




Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy



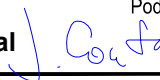
Za obsah této projektové dokumentace odpovídá pouze její zpracovatel. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.



ČISTOPIS 04/2020

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	 SPRÁVA ŽELEZNIC	kontaktní adresa: Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
	Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město	

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
---	---	-----------------

HIP: David Benda tel.: +420 296 154 333 Specialista profese: Ing. Jiří Úlehla Stupeň: Projekt (DSP)	Podpis:  Podpis:  Podpis: 	Název a účel díla: Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně)
---	---	---

Zpracovatelský útvar: S60 - DOPRAVNÍ tel.: +420 296 154 247 Vedoucí útvaru: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: Ing. Jindřich Coufal	Podpis:  Podpis: 	Název části díla: SOUHRNNÁ ČÁST DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	B B.8
---	--	---	------------------

Vypracoval: Ing. Jindřich Coufal		Podpis:	Název přílohy:							Složka:
Kontrola: Ing. David Benda		Podpis:								
Skart. znak: V20/2039	Datum: 03/2018									
Počet formátů: 10xA4	Měřítko:	IČD:	17	7192	208	00	00	00	000	

1. ÚVODNÍ ÚDAJE

1.1 Název stavby

Název: Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)
Stupeň: Projekt stavby (Dokumentace pro stavební řízení)

1.2 Zadavatel přípravné dokumentace

Název a sídlo: Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO 70 99 42 34
Kontaktní adresa: Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, Praha 9, PSČ 190 00
Hlavní inženýr stavby: Ing. Eliška Hrušková

1.3 Dodavatel přípravné dokumentace

Název a sídlo: METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
Hlavní inženýr projektu: David Benda

2. ÚVOD

Základními druhy dopravy pro optimalizaci traťového úseku Čelákovice – Mstětice je doprava železniční a silniční.

Železniční doprava bude podstatná v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby a při demontáži a pokládce kolejového roštu, atd. Trakčním vedení bude prováděno rovněž z koleje.

Silniční doprava bude hrát podstatnou roli v rámci vlastního staveniště optimalizovaného úseku.

2.1.1 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během modernizace dojde k omezení kapacity dráhy (opatření navržena v části Dopravní a provozní technologie (DPT)). Opatření ve smyslu upřednostnění průvozu vlaků osobní dopravy přes den a nákladních vlaků v noci nebude nutné. V úseku je provozován mizivý počet nákladních spojů (3 pravidelné vlaky). DPT ověřila, že se i při omezení na jednokolejný provoz podaří provézt všechny vlaky.

Pro případ práce v noci, kdy bude nutné uzavřít provoz v obou traťových kolejích (např. při návozu materiálu ŠL z provozované do vedlejší koleje nebo při pracích na TV) bude dle stávajícího GVD využito noční sedlo bez provozu vlaků v trvání cca 2 hodiny (01:30 - 03:30); dopravním opatřením (náhrada nočního spoje do Milovic NAD a posunem trasy nákladního spoje) lze pak získat výluku až 4 hodiny (00:00 – 04:00).

2.1.2 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných silničních komunikacích:

- jedná se zejména o značení výjezdů ze staveniště u napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci včetně pokynu ke snížení rychlosti na této komunikaci
- ojedinele v této stavbě nastává případ uzavírky (vč. objízdnych tras)
- častěji se vyskytnou omezení na komunikacích a železničních přejezdech

K dlouhodobější uzavírce během stavby dojde (pro silniční dopravu) na veřejné komunikaci III/2453 mezi obcemi Lázně Toušeň a Nehvizdy pro most v ev.km 12,408 střídavě pro TK 1 a pak TK 2.

Obě uzavírky jsou navrženy na dobu 7 týdnů (období 05-06/2020 a 08-09/2020) s měsíční přestávkou (07/2020). Po celou dobu uzavírek pro silniční provoz bude umožněn průchod/průjezd cyklo-pěší frekvence s drobnými omezeními (v řádu několika hodin až půl dne) při manipulaci s těžkými břemeny (demolice horní konstrukce nebo osazování ocelových nosníků pro novou horní konstrukci).

Objízdné trasy jsou možné východním nebo západním směrem. Východně se jedná o trasu z Lázní Toušeň po silnici II/245 přes okraj Čelákovic, dále na silnici III/2455 přes Záluží a Nehvizdky a nakonec na silnici II/611 do Nehvizd. Západní trasa vede z obce Lázně Toušeň po silnici III/10160 přes Zápy, dále na silnici II/101 přes Mstětice a končí na silnici II/611 do obce Nehvizdy.

Další drobná omezení silniční dopravy lze očekávat při přepojování stávající silnice II/101 na její přeloženou polohu přes nový nadjezd ve Mstěticích. Řešení s nadjezdem nahradí úrovnňový přejezd na čelákovickém zhlaví. Na zhlaví pražském pak bude zrušen další úrovnňový přejezd, který komunikačně nahradí „zanádražní“ komunikace s propojením na silnici II/101 s novým nadjezdem.

Pěší propojení (sever-jih) v žst. Mstětice stávajícím propustkem v ev.km 14,569 bude po dobu stavby (rekonstrukce objektu) přerušeno. Dočasnou náhradou bude pohyb chodců po „zanádražní“ komunikaci a přes nadjezd s vyznačením dopravní značkou upozorňující na jejich pohyb. Po dokončení rekonstrukce žst. Mstětice bude pro pěší zprovozněn nový podchod se schodišti a rampami z prostoru „zanádražní“ do ulice Jedenáctka.

3. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

3.1 Most v ev. km 12,408

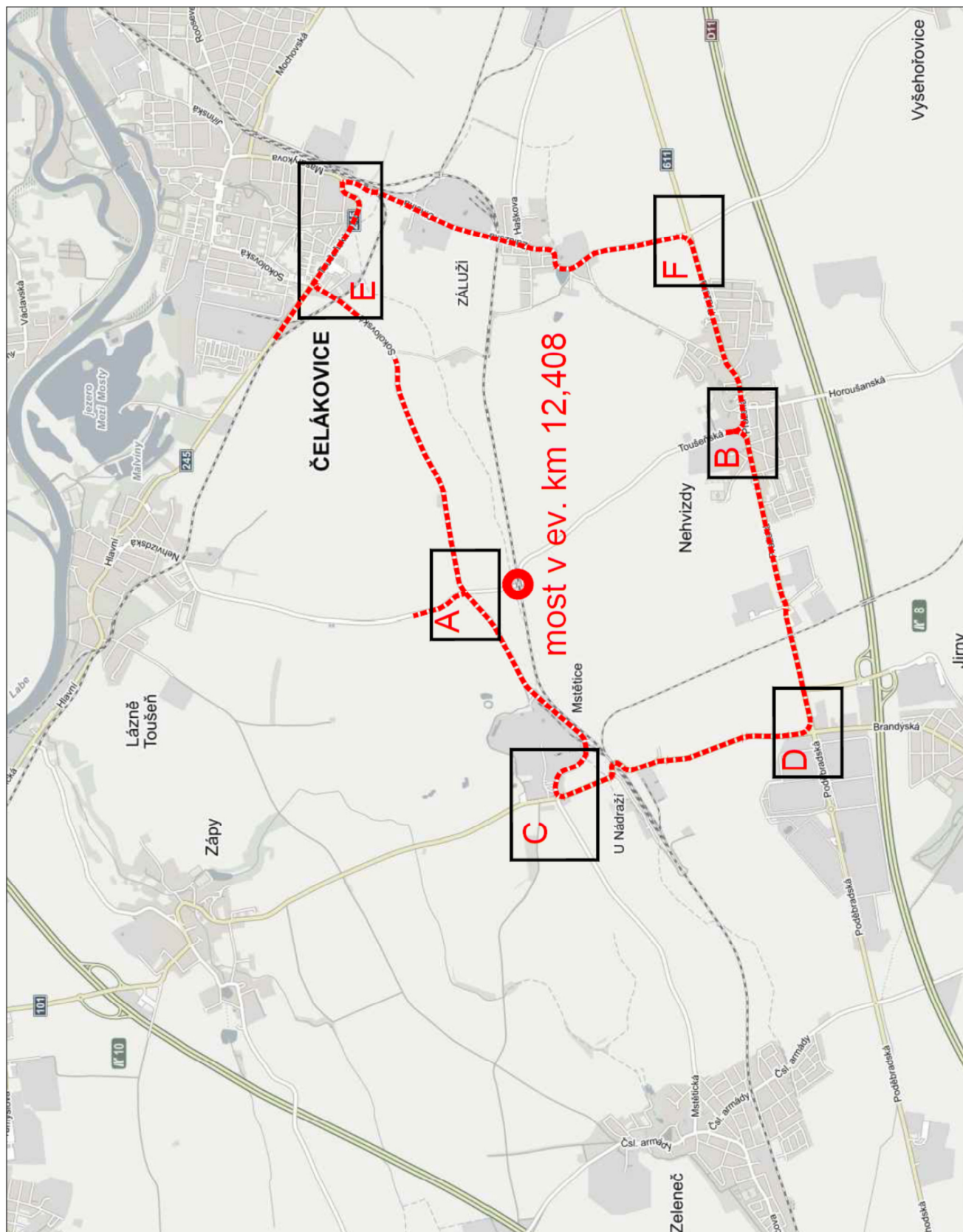
Stávající železniční most bude opravován ve dvou etapách. V každé etapě bude silnice III/2453 pod ním uzavřena pro motorová vozidla. S výjimkou krátkodobých úplných uzavírek v řádu hodin bude průchozí pro pěší a cyklisty.

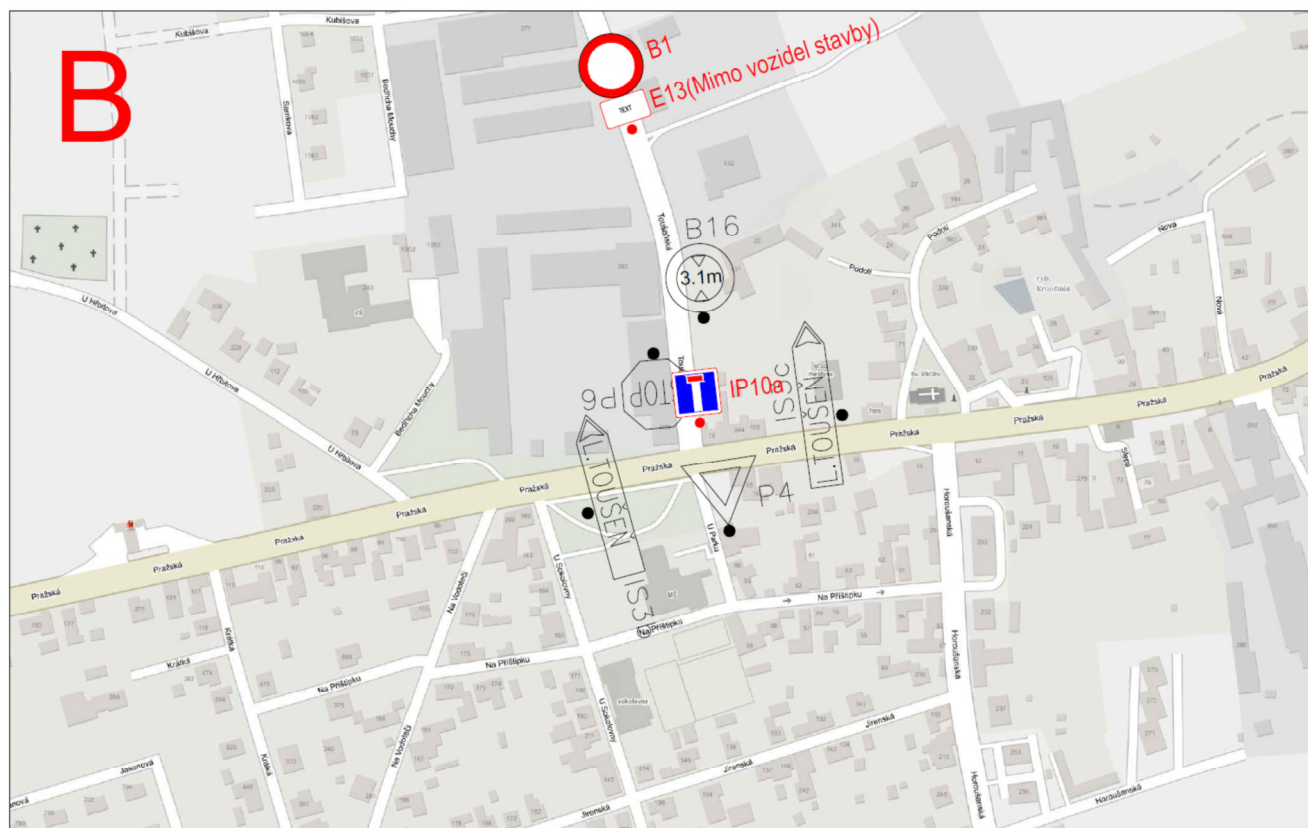
Objíždka pro motorová vozidla bude vedena po dvou možných trasách. Západní objíždka je možná přes Zápy a Mstětice. Východní přes Záluží a Čelákovice. Schematicky znázorněno na následujícím schématu.

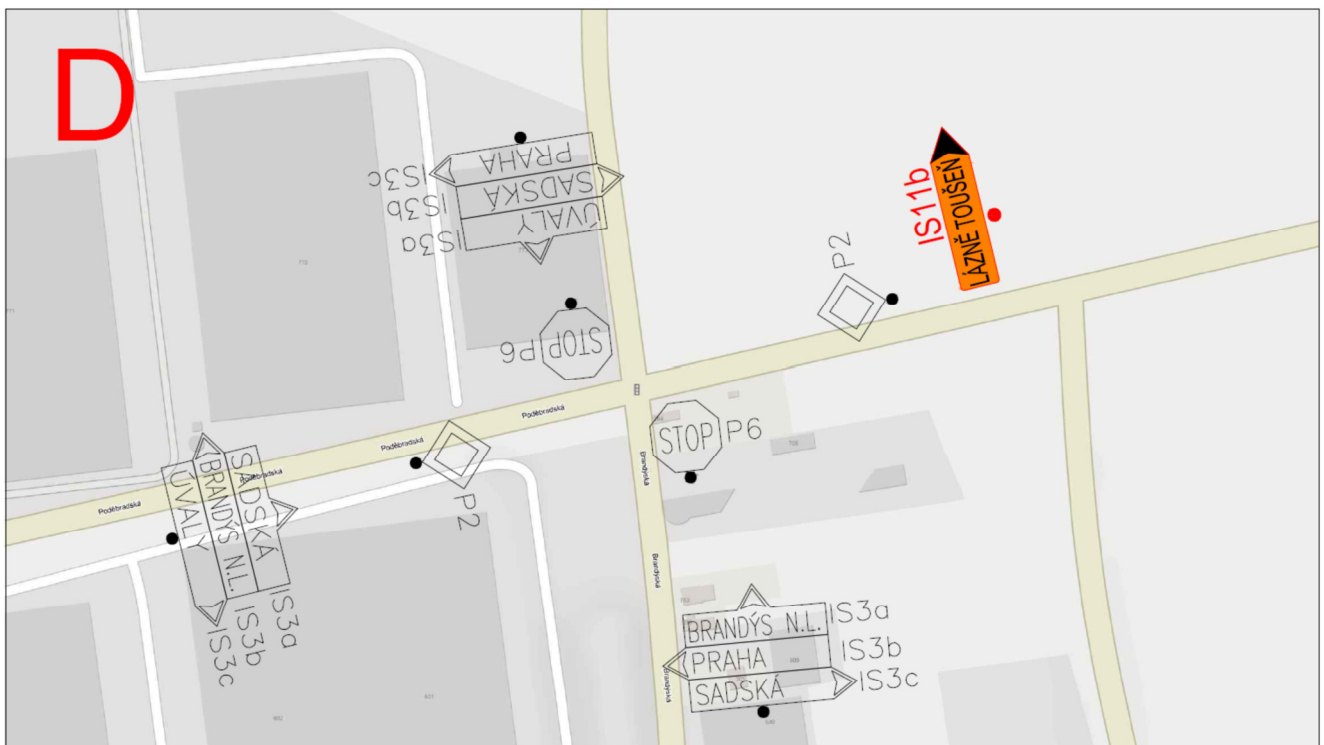
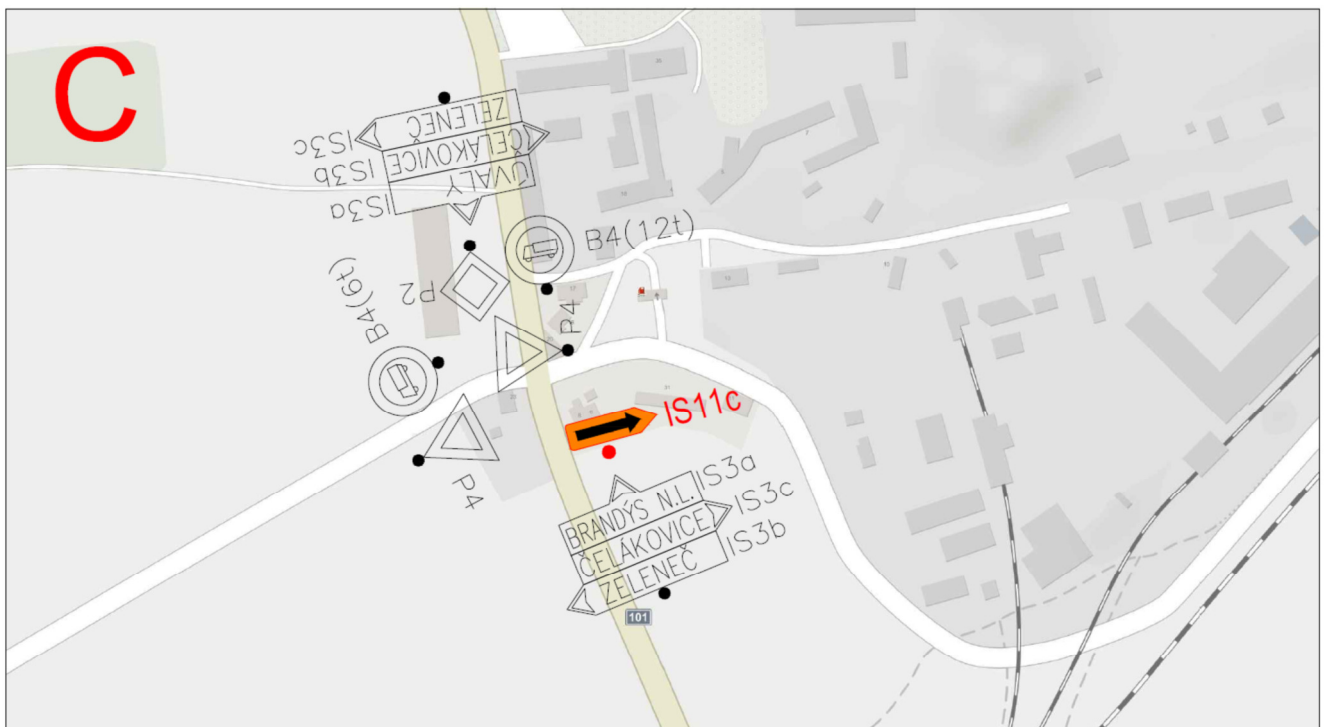
V době probíhající uzavírky bude objíždka vyznačena pomocí oranžových šipek IS11b/c a informačních tabulí IS11a. Komunikace vedoucí pod uzavřený most bude zaslepena pomocí značek IP10a a vjezd pod most bude zakázán značkou B11 (případně B3a) a podtabulkou E13 „mimo vozidel stavby“.

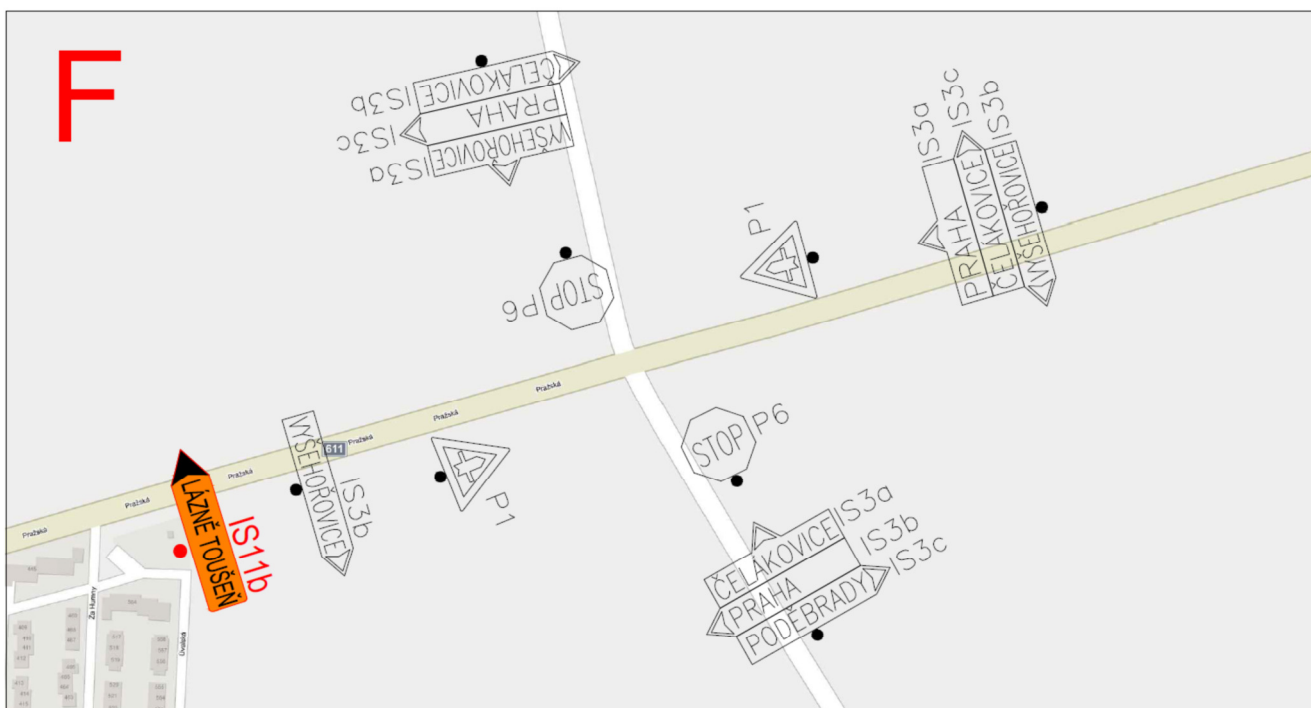
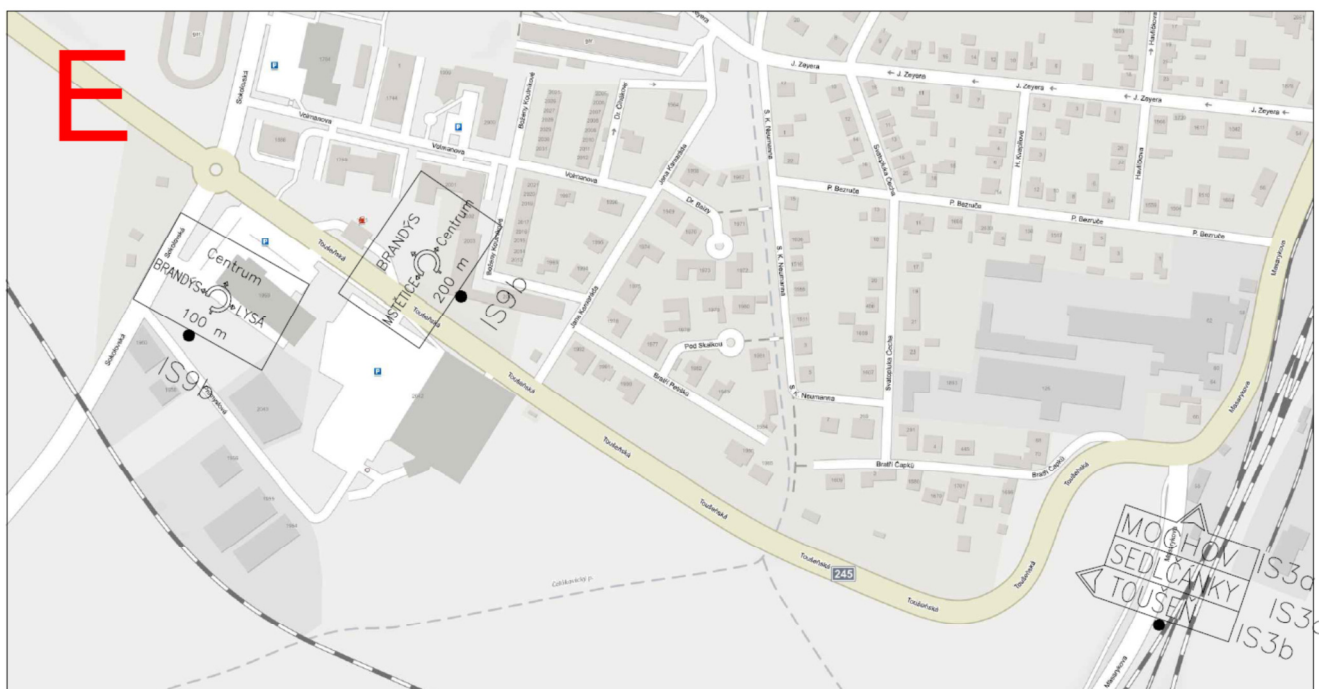
V zásadě je možné vyznačit objíždku podle následujících schémat. Bude však vhodné doplnit provizorní značení i o tabule IS11a. Jejich podoba necht' je záležitost projednání s DOSS ve vhodném předstihu před začátkem stavby.

Přehledná situace dopravních opatření:









3.2 Přejezd P3613 v ev. km 13,845

Jedná se o úrovnňový přejezd na silnici č. P3613, která je svým směrovým vedením připravena na stavbu mimoúrovňového silničního nadjezdu železnice. Během stavby nadjezdu zůstane přejezd P3613 a silnice II/101 průjezdná. Nadjezd je pak třeba napojit na stávající silnici, kdy dojde k mírným lokálním dopravním omezením bez potřeby náhradní trasy.

Po zprovoznění nadjezdu bude přejezd P3613 zrušen. Vjezdy na slepé konce původní trasy silnice budou upraveny a budou sloužit pouze jako přístup na polní cesty a také na novou komunikaci vedoucí k usedlosti Samota.

Nadjezd je detailně řešen v části E.1.8 Pozemní komunikace, coby SO 05-30-01 – Žst. Mstětice, přeložka silnice II/101 v žkm 13,950.

Úprava silnice II/101 je řešena v části E.1.8 Pozemní komunikace jako objekty

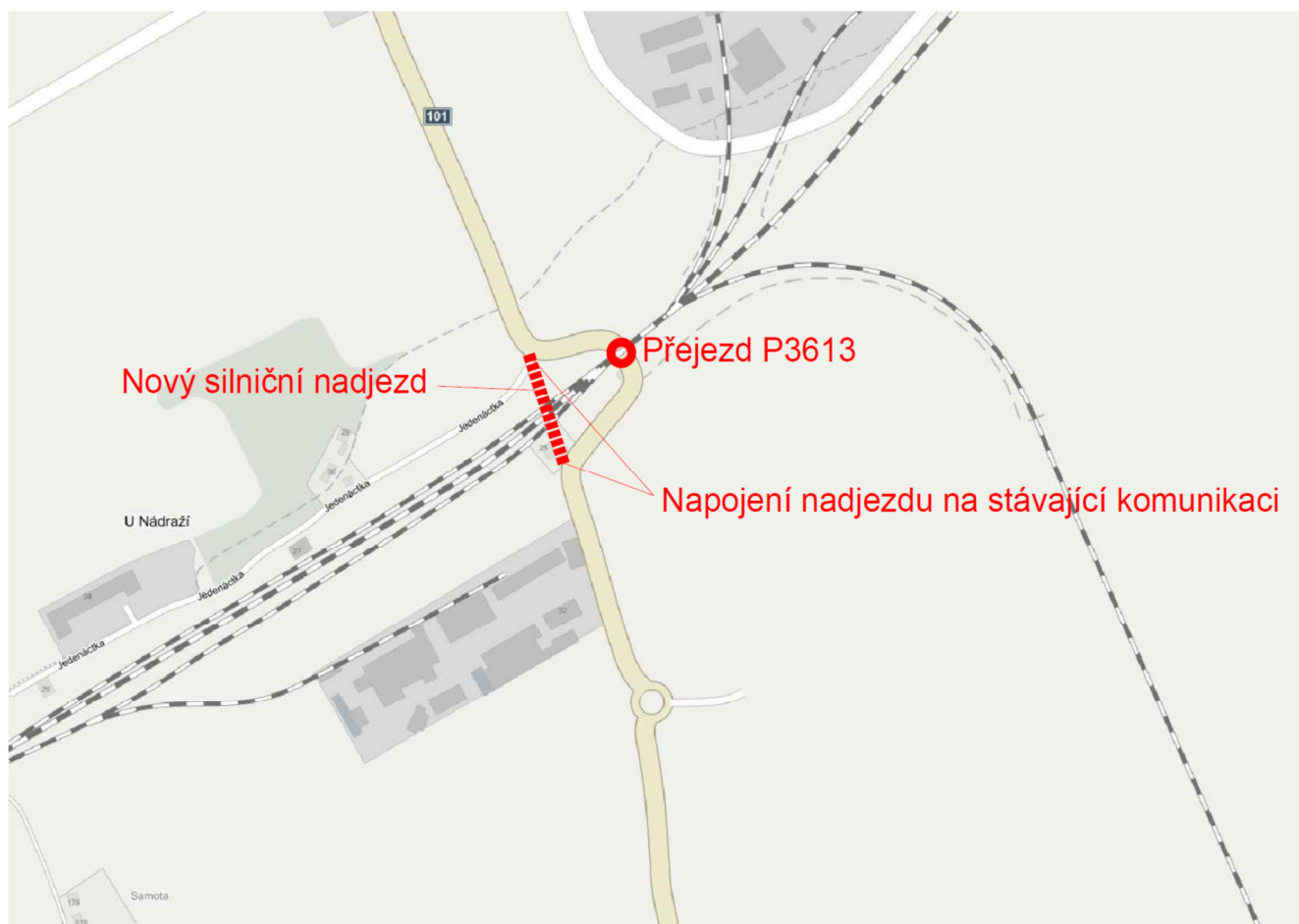
SO 05-30-02 – Žst. Mstětice, doprovodná komunikace v žkm 13,950 vlevo trati

a

SO 05-30-03 – Žst. Mstětice, doprovodná komunikace v žkm 13,950 vpravo trati

Dopravní opatření během stavby a připojování nadjezdu a upravených komunikací bude realizováno pomocí svislých značek A15, tabulí Z4 a případně snížením nejvyšší dovolené rychlosti na 50 nebo až 30km/h.

Bude pravděpodobně nutné svést dopravu obousměrně do jednoho pruhu a dopravu řídit kyvadlově, ať už pomocí provizorní signalizace nebo pomocí dvou pověřených pracovníků stavby.



3.3 Přejezd P3614 ev. km 14,772

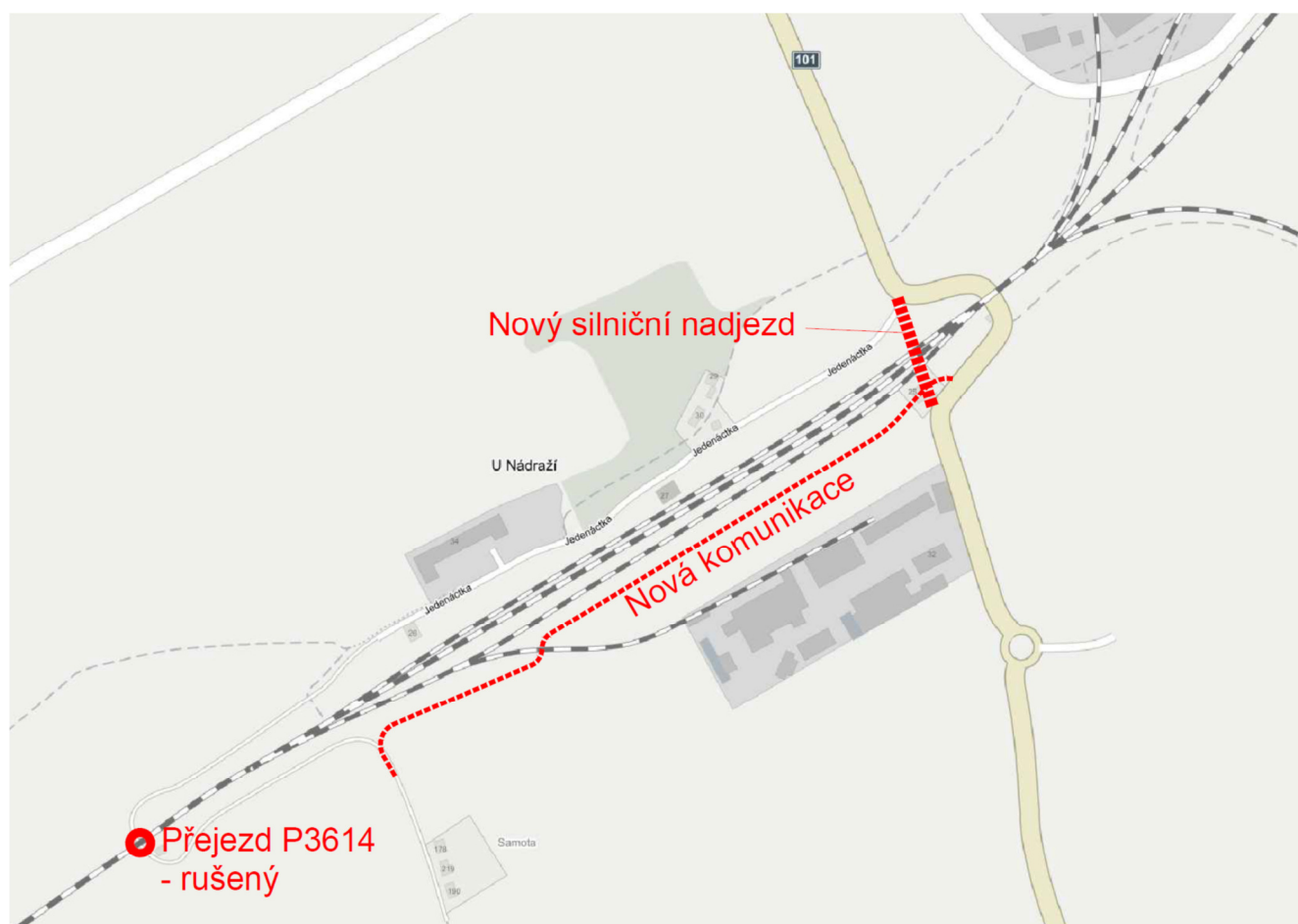
Stávající přejezd P3614 má charakter křížení polní cesty se železníci. Slouží téměř výlučně pro přístup k místní usedlosti Samota. V rámci stavby bude zcela zrušen a přístupová cesta s přejezdem bude nahrazena novou komunikací kategorie P4,0/20 s přejezdem vlečky a výhybnou.

Z jedné strany bude nová komunikace napojena na stávající polní cestu v blízkosti usedlosti, z druhé strany bude napojena na stávající a v té době zaslepený zbytek silnice II/101. Komunikace tak bude podcházet nový silniční nadjezd – schematicky znázorněno na následujícím schématu.

Zbytek původní polní cesty bude zrušen jeho rekultivací.

Detailně je konstrukce nové komunikace, šířkové uspořádání a směrové a výškové vedení zpracováno v části E.1.8 Pozemní komunikace, coby SO 05-30-05.

Přejezd vlečky je zpracován jako E.1.3 Přejezdy, jako SO 05-13-03.



4. ZÁVĚR

Nezbytnou podmínkou funkčního řešení dopravně inženýrských opatření je koordinace se současně probíhajícími a navazujícími stavbami.

Tato projektová dokumentace bude sloužit zhotoviteli stavby jako podklad pro zpracování konkrétního DIO. Zhotovitel stavby zpracuje návrh konkrétního DIO na základě aktuální dopravní situace.

Veškeré osazované svislé značení musí odpovídat normě ČSN EN 12899-1, technické parametry vodorovného dopravního značení musí odpovídat ČSN EN 1436. Použité materiály, velikosti a grafické provedení musí vyhovovat příslušným normovým předpisům (ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871). Dopravní značení musí být rozmísťováno dle zásad uvedených v TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích), TP 133 (Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích) a TP 66 (Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích).

Po dokončení stavby bude dopravní značení uvedeno do původního stavu.

5. BEZPEČNOST PRÁCE

Projektant upozorňuje na nutnost dodržování bezpečnostních předpisů. Při výstavbě musí být respektovány platné právní předpisy, vyhlášky a normy ČSN, které se týkají Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP), zejména:

- Zákon č. 20/1966 Sb, o péči o zdraví lidu
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 309/2006 Sb, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb, o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb, o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Vyhláška 55 ČBÚ/1996
- Vyhláška 48/1982 Sb. – Stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení (mimo 6.část).

Dále platí nařízení a vyhlášky související.

Dokumentace byla zpracována v souladu s těmito normami.

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci platí pro dodavatele zejména následující povinnosti:

- Součástí dodavatelské dokumentace je technologický a pracovní postup, který musí zajišťovat, že práce budou provedeny bezpečně, zejména pokud se týká použití strojů, zařízení, pracovních prostředků dopravy a opatření při pracích za mimořádných podmínek.
- Práce budou probíhat za provozu. Dodavatel je povinen provést taková opatření, aby byla zajištěna bezpečnost pracovníků za současného železničního provozu na sousední koleji. Je zejména nutné dodržovat drážní bezpečnostní předpis OP 16.
- Dodavatel stavby je povinen seznámit ostatní dodavatele stavby s požadavky bezpečnosti práce obsaženými v projektu a v dodavatelské dokumentaci.
- Staveniště v zastavěném území musí být oplocené s uzamykatelnými vstupy.
- U krátkodobých pracovišť stačí ohrazení, za snížené viditelnosti osvětlení, u překopů osadit přechody apod.
- Před zahájením zemních prací musí být vytyčeny inženýrské sítě, případně poloha ověřená sondami.
- Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu.
- Dodržovat TKP SŽDC, kap. 1 a dotčené speciální kapitoly