazka TZZ na aktuální stav SZZ - variantně na stávající SZZ typu ETB nebo na nové SZZ v rámci stavby Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem.
- Přejezdy v traťovém úseku budou vybaveny novým PZZ.
- V traťovém úseku bude provedena příprava pro zavedení systému ETCS, optické kabelové trasy budou dostatečně kapacitní i pro tento systém.
- Napájení zab. zař. bude nově řešeno, včetně dostatečné výkonové rezervy pro systém ETCS.

Sdělovací zařízení

- V celém úseku budou navrženy 2 HDPE trubky barvy modré a černé, optický kabel 36 vl. SM a traťový kabel 15 XN.
- Stávající přenosové zařízení SDH realizované ve stavbě „GSM-R uzel Praha (Beroun-Praha-Benešov)“ bude zachováno a př. doplněno.
- V zastávce Čelákovice-Jiřina bude navrženo rozhlasové zařízení s možností kontroly provedení hlášení a vizuální informační systém.

Mosty

- V úseku se nachází 5 mostních objektů a 3 propustky. Všechny objekty budou nově přepočteny a upraveny pro zajištění prostorové průchodnosti dle ČSN 73 6201.
- Poloha nivelety mostu přes Labe v ev. km 6,334 bude navržena s ohledem na požadavky Ředitelství vodních cest ČR a města Čelákovice. Projednání s ŘVC ČR se uskuteční 27.3.

Přejezdy

- V úseku se nacházejí 3 úroňové přejezdy. Stávající dřevěné konstrukce budou nahrazeny novými rozebíratelnými konstrukcemi. Konkrétní kce přejezdu vyplyne z dalšího projednání.

Trakce

- Trakční vedení bude nově navrženo v celém řešeném úseku. Energetické výpočty zohlední návrhový rozsah dopravy.
- Zástupce Ministerstva dopravy O130, Ing. Tyle, zmínil **uvažované výhledové převedení trakčního systému z 3 kV DC na jednotnou soustavu 25 kV AC a z tohoto důvodu žádoucí použití stíněných kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Pro návrh odpovídajícího technického řešení požaduje SŽDC písemné vyjádření MD, kde bude specifikováno jak v této věci postupovat dále.**

Osvětlení

- Zast. Čelákovice – Jiřina bude osvětlena v souladu s TSI PRM. Ovládání osvětlení bude umožňovat dálkové řízení a diagnostiku z centrálního dispečerského pracoviště CDP Praha.

Železniční svršek, spodek

- Obě traťové koleje budou rekonstruovány v celé délce řešeného úseku. Použit bude nový kolejový rošt s kolejnicemi tvaru 60 E2 na pražcích betonových s upevněním W14.
- Na začátku úseku v km 1,210 bude stavba navazovat na stávající stav tratě.
- Na konci úseku v km 7,578 bude stavba navazovat na optimalizovanou ŽST Čelákovice.

- Z hlediska žel. spodku budou v celém úseku navrženy nové konstrukce žel. spodku a odvodnění.
- Vlečka Kovohutě bude odpojena, odbočná výhybka bude bez náhrady snesena.

Nástupiště

- Nástupiště z. Čelákovice-Jiřina bude rekonstruováno ve stávající poloze. Konstrukce nástupiště bude ponechána z konzolových desek, délka nástupiště bude stávající 200m.

Pozemní stavby

- Rozsah úprav přístřešků na nástupišťích zast. Čelákovice Jiřina bude stanoven na základě rozsahu úprav nástupišť samotných.
- Nově budou navržena protihluková opatření podle Nařízení č. 272/2011 Sb. Rozsah protihlukových stěn bude stanoven na základě výstupů z akustické studie.

ZOV

- V rámci postupu výstavby bude navržena dočasná odb. Káraný, která umožní zmenšení rozsahu výluk mezistaničního úseku.

Koordinace stavby:





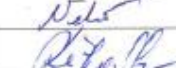


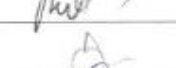


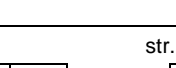
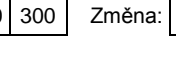

Stavba bude koordinována se stavbami:

1. Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem
2. Optimalizace trati Lysá n. Labem – Praha Vysočany, 2. stavba – I. část žst.Čelákovice
3. GSM-R uzel Praha

Zapsal: Ing. David Pöschl, Ing. Jan Nosek

Zápis ukončen 23.3.2015

	METROPROJEKT Praha a.s. I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2
---	--

Jméno	organizace	telefon / fax	e-mail	podpis
TYL JAROSLAV	MD 0130	722 603 074	jaroslav.tyla@mdcr.cz	
VÁCLAV HACEK	RD 0190	225 111 340	vacek@rdcr.cz	
BEDNÁŘ	SŽDC GR 013	4722 4 564	BEDNARJO@SZDC.CZ	
Karel Fiedler	SŽDC LS2	602 269 052	fiedler@szdc.cz	
Liba Brzda	ČD	602 291 193	briza@gr.cd.cz	
MIROSLAV VELIS	SŽDC GR 06	9422 44368	velis@szdc.cz	
ŽEHAŘ	MD 02	932 231 018	zeta@mdcr.cz	
Karel OTAVAK	SŽDC	602 777 308	OTAVAK@SZDC.CZ	
MILAN PTÁČEK	SIGNAL PROJEKT	606 712 255	ptacek@signalprojekt.cz	
David Pöschl	METROPROJEKT	739 387 098	Pöschl@metroprojekt.cz	
Vojslav Jelínek	SŽDC, 014	932 244 572	Jelinek@szdc.cz	
MILAN KUBIČKA	SŽDC, S2K	602 508 068	kubicka@szdc.cz	
JAN NOSEK	METROPROJEKT	739 589 348	Nosek@metroprojekt.cz	



METROPROJEKT Praha a.s. **I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2**

PREZENČNÍ LISTINA **ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ**







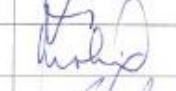
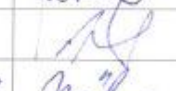

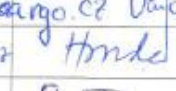
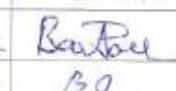




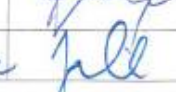
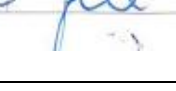
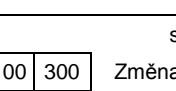
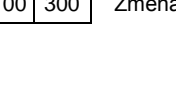


konaného dne **13.3.2015** v budově Metroprojektu Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU LYSÁ NAD LABEM (MIMO) – ČELÁKOVICE (MIMO)

VSTUPNÍ JEDNÁNÍ – UPŘESNĚNÍ ROZSAHU PROJEKTU A NÁVRHOVÝCH PARAMETRŮ

VÝROBNÍ VÝBOR Č. 1

Jméno	organizace	telefon / fax	e-mail	podpis
LAIFR	SZDC, OTH	727 827 275	LAIFR@SZDC	
VLÁČEK M.	SUDOP PRAHA a.s.	603 281 815	martin.vlasek@sudop.cz	
LUDVÍK Lad.	SZDC, OTH Praha	602 532 672	ludvikl@szdc.cz	
FOKSA David	SZDC, GR 026	725 919 470	foksad@szdc.cz	
CERNOTK MILAN	SZDC, OTH THA	606 952 406	CERNOTK@SZDC.CZ	
VERNER VLADIMÍR	SZDC - SZC HRADEC KRÁLOVÉ	602 519 673	verner@szdc.cz	
Hruškovec Eliška	SZDC - SSZ	602 660 092	hruškovec@szdc.cz	
Seidlová Lenka	-K	972 448 25	seidlova@szdc.cz	
Koht Pavel	-K	972 448 04	koht@szdc.cz	
KUNIK PETER	SZDC SSZ	725 805 797	kunik@szdc.cz	
Müller Josef	RSM - Praha	724 761 414	muller@rsm.co.cz	
Vandrovec M.	ČDC, a.s., O.B./B	727 930 052	Michal.Vandrovec@cdargo.cz	
PAVEL HONDA	ČDC, P.J. Praha	725 721 430	pavel.honda@cdargo.cz	
BAŘTOŮ PAVEL	METROPROJEKT	296 154 323	BAŘTOŮ@METROPROJEKT.CZ	
Barta Milan	-II-	296 154 245	barta@metroprojekt.cz	
BAZGIER JAKUB	SZDC SSZ	727 827 272	bazgier@szdc.cz	
KŘÍŽ Tomáš	SZDC OTH	727 943 463	kriz@szdc.cz	
MEJSTRA PETR	SZDC - SSZ	602 659 270	mejstra@szdc.cz	
Novák Miroslav	ČS Telecom s.r.o.	424 346 109	miroslav.novak@cdt.cz	
PAŘÍK JAROSLAV	SZDC - OTH	972 444 76	parik@szdc.cz	
JANHUBA JIŘÍ	SZDC - OTH THA	602 207 855	janhuba@szdc.cz	

6.2 Jednání Zab.a sděl.zař., ZOV, 30.04.2015

Akce	Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice(mimo)
Záznam z jednání:	Návrh zabezpečovacího, sdělovacího zařízení, zásad organizace výstavby
Datum a čas jednání:	30.4.2015, 9:30-12:00
Místo jednání:	budova METROPROJEKTu Praha a.s I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, velká zasedací místnost v přízemí
Přítomni:	dle přiložené prezenční listiny v příloze

Předmět jednání

Předmětem jednání bylo seznámení přítomných zástupců SŽDC a ČD-Telematiky s rozsahem prací v oblasti zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Dále byly projednány základní otázky zásad organizace výstavby.

... části záznamu týkající se Sdělovacího a Zabezpečovacího zařízení nejsou uvedeny ...

B.12 ORGANIZACE VÝSTAVBY

Úvod. Na první pohled se jedná o jednoduchou stavbu. Trať je v rovinatém území, s jedním výrazným a třemi plochými oblouky. To, co činí úsek cca 6,5 km složitým, je křížení trati s tokem Labe a průchod trati poměrně citlivým územím, co do posuzování ŽP (zejména stanovisko MŽP).

Červeně jsou vyznačeny části týkající se rozhodnutí HIS Ing. Bazgiera.

1. Vstupní údaje a Otázky – které je nutné znát nebo je nutné je řešit, nebo respektovat v souvislosti s tvorbou ZOV:
 - 1.1. Sousední stavba žst. Čelákovice realizačně předchází stavbě úseku Lysá-Čelákovice (začátek v r.2016, ovšem může se dostat i do souběhu se stavbou Lysá-Čelákovice). Dokumentaci zpracovává Sudop Praha, ve stupni Projekt, HIP Ing. Peroutka, HIS Ing. Jančíková.
 - 1.2. Sousední stavba žst. Lysá n.L., předpokládaná realizace v r.2019 (odhad 2 roky), dokumentace ve stupni PD zpracovává sdružení Sudop Praha a Mot Mac Donald, HIP Ing. Jaroš (Sudop Ústí n.L.), HIS Ing. Bazgier. Předchozí dokumentace je PD Praha Vysočany-Lysá n.L. z r.2009.
 - 1.3. Nedořešené rozhodnutí města Čelákovice o požadavcích na výškové řešení zaústění trati (rozpor mezi požadavkem minimální výšky podél ul. U mostu a zvětšení podjezdové výšky v ul. Přístavní) – **jednání vede HIS Ing. Bazgier** (účast HIP, příp. odpovědný mostař).
 - 1.4. Nedořešené rozhodnutí výšky mostu přes Labe 5,25 x 7 m – zatím nedořešeno, nutný souhlas Plavební správy, Povodí Labe a ŘVC (povolí 5,25 m pokud vyjádření SŽDC bude dokladovat, že se jedná o rekonstrukci a ne novostavbu mostu, a že výhledově bude most zdvihnut na 7 m).

Názor a doporučení zpracovatele ZOV – pro třetí pole mostu dodržet 7 m, náklady na most ve SP odhadnuty na 563 mil.; výrazné pochybnosti, že most bude výhledově zdvižen; otázka zda při zdvižení bude kce využitelná; budou nutné další velké zemní práce s délkovým dosahem v řádu stovek metrů včetně zásahu do umělých staveb navazujících (zeď v ul. U mostu a most v ul. Přístavní). Navíc zde hraje roli i související stavba cyklopedší lávky.
 - 1.5. Omezení plavební cesty při stavbě i v souvislosti s vhodným ročním obdobím pro stavbu (povodňové stavy). Labe je významnou vodní cestou mezinárodního významu, kde omezení či zastavení provozu a stavby povoluje plavební úřad (Státní plavební správa).
 - 1.6. Vzhledem k poměrně rozsáhlým plochám, které bude nutné vykácet, je doporučeno začátek stavby „umístit“ do období vegetačního klidu (od listopadu po březen včetně).

- 1.7. Stavba je veřejně prospěšná (**informace** o jejím vyhlášení dodá zpracovateli ZOV nebo HIPovi **HIS Ing. Bazgier**). Souvisí s územní projednatelností zejména v místech, kde jsou pozemky v osobním vlastnictví.
- 1.8. Financování stavby je uvažováno z fondů EU **CEV** a OPD2. Záměr projektu (ZP), tedy jeho část, Ekonomické hodnocení (EH), s největší pravděpodobností nevyjde, práce na dokumentaci však zastaveny nebudou. PD bude ukončena vydáním ÚR.
- 1.9. Zadávací podmínky, kap. 4.7, třetí odrážka o požadavku variantního prověření nasazení sanačního stroje. Z pohledu časového může dojít k několikanásobné úspoře času, která však bude pro uvažované 3 roky výstavby nepodstatná, z pohledu provádění každá kolej bude přerušena min. v jednom místě výhybnou Káraný, z pohledu finančního je pak reálný předpoklad, že bude nákladnější. Otázku kdo nebo kdy rozhodne o typu sanace a zda se EH bude provádět taky variantně, zodpoví autor požadavku Ing. Karel Fridrich ze SS západ. Dotaz vznesl zpracovatel ZOV.
- 1.10. Otázka nasazení sanačního stroje ve vztahu ke striktnímu požadavku souhlasného Stanoviska MŽP, kde se v části II. Opatření pro fázi výstavby záměru, odst.3 praví, že výměnu ŠL a žel.svršku řešit (v oblasti EVL) POUZE na drážním tělese prostřednictvím speciálních strojů (tedy sanačním strojem). Jedná se o úsek cca 800 m z toho polovina na nově navýšovaném drážním tělese. Konzultovat se SŽDC stejně jako v bodě 1.9.
- 1.11. Oboustranné kolejové spojky oblast Káraný budou nazývány odbočkou a budou umístěny pouze po dobu stavby; ovládání bude dálkově řízené (klasický výpich ze stávajícího optického kabelu) z Lysé n.L. (v případě nutnosti lepší přístup).
- 1.12. Stavební příprava pro cyklopešší lávku přes Labe se týká pilířů a krajních opěr, vlastní konstrukce bude samostatná (od žel. mostu oddělená). Nedořešená je otázka rozsahu úpravy zemního tělesa – zda i zemní práce v rámci IN optimalizace trati. **Upřesní HIS Ing. Bazgier** v souvislosti s jednáním s městem Čelákovice.
- 1.13. Cyklopešší komunikace vpravo trati (z lávky přes Labe do obce Káraný) na drážním pozemku přejde minimálně do správy města Čelákovice nebo obce Káraný (v dokumentaci PD řešeno vynětí ze ZPF, ostatní zábery nad 1 rok). Otázka možného odkoupení drážního pozemku bude součástí dohod SŽDC s oběma obcemi (mimo řešení PD zpracovatelem).
2. **Termíny** – přesto, že na některé uvedené údaje a otázky nejsou v této fázi jasné odpovědi, je již nyní nutné stanovit základní termíny přípravy a výstavby optimalizace trati. Důvodem je (mimo jiné) nutnost stavbu pro EH časově osadit.
 - 2.1. Doba stavby je uvažovaná 3 roky (v předchozí PD to bylo 2 ¾ roku).
 - 2.2. Začátek stavby bude osazen těsně před obdobím vegetačního klidu (10-tý měsíc).
 - 2.3. 02/2016 zahájení zpracování P (po odevzdání kompletní PD, ale 4 měsíce před plánovaným získáním ÚR na konci 05/2016).
 - 2.4. 02/2017 získání SP (předpoklad, že dokumentace bude trvat 10 měsíců a 2 získání SP).
 - 2.5. 07/2017 ukončení soutěže na dodavatele (2 měsíce příprava dokumentace, 2 měsíce soutěžení, 1 měsíc vyhodnocení a výběr vítěze).
 - 2.6. 10/2017 zahájení Přípravných prací na stavbě (do 2 měsíců po ukončení soutěže podepsání smlouvy a do 1 měsíce předání staveniště dodavateli).
 - 2.7. 11/2020 ukončení stavby a zahájení zkušebního provozu na trati.
3. **Přípravné práce** – klíčové pro úsek stavby výh.Káraný-Čelákovice; zahrnují nejen práce klasického nultého stavebního postupu, ale i provizorní stavby s rozsahem:
 - 3.1. Přístupové komunikace a plochy ZS (zejména ZS pro demontáž a montáž kce mostu přes Labe vč. pontonového přístaviště), spojené s kácením dřevin (uvolnění staveniště).
 - 3.2. Vložení odbočky Káraný včetně úprav zab.zař. a TV.
 - 3.3. Založení a budování pilířů a opěr provizorního mostu.
 - 3.4. Založení zemního tělesa provizorní přeložky.
 - 3.5. Přesun stávající mostní konstrukce pod kol.č.2 do polohy provizorní přeložky.
 - 3.6. Vybavení provizorní přeložky TV, proviz. kabeláží zab., sděl. a siln.zařízení a rozvodů.

- 3.7. Doba trvání přípravných prací do převedení provozu na provizorní přeložku odhadovaná na cca 1,5 roku.
4. Přístupy na stavenišť – řešení návozu zemního materiálu zejména ve vztahu k podmínkám MŽP v úseku odb.Káraný-Labe:
- 4.1. vyloučení zpevňování stávajících souběžných cest,
- 4.2. vyloučení dovozů po místních komunikacích,
- 4.3. možnosti přístupů ke stavbě:
- A; od Staré Boleslavi přes obec Káraný je průjezd po místních komunikacích přes zastavěné území,
 - B; od Lysé n.L. přes Byšičky průjezd nejen po místních komunikacích, ale i polních a lesních cestách podél lokalit přírodních rezervací a ve stopě naučných stezek,
- 4.4. hlavní trasa bude odpovídat lokalitě zemníku (zatím nebyla vybrána); využity ovšem budou obě možnosti už jen z důvodu nutného odvozu odpadů z prostoru stavby,
- 4.5. shrnutí – místní komunikace jsou vyloučeny nejen pro průchod zastavěným územím, ale aby nedocházelo k jejich poškození; paradoxně však stávající cesty je vyloučeno zpevňovat, což znamená, že by ke stavbě nebyl žádný přístup,
- 4.6. závěr – pro místní komunikace bude v rámci DIO navržena finanční rezerva na opravy; stávající cesty budou zpevňovány buď pouze štěrkem nebo pokládkou silničními panely, které se na konci stavby odstraní,
- 4.7. cyklopedší komunikace vpravo trati (z lávky přes Labe do obce Káraný) bude po dobu stavby sloužit jako staveništní.
5. Plochy ZS
- 5.1. budou (oproti PD z r. 2009) doplněny i v úseku Lysá-odb.Káraný (oblasti přejezdů a odb.),
- 5.2. doplněno bude i ZS na pozemcích SŽDC vpravo před mostem přes Labe a u pole č.1 mostu,
- 5.3. v prostoru tělesa dráhy před mostem přes Labe a u polí č.1 a 2 se jedná o zábory ZPF v první bonitě a navíc zarostlé stromy; dočasné zábory budou (oproti PD z r.2009) nad 1 rok,
- 5.4. ZS pro zhotovení nové mostní konstrukce mostu přes Labe (vlevo podél kol.č.1), bude zachováno, dttto zemní plato pro výsun konstrukce,
- 5.5. ZS na březích Labe (proti i po proudu) pro demontáž stávajících konstrukcí mostů budou (dle PD z r.2009 a studie variant mostů z r.2010) rovněž sledována.
6. Ostatní
- 6.1. V PD Vysočany-Lysá z r.2009 v části B.6 OV je zmíněno, že DO je součástí Zabezpečení veřejných zájmů. Objekt (kapitola) nebyl nalezen, žádost o **součinnost HIS Ing. Bazgiera** při jeho identifikaci.
- 6.2. V rámci této PD je žádost zpracovatele (požadavek o **souhlas HIS Ing. Bazgiera**) o založení SO Zabezpečení veřejných zájmů (tendence posledních let je tento objekt nezakládat a DO investičně řešit v rámci objekt, který DO vyvolal). DO budou uvedeny samostatně v části B.6.
- 6.3. Zadávací podmínky, kap. 4.2. Organizace výstavby – první odrážka, určování doby výluky v hodinách je ve stupni PD nereálné. Podle Směrnice GR 11/2006 tato podrobnost nepřísluší ani stupni P, kde je požadavek na časový postup prací ve dnech nebo týdnech. Plánování krátkodobých výluk je až věcí konkrétního dodavatele s předstihem v řádu měsíců, ne let. Pro roční výlukový plán jsou podstatné nepřetržité výluky.
- 6.4. Zadávací podmínky, kap. 4.2. Organizace výstavby – poslední odrážka (počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout) patří do kap. 4.1. Dopravní technologie, do ZOV mohou být pouze převzaty a uvedeny v kapitole Zásady dopravní a provozní technologie.
- 6.5. Povodňový a Havarijní plán se bude týkat pouze úzké oblasti přechodu trati přes Labe; zbytek trati do Lysé n.L. není ve sledované zátopové oblasti uveden (není zasažen).

Zaznamenal Ing. Miroslav Halama

	METROPROJEKT Praha a.s. I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2
---	--

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

konaného dne **30.4.2015** v budově Metroprojektu Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU LYSÁ NAD LABEM (MIMO) – ČELÁKOVICE (MIMO)

NÁVRH ZABEZPEČOVACÍHO, SDĚLOVACÍHO ZAŘÍZENÍ, ZÁSAD ORGANIZACE VÝSTAVBY

VÝROBNÍ VÝBOR Č. 3

Jméno	organizace	telefon / fax	e-mail	podpis
PIETER	Signal Projekt	602718024	pieter@ova.signalprojekt.cz	
A. NÁROVA	— II —	604 037 044	narova@signalprojekt.cz	
JURÍK	— II —	728 454 230	jurik@signalprojekt.cz	
Jabůrek	— II —	777008253	jaburek@signalprojekt.cz	
ZUNT	SŽDC GR06	972244733	ZUNTD@SZDC.CZ	
BAZGIER	SŽDC SZDC	727 827 272	BAZGIER@SZDC.CZ	
MELEK	SŽDC - PR	602659870	melek@szdc.cz	
ČERNÝ	SŽDC - ORPHA	606 952 606	CERNY@SZDC.CZ	
NOVÁK Miroslav	ČD Telekomunikace	434 542 101	miroslav.novak@cdt.cz	
HALAMA Miroslav	Metroprojekt	296 154 225	halama@metroprojekt.cz	
David Pöschl	METROPROJEKT	739 387 098	Poschl@metroprojekt.cz	

6.3 Informace o hladinách Labe, 14.09.2015

From: Pavel Jansa [mailto:jansap@pla.cz]
Sent: Wednesday, October 14, 2015 8:29 AM
To: Nosek Jan Ing. <Nosek@metroprojekt.cz>
Subject: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Čelákovice

Dobrý den, pane inženýre,

dopisem ze dne 30.9.2015 jste nás požádal o poskytnutí údajů u vývoji hladin v místě železničního mostu u Čelákovic (Labe, ř.km 873,628) popř. přímo na vodním díle Čelákovice (Labe, ř.km 872,327) za posledních 10 popř 15 let.

Na základě telefonické dohody ze dne 13.10.2015 Vám k uvedené problematice sděluji :

1) Na vodním díle Čelákovice se udržuje hladina na úrovni 171,59 m n.m. s tolerancí 0 až + 30 cm. Vývoj hladin v jezové zdrži dále závisí na velikosti průtoku ve vodním toku, přičemž při větším průtoku pozorujeme ve zdrži větší hydrodynamické vzduť, jak ukazuje **Příloha č. 1**. Materiál je už staršího data, ale něco obdobného nově zpracováno nemáme. Popisu jednotlivých os /x - stará říční kilometráž, y - kóty ve výškovém systému Jadran/ není třeba věnovat příliš velkou pozornost. Mnohem zajímavější je rozdíl hladin od kóty nominální hladiny /"0" na ose y/ při průtocích 50 m3/s, 100 m3/s, 150 m3/s atd. Železniční most má v grafu staničení 36,25.

2.) Podle Studie odtokových poměrů Labe v úseku Opatovice nad Labem - Mělník /DHI Hydroinform a.s. Praha, 2005/ jsou kóty velkých vod v profilu železničního mostu následující

Q1 = 350 m3/s	H1 = 172,115 m n.m.
Q5 = 612 m3/s	H5 = 172,529 m n.m.
Q20 = 854 m3/s	H20 = 173,267 m n.m.
Q100 = 1152 m3/s	H100 = 173,827 m n.m.

3.) V **Příloze č. 2** si všimněte zejména grafu *Sezonalita - Qmės/Qa*, který ukazuje poměr dlouhodobého průměrného průtoku daného měsíce Qmės k dlouhodobému průměrnému ročnímu průtoku Qa. Druhý sloupcový graf ukazuje, s jakou pravděpodobností je možno v průběhu roku v jednotlivých měsících očekávat maximální průtoky. Toto je čerpáno z publikace ČHMÚ z roku 1996 a uvedené hydrologické údaje jsou již neplatné.

4.) V průběhu stavby mostu je možno na základě požadavku zhotovitele udržovat hladinu ve zdrži na stanovené úrovni v rozmezí kót 171,59 m n.m. - 171,89 m n.m. /měřeno na jezu Čelákovice/. V této záležitosti doporučujeme obrátit se na pracoviště Vodohospodářského dispečinku Povodí Labe - tel. 495 088 720, 495 088 730.

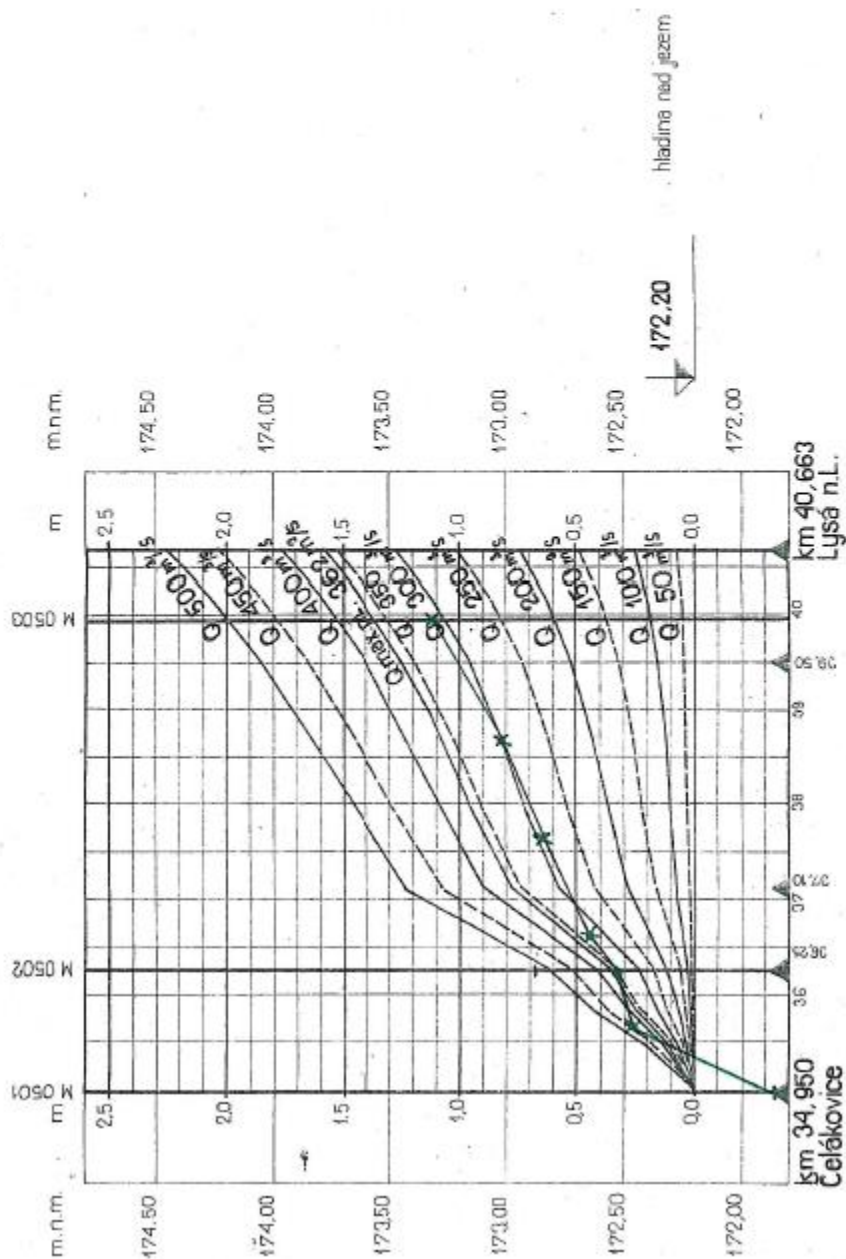
Budete-li potřebovat něco vysvětlit popř. doplnit, ozvěte se. Rád Vám potřebné údaje poskytnu. S přáním hezkého dne

Ing. Pavel Jansa
Vodohospodářský dispečink
Povodí Labe, státní podnik
tel.: 495 088 708, 495 088 730
jansap@pla.cz

Příloha č.1

05. Zdrž Čelákovice

průběh hladin při různých průtocích



Povodí Labe Výsledky výměřovacího plavidla Povodí Vltavy Valentýna	číslo měření:	vyhodnotil:	č. zakázky:
	datum měření:	datum:	zdrž:
	měřil:	podpis:	Arch.č.

Příloha č.2

Tok: Labe

Stanice: Brandýs n.L.

Km: 27.9

Databankové číslo stanice: 1040

Plocha povodí: 13111.4 km²

Dlouhodobá průměrná roční výška srážek: 726 mm

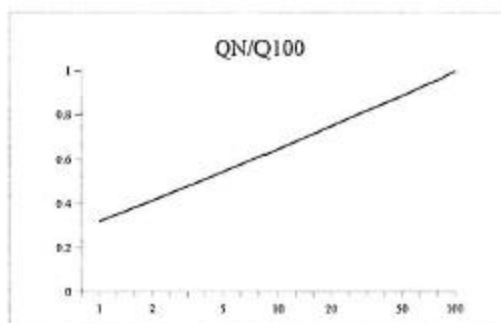
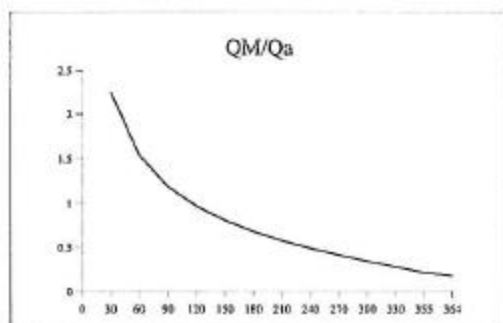
Dlouhodobý průměrný průtok (Qa): 99.3 m³.s⁻¹

Číslo hydrologického pořadí: 1-05-04-005

Průměrná nadmořská výška povodí: 387 m n.m.

Průměrná roční výška odtoku: 239 mm

Průměrný specifický odtok: 7.57 l.s⁻¹.km⁻²

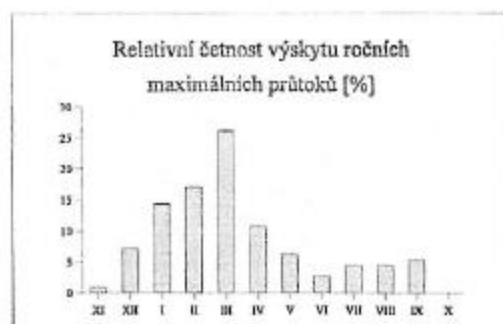
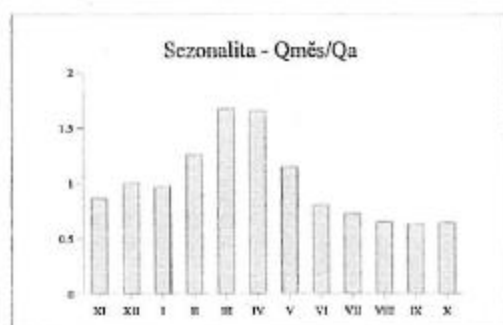


M-denní průtoky [m³.s⁻¹]

M	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	355	364
Q _M	221	152	117	95.5	79.8	67.6	57.7	49.3	42.0	35.2	28.5	21.8	17.4

N-leté průtoky [m³.s⁻¹]

N	1	2	5	10	20	50	100
Q _N	441	572	754	895	1040	1230	1390



Charakteristika stanice:

Hlásná stanice, vzhledem k trvalému a proměnlivému vzduší se průtočné množství vyhodnocuje bilancí, profil je vybaven rourovým limnigrafem.

Informace o pozorování

veličina	období pozorování
vodní stav	1883-1996
prům. denní průtok	1911-1996
roční max. průtok	1883-1996
teplota vody	1958-1996
obsah plavenin	1983-1996

Ovlivnění odtokového režimu

Ovlivnění se může projevit v období nízkých průtoků, především se jedná o manipulace na nádržích a odběry z toku.

6.4 Konferenční projednání připomínek, 13.11.2015

6.4.1 GŘ SŽDC, O11



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 43685/2015-O11

Vyřizuje: Ing. Těhnik

Telefon: 9722 44641

Mobil:

E-mail: TechnikR@szdc.cz

Datum: 19.10.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor základního řízení provozu
Křížíkova 2
PRAHA 8

Vyjádření za O11 k přípravné dokumentaci stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)“

K předložené přípravné dokumentaci stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)“ předkládá odbor operativního řízení a výluk následující připomínky.

Obecně:

V dokumentaci se zmiňuje realizace odb. Káraný a její využití pro zvýšení kapacity v době realizace stavby s tím, že po ukončení bude tato odbočka zrušena.

O11 v rámci koordinace a projednávání výlukových omezení vnímá ze strany dopravců a objednavatelů dopravy vzrůstající tlak na zajištění sjednaného rozsahu dopravy i v průběhu výlukových stavů. Z tohoto důvodu podporujeme ponechání odbočky v režimu využitelném pro zajištění sjednaného rozsahu dopravy i v definitivním stavu.

V rámci tvorby této PD tedy navrhujeme prověřit veškeré aspekty ponechání odb. Káraný v definitivním stavu, a to zejména možný rozsah realizované dopravy v porovnání s generovanými dodatečnými náklady. Zároveň považujeme za účelné přizvat k tomuto prověřování i příslušné objednavatele dopravy (MD ČR, ROPID).

B.12.2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Zmíněná předpokládaná opatření nejsou v části B.13 obsažena.

V ZOV byla provedena oprava odkazu na správné číslo části dokumentace - ne B.13, ale B.2 (Provozní a dopravní technologie).

Text kapitoly 2.2.2 ZOV byl doplněn a upraven o konkrétnější údaje ohledně NAD (pouze jeden noční vlak do Milovic), práce v noci (nyní již jako nutnost) a preferencí průvozu osobní a nákladní dopravy (s ohledem na četnost pravidelné nákladní dopravy pozbylo smysluplnosti).

Zmiňovaná opatření ve smyslu omezení kapacity dráhy byly do B.2 doplněny v nové kapitole s obsahem Technologie během výstavby.

(Ing.Halama)

Ing. Jiří Witiska
ředitel odboru operativního řízení a výluk

6.4.2 GR SŽDC, O12



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 15799/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-baz

Ze dne: 22.9.2015

Naše zn.: 40767/2015-SŽDC-O12

Vyřizuje: Ing. Pavel Říha

Telefon: 972 325 863

Mobil: 602 762 249

E-mail: riha@szdc.cz

Datum: 27.10.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

„Optimalizace trati Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“, souhrnné vyjádření k přípravné dokumentaci stavby

K předložené přípravné dokumentaci stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“ má úsek řízení provozu následující připomínky:

1. Odbor základního řízení provozu (O12)

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

Obecně:

Přípravnou dokumentaci této stavby nutno zkoordinovat se současně projekčně připravovanou stavbou „Rekonstrukce žst. Lysá nad Labem“.

Požadujeme uvádět platné interní předpisy SŽDC. Názvy předpisů jsou uvedeny zejména v Technických zprávách jednotlivých profesí. Z hlediska úseku řízení provozu je nutné v dokumentaci provést odkazy zejména na tyto interní předpisy SŽDC:

SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis

SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení

SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

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

Vše v aktuálním znění.

B.12.100 – Technická zpráva, B.4

Neuvádějte předpis „ČD Op 16“ – investorem stavby je SŽDC.

Veškeré normy byly v části 3.4 TZ aktualizovány včetně úpravy a doplnění textu kapitoly.
(Ing.Halama)

Ing. Josef Hendrych
náměstek generálního ředitele
pro řízení provozu

6.4.3 GŘ SŽDC, O13



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn. 15799/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-baz

Ze dne 22. 9. 2015

Naše zn. 44567/2015-SŽDC-O13

Vyřizuje Ing. Bednář

Telefon 972 244 564

Mobil	727 827 266
-------	-------------

E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum 23. 10. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ

Ing. Jakub Bazgier

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

100 00 1 100 00

Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo), připomínky k přípravné dokumentaci

V rámci posouzení **přípravné dokumentace** máme k předložené dokumentaci za SŽDC GŘ O13 následující připomínky.

Obecné připomínky k projektu

- V dokumentaci není dořešena problematika křížení s vodotečí Mlynařice. Rekonstruovaný mostní objekt v ev. km 1,786 má dle předložených hydrotechnických výpočtů nedostatečnou kapacitu a při Q_{100} dojde k teoretickému zatopení tratě.
- Požadujeme dořešit uchycení navrhovaných PHS v zas. Čelákovice-Jiřina do gabionové opěrné zdi.
- Do dokumentace bude doloženo řešení úpravy drážního tělesa po demolici opěrné zdi resp. plotu podél Aleje J. Wolker v Čelákovících.
- Zásady organizace výstavby – z postupů není jasné, kdy se v úsecích s použitím sanačního stroje bude zřizovat ZKPP přejezdů.

Podrobnosti zřizování ZKPP přejezdů jsou podrobnostmi, které odpovídají stupni projekt. Přesto zpracovatel tyto práce uvedl jak do Řádkového harmonogramu tak do textu Časového postupu prací. ZKPP přejezdů se bude ve vyloučené koleji provádět v době rekonstrukce mostního objektu, tedy v předstihu před vlastním průjezdem soupravy pro sanaci žel.spodku bez snášení kol.roštu. (Ing.Halama)

- Dopravně inženýrská opatření – u přejezdu v ev. km 2,832 je navrhováno provizorium. Požadujeme doložit stavební řešení přejezdu včetně zákresu rozhledových poměrů. Upřesněte, ve kterém SO bude provizorní přejezd obsažen.

Po zvážení smysluplnosti (využitelnosti) provizorního přejezdu, byl tento ze stavby vyjmut. Průjezdu soupravy pro sanaci žel.spodku bez snášení kol.roštu „vadí“ každá pevná překážka ať v poloze stávající tak o několik desítek metrů dál.

Organizace výstavby je založena na střídavé funkci průjezdu dopravy buď přes přejezd v km 2,832 nebo v km 5,100 s tím, že po průjezdu bude první přejezd okamžitě provizorně sestaven a druhý potom ihned demontován. Stavební řešení provizoria bude min. vyrovnaná vrstva šterkodrti lépe však výdřeva nebo provizorní panely.

(Ing.Halama)

Tyto připomínky jsou dále upřesněny v následujícím textu.

..... následují připomínky bez vazby na ZOV

Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Prepracovávané a doplňované části dokumentace budou dle požadavků připomínkovatelů předloženy opětovně ke schválení.

Ing. Jiří Kozák
ředitel odboru traťového hospodářství

6.4.4 GR SŽDC, O30



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZE 15799/2015-SŽDC-SSZ-
DNE: ÚT1 -baz 22.9.2015
NAŠE ZN. (Č.j.): 42979/2015-SŽDC-O30
VYŘIZUJE: Bc. Monika Trpišovská
TEL: 972 225 624,
602 289 039
E-MAIL: trpisovska@szdc.cz
DATUM: 14.10. 2015

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace Stavební správa
západ Sokolovská 278/1955 190 00
Praha 9**

Připomínky k přípravné dokumentaci stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)“

Odbor bezpečnosti a krizového řízení SŽDC má následující připomínky k předložené přípravné projektové dokumentaci „Optimalizace trati Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)“:

1) Do části B.6 Požární ochrana popř. D 2.1 Kabelizace požadujeme zapracovat níže uvedené požadavky v souvislosti s vytvářením nových prostupů obvodovou stěnou či požárně dělicími konstrukcemi souvisejících staveb:

1. Prostup rozvodu a instalace požárně dělicí konstrukcí bude utěsněn podle českých technických norem (ČSN 730810 a související) a tento prostup bude zřetelně označen štítkem (alespoň na jedné straně) obsahujícím informace o
 - a) požární odolnosti,
 - b) druhu nebo typu ucpávky/těsnění včetně pořadového čísla
 - c) datu provedení,
 - d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
 - e) označení výrobce systému.
2. Z označení ucpávky/těsnění štítkem musí být patrné její umístění (objekt, číslo místnosti popř. požárního úseku).
3. Označení ucpávky/těsnění musí souhlasit s jejím označením v příslušné výkresové dokumentaci skutečného provedení uložené jako součást dokumentace požární ochrany u provozovatele.
4. V případě, že budou prostupy zakryty stavební konstrukcí (např. sádkartonovým podhledem), musí být v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením.
5. Při vedení volně uložených kabelů sdělovacích a zabezpečovacích při zajištění dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších návazných technologií doporučujeme zvážit i požadavky na tyto kabely B2cab popř. požadavky na chráničku reakce na oheň B (s1, dO).

2) Do části E 2.4. Demolice požadujeme doplnit do stavebních postupů demolice nevyužitých stavebních objektů text: „*Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.*“

3) Část B.12 ZOV, B_12_100 Technická zpráva, bod 3.4 : Upozorňujeme, že je zde uveden odkaz na již neplatnou vyhlášku č. 324/1990 Sb., která byla zrušena 1.1.2007. Uvádění neplatných právních předpisů v projektové dokumentaci je zavádějící.

**Veškeré normálíe byly v části 3.4 TZ (přil.100) aktualizovány včetně úpravy a doplnění textu kapitoly.
(Ing.Halama)**

Dále požadujeme do tohoto bodu zařadit text „Při realizaci přeložky plynovodu v rámci revitalizace trati zajistit níže uvedené podmínky:

1. ohlášení zahájení výkopových prací v ochranném pásmu dráhy bude provedeno na operační středisko HZSP SŽDC - JPO Nymburk, Boleslavská 418, Nymburk 288 02, nepoplachové č. tel. 972 255 451, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.
2. v případě, že v souvislosti s realizací stavby dojde porušení plynového rozvodu a úniku plynu, je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:
 - a. ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239
 - b. informovat územně příslušné operační a informační středisko hasičského záchranného sboru č. tel. 112
 - c. informovat prostřednictvím operačního střediska HZSP SŽDC - JPO Havlíčkův Brod poplachové č. tel. 972 255 150 hlavního dispečera pro řízení provozu v předmětném traťovém úseku a dispečera elektro OŘ
 - d. zastavit práce, vypnout motory strojů
 - e. neužívat otevřený oheň, elektrické spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejména mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi)
 - f. zabránit v přístupu nepovolaných osob na staveniště s únikem plynu
 - g. vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených - přilehlých nemovitostí o úniku plynu
3. při uvedení přeložky plynovodu do provozu a odstavení z provozu nutno zabezpečit
 - a. dodržování zákazu kouření a používání otevřeného ohně nebo jiných zdrojů vznícení/zapálení a musí být rozmístěny na staveništi vhodné výstražné tabulky dle ČSN EN ISO 7010 (např. ref.číslo P002 či P003)
 - b. provedení opatření k zabránění samovolného vybití statické elektřiny
 - c. k dispozici musí být vhodné hasicí přístroje připravené k okamžitému zásahu
4. během všech prací musí být zajištěno
 - a. že požadavky, které je během uvádění do provozu nebo odstavování z provozu nutno dodržet, stanoví oprávněná osoba, která se prokáže platným oprávněním vydaným Technickou inspekcí ČR;
 - b. že jednotlivé pracovní úkony budou pečlivě připraveny;
 - c. že v případě potřeby bude zpracován oprávněnou osobou technologický postup prací
 - d. že nový úsek plynovodu bude uveden do provozu až po úspěšné tlakové zkoušceS tím: Písemný technologický postup tlakové zkoušky musí být zpracován oprávněnou osobou a odsouhlasen provozovatelem plynovodu.

Text vložen do požadované části dokumentace, kapitoly 3.4 přílohy 100 TZ.

(Ing.Halama)


Ing. Lubomír Srb
ředitel odboru
bezpečnosti a krizového řízení

6.4.5 SŽDC, SSZ, DPT, ZOV

PD Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo), provozní a dopravní technologie, organizace výstavby:

Zpracovatel: Ing. Petr Kuník (tel. 972 244 851)

Část B.2:

1. 001, kap. 3.1 Rozsah dopravy, současný stav: Doplnit.
2. 001, kap. 4.4 Následná mezidobí: Doplnit následná mezidobí pro stav s Lysou nad Labem ve stávajícím stavu.
3. 003, Návrhové GVD: Do obou návrhových GVD doplnit možnou trasu pro nákladní vlak.

Část B.2 + D.1:

4. Žádám přisunout první a druhé oddílové návěstidlo pro sudý směr (navržené v km 1,650 a km 2,730) blíže k Lysé nad Labem tak, aby první vzdalovací oddíly za Lysou, které jsou rozhodující pro délku následného mezidobí, byly co nejkratší.

Část B.2 + E.1.1:

5. Doporučuji přemístit rychlostníky 125/135 v sudém směru až do km 4,170 (shodně s rychlostníky pro lichý směr) a předvěstník 11 doplnit o tabulku „zkrácená vzdálenost“.

Část B.12:

6. 100, kap. 1.3 Náplň stavby souhrnně: Čtvrtá odrážka končí v půlce věty.
Text byl doplněn. (Ing.Halama)
7. 100 kap. 2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti: Druhou větu vypustit.
Text kapitoly 2.2.2 ZOV byl doplněn a upraven o konkrétnější údaje ohledně NAD (pouze jeden noční vlak do Milovic), práce v noci (nyní již jako nutnost) a preferencí průvozu osobní a nákladní dopravy (s ohledem na četnost pravidelné nákladní dopravy pozbylo smysluplnosti).
(Ing.Halama)
8. 100, kap. 2.3.3 Uzavírky a omezení na pozemních komunikacích: Opravit Bystřičky na Byšičky.
Oprava názvu obce byla provedena.
Celá kapitola byla podrobněji rozpracována a doplněna o popis všech míst rekonstruovaných železničních přejezdů a železničních mostů a podchodů včetně konkrétních opatření (objízdné trasy).
(Ing.Halama)
9. 100, kap. 2.3.3 Uzavírky a omezení na pozemních komunikacích: Přejezd v km 1,524 je jedinou přístupovou komunikací k rodinnému domu.
Viz odpověď na bod č.8, kde u přejezdu v km 1,524 byla identifikována ještě druhá náhradní přístupová trasa.
(Ing.Halama)
10. 300, kap. 2.3 Základní údaje a podmínky stavby + kap. 3.1 Stavební postupy koncepčně: Žádná investice SŽDC v úseku Praha-Vysočany – odb. Balabenka není v tuto chvíli sledována.
Zmínka o realizaci úseku P.Vysočan-odb.Balabenka byla z textu obou kapitol vypuštěna.
(Ing.Halama)
11. 300, kap. 2.4 Zásady stavební technologie: Práce v noci by měly být uvažovány – např. pro práce na trakčním vedení, pro návoz materiálu, resp. obecně pro práce, které budou vyžadovat zastavení provozu v obou traťových kolejkách.
Text o potřebě prací v noci byl upraven a doplněn o časové možnosti stávajícího GVD.
(Ing.Halama)
12. 300, kap. 3.2 Stavební postupy souhrnně: Doplnit rekonstrukci TV do SP 2a a 3a.
Názvy Stavebních postupů (SP) v této kapitole odpovídají názvům v příl.400 Schémata etapizace výstavby. Pro názvy byly k rychlé identifikaci záměrně vybrány pouze objekty kolejových úprav a mostů. Ostatní profese jsou uvedeny v Řádkovém harmonogramu (pro TV samostatné řádky) a v kap.3.4. TV je téměř v každém SP a ve jmenovaných postupech není ničím výjimečné (na elektrifikované trati patří ke koleji trolej). Přesto nakonec bylo k názvům SP 2a a 3a připojeno „a TV“
(Ing.Halama)
13. 300, kap. 3.4 Stavební postupy podrobněji: Pokud v SP 1a a 1b nejsou prováděny práce na železničním spodku, považují délky výluk za nadhodnocené.
Pro vložení výhybek, nových stožárů TV vč. úprav trolejového vedení, úpravy zab. a sděl.zařízení provizorní odb.Káraný v úrovni Přípravné dokumentace nepovažuje zpracovatel délku SP 1a – 3 dny a SP 1b – 4 dny za nijak přehnanou. Upřesnění délky postupů lze uvažovat až

v dalším stupni dokumentace, kdy bude řešení upřesněno (např. rozhodnutí o instalaci EOv apod.) a neustále se vracející změna zadání na instalaci odb.Káraný jako trvalé.

(Ing.Halama)

14. Pro rekonstrukci přejezdu v km 2,832 je v části 100 uvažováno s realizací provizorního přejezdu. V části 300 se ale s provizorním přejezdem neuvažuje a je navržena objížďka přes přejezd v km 5,100 (DIO nedoloženo). Využití tohoto přejezdu, resp. zejména využití přilehlých lesních a polních cest jako jediného přístupu do obce Byšičky je ale nereálné. Je nezbytné dořešit nejen způsob realizace přejezdu, ale i přilehlých částí traťových kolejí ve vztahu k přístupu do obce Byšičky (mj. pro IZS).

Pro přejezd P3611 v km 2,832 došlo k přehodnocení potřebnosti provizorního přejezdu – nebude realizován. Místo toho bude při uzavírce přejezdu realizováno střídání s přejezdem P3612 v km 5,100 (a naopak). Kromě objížďky přes přejezd P3612 v km 5,100 je navržena ještě alternativa druhá přes přejezd P8350 na kraji Lysé v ul.Ke Kovoně – podrobněji viz.doplněná kapitola 2.3.3 příl.100 TZ.

Ohledně námitek, že cesty nebude možné provozovat (kvůli špatnému stavu) při dešti bude založen na opravy komunikací samostatný SO Úprava komunikací, kde bude povinnost dodavatele udržívat cesty sjízdné i pro osobní auta.

Námítky ŽP o nemožnosti využívání místních komunikací, aby nedošlo k jejich poškození a zároveň zákaz stávající cesty zpevňovat je demagogií. Přístup ke stavbě musí být možný nejen pro rekonstrukci přejezdů a dovoz některého materiálu, který po železnici nejde realizovat, ale zejména pro vybudování náspového tělesa pro most přes Labe. K tomu lze snad jen dodat, že řada rostlinných a živočišných společenstev vznikla díky existenci železnice, ale aby se jejich ochrana povýšila na nepřekročitelnou prioritu před možností železnici zdokonalit (v rámci finančních možností našeho státu), je absurdní.

(Ing.Halama)

15. V časovém postupu prací i řádkovém harmonogramu chybí časová náročnost aktivace provizorního a definitivního zab. zař. a dopady na provoz z toho plynoucí. Chybí časový prostor mezi SP 1b a 2a pro aktivaci provizorního zab. zař.

Po konzultaci se zpracovatelem zab.zař. byla odhadnuta a do Harmonogramu doplněna doba na projekt, výrobu, instalaci, odzkoušení a aktivaci provizorního a definitivního zařízení.

(Ing.Halama)

16. Chybí řešení TV na záhlaví žst. Čelákovice (stavební úpravy zasahují až za trakční dělení směrem do žst. Čelákovice). Dlouhodobá výluka TV celé staniční skupiny je nepřijatelná.

Po konzultaci se zpracovatelem TV Ing. Strakou ze Sudopu Praha bude doba doplněna až v dalším stupni dokumentace. Dlouhodobé výluky celých staničních skupin se neočekávají. Zatím jsou odhadnuty a doplněny krátkodobé výluky v lyseckém záhlaví žst.Čelákovice v každé traťové koleji na vložení provizorních děličů, izolátorů ve výběhu spojek a pak zpětnou demontáž děličů včetně výměny troleje (celkem 4x6hod)

(Ing.Halama)

17. Bylo by vhodné doplnit přibližné množství zastavených provozů.

Orientační tabulka výluk bude doložena.

(Ing.Halama)

18. Vlečka Kovohutě snesena včetně odbočné výhybky. Upravit textové části i schémata stavebních postupů.

Dotčené části dokumentace byly upraveny.

(Ing.Halama)

Ostatní:

19. Není řešena úprava polohy a event. doplnění MIBů systému AVV instalovaného v letošním roce.

6.4.6 SŽDC, SSZ, ŽP



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: /2015-SŽDC-SSZ-UT1-Vyb

Interní sdělení – Ing. Bazgier

Vyřizuje: Ing. Vybíralová

Telefon: 372 244 849

Mobil: 602 193 167

E-mail: vybiralovaj@szdc.cz

Datum: 30. 10. 2015

Připomínky k přípravné dokumentaci „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem - Čelákovice“

..... předchozí připomínky bez vazby na ZOV

B. 3 Vliv stavby na životní prostředí

- str. 38 - Požadujeme rozptylovou studii, v případě, že bude probíhat recyklace štěrkového lože, zařadit již do této fáze dokumentace.

Recyklace štěrku ve stavbě nebude probíhat – vše bude odváženo buď do náspového tělesa u Labe, nebo přímo na skládku. Umístění stavby (nemožnost její kolejové i silniční propojenosti obou jejích částí – hranicí je Labe) by jednak vyvolalo potřebu dvou míst Recyklačních základen (RZ), dále, úsek Lysá-Labe je prováděn technologií bez snášení kolejového roštu (recyklace probíhá uvnitř stroje), úsek Labe-Čelákovice je pro využití RZ příliš krátký (cca 1km) a navíc ani předchozí stavba žst.Čelákovice RZ nezakládá.

V dokumentaci ZOV jsou pouze uvedeny možnosti umístění Recyklační základny a zároveň i důvody a podmínky, za kterých by mělo smysl alespoň pro část trati (Lysá-Labe) RZ zřídit. Jedná se o lokalitu v blízkosti žst.Lysá n.L., v rozštěpu tratí na Čelákovice a Starou Boleslav. Pokud by se sanace žel.spodku prováděla klasickým způsobem (se sejmutím žel.svršku) a zároveň by se RZ použila při rekonstrukci žst.Lysá, pak by RZ byla opodstatněná a Rozptylová studie by se musela do dokumentace zařadit.

(Ing. Halama)

..... následující připomínky bez vazby na ZOV

6.4.7 Prezenční listina

	METROPROJEKT Praha a.s. I.P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2
---	--


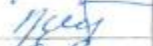





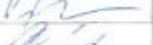


















PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

konaného dne 13.11.2015 v budově Metroprojektu Praha a.s.

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:

OPTIMALIZACE TRATĚVÉHO ÚSEKU LYSÁ NAD LABEM (MIMO) – ČELÁKOVICE (MIMO)
KONFERENČNÍ PROJEDNÁNÍ PŘIPOMÍNEK, VÝJMA MOSTŮ

VÝROBNÍ VÝBOR Č. 8

Jméno	organizace	telefon / fax	e-mail	podpis
BAZGIER	SSZ SZDC	777 807 272	bazgier@szdc.cz	
BALÁHN	SZDC, SSZ	972 244 874	balahn@szdc.cz	
MEJEK	SZDC, SSZ	602 659 870	mejek@szdc.cz	
KUNIK	SZDC SSZ	725 305 707	kunik@szdc.cz	
LUDVÍK	SZDC, OK Praha	602 932 672	ludvik@szdc.cz	
ONDŘEJ PLOCEK	SZDC GŘ D14	972 244 491	plcek@szdc.cz	
FILIP FRIEDL	SZDC TÚX	725 460 704	filip.friedl@szdc.cz	
VÝVODA	SIGNAL PROJEKT	732 977 275	vyvoda@signalprojekt.cz	
VÁVROVÁ	- II -	017 137 047	vavrova@- II -	
JABŮREK	- II -	777 008 253	jaburek@signalprojekt.cz	
PIETER	- II -	602 718 024	pieter@ow-signalprojekt.cz	
HALAMA	MP Praha	296 154 225	halama@metroprojekt.cz	
JELINEK	SZDC OK	972 244 572	jeln@szdc.cz	
PROKOP	SZDC OR STAB	602 659 816	prokop@szdc.cz	
KUŠNÍŘKA	AT - CITYPLAN	272 005 172	jan.kusnicka@atcoment.com	
HUPIL	MP	296 154 442	hupil@metroprojekt.cz	
RADA HANČ	Metroprojekt	296 154 354	hanc@metroprojekt.cz	
REBEC MIDL	MP	296 154 131	rebec@metroprojekt.cz	
BARTA	- II -	296 154 245	barta@metroprojekt.cz	
HELTOLA	SZDC D13	725 070 149	heltola@szdc.cz	
SEIDLOVÁ	SZDC SSZ	972 244 825	seidlova@szdc.cz	
BALAHURA	SZDC		balahura@szdc.cz	
BALAHURA			pavel.balahura@seznau.cz	
BEDNÁŘ	SZDC GŘ D13	972 244 564	bednar@szdc.cz	
KOČI	METRO PROJEKT	603 152 481	koci@metroprojekt.cz	
ZVINT	OG SZDC			
FRIEDLICH	SZDC SSZ	972 244 833	friedlich@szdc.cz	