
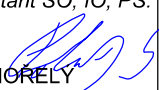




Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Úprava řešení	10/2019
02	-	-
03	-	-

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Společnost "SP+SEU_VelPo_DSP"	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	SUDOP EU a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz
		

Generální projektant:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. MILOŠ KRAMEŠ
		Garant profese: ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. JIŘÍ SYROVÝ 	ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ 	ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ 	ING. MILOŠ KRAMEŠ 

Název akce: VELIM - POŘÍČANY, BC	Číslo smlouvy: 18 162 201	
	Projektový stupeň: DSP	
Část: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	Datum: 05/2019	
	Číslo části: B.8	
Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA	Měřítko:	Počet formátů:
	Číslo přílohy: 1	

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

„Velim - Poříčany, BC“

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	5
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI	5
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	6
2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	8
2.1	POUŽITÉ ZKRATKY A SYMBOLY	8
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	10
4	POPIS STAVENIŠTĚ	10
4.1	MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	11
5	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	11
5.1	TRVALÉ DEPONIE A MEZIDEPONIE	12
5.2	ZAJIŠTĚNÍ STAVENIŠTĚ	12
5.3	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS	13
5.4	POSTUP LIKVIDACE ZS	18
5.5	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	18
5.6	ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYUŽITÍ NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ	19
6	TECHNOLOGIE STAVEBNÍCH PRACÍ	20
6.1	DEMONTÁŽNÍ ZÁKLADNA A DEPONOVÁNÍ UŽITÉHO MATERIÁLU SVRŠKU	20
6.2	RECYKLAČNÍ ZÁKLADNA	20
6.3	MONTÁŽ ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	21
6.4	VÝSTAVBA	21
6.5	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	23
6.6	PRÁCE V NOCI	23
7	DOPRAVNÍ TRASY	23
7.1	NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU	24
8	ODPADY	25
8.1	DIAGNOSTIKA A OPRAVA STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ	28
9	MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENIŠTI	29
9.1	VODA	29
9.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE	29
9.3	KANALIZACE	29
9.4	TELEFON	30
9.5	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS	30
10	BILANCE HMOT	30
11	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ	34
12	STAVEBNÍ POSTUPY	37
12.1	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE 02/2020-07/2020	41
12.2	STAVEBNÍ POSTUP Č.1	46
12.3	STAVEBNÍ POSTUP Č.2	47
12.4	STAVEBNÍ POSTUP Č.3	50
12.5	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2020/2021	51
12.6	STAVEBNÍ POSTUP Č.4	55
12.7	STAVEBNÍ POSTUP Č.5	57

12.8	STAVEBNÍ POSTUP Č.6	59
12.9	STAVEBNÍ POSTUP Č.7	63
12.10	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA	64
12.11	STAVEBNÍ POSTUP Č.9	66
12.12	STAVEBNÍ POSTUP Č.8	67
12.13	STAVEBNÍ POSTUP Č.10	69
12.14	STAVEBNÍ POSTUP Č.11	71
12.15	STAVEBNÍ POSTUP Č.12	73
12.16	STAVEBNÍ POSTUP Č.13	74
12.17	DOKONČOVACÍ PRÁCE.....	75
12.18	EOV PO DOBU STAVBY.....	76
12.19	INFORMAČNÍ SYSTÉM PO DOBU STAVBY	76
12.20	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU	76
12.21	ŽELEZNICE	77
12.22	SILNICE	77
12.23	PROVOZ PĚŠÍCH A CYKLISTICKÉ DOPRAVY	78
13	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ.....	78
14	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.	78
15	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY - VČETNĚ OMEZENÍ HOSPODAŘENÍ TŘETÍCH STRAN APOD.....	79
16	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY	79
17	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	84
18	ZÁVĚR.....	85

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje o stavbě

- Název stavby:

Velim – Poříčany, BC

- ISPROFOND:
521 312 0002

- Místo stavby:
Železniční trať Kolín – Praha, úsek Velim – Poříčany – Český Brod

- TUDU:
150130, 150132, 1501Q1

- Katastrální území:
Velim, Cerhenice, Dobřichov, Pečky, Velké Chvalovice, Tatce, Hořany u Poříčan, Poříčany

Detaily a podrobnější informace o umístění stavby jsou k dispozici v části E.05 Geodetický podklad pro projektovou činnost, resp. v části E.05.2 Majetkoprávní část.

- Předmět dokumentace:

Předmětem je trvalá změna dříve dokončené stavby celostátní dráhy mezinárodního významu. Stavba bude užívána k provozování veřejné osobní, nákladní a kombinované dopravy. Jed o liniovou železniční stavbu, obnovu a rekonstrukce železniční trati.

Jedná se o celostátní dráhu dle kategorií dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Dokumentace pro stavební povolení (dále jen DSP).

- Širší vazby:

Stavba spočívá v zajištění komplexu staveb a technologických zařízení s cílem zamezení snižování rychlosti a tím zkrácení přepravní doby, zajištění parametrů interoperability, zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, rekonstrukce stavebních a technologických částí v rozsahu daném Směrnicí GR č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR, č.j.: 3790/05-OP (dále „Směrnice GR č. 16/2005“) a uvedení všech součástí infrastruktury do normového stavu, aby bylo zajištěno zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Jedná se o kategorii dráhy P3/F1 podle TSI INF, součást mezinárodní sítě TEN-T.

Číslo trati podle Prohlášení o dráze 520

Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu 501

Číslo trati podle knižního jízdního řádu 010

1.2 Údaje o stavebníkovi

- Stavebník/objednatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00,

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

zapsaná v obchodní rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384

- Kontaktní adresa/adresa stavebníka/objednatele pro doručování písemností:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

- Nadřízený orgán stavebníka/objednatele:

Ministerstvo dopravy

Nábřeží L.Svobody 12

110 00 Praha 1

1.3 Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

- Zpracovatel projektu:

Účastníci společnosti „SP + SEU_VelPo_DSP“ založené Smlouvou o společnosti ze dne 04. 05. 2018

SUDOP PRAHA a. s.

se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČO: 25793349 DIČ: CZ25793349

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka B 6088

jako „Správce“ a „Společník 1“

a

SUDOP EU a.s.

se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČO: 05165024, DIČ: CZ05165024

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka B 21645

jako „Společník 2“

- Zastoupený společností:

SUDOP PRAHA a. s.

se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

IČO: 25793349 DIČ: CZ25793349

na základě Smlouvy o společnosti a Plné moci ze dne 04. 05. 2018

- Kontaktní adresa/adresa zhotovitele pro doručování písemností:

SUDOP PRAHA a. s.

Olšanská 10, 130 80 Praha 3

- Hlavní inženýr projektu (HIP):

Ing. Miloš Krameš

Člen České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, č.0006917

- Projektanti jednotlivých částí projektové dokumentace:

Konkrétní projektanti jednotlivých částí projektové dokumentace jsou uvedeni na rozpiskách těchto částí. Jejich identifikace a odborná příslušnost jsou uvedeny na této dokumentaci, spolu s otiskem jejich autorizačního razítka. Pro velký rozsah celé projektové dokumentace zde nejsou jednotlivě vyjmenováni.

2 Členění dokumentace

Část projektu F – Zásady organizace výstavby“ je zpracována na základě technického řešení a prostorového umístění SO a PS a na základě místních podmínek v obvodu a v okolí staveniště. Cílem bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimálním zásahu do mimodrážních pozemků, staveb a zařízení, sousedících s navrhovanou stavbou trati vzhledem k tomu, že stavební úpravy se provádí na stávajícím drážním pozemku. Návrh organizace a postup výstavby byl kladně projednán s objednatelem akce, s provozními složkami SŽDC s.o. a ČD a.s. a účastníky výstavby z oblastí silničního hospodářství, městských a obecních úřadů vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního a silničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu a jsou i přílohou této TZ.

V části F – Zásady organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o výstavbě a jejím postupu, o jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D - Technologická část“ a „E - Stavební část“.

Část B.8. – Zásady organizace výstavby“ je dále členěna:

B.8.1. Technická zpráva

B.8.2.1 Přehledná situace stavby

B.8.2.2. Situace zařízení staveniště

B.8.3.1 Časový postup prací

B.8.3.2 Časový plán výluk

B.8.4. Schéma stavebních postupů

B.8.5. Balance zemních hmot

B.8.6. Havarijní plán

B.8.7. Povodňový plán

2.1 Použité zkratky a symboly

ZS zařízení staveniště

EOV el. ohřev výměn

TÚ traťový úsek

SZZ staniční zabezpečovací zařízení

TZZ traťové zab. zařízení

PZZ přejezdové zabezpečovací zařízení

EMZ. elektromagnetický zámek

EMZZ elektromechanické zab. zařízení

PN přivolávací návěst

TB technologická budova

ETB poloel. stavědlo s vnitřním zařízením s částí počítačovou i reléovou

KO kolejový obvod

VZJ velkoplošné zobrazení

3 Základní údaje o stavbě

Řešený úsek Velim - Poříčany je součástí tratě Kolín – Praha-Libeň, která je ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, drahou celostátní. Trať je dvoukolejná (v úseku ŽST Český Brod – ŽST Poříčany trojkolejná, dle TTP č. 501, dle JŘ pro cestující č. 011), elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Provozovatelem dráhy je SŽDC s. o., místní správce OR Praha. Na dvoukolejném úseku se nachází odbočná stanice ŽST Pečky s napojením na trať směr Kouřim/Zásmuky. Do ŽST Poříčany je zapojena trať směr Sadská.

ŽST Poříčany, ŽST Velim a ŽST Pečky jsou zabezpečeny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ETB se světelnými návěstidly a elektrom. přestavníky s KO. Všechny stanice jsou dálkově řízeny z CDP Praha. Mezistaniční úseky Poříčany-Velim jsou zabezpečeny tříznakovým obousměrným autoblokem s KO. TÚ směr sadská je zabezpečen AH s návěstním bodem AHr Třebestovice.

Projektová dokumentace zahrnuje zejména:

Kompletní rekonstrukci železničního svršku a železničního spodku v traťových úsecích s těžkou sanací v místě poruch GPK v km cca 361,0 u zast. Cerhenice. Na požadavek MD jsou navrženy dvě nové odbočky Tatce a Cerhenice. Budou rekonstruovány obě zastávky Tatce a Cerhenice včetně osvětlení a informačního systému. V zast. Cerhenice je navržena obnova celkové vodotěsné izolace nosné konstrukce i spodní stavby a sanace přístřešků.

V ŽST Poříčany je navržena rekonstrukce železničního svršku s lokálními sanacemi železničního spodku (trativody, ZKPP) a je navržena obnova celkové vodotěsné izolace nosné konstrukce i spodní stavby podchodu pro cestující a mostu na zhlaví.

V ŽST Pečky jsou navrženy pouze nové kabelové trasy.

V ŽST Velim je navrženo zajištění bezbariérového přístupu cestujících na nástupiště novými výtahy a přeizolování stávajícího pochodu plovoucí ŽB deskou. V místě stavebních prací dochází v nutném rozsahu i do zásahu objektu železničního svršku a spodku, trakčního vedení, nástupiště a zastřešení.

V celém řešeném úseku je u vytipovaných mostních objektů navržena jejich sanace, spočívající většinou v obnově vodotěsné izolace nosné konstrukce.

V ŽST Poříčany je navrženo nové SZZ 3. kategorie typu el. stavědlo s řídicí částí s dálkovým ovládáním z CDP Praha včetně vyvolaných úprav na CDP Praha. V ŽST Velim, Pečky a Český Brod je navržena úprava stávajících SZZ pro navázání nových TZZ 3. kategorie typu el. AB. Nové SZZ a TZZ jsou navrženy s KO s přenosem kódu vlakového zabezpečovače.

Je navržena kompletní rekonstrukce trakčního vedení v úseku Poříčany(mimo) - Pečky(mimo) a Pečky(mimo) - Velim(/mimo) včetně nových rozvodů NN. V ŽST Poříčany je navržena kompletní výměna trolejového drátu a nosného lana v systémech č. 1,2,4 a dále kompletní rekonstrukce zesilovacího vedení v úseku Poříčany - Velim. Stávající 6kV rozvod pro napájení SZZ a TZZ bude nahrazen v úseku Poříčany(včetně) - Pečky(mimo) novým rozvodem 6kV s izolační hladinou 22kV.

4 Popis staveniště

Obvod staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost - výstavba nových stavebních objektů a provozních souborů. Graficky je obvod staveniště vyznačen silnou zelenou čerchovanou čarou v koordinačních situacích v části C.3. Obvod staveniště byl navržen s ohledem na minimalizaci záborů z důvodu požadavku zadavatele na rychlost a

úspěšnost projednání s DOSS. Obvod staveniště není-li to nutné nezasahuje do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese.

Rozhodující související stavby.

- ETCS Kralupy n. Vlt. - Praha - Kolín
- Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezb. přístupu v ŽST Poříčany
- Rekonstrukce doplnění EOv v ŽST Velim a Pečky
- Výstavba PZS na přejezdech P4936, P4939 trati Nymburk - Poříčany
- Výluky musí být koordinovány se stavbami na rameni Lysá nad Labem - Praha Vysočany. *Ze zadávacích podmínek plyne, že projektant nemá v rámci stavby počítat s odklonovou trasou Kolín - Nymburk - Lysá nad Labem - Praha Vysočany. Jediná využitelná odklonová trasa, která smí být navržena, je přes Sadskou. Tento požadavek byl potvrzen na vstupní poradě.*

4.1 Maximální zábory pro staveniště

Obvod staveniště je určen hranicemi trvalého a dočasného záboru při provádění stavby. Obvod staveniště je zřejmý z koordinační situace a výčet pozemků dotčených předmětnou stavbou je uveden v Záborovém elaborátu.

5 Plochy zařízení staveniště

Pro potřeby zařízení staveniště budou využity pozemky v blízkosti stavby, které byly projektem vytipované a zahrnuty do dočasných záborů, stejně tak byly zahrnuty popřípadě pouze projednány přístupové komunikace na stavbu. Plochy ZS a způsob dopravy mechanizace a materiálů na stavbu jsou stanoveny na základě zkušeností se stavbami obdobného rozsahu a omezení plynoucích z charakteru stavby a jejího projednání s mimodrážními složkami. Návrh byl proveden s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány převážně tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby.

Plochy určené pro zařízení staveniště včetně přístupových komunikací k nim budou smýceny a v případě potřeby upraveny pro provoz staveništní techniky. V případě potřeby zajistí zhotovitel stavby vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch ZS. Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou štěrku nebo zapanelováním. Zřízení ploch ZS včetně přístupu k nim je součástí přípravných prací stavby, před započítáním vlastních stavebních prací. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky.

5.1 Trvalé deponie a mezideponie

V rámci stavby nebudou zřizovány trvalé deponie, pouze mezideponie sejmuté zeminy, potřebné pro zpětný zásyp rýh nebo jam. Dočasné mezideponie budou zřízeny pro ornici potřebnou pro zpětné ozelenění ploch, pro dočasné skládkování nových materiálů a dočasné deponování materiálu určeného k odvozu na skládky, pakliže nedojde k jeho odvozu v průběhu stavby.

5.2 Zajištění staveniště

Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS. Podzemní vedení inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, plyn, el. zařízení..) musí být vytyčeno a vyznačeno směrově a výškově před předáním staveniště a po dobu stavebních prací se musí náležitě ochránit a v případě potřeby zpřístupnit. Je nutno respektovat požadavky správců sítí při provádění prací v ochranném pásmu inženýrských sítí. Všechny tyto úkony jsou součástí dodávky zhotovitele stavby.

Zajištění ploch ZS a staveniště jako takového je nutno splnit ve smyslu nařízení vlády č.591/2006Sb. Jedná se zejména o zajištění proti vstupu nepovolaných osob.

Jedná-li se o staveniště v zastavěném území, musí být jeho hranice souvisle oploceno do výšky 1,8 m (stejně tak veškerý materiál a vybavení stavby). Výjimku představují pouze tzv. liniové stavby (např. stavba dálnic, silnic, produktovodů) a krátkodobé práce, u kterých lze využít jiných variant (např. ohrazení zábradlím, bezpečnostní páskou, střežením fyzickou osobou). Nelze-li souvislé oplocení staveniště v zastavěném území z technologických nebo provozních důvodů provést, musí být zajištěno jiné vhodné opatření, např. **střežení pověřenou fyzickou osobou**. Ve všech ostatních případech musí být tedy staveniště v zastavěném území souvisle oploceno a označeno bezpečnostními značkami. Oplocení nesmí ohrožovat bezpečnost dopravy na veřejných komunikacích. Staveniště včetně zařízení jež jsou zcela nebo z části umístěna na veřejných komunikacích a prostranstvích se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorem.

Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny, nebo zasypány.

Odvádění srážkových vod ze staveniště musí být zabezpečena tak, aby se zabránilo rozmáčení povrchů ploch ZS a staveništních tras.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace a zeleň, které jsou v dosahu negativních účinků zařízení staveniště, se musí po dobu provádění nebo odstraňování stavby bezpečně chránit.

Stavby, veřejná prostranství, komunikace dočasně využívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejností (chodníky, přejezdy, vozovky..) se musí po dobu společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochrannými prvky proti rozstříku vody a bláta. Veřejná prostranství se pro staveniště využijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán od tohoto požadavku neustoupí.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništi bezpečně ukládat.

Zhotovitel zajistí, aby únikové cesty, východy a dopravní komunikace k nim včetně přístupových cest byly stále volné. Prostory určené pro práci, chodby, schodiště a jiné komunikace měly stanovené rozměry a povrch.

Věcné využití ploch ZS řeší tato dokumentace orientačně.

Plochy ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

Hlavní ZS

- ZS23, hlavní stavební dvůr s plochou 5902m², zde projektant navrhuje deponii sypkého materiálu, recyklační základnu a plochu pro odstavení vozidel stavby.

Klasická ZS

- ZS1 – ZS25, plochy pro deponování materiál zhotovitele

Obvod staveniště a zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude v rozsahu každé fáze oplocen plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích do prostoru staveniště. Obvod dočasných krátkodobých záborů staveniště bude vymezen mobilním ohrazením z tyčových kovových zábran. V kontaktu s veřejnou dopravou budou zábory dále zajištěny přechodným dopravním značením.

Navržené plochy zařízení staveniště jsou vyznačeny v koordinačních situacích v části dokumentace C. 2 a F.2.1. Plochy zařízení staveniště jsou označeny „ZS“.

5.3 Seznam a popis ploch ZS

ZS 1

účel: deponie materiálu
umístění: ŽST Velim
velikost: 170 m²
přístup: z ul. Nádražní
parcelní číslo: 1021/1
vlastník: ČD a.s.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 2

účel: montážní a demontážní základna
umístění: ŽST Velim
velikost: 1185 m²
přístup: z ul. Nádražní
parcelní číslo: 1021/1
vlastník: ČD a.s.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 3

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 357,100 - 357,300
velikost: 2080 m²
přístup: ze staveništní komunikace
parcelní číslo: 1021/10

vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 4

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 357,280 - 357,320
velikost: 480 m²
přístup: ze staveništní komunikace
parcelní číslo: 1021/10 a 1282
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha a jiná plocha
trvání: nad 1 rok

ZS 5

účel: deponie materiálu pro šterkové piloty
umístění: km cca 360,250 - 360,290
velikost: 142 m²
přístup: z přilehlé komunikace
parcelní číslo: 1244/2
vlastník: Městys Cerhenice, Školská 444, 28102 Cerhenice
využití: neplodná půda
trvání: do 1 roku

ZS 6

účel: deponie materiálu pro šterkové piloty
umístění: km cca 360,250 - 360,290
velikost: 584 m²
přístup: ze staveništní komunikace
parcelní číslo: 560/2
vlastník: Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2
využití: zamokřená plocha
trvání: nad 1 rok

ZS 7

účel: deponie materiálu pro šterkové piloty
umístění: km cca 360,330 - 360,400
velikost: 1406 m²
přístup: ze staveništní komunikace
parcelní číslo: 351
vlastník: Městys Cerhenice, Školská 444, 28102 Cerhenice
využití: jiná plocha
trvání: nad 1 rok

ZS 8

účel: deponie materiálu pro šterkové piloty
umístění: km cca 362,100
velikost: 416 m²
přístup: přes provizorní úrovně křížení
parcelní číslo: 647/20 a 173/1
vlastník: Obec Dobřichov, č. p. 206, 28911 Dobřichov a Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3
využití: zahrada
trvání: nad 1 rok

ZS 9

účel: deponie materiálu pro šterkové piloty
umístění: km cca 362,100
velikost: 733 m²
přístup: přes provizorní úrovně křížení
parcelní číslo: 185/3 a 173,1
vlastník: SŽDC s.o.
využití: neplodná půda
trvání: nad 1 rok

ZS 10

účel: deponie materiálu pro šterkové piloty
umístění: km cca 363,300 - 363,400, ŽST Pečky
velikost: 858 m²
přístup: z místní komunikace
parcelní číslo: 554/1
vlastník: ČD a.s.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 11

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 364,100 ŽST Pečky
velikost: 2140 m²
přístup: z místní komunikace
parcelní číslo: 2275/9, 2275/7, 2275/8, 2275/12, 2275/13, 2275/11, 2275/10, 2282
vlastník: SŽDC s.o. a ČD a.s.
využití: manipulační plocha, ostatní komunikace
trvání: nad 1 rok

ZS 12

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 364,300 + 364,400
velikost: 422 m²
přístup: z místní komunikace Ke Dráze
parcelní číslo: 554/24
vlastník: Barták Jiří Ing., L. Dostalové 773, Poděbrady II, 29001 Poděbrady
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 13

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 364,300 + 364,400
velikost: 645 m²
přístup: z místní komunikace Ke Dráze
parcelní číslo: 2280/1, 2282/2, 554/45
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 14

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 364,400 + 364,450
velikost: 458 m²

přístup: z místní komunikace Ke Dráze
parcelní číslo: 554/45
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 15

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 366,400
velikost: 282 m²
přístup: z II/334
parcelní číslo: 529
vlastník: ČD a.s.
využití: jiná plocha
trvání: nad 1 rok

ZS 16

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 366,400
velikost: 237 m²
přístup: z II/334
parcelní číslo: 529
vlastník: Obec Tatce, Podedvorem 81, 28911 Tatce
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 17

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 366,500
velikost: 1319 m²
přístup: ze staveništní komunikace
parcelní číslo: 498/3
vlastník: Lesy České republiky, s.p., Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 18

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 367,700
velikost: 3539 m²
přístup: ze staveništní komunikace
parcelní číslo: 418/2 a 418/1
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 19

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 368,600
velikost: 299 m²
přístup: z III/3341
parcelní číslo: 190/1
vlastník: SŽDC s.o.
využití: ostatní dopravní plocha

trvání: nad 1 rok

ZS 20

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 368,700-368,850
velikost: 1233 m²
přístup: z III/3341
parcelní číslo: 190/1
vlastník: SŽDC s.o.
využití: ostatní dopravní plocha
trvání: nad 1 rok

ZS 21

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 370,00
velikost: 545 m²
přístup: ze staveništní komunikace
parcelní číslo: 911/2
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 22

účel: deponie materiálu
umístění: km cca 370,100
velikost: 277 m²
přístup: z přilehlé koleje
parcelní číslo: 910
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 23

účel: montážní a demontážní základna, recyklační základna
umístění: km cca 370,700 - 371,060
velikost: 5902 m²
přístup: z II/330
parcelní číslo: 899/1
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 24

účel: montážní a demontážní základna, recyklační základna
umístění: km cca 371,500
velikost: 190 m²
přístup: z II/330
parcelní číslo: 899/1
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: nad 1 rok

ZS 25

účel: dostrojení a osazení návěštní lávky, zapatkování silničního jeřábu.
umístění: km cca 371,500

velikost: 190 m²
přístup: z II/330
parcelní číslo: 899/1
vlastník: SŽDC s.o.
využití: dráha
trvání: do 1 roku (cca 1 týden)

5.4 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy, neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

5.5 Přístup na staveniště

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech. S ohledem na provádění prací dle harmonogramu je nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem. Je bezpodmínečně nutné, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy), dle požadavku správce komunikace bude potřeba počítat s pravidelným klopením komunikací a průběžnou opravou výtlučů. V případě staveništních komunikací je nutné počítat kromě zašterkování/zapanelování i s vykácením/ořezáním vzrostlé zeleně a vybudováním nájezdových ramp, dočasným zatrubněním příkopů a ochranou stávajících inženýrských sítí.

Dopravní obsluha je zajištěna

- a) **Nákladními automobily** (zejména přeprava betonových a asfaltových směsí, šrotu, výkopové zeminy na skládky, jež nemají napojení na vlečku). V případě návozu nového kameniva ŠL, ŠD, ŠD atp. bude využit nejbližší **kamenolom v Plaňanech**.
- b) Hlavní vjezd na staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy z páteřních ulic:
 - Českobrodská (II/330), II/334, II/329, III/3297, III/3299
- c) Vedlejší vjezdy na konkrétní staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy z ulic:
 - Poříčany - Mírová, Hořanská, Lipová
 - Pečky - U Kandie, Palackého, Barákova, Petra Bezruče
 - Velim - Nádražní, Karlova a třída Krále Jiříhoa dále silnice III/3341
- d) Stavbě budou dále sloužit vnitro-staveništní komunikace, které jsou v situaci označeny hnědě čárkovaně. jedná se zpravidla o stávající nepevněné účelové cesty.
- e) Přístupové komunikace pro staveništní dopravu jsou barevně vyznačeny v části dokumentace F.2. a v TZ.
- f) Při odstavování mechanizace musí zhotovitel dbát na umožnění přístupu třetím osobám na pozemky v místě stávajících vjezdů a přístupů pro pěší.
- g) **Nákladní železniční dopravou** bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku do nejbližší nákladkové/vykládkové stanice (návoz šterku a šterkodrtě z **lomu Krhanice**, návoz železničního svršku včetně

kolejového roštu z montážní/demontážní základny). Zde je potřeba upozornit na překročení ložné míry při přepravě střední části výhybek.

Přístupy na trať.

Pro přístup na trať budou sloužit následující přístupy:

- Zemní staveništní rampy, se kterými je uvažováno zejména v místech mostních objektů.
- Úrovňový přístup je navržen z přejezdů z ulice III/3341, II/334 a dále z účelových cest vyznačených v situaci stavby.
- V ŽST Poříčany jsou navrženy dvě lokality, kde bude demontována stávající PHS za účelem přístupu na staveniště a to v místě přednádražního prostoru z ulice Lipová a z Českobrodské ulice.
- Je věcí zhotovitele, aby v případě potřeby zohlednil ve své nabídce náklady spojené s trasami staveništních komunikací nad rámec projektantem předpokládaných (jak na terénu, tak drážním tělese např. formou zapanelováním kolejového roštu).

Nadrozměrná přeprava:

Přeprava musí být projednána se silničním správním orgánem, kterými jsou:

- obecní úřad - na místních komunikacích a veřejně přístupových účelových komunikacích,
- obecní úřad obce s rozšířenou působností - na silnicích II. a III. tříd pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod obce s rozšířenou působností,
- krajský úřad - na silnicích I., II., a III. tříd / mimo dálnice a rychlostní silnice/ pokud trasa přepravy nepřesáhne územní obvod jednoho kraje,
- ministerstvo dopravy - v případech, že trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje.

Dle zvolené technologie se může nadrozměrná přeprava týkat zejména lávky v Poříčanech.

V rámci železniční dopravy bude překročena ložná míra během přepravy středních dílů výhybek.

5.6 Řešení zařízení staveniště včetně využití nových a stávajících objektů

Celý prostor staveniště je vykreslen v přehledné situaci stavby a v koordinačních výkresech, součástí prvotního geodetického vyměření stavby bude vytyčení výše uvedených parcel popř. jejich částí, hranice parcel budou vykolíkovány a označeny páskou. Dodavatel zodpovídá za údržbu vyznačení hranice stavby po celou dobu výstavby.

Hlavní zařízení staveniště ve smyslu ředitelství stavby, kde budou po dobu stavby hlavní specialisté zhotovitele, bude věcí zhotovitele stavby (pro vlastní potřebu i investora) si najít a z vysoutěžených prostředků stavby si pronajmout či zřídit vlastní.

V prostoru staveniště budou umístěny mobilní buňky:

stavbyvedoucího, chemické WC, šatny, kanceláře, hygienické zařízení. S ubytováním pracovníků na stavbě se neuvažuje, bude ho zajišťovat dodavatel. Stravování pracovníků není uvažováno na stavbě. Pracovníci se budou stravovat ve stravovacích zařízeních v okolí stavby. Na staveništi nebude vyráběna betonová směs, bude zabezpečena dovozem z centrálních výroben.

6 Technologie stavebních prací

6.1 Demontážní základna a deponování užitého materiálu svršku

Demontovaná a deponovaná kolejová pole budou ohodnocena kategorizátorem a poté bude rozhodnuto o jejich využití, **demontážní základny jsou navrženy v ŽST Poříčany u k.č.110, v ŽST Velim u k.č.6 (za souhlasu VÚŽ) a v ŽST Pečky u k.č.6,8.**

V místech bez sanace železničního spodku není recyklace štěrkového lože navržena. Stávající ŠL v TÚ bude vyčištěno strojní čističkou SČ 600S a následně bude vyměněn kolejový rošt pokladačem kolejových polí. Alternativně je možné využít obnovovací stroje MATISA, případně RU 800 S, který kromě vyčištění štěrkového lože provede v místech, kde není navržena sanace spodku i výměnu kolejového roštu v jednom pojezdu. S ohledem na termín realizace stavby a možné potíže se zajištěním mechanizace, počítá projektant s dostupnější technologií realizace navrženým pokladačem. Úseky trati, kde je navržena sanace železničního spodku, budou realizovány klasickou technologií a před průjezdem obnovovacího stroje. Vytěžené štěrkové lože bude z úseku Pečky - Poříčany a ze ŽST Poříčany použito do štěrkových pilot, případně do nástupišť. Zbylé nevyužitelné lože bude odvezeno na skládku.

V místech těžké sanace bude sousední provozovaná kolej pod ochranou záporového pažení a bude zrušena bezстыková kolej. Projekt předpokládá rozřezání po 25m a sespojování včetně propojovacích lan. Snesené kolejnice z vyloučené koleje budou použity pro pokládku nové koleje. Po dokončení obou TK, budou v daném úseku vyměněny kolejnice a zřízena BK.

Demontáž železničního svršku:

V projektu je přednostně navrženo snesení železničního svršku pokladačem kolejových polí (např. PKP, UK25 apod.) s přemístěním po kolejích a uložením na demontážní základnu.

Demontáž výhybek může být provedena přímo na místě v kolejišti postupným rozebráním na jednotlivé části (drobné kolejivo, kolejnice, pražce). Odvoz se uvažuje po silnici. Projektant však doporučuje z důvodu urychlení prací rozřezání výhybek na dílčí části, naložení na železniční vagón a odvoz na demontážní základnu.

Před definitivním odstraněním kolejového lože budou provedeny práce, které by mohly ohrozit následnou úpravu zemní pláň (kabelové trasy, trativody apod.). Spodní vrstva štěrkového lože bude rovněž ponechána v místě přístupových komunikací k umělým stavbám (propustky/mosty).

V TÚ bude těžba části štěrkového lože probíhat strojní čističkou, stejně tak jako čištění ŠL v úsecích bez sanace železničního spodku. Ve stanici Poříčany bude těžba probíhat klasicky bagry do přistavených silničních nákladních vozidel. **Zhotovitel při těžbě nesmí pojíždět odkrytou zemní pláň stavební mechanizací!!!**

6.2 Recyklační základna

Recyklační základna je navržena na ploše ZS č.22 o celkové ploše 5918m² v ŽST Poříčany. Stávající vytěžené štěrkové lože bude přetříděno a recyklováno na ŠD frakce 0/32 do podkladních vrstev v rámci celé stavby. Odpad z přetřídění a recyklace bude odvezen na příslušnou skládku.

6.3 Montáž železničního svršku

Montážní základny jsou navrženy **v ŽST Poříčany u k.č.110, v ŽST Velim u k.č.6 a v ŽST Pečky u k.č.6,8**. V místě bez sanace železničního spodku je navržena rekonstrukce kolejového roštu obnovovacím strojem. V TÚ v místech sanace železničního spodku je možná oddělená montáž pražců a kolejnic (např. strojem PTH 350). V projektu se však uvažuje s předmontovanými kolejovými poli. Samostatná pokládka kolejnic a pražců bude použita na zhlaví pro montáž koleje mezi výhybkami za použití dvoucestného vozidla se speciálním rámem.

Výhybky budou přivezeny po ucelených částech (kromě srdcovky) na železničních vozech a smontovány na místě. V rámci provizorních stavů, kde je časový prostor pro realizaci omezený, bude srdcovková část smontována předem v blízkosti def. uložení a do místa určení bude přepravena pokladačem nebo kolejovým jeřábem.

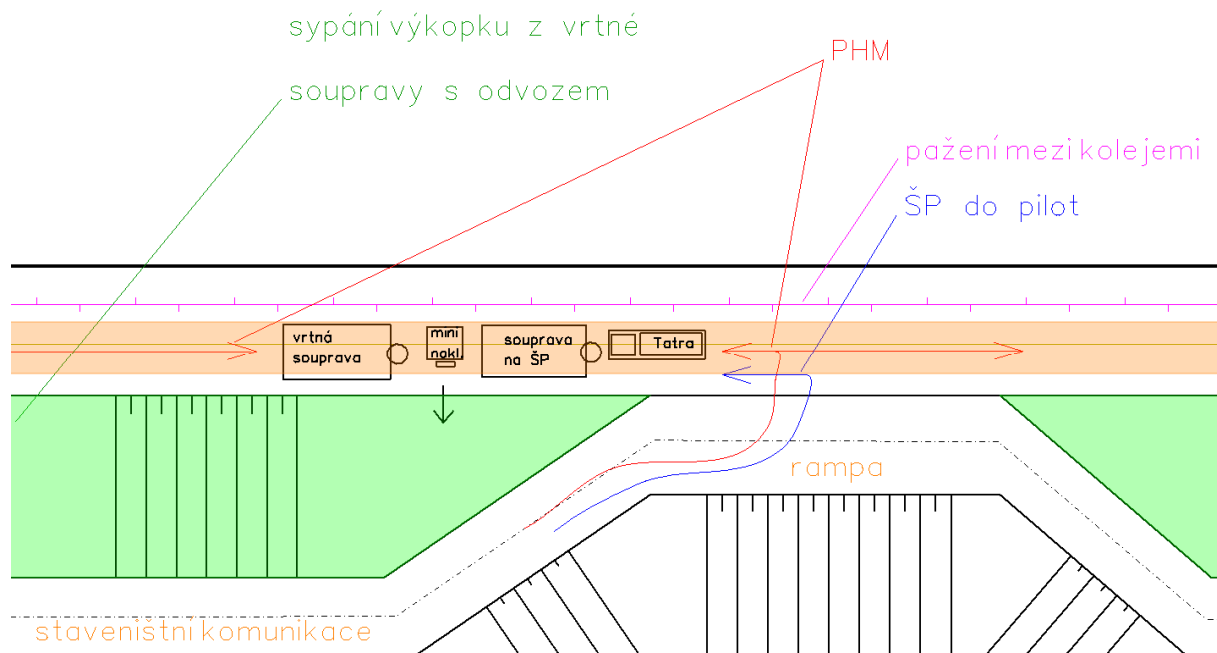
Navážení štěrku do spodní části nového kolejového lože bude provedeno v krátkodobých výlukách sousední provozované koleje v příslušných stavebních postupech. Konečné doplnění štěrku bude provedeno z osy nové, ale ještě neprovozované (vyloučené) koleje. **Kamenivo do kolejového lože i do konstrukčních vrstev bude získáno z lomu Libodřice (nakládka v ŽST Kolín) nebo Krhanice (vlastní vlečka).**

Hospodaření s vyzískaným materiálem musí odpovídat Směrnici SŽDC č.42

6.4 Výstavba

V ŽST Poříčany budou místa výhybek a koleje podél nástupišť rekonstruovány klasickou technologií, těžba v místě nástupišť bude probíhat do přistavených železničních vozů na sousední koleji během noční výluky. V ostatních úsecích staničních kolejí, kde je navrženo vyčištění kolejového lože a výměna kolejového roštu navrhl projektant použití sanační čističky SČ 600S se MFS vozy, následně bude doplněno kolejové lože a provedena výměna kolejového roštu klasicky kolejovým pokladačem, případně obnovovacím strojem MATISA, SUM.....

V lokalitách, kde je navržena těžká sanace štěrkovými pilotami, bude stávající kolejový rošt snesen a odtěženy podkladní vrstvy na úroveň založení roznášecí vrstvy. Předvrtání a vibrování štěrkový pilot bude probíhat za provozu po sousední koleji. Stabilita provozované koleje bude zajištěna záporovou stěnou z profilů HEB, jež budou realizovány zavibrováním v nočních výlukách provozu v ose os kolejí. Současně v sousední koleji zrušena BK a vloženy kolejnicové propojky. Je navržena současná realizace předvrtání a hutnění štěrkových pilot, aby čas mezi předvrtem a následným vyplněním vrtu byl co nejkratší a nedošlo k uzavření vrtu okolní zeminou. Posloupnost stavebních strojů navrhuje projektant dle obr.



S ohledem na požadavek zadavatele respektovat navržený termín výstavby (zahájení a ukončení stavby) počítal projektant s nasazením velkého počtu stavebních strojů zejména pak pilotovací souprav ve složení vrtací stroj + stroj na šterkové piloty. **V úseku Cerhenice – Pečky v délce cca 2km s min. čtyřmi (optimálně pěti) soupravami a tedy i čtyřmi pracovními místy současně, v úseku Tatce – Poříčany v délce 400m s třemi soupravami.**

Těžba šterkového lože je navržena sanační čističkou, snesení a pokládka kolejového roštu pokladačem kolejových polí.

V ŽST Velim je navržena sanace stávajícího podchodu a doplnění výtahů na nástupiště pro zajištění bezbariérového přístupu. Realizace výtahů a výtahových šachet bude v případě ostrovního nástupiště probíhat za provozu jak nástupiště, tak podchodu pro cestující. Vyloučena bude pouze jedna z přilehlých kolejí a jedna nástupištní hrana. Podél výlezu z podchodu musí být alespoň po jedné straně zachován průchod pro pěší.

Realizace výtahu a šachty na prvním nástupišti bude realizováno za výluky sudé kolejové skupiny staničních kolejí současně při sanaci pochodu pod k.č.4. Průchod podchodem bude zachován.

Během výstavby výtahových šachet bude pochod podélně rozdělen pevnou zábranou s ochrannou proti prachu, tak bude oddělen provoz pěších od provozu stavby.

V ŽST Poříčany je navrženo vyčištění stávajícího odvodnění (trativody, svodná potrubí, kanalizace) bez-výkopovou technologií. Při čištění a sanaci potrubí bude vždy vyloučena kolej na které bude přistaven plošinový vůz s čistícím vozem včetně TV nad kolejí. Pro kamerové zkoušky je rovněž potřeba výluka koleje, nikoliv však trakce a není třeba žádná mechanizace, je nutné zajistit přístup k vodě (většinou řešeno položením tlakové hadice od hydrantu podchodem ke kolejí). Samotné čištění a sanace odvodnění bude prováděno současně s hlavním stavebním postupem. Práce lze provádět i v noci. Časová náročnost čištění trativodu je cca 400m/8h.

6.5 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Při návrhu ploch zařízení staveniště byla snaha o využití stávajících objektů. Z toho důvodu je:

- K přístupům k plochám ZS budou využity stávající komunikace a nově navržena staveništní komunikace vyznačené v příloze B.8.2.
- Užitá kolejová pole nevyužitá v této stavbě budou deponována v ŽST Měšice.
- Plochy a manipulační koleje v ŽST Poříčany a Velim.

6.6 Práce v noci

V nočních hodinách jsou navrženy následující stavební práce:

- betonování základů trakčních stožárů,
- montáž TS a TV,
- výstavba pažení podchodů, mostů a železničního svršku v místě realizace šterkových pilot,
- v ŽST Poříčany jsou navrženy noční práce při odtěžování železničního svršku a spodku v místě podchodu a mostu na pražském zhlaví, dále pak v místě nástupišť,
- při čištění tratí vodou,
- montáž trakčních bran

7 Dopravní trasy

Jedním z úkolů této dokumentace je kromě stanovení jednotlivých stavebních postupů i návrh dopravních tras pro návoz a svoz stavebního materiálu a objízdných tras při uzavírkách.

Dopravní trasy v místě stavby využívané pro stavbu lze obecně rozdělit na 3 kategorie:

- stávající zpevněné silnice v situaci označené modrou barvou (nižší zatížení) a červenou barvou (vysoce zatížení komunikace staveništní dopravou),
- provizorní staveništní nezpevněné komunikace v situaci označené hnědou barvou,

I. třídy: I/12, I/38

II. třídy: II/329(úsek I/12 - D11), II/334 (úsek Sadská - křížení s I/12), II/330(úsek I/12 - D11)

III. třídy: III/3299 (Palackého, Velim), III/3297 (Cerhenice), III/32914 (Pečky), III/3341 (Tatce), III/3307, III/3293, III/3307, III/32913

Místní komunikace: Karlova (Velim), tř. Krále Jiřího (Velim), Nádražní (Cerhenice), Na vinohradech (Cerhenice), J.A.Komenského (Pečky), Petra Bezruče (Pečky), Ke Dráze (Pečky), Hořanská (Poříčany), Mírová (Poříčany), Lipová (Poříčany), Zahradní (Poříčany), Nádražní (Poříčany).

V km 359,720 je přístup na staveništní komunikaci ze silnice III/3297, v místě je osazena značka zákaz vjezdu. Je nutné projednat výjimku.



7.1 Navržené zemníky pro stavbu

Silniční nákladní doprava, zemníky pro menší kubatury.

P.č.	Lokalita	Provozovatel
1.	Kamenolom Plaňany	<i>Eurovia</i>

Železniční doprava, zemníky pro velké kubatury (SO železničního svršku a spodku).

P.č.	Lokalita	Provozovatel
2.	Kamenolom Krhanice, vlastní vlečka	<i>Provozovatel DOBET, spol.s.r.o.</i>
3.	Kamenolom Libodřice, nakl. ŽST Kolín	<i>Provozovatel Českomoravský štěrk.</i>

Kamenolom Plaňany

Eurovia

Dopravní trasa:

- kamenolom→ul. Pražská→Fügnerova(II/329)→Pečky
- kamenolom→ul. Pražská→Tyršova→I/12→1. máje/(III/3297) Cerhenice,
- kamenolom→ul. Pražská→Tyršova→I/12→I/38→III/3298→Velim
- kamenolom→ul. Pražská→Tyršova→I/12→II/324→Tatce
- kamenolom→ul. Pražská→Tyršova→I/12→II/330→Poříčany

Betonárka Česká Brod

Dopravní trasa:

- betonárka→ul. Tucharazská→Palackého(Český Brod)→kolárova(Český Brod)→II/330→Poříčany

- betonárka→ul. Tuchorazská→Palackého(Český Brod)→I/12→III/3297→Cerhenice
- betonárka→ul. Tuchorazská→Palackého(Český Brod)→I/12→III/3298→Velim

Porr a.s. - obalovna Poříčany

Dopravní trasa:

- obalovna→II/330→III/3307→II/334(Tatce)
- obalovna→II/330→III/3307→III/3293→III/3294 (Cerhenice)
- obalovna→II/330→III/3307→II/334(Tatce)

Navržené zemníky a skládky nejsou závazné.

8 Odpady

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.6. podle právních předpisů, platných od 1.1.2002. Jedná se o zákon č. 185/2001Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 94/2016Sb., č. 93/2016Sb., č. 382/2001Sb., č. 383/2001Sb. a č. 384/2001Sb. s platností od 1.1.2002.

V projektové dokumentaci je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Pro odvoz přebytečného výkopku, sutí a demontovaného materiálu a zařízení byly vytipovány následující dopravní trasy **po silnicích I., II., III. třídy a po místních komunikacích**:

Uvažované skládky:

Lokalita uložení odpadu	Poznámka
Pískovna HORKA, Chrást	Beton z demolic objektů, základů TV Železniční pražce betonové Kůly a sloupy betonové Stavební a demoliční suť (cihly) Izolátory porcelánové Odpojovače-ocel, porcelán 100kg Porcelánové podpěrky Vytěžené zeminy a horniny - zemina a kamení Štěrky z kolejiště (odpad po recyklaci)

Lokalita uložení odpadu	Poznámka
Hejdof 1666, Čáslav	<p>Smýcené stromy a keře</p> <p>Pařezy</p> <p>Pryžové podložky (žel. svršek)</p> <p>Beton z demolic objektů, základů TV</p> <p>Železniční pražce betonové</p> <p>Kůly a sloupy betonové</p> <p>Stavební a demoliční suť (cihly)</p> <p>Izolátory porcelánové</p> <p>Odpojovače-ocel, porcelán 100kg</p> <p>Porcelánové podpěrky</p> <p>Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic</p> <p>Dřevo po stavebním použití, z demolic</p> <p>Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů</p> <p>Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů</p> <p>Polyetylenové podložky (žel. svršek)</p> <p>Vytěžené zeminy a horniny - zemina a kamení</p> <p>Lokálně znečištěný štěrk a zemina z kolejiště (výhybky)</p> <p>Štěrk z kolejiště (odpad po recyklaci)</p> <p>Izolační materiály obsahující nebezpečné látky</p> <p>Zbytky izolačních materiálů</p> <p>Laminát z demolic reléových domků</p> <p>Odpad podobný komunálnímu odpadu</p>
k.ú. Český Brod parc.č. 402/2	<p>Beton z demolic objektů, základů TV</p> <p>Stavební a demoliční suť (cihly)</p> <p>Izolátory porcelánové</p> <p>Odpojovače-ocel, porcelán 100kg</p> <p>Porcelánové podpěrky</p> <p>Vytěžené zeminy a horniny - zemina a kamení</p> <p>Štěrk z kolejiště (odpad po recyklaci)</p>
Spalovna, par.č. 830, 831, a 907, Kolín	<p>Odpadní ředidla</p> <p>Odpadní nátěrové hmoty</p> <p>Staré nátěrové hmoty</p> <p>Železniční pražce dřevěné</p> <p>Kůly a sloupy dřevěné</p> <p>Železniční pražce dřevěné - mostnice</p> <p>Asfaltové stavební nátěry</p>

Lokalita uložení odpadu	Poznámka
Tyršova 68, Týnec nad Labem	<p>Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami</p> <p>Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky</p> <p>Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní</p> <p>Přístrojové transformátory s olejovou náplní</p> <p>Výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní</p> <p>Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem minerálního oleje</p> <p>Trafo bez náplně PCB a škodlivin</p> <p>Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy)</p> <p>Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)</p> <p>Přístrojové transformátory bez olejové náplně</p> <p>Výkonové vypínače vvn, vn bez olejové náplně</p> <p>Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory</p> <p>Průchodky, pojistky</p> <p>Olověné akumulátory</p> <p>Nikl - kadmiové baterie a akumulátory</p> <p>Odpad mědi a jejich slitin (bronz, mosaz)</p> <p>Odpad hliníku</p> <p>Železniční pražce ocelové</p> <p>Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.</p> <p>Rozvaděče kovové bez výzbroje</p> <p>Směsné kovy</p> <p>Výhybky znečištěné mazadly</p> <p>Kabely s izolací papír - olej</p> <p>Zbytky kabelů a vodičů - Al kabely</p> <p>Zbytky kabelů a vodičů - Cu kabely</p> <p>Zařízení s obsahem PCB*</p>

Lokalita uložení odpadu	Poznámka
Zdechovice	Smýcené stromy a keře Pařezy Beton z demolic objektů, základů TV Železniční pražce betonové Kůly a sloupy betonové Stavební a demoliční suť (cihly) Izolátory porcelánové Odpojovače-ocel, porcelán 100kg Porcelánové podpěrky Vybouraný asfaltový beton bez dehtu Izolační materiály s obsahem azbestu Stavební materiály obsahující azbest Laminát z demolic reléových domků
Chvalovická 1097, Pečky	Omezovače přepětí (vvn a vn)

8.1 Diagnostika a oprava stávajících komunikací

V rámci projektu stavby jsou vyčleněny finance na nutné opravy a zesílení vozovek před a po stavbě, dle požadavků správců/vlastníků těchto komunikací. Diagnostiku, pasportizaci a fotodokumentaci zajistí zhotovitel stavby těsně před zahájením stavby. Níže uvádí projektant předpokládané úpravy spojené s přístupem mechanizace na stavbu:

- Výstavba nových / zpevnění stávajících účelových komunikací

- nové staveništní komunikace zapanelované š. 3,0m délka 4000m

- staveništní komunikace ze ŠD šířka 3,0m, délka 14810m v místě stávajících nezpevněných cest, případně i mimo stávající cesty.

- opravy stávajících zpevněných komunikací dvoupruhových v délce 6000m (výtluky atp.)

V místě nájezdů staveništní techniky k mostů a na násypy v místě šterkových pilot budou zřízeny nájezdové rampy, jejich návrh i náklady spojené se zřízením jsou věcí zhotovitele.

Počet nájezdových ramp 10.

Uvedený rozsah je předpoklad projektanta a je blíže specifikován a naceněn v SO 10-32-01, zhotovitel ve své nabídce musí dle navržené technologie rozsah upravit a ocenit.

- Zapanelování železničního svršku za účelem přístupu stavby na staveniště je součástí SO konkrétního objektu železničního svršku.

9 Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi

9.1 Voda

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a napojení musí být opatřeno vodoměrnou šachtou s vodoměrnou soustavou. Na přípojku budou napojeny všechny stavební buňky, které vyžadují přívod vody, také veškerá zařízení vyžadující přívod vody pro výrobu betonu a malty, pro ošetřování povrchů konstrukcí atp.). Pro potřeby oplachu vozidel budou na přípojky vody napojeny hadice s uzavíratelnými ventily.

V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet v cisternách dovezených dodavatelem stavby.

9.2 Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou v prostoru železničních stanic a zastávek napojeny na stávající síť uvnitř budov nebo na venkovní zásuvkové stojany umístěné v kolejišti, v traťových úsecích bude u většiny stavebních objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Případné zřízení dočasných NN přípojek a staveništních trafostanic není součástí projektu, a bude zabezpečeno a provedeno zhotovitelem stavby.

Případná přípojka bude zakončena v prostoru staveniště rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem a bude opatřena měřením spotřebované energie, staveništní rozvaděč bude mít zásuvky na 220 a 360V.

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí Technické podmínky připojení k Lokální distribuční soustavě železnice.

9.3 Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávající veřejné kanalizace bez dalších patření v případě splaškových vod a dešťových vod ze střech. Znečištěná voda (bahnem, písek atp.) bude vypouštěna přes sedimentační jímku, v případě znečištění tuky a oleji přes lapač tuků, např. (LAPOL), to platí i pro technologickou vodu z čištění vozidel atp..

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy zhotovitele. V ostatních případech budou zřízeny chemické suché záchody.

9.4 Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání s ČD. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti stavenišť zakresleny v koordinačních situacích stavby v části C.2 tohoto projektu.

9.5 Ostatní zabezpečení ZS

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci je uvedeno v samostatné části dokumentace v Havarijním plánu. Další důležitou součástí dokumentace je i Povodňový plán. Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

10 Balance hmot

SO 11-10-01 ŽST Velim, železniční svršek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku)	185 m ³
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu	0 m ³
Využití do podkladních vrstev 50 % frakce 0 – 63	92 m ³
Odpad 50 %	93 m ³

Demontované koleje

Délka kolejí	72 m
na betonových pražcích	72 m
počet betonových pražců	120 ks

Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože	204 m ³
z toho nový štěrk	204 m ³

Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/16	18 m ³
---------------------------------	-------------------

Potřeba nových kolejí

60E2 - užití	72 m
--------------------	------

Potřeba nových pražců

B91 S/1 - užití	120 ks
-----------------------	--------

SO 11-11-01 – ŽST Velim, železniční spodek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého materiálu	12 m ³
Zpětně použitý materiál	12 m ³

SO 12-10-01 Velim-Pečky, železniční svršek**Vytěžený materiál**

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku)	14532 m ³
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu	15 m ³
Využití do podkladních vrstev 70 % frakce 0 – 63	10172 m ³
Odpad 30 %	4360 m ³
Čištění štěrkového lože sanační čističkou	8532 m ³
Zpětné využití štěrku fr. 31,5/63 mm	5973 m ³
Odpad ze SČ 30 %	2560 m ³

Demontované koleje

Délka kolejí	11418 m
na betonových pražcích	11418 m
počet betonových pražců	19030 ks

Demontované výhybky celkem 1 ks

J S49 1:9 – 300 1 ks

Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože	21296 m ³
z toho nový štěrk	21296 m ³

Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/16	34 m ³
---------------------------------	-------------------

Potřeba nových kolejí

60E2	11209 m
------------	---------

Potřeba nových pražců

B91 S/1	18682 ks
---------------	----------

Potřeba nových výhybek

J60-1:14-760-I	4 ks
----------------------	------

SO 12-11-01 – Velim-Pečky, železniční spodek**Vytěžený materiál**

Celkové množství vytěženého materiálu	37729 m ³
Zpětně použitý materiál	1699 m ³
zemina z vrtů pro štěrkové pilíře	10773 m ³

Zpětné využití materiálů z jiných SO

kamenivo fr. 0/63 mm	13076 m ³
----------------------------	----------------------

Nově dovezený materiál

Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/63 – nový materiál	3777 m ³
kamenivo fr. 16/32 mm pro pilíře	27578 m ³

Zlepšování zemin podloží

ZZVC..... 3311 m³

SO 14-10-01 Pečky-Poříčany, železniční svršek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku)..... 7923 m³
 Využití do podkladních vrstev **70 %** frakce 0 – 63..... 5567 m³
 Odpad **30 %** 2386 m³
 Čištění štěrkového lože sanační čističkou 13926 m³
 Zpětné využití štěrku fr. 31,5/63 mm..... 9748 m³
 Odpad ze SČ **30 %**..... 4178 m³

Demontované koleje

Délka kolejí.....10831 m
 na betonových pražcích.....10831 m
 počet betonových pražců..... 18052 ks

Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože 16434 m³
 z toho nový štěrk 16434 m³

Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/16 34 m³

Potřeba nových kolejí

60E2.....10527 m

Potřeba nových pražců

B91 S/1 17545 ks

Potřeba nových výhybek

J60-1:14-760 4 ks

SO 14-11-01 Pečky-Poříčany, železniční spodek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého materiálu 24212 m³
 Zpětně použitý materiál 758 m³
 zemina z vrtů pro štěrkové pilíře 3475 m³

Zpětné využití materiálů z jiných SO

kamenivo fr. 0/63 mm 8378 m³

Nově dovezený materiál

Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/63 – nový materiál..... 3251 m³
 kamenivo fr. 16/32 mm pro pilíře 8897 m³

Zlepšování zemin podloží

ZZVC..... 7552 m³

SO 15-10-01 ŽST POŘÍČANY, železniční svršek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku)	16849 m ³
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu	495 m ³
Využití do podkladních vrstev 70 % frakce 0 – 31,5.....	11794 m ³
Odpad 30 %	5055 m ³

Demontované koleje

Délka kolejí.....	10347 m
z toho na dřevěných pražcích.....	947m
na betonových pražcích.....	9400 m
počet betonových pražců.....	15160 ks
počet dřevěných pražců	1374ks

Demontované výhybky celkem **33 ks**

J S49 1:7,5 – 190	1 ks
J S49 1:9 – 300	7 ks
J S49 1:11 – 300	1 ks
J S49 1:12 – 500	12 ks
J S49 1:14 – 760	4 ks
J S49 1:18,5 – 1200	7 ks
J A 6°	1 ks

Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože	32020 m ³
z toho nový štěrk	32020 m ³
Štěrk směrové a výškové vyrovnání - nový štěrk.....	350 m ³

Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/16	1126 m ³
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál	5130 m ³

Potřeba nových kolejí

60E2.....	4614 m
z toho 60E2 se zvýšenou odolností vůči otěru.....	3049 m
49E1.....	2485 m
S49 – regenerované.....	53 m
R65 – regenerované.....	53 m

Potřeba nových pražců

B91 S/1	11665 ks
B91 S/2	4016 ks
Betonový pražec pro upevnění bez úklonu kolejnic	669 ks
Betonový pražec společný.....	563 ks
Dřevěné pražce nové	88 ks

Potřeba nových výhybek

Nová výhybka J49 1:6,6-190-I bet.	1 ks
Nová výhybka JS49 1:6,6-190-I dř.....	1 ks
Nová výhybka JS49 1:7,5-190-I dř.....	1 ks
Nová výhybka J49 1:9-300 bet.	2 ks
Nová výhybka J60 1:9-300 bet.	3 ks
Nová výhybka J60 1:11-300 bet.	0 ks
Nová výhybka J60 1:12-500 - I bet.	14 ks
Nová výhybka J60 1:14-760 - I bet.	4 ks
Nová výhybka J60 1:18,5-1200 - I bet.	5 ks
Nová výhybka J60 1:26,5-2500 - I bet.	2 ks

SO 15-11-01 ŽST Poříčany, železniční spodek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého materiálu	20206 m ³
Zpětně použitý materiál	706 m ³

Zpětné využití materiálů z jiných SO

Štěr fr. 32/63 z SO žel. svršku (vsak. příkop, rýha proti erozi).....	22 m ³
Štěrkodrt' fr. 16/32 z SO žel. svršku (trativody, vsak. šachta).....	2020 m ³
Štěrkodrt' fr. 0/32 z SO žel. svršku (U3)	66 m ³
Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32 – recyklovaný materiál z SO žel. svršku	4064 m ³

Nově dovezený materiál 769 m³

Cementová stabilizace	660 m ³
podsypaním pískem/štěrkopískem	109 m ³

Využití materiálu z SO 15-10-01 ŽST Poříčany, železniční svršek do žel. spodků SO 12-11-01 a SO 14-11-01

Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32 – recyklovaný materiál z SO žel. svršku	5622 m ³
---	---------------------

11 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- Zhotovitel ve své nabídce zohlední náklady spojené s dočasnými posuny stávajících inženýrských sítí za účelem vyčištění místa stavby včetně opětovného vrácení do původní polohy – respektive v projektu je uvažováno, že tyto náklady pokrývají koeficienty na ztížené podmínky výstavby.
- Zhotovitel osloví tři měsíce předem provozovatele vleček a projedná s nimi výluky.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná přístupy a plochy ZS v majetku třetím osob.
- Provozovatel dráhy (SŽDC) zajistí konstrukci jízdního řádu tak, aby respektoval dlouhodobě platná omezení (pomalé jízdy, jednokolejné úseky, atd.).
- Pro navržené stavební postupy a jejich sled, byly prověřeny osové vzdálenosti kolejí, v některých případech jsou využity min. jmenovité vzdálenosti. V případě změny stavebních postupů (jejich sledu a návazností) je nutno tyto stavby opětovně prověřit.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II., III. tříd a místních komunikací v majetkové správě ŘSD ČR, Středočeského kraje a obcí kontaktuje provozní úsek ŘSD ČR, Správu a údržby silnic a TSK a projedná s nimi harmonogram a množství přeprav z hlediska koordinace případných oprav na těchto trasách, dále definitivně stanoví místa vjezdů a výjezdů ze stavby, které projedná s příslušným dopravním inspektorátem. Všechny vjezdy a výjezdy budou předpisově označeny a udržovány po celou dobu platnosti opatření ve funkčním stavu. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci silnic. Po skončení přeprav projednat jejich případnou opravu, pokud dojde k jejich poškození v příčinné souvislosti se stavbou.
- Všechny veřejné komunikace (silnic I - III. třídy, lesní a polních cesty) budou po dobu stavby udržovány ve sjízdném stavu a bude prováděna pravidelná oprava výtluk. Sjízdnost musí být zachována nejen pro těžkou techniku, ale i pro osobní vozy správců a majitelů pozemků.
- **Stanice budou v době realizace stavby dálkově řízeny z CDP Praha** a ve stanicích nebude žádný pracovník odpovědný za řízení provozu. Zhotovitel musí způsob komunikace projednat z CDP a zajistit si pracovníka, který bude odpovědný za tuto činnost a mimo jiné i za obsluhu navrženého úrovněového křížení ve stanicích. Ve stanici navržené staveništní úrovněové křížení s kolejemi bude opatřeno uzamykatelnou závorou a hlídáno proškoleným pracovníkem zhotovitele, který bude závoru obsluhovat vždy po dohodě a ve shodě s pracovníkem na CDP. V základní poloze bude závora vždy dole a uzamčena. "Pro komunikaci zaměstnance střežícího přejezd (dočasně zřízený, předpokládám) se zaměstnancem řízení provozu na CDP Praha bude použito zařízení GSM-R, umožňující přímé, nahrávané spojení. Dodání mobilní terminálu GSM-R, včetně objednání SIM karty u SŽDC, zajistí zhotovitel."
- Z důvodu zajištění přístupu do místa stavby je navržena demontáž jedné části stěnových prvků PHS, která je tvořena třemi úrovněmi železobetonových stěn, přičemž spodní díl se skládá ze dvou částí. Demontáž i zpětná montáž bude probíhat z přilehlé komunikace silničním jeřábem s odpovídající nosností, práce s PHS musí odpovídat kapitole 16 TKP. Dočasné uskladnění vyjmutých panelů musí splňovat podmínky kapitoly 19 TKP.

Postup demontáže PHS

- demontáž uchycení a těsnění panelu
- vyjmutí poškozeného panelu
- očištění

Skladování a manipulace

- Stěnové panely budou uloženy svisle, za sebe, přičemž se nesmějí dotýkat, nebo do stojanů typu „A“. Během uskladnění musí být podloženy, aby nedošlo k mechanickému poškození při pokládání a odebírání panelů. Musí být zajištěny proti překlopení.
- Manipulovat se stěnovými prvky je možné pouze ve svislé poloze, přičemž se použijí manipulační úchyty v horní straně panelu, do těchto úchytů se našroubují oka nebo závěsy úměrné váze panelu.

Postup montáže PHS

- vložení nového panelu
- uchycení a vytěsnění

Během demontáže stěnových prvků předpokládá projektant poškození těsnění mezi jednotlivými stěnovými prvky i mezi stěnovým prvkem sloupkem PHS. Těsnění je navrženo vyměnit. Dle kapitoly 16.3.2 TKP vypracuje zhotovitel stavby podrobný popis prací.

PHS budou provizorně demontovány v km cca 371,030, 371,200, 371,500 (vlevo i vpravo trati).

- V místě těžké sanace železničního spodku je navrženo záporové pažení mezi kolejemi a šterkové piloty. Záporové pažení bude realizováno během noční výluky při výluce obou TK včetně TV. Šterkové piloty budou realizovány za provozu po sousední koleji včetně zapnutého TV u provozované koleje. Z tohoto důvodu musí zhotovitel postupovat dle TNŽ 34-3109, zejména dle čl. 6.4.5.6.
- V případě práce stavebního stroje pod zapnutým TV musí být dodrženy předpisy související s BOZP, TNŽ 31-3109 a stroj musí být vybaven omezovačem zdvihu pro vyloučení rizika kontaktu ramene rypadla s nad ním uloženými překážkami, např. elektrickým vedením.
- Provizorní stavy jsou zpracovány pro navržený sled stavebních postupů, jakákoliv změna náplně či sledu postupů může mít vliv na realizaci (osové vzdálenosti stávajících a nových kolejí, funkčnost zab. zařízení atp.).
- Projektant upozorňuje, že navržené stavební postupy předpokládají zřízení přístupových komunikací, nájezdových ramp na drážní těleso a časté přesuny pilotovacích souprav tak, aby souprava zavibrovávající šterk nezpůsobila zasypání předvrtu (předpokládaná vzdálenost po 15m). Z technologických důvodů je nutné počítat s odstraněním všech stromů a dřevin z násypového tělesa v místě šterkových pilot. Kromě ramp pro vrtné soupravy zohlední zhotovitel ve své nabídce i klasické strmější rampy pro nákladní vozidla zásobující vrtné soupravy pohonnými hmotami, šterkem atp.. **Stavba svým rozsahem, dle zkušeností projektanta, vyžaduje nadstandardní množství těžké mechanizace a pracovníků, jsou navrženy práce na více místech současně, zhotovitel by měl tuto informaci prověřit a porovnat se svojí technologií a přizpůsobit ji svou nabídku v rámci soutěže.**
- Výstavba odboček je časově náročná, zejména odbočky Cerhenice, kde je navržena těžká sanace. Požadavek objednatelů dopravy je realizovat odbočky během prázdnin a etapizovaně (postupně po kolejích). Oba požadavky jdou proti sobě nicméně projektant i zadavatel souhlasí s tímto postupem a zhotovitel stavby je povinen toto akceptovat a zohlednit ve své nabídce.

- Dopady investorem požadované 16h pracovní doby jsou popsány v úvodu kap. č.12.

12 Stavební postupy

10/2019 obdržel projektant pokyn od investora na přepracování HMG stavby (změna č.01) za účelem zkrácení doby výstavby a výlukových časů a to následovně:

- Zimní (technologickou) přestávku uvažovat v měsících leden a únor.
- Pracovní dobu uvažovat 16h s dvousměnným provozem.
- Dodržet limity hluku z výstavby

6:00 – 7:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$

7:00 – 21:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$

21:00 – 22:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$

22:00 – 6:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 45 \text{ dB(A)}$

Výše uvedené požadavky zapracovat do dokumentace během cca 14 dní.

Protože není v tak krátkém čase možné přepracovat vyhodnocení vlivu výstavby železniční tratě na okolí z hlediska hlukové zátěže, uvažuje projektant s dvousměnnou pracovní dobou pouze v traťových úsecích. Ve stanicích se dvousměnným provozem neuvažuje. Nicméně bez aktualizace hlukové studie se může stát, že i tento návrh nebude dostačující, proto je povinností zhotovitele, aby přijal taková opatření, aby výše uvedené hlukové limity byly splněny.

Projektant upravil HMG stavby následovně:

Délky stavebních postupů v TÚ:

- Velim – Cerhenice, původních 60 dní bylo zkráceno 50 dní
- Cerhenice – Pečky, původních cca 105 dní bylo zkráceno na 85 dní
- Pečky – Tatce, původních cca 70 dní bylo zkráceno na 50 dní
- Tatce – Poříčany, původních cca 60 dní bylo zkráceno na 50 dní

Stavební postupy ve stanicích byly ponechány beze změny. Případné zkrácení rozhodujících stavebních postupů ve stanicích zvaží zhotovitel a předloží ve své nabídce (jedná se např. o stavební postup č.3,5,6 v Poříčanech).

Důvodem tohoto návrhu je nejen nutnost respektovat schválené výjimky povolené hygienickou stanicí, ale i zbytečně a nadměru nezatěžovat okolní zástavbu hlukem z výstavby. Navíc zkrácení stavebních postupů ve stanici Poříčany/Velim, případně jejich přeskupení, či změna polohy technologické přestávky by měla dopad do ostatních částí dokumentace, které není možné v daných termínech přepracovat.

Návrh projektanta zkrátit termíny výstavby pouze v TÚ umožňuje redukovat vliv zásadních výluk (s dlouhodobými jednokolejnými provozy) z původních dvou období platnosti JŘ pouze na grafikon v roce 2022, což se jeví jako vhodné.

Rizika plynoucí z úpravy HMG stavby, které musí zhotovitel zohlednit:

- Navržené úpravy HMG nebylo možné v daném čase promítnout do všech částí dokumentace stavby (ostatní souhrnné části, SO a PS). Byla upravena část ZOV v rozsahu technické zprávy, schémat stavebních postupů, časového plánu výluk a stavby, situace dopravní tras a bilance hmot.
- Byl upraven sled stavebních postupů, SP č.9 byl předřazen SP č.8.

- 16h pracovní doba s dvousměnným provozem klade vysoké nároky na kapacity zhotovitele, zejména v oblasti lidských zdrojů. V úseku Cerhenice – Pečky je uvažováno s nasazením min. čtyř velkých vrtacích souprav (ideálně až pěti) a stejným počtem souprav pro zavibrování šterkových pilot současně. V Úseku Tatce - Poříčany je počet snížen na tři.
- Splnění hlukových limitů pro 16h pracovní směnu musí zhotovitel prověřit a přijmout příslušná opatření pro jejich dodržení.
- Již během soutěže musí prověřit dostupné a využitelné skládky a zemníky, nejen z hlediska potřebné kapacity, ale i otevírací doby (dovoz odpadu, návoz nového materiálu) a tyto okolnosti zohlednit ve své nabídce.
- Navržená 16h pracovní doba de facto neumožňuje pokrytí případných zpoždění během realizace, hlučné práce mezi 22:00 – 6:00 jsou prakticky vyloučené, navíc by se už jednalo o práce v noci a bylo by nutné zohlednit požadavky zákoníku práce.
- Je třeba počítat s pracemi za snížené viditelnosti a tomu uzpůsobit osvětlení pracovní místa.

Obecně k dopravní technologii:

Po dobu stavby je vhodné dále nenavyšovat rozsah provozu osobní i nákladní dopravy, a zejména nezavádět další pravidelné obraty v ŽST dotčených stavbou (např. prodloužením osobních vlaků dosud končících v ŽST Český Brod). Výlukové propustnosti a dopravní opatření odpovídají stávajícímu modelu jízdního řádu – v případě nutnosti lze propustnost navýšit větším svazkováním za cenu vyšších zpoždění, resp. již roční konstrukcí jízdního řádu s vyšší mírou svazkování (za cenu zhoršení prokladů a také případně horších přípojových vazeb na trase jednotlivých vlaků).

Z důvodu zajištění viditelnosti provizorně umístěných návěstidel může být na základě rozhodnutí situační komise rychlost snížena nejen kolem stavebního místa, ale i před návěstidly (bez ohledu na stavební činnost). S ohledem na uvažované prodloužení jízdních dob by nemělo dojít k poklesu pod 50 km/h. Ke snížení rychlosti (na 80 km/h) dojde také v ŽST Poříčany v koleji číslo 0 po dobu snížení převýšení (kvůli provizornímu nástupišti u této koleje).

Jízdní doby zohledňující pomalou jízdu (50 km/h) budou v daném období platnosti jízdního řádu uvažovány pro nejhorší kombinaci, i když v některých stavebních postupech nebo jejich částech může být pomalá jízda nezbytná pouze v části úseku. **V zájmu nezhoršování dopadů na provoz na silně vytížené a místy i přetížené trati je bezpodmínečně nutné, aby technologie výstavby vyvolávala omezení (výluky, pomalé jízdy) co nejmenší, nikdy však ne větší než zde uvedené.** Kolem pracovního místa bude zavedena pomalá jízda $v = 50$ km/h. **Omezení rychlosti kolem pracovního místa nebo pro konsolidaci budou zaváděna jen po nezbytně nutnou dobu (jen v úseku, kde se skutečně pracuje a jen v období, kdy se pracuje; ne v celé koleji nebo mezistaničním úseku a po celý den)!!!**

Konkrétní dopravní opatření budou součástí výlukových rozkazů v závislosti na aktuální podobě jízdního řádu, průběhu souvisejících staveb atd., a to po projednání s jednotlivými dopravci a objednateli dopravy. V této dokumentaci jsou uvedena opatření pouze rámcová.

Některá omezení budou respektována již v rámci přípravy ročního jízdního řádu (například dvojkolejnost úseku Poříčany – Český Brod). **Provozovatel dráhy rozhodne, která vyvolaná omezení budou součástí ročního jízdního řádu a která budou řešena až výlukovými jízdními řády.**

U nulté koleje v zastávce Klučov budou z obou stran vybudována provizorní nástupiště délky 10 metrů pro výstup a nástup cestujících z/do prvních dveří soupravy přes vyloučenou traťovou kolej.

V ŽST Poříčany bude rovněž vybudováno provizorní nástupiště u koleje číslo 0, které bude využito při výluce přilehlé staniční koleje.

Díličí výraznější omezení (nad rámec základních výlukových stavů) budou přednostně konána v nočních výlukách, případně alespoň o volných dnech (soboty, neděle, svátky) nebo v období školních prázdnin.

Pravidelná nákladní doprava v případě krátkodobé výluky (nad rámec běžných omezení) bude v případě nedostatečné kapacity vedena s náskokem nebo vyčká ukončení výluky.

U stavebních postupů s odklonovou vozbou přes ŽST Sadská a Nymburk bude nutné zajistit provozuschopnost a dostatečnou kapacitu na této odklonové trase (odklonová vozba by měla respektovat trasy vlaků pravidelné osobní dopravy) – tím se myslí zejména koordinace případných výlukových činností po dobu realizace odklonové vozby.

Nad rámec zadání na základě požadavku investora v souladu s připomínkou objednatele dálkové dopravy hradeckých rychlíků (faktický nesouhlas se souběhem výluk na obou relevantních odklonových trasách – ministerstvo dopravy nesouhlasí ani s náhradou rychlíků v části trasy prostředky náhradní dopravy, ani odklonovou vozbou s úvratí přes ŽST Kolín) byla provedena předběžná rámcová časová koordinace stavebních postupů se známými stavbami na rameni Praha – Lysá nad Labem – Nymburk tak, aby v případě výluk traťové koleje Poříčany – Sadská bylo možné vést rychlíky hradecké linky právě tudy (přes ŽST Praha-Vysočany a Lysá nad Labem).

V úseku Poříčany – Kolín je objednatelem dopravy vyjma letních prázdnin, kdy lze uvažovat náhradu všech osobních vlaků prostředky náhradní dopravy, požadováno zachování alespoň hodinového taktu osobních vlaků a vedení spěšných vlaků alespoň ve směru špičky (v prokladu s vlaky osobními s rozšířeným zastavováním v Poříčanech, Cerhenicích a ve Velimi).

V případě vedení většího počtu vlaků po odklonové trase přes ŽST Sadská lze ve zdůvodněných případech uvažovat náhradu vybraných osobních vlaků linky S12 na této trati prostředky náhradní dopravy.

Veškeré výluky nebo zastavení provozu je nutno, s ohledem na předpokládaný souběh staveb a výluk, koordinovat v rámci výlukových porad tak, aby činnosti vyžadující zastavení provozu probíhaly v maximální možné míře současně. **Nasazení dostatečných nebo kapacit musí být pro zhotovitele podmiňující – veškeré délky výluk musí být přinejmenším dodrženy, ideálně by měl být zhotovitel motivován ke krácení délky výluk.**

Obecně k trakci

4h výluky z důvodu real. TV (vkládání děličů, izolátorů, zakotvení, montáž TV spojek atp.) budou probíhat od 0:50 do 4:20 mimo víkendy, čas bude upřesněn dle aktuálního GVD. Tyto výluky nejsou jinak dále popisovány. Jsou uvedeny pouze 4h výluky pro osazení bran TV a výstavbu základů TS.

Všechny výluky včetně popisu prací jsou uvedeny u jednotlivých SO trakce. Během realizace může dojít ke zpřesnění počtu a časování výluk. Konkrétní časy výluk je třeba brát orientačně, slouží především k určení celkového času, který je nutný pro realizaci TV v rámci stavebních postupů.

Při výstavbě pažení a realizaci šterkových pilot budou stavební stroje pracovat v ochranném pásmu nadzemního vedení (7m). Během těchto prací je nutno seznámit všechny pracovníky s BOZP a postupovat dle TNŽ 34-3109, zejména dle čl. 6.4.5.6..

Před zřízením odboček proběhne v nočních výlukách výstavba základů TV a montáž TS v 23:00 - 5:00.

TV je vždy vypnuto nad vyloučenou kolejí. Ve schématech SP je vyznačeno provizorní/nové oproti stávajícímu stavu el. oddělení místa stavebních prací (děličem, izolátorem, sneseným kotevním úsekem), stávající děliče a ÚO nejsou vykresleny.

Pro krátkodobé denní a noční výluky je nutné počítat s jízdou samotíží na zhlavích při realizaci základů TS.

Přednostně budou z důvodu realizace zejména trakčního vedení vloženy provizorní děliče pro dlouhodobé výluky již v přípravných pracích!

Obecně k zab. zař.

V rámci realizace stavby jsou navrženy dvě nové odbočky Tatce a Cerhenice, do doby zřízení těchto odboček nejsou navrženy žádné dlouhodobé výluky v TÚ Velim - Poříčany. Odbočka Tatce bude zapojena do ŽST Poříčany, odbočka Cerhenice pak z Velimi. Aktivace odboček je navržena cca rok od zahájení stavby, do té doby bude probíhat rekonstrukce volných prostor ve VB v Poříčanech pro umístění nové technologie zab. zařízení a položení kabelových tras přednostně v def. poloze. Změna konfigurace kolejiště má vliv na VZJ na CDP, kde jsou navrženy úpravy VZJ. Celková délka kabelových tras pro uvedení def. odboček do provozu je cca 13km, proto je nutné zahájit výkopy pro kabelové trasy bez prodloužení po předání staveniště. Poloha kabelových tras je navržena převážně mimo kolejiště a nevyvolá omezení provozu. Lokální místa v blízkosti provozované koleje budou realizována pod dozorem bezpečnostních hlídek, nebo v noci v obou případech za snížené rychlosti (jedná se zejména o místa železničních přejezdů).

Výměna návěstidel na lávkách směr Česká Brod proběhne ve výluce příslušné TK, do té doby budou návěstidla nad TK č. 1,0 původní, ale s novou kabelizací nataženou v rámci aktivace zab. zař..

Ostatní

V rámci stavby proběhnout úpravy a přeložky inženýrských sítí, které si zajistí správce sítě (CETIN, PRE atp.) a nejsou součástí projektu stavby. Proto je nutné v rámci stavby, ideálně v přípravných pracích, vejít do jednání s dotčenými správci a projednat dopad těchto prací na omezení provozu a koordinovat stavební práce mající vliv na ostatní PS a SO. Zpravidla se jedná o úpravu vedení NN, přípojky 22kV, úpravy kabelů CETINU a zejména úpravu nadzemního vedení 22kV ČEZ.

PHS

Ve stavbě je navržena rekonstrukce stávajících PHS (výklenky pro TS, výměna pohltivých panelů), všechny tyto práce budou probíhat v rámci výluky přilehlé koleje v daném stavebním postupu.

Počty navržených denních a nočních výluk nelze brát jako definitivní, jejich počet může být během realizace odlišný, v projektu nelze všechny stavy postihnout (např. výluky pro nájezdy staveništní techniky, atp.).

Všechny přípravné práce, které nemají vliv na železniční provoz, provede zhotovitel přednostně před zahájením výluk.

Pro kamerové zkoušky prokazující funkčnost stávajícího odvodnění budou nutné krátkodobé denní/přednostně noční výluky vždy jedné koleje a nástupištní hrany. Tyto výluky nejsou zahrnuty do HMG výluk.

Výluky navržené ve dnech pracovního volna a pracovního klidu spojené s uvedením ucelené části kolejiště do provozu, jež vyžadují práci odborné komise SSZT a DÚ, týká se zejména provizorní stavů, projedná zhotovitel v předstihu s dotčenými orgány.

Délky nepřetržitých výluk, zejména těch krátkodobých (v délce trvání 1 den, 2 dny, 3 dny) nelze chápat jako nutný x násobek 24h, například výluky s přesahem do pracovního dne z titulu pracovní doby DÚ budou přednostně ukončeny v rámci dopravního sedla. Přesné časové omezení projedná zhotovitel s příslušnými orgány (SŽDC O15, O12, OŘ...).

V případě změny HMG stavby, sledu a náplně postupů, změny polohy technologické přestávky, může dojít k situaci, kdy nebude možné přejíždět přes některé spojky na zhlavích, protože je nebude technicky možné propojit.

Během snížení převýšení v k.č.0 z důvodu provizorního nástupiště rychlost na SK č. 0 max 80km/h (mimo dobu stavebních prací).

12.1 Přípravné práce 02/2020-07/2020

Přístup na stavbu:

ŽST Velim - z ul. Nádražní.

ŽST Poříčany - z ul. Nádražní, Lipová, Českobrodská a ze staveništních komunikací včetně míst s dočasnou demontáží PHS.

ŽST Pečky - z ul. J. A. Komenského, Petra Bezruče.

Na TÚ v místě přejezdů ze silnic III/3341,II/334, z ul. Ke Dráze, Nádražní, Na Vinohradech, třídy Krále Jiřího a z navržených staveništních komunikací.

Během realizace zápor vně kolejí přístup na stavbu pouze z koleje, souprava pro zavibrování zápor bude na pošinovém voze.

Přístup cestujících

Bez omezení jako ve stávajícím stavu.

1. Rozsah práce

- a) Projednání výluk SK a TK.
- b) Příprava staveniště, projednání dopravních tras a uzavírek, vyhotovení dílenské dokumentace. Přeložky inženýrských sítí, pokládka kabelových tras přednostně v definitivní poloze, pokládka provizorních kabelových tras, jež musí být ze strany zhotovitele chráněny před zcizením. V projektu je uvažováno s provizorními kabelovými trasami v TÚ v ose os kolejí, je potřeba, aby tyto trasy byly přístupné a dohledatelné z důvodu realizace pažení v ose os, aby nedošlo k jejich poškození. Definitivní kabelové trasy budou v TÚ pokládány současně s pracemi na železničním spodku.
- c) Proběhnou kamerové zkoušky funkčnosti stávajícího odvodňovacího zařízení, samotné čištění bude realizováno v zákrytu s hlavními výlukami.
- d) Výstavba staveništních komunikací zejména v místě navržených těžkých sanací železničního spodku, tomu musí v technologické přestávce předcházet smýcení dřevin.
- e) Objednání výroby definitivní technologie zab. zař., silnoproudé a sdělovací technologie.
- f) Příprava materiálního a personálního zajištění stavby.
- g) Zahájeny práce na pozemních objektech (mimo jiné TB v Taticích, Cerhenicích, Pečkách a v Poříčanech, rekonstrukce VB v Poříčanech pro umístění technologie ZZ (umístěna v suterénu budovy), úpravy na CDP)
- h) Výstavba základů TS a montáž TS v traťových úsecích na odbočkách i ve stanici Poříčany. V místě štěrkových pilot budou základy TS realizovány klasicky při dlouhodobé výluce koleje. Je nutné úzce koordinovat polohu nových TS s polohou geomříží násypového tělesa. Montáž trakčních stožárů kromě nových odboček je navrženo rámci výluk příslušné TK, v případě realizace v tomto postupu, pouze jako noční.
V Poříčanech na nástupišti č. 3 bude nutné upravit stávající mobiliář a informační systém současně s pracemi na nových TS. Bude nutné postavit nové TS č. 81N,83N a 85N jež jsou integrovány do PHS.
- i) Výstavba záporového pažení vně traťových kolejí v místě těžké sanace (štěrkové piloty, zlepšené zemina), následně při výluce TK bude provedeno pažení v ose os a dojde k příčnému sepnutí pažení.
- j) ŽST Velim:
 - Výstavba provizorního nástupiště u SK č. 5 a 5b dl. 160m
 - Výstavba pažení mezi SK č. 1,2 současně s pažením v Cerhenicích.
- k) ŽST Poříčany:

- Výstavba provizorního nástupiště u k.č.0 v dl. 160m pod ochranou provizorních děličů, které se následně překlenou.
 - V k.č. 0 snížení převýšení koleje na max. 110mm z důvodu výstavby provizorního nástupiště včetně úpravy TV.
 - Výstavba pažení v místě podchodu a mostu na zhlaví mimo výluky pro pažení ve Velimi a v Cerhenicích. Bude-li dostatek mechanizace, je možné realizovat najednou.
 - Úprava stávajících přístřešků a montáž TS v místě nástupiště č. 3, současně zaměření konce protlaku, aby bylo možné zaměřit polohu navazujícího protlaku včetně polohy spojovací šachty.
 - Výstavba samostatného protlaku pro 22kV pod celým kolejištěm
- l) Výstavba provizorního nástupiště zast. Klučov v dl. 5m (na jedny dveře) u k.č.0 včetně provizorního přístupu pro cestující. Dle typu konstrukce je možné osadit v noční výluce před SP č.2.
- m) výstavba kabelového mostu v km 362,088 přes Výrovku
- n) Realizace startovací jámy pro protlaky kabelovodu a prefabrikované koncové šachty mezi SK č. 2,4, zahájení realizace protlaků SO15-10-01 pod SK č. 1,3,5,2,4. Šachta bude osazena při výluce SK č.2, v noční 4h výluce bude zřízen odtah TV SK č.2.

2. Délka stavebního postupu

163 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

ŽST Poříčany:

- SK č.0,2 9 dní
- SK č.2 21 dní
(úprava stávajících přístřešků pro nové TS a betonáž patek TS a montáž TS)
- SK č.2 14 dní
(demontáž stávající TS a úprava zastřešení)

ŽST Velim

- SK č.3,5 9 dní
(výstavba prov. nástupiště)

TÚ

- TK.č.0 (Poříčany - Český Brod)..... 4 dní
(výstavba prov. nástupiště)

Noční výluka

ŽST Poříčany:

- SK č.2,4 4 x 6h
- SK č.1,0 8 x 6h
(výstavba pažení pro mosty a kabelovod)

TÚ

- TK č.1,2 Velim - Pečky 4 x 6h
(výstavba pažení podchodu v Cerhenicích a ve Velimi)
- TK č.1 Velim - Pečky 9 x 6h
(realizace zápor vně koleje)
- TK č.2 Velim - Pečky 9 x 6h
(realizace zápor vně koleje)
- TK č.1 Pečky - Poříčany 4 x 6h

- (realizace zápor vně koleje)
- TK č.2 Pečky - Poříčany 4 x 6h
- (realizace zápor vně koleje)
- TK.č.1,2 střídavě Poříčany - Český Brod..... 4 x 6h
- (výstavba prov. nástupiště zast. Klučov)

Trakční vedení

Denní výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany pro realizaci základů TS:

- SK č.1 15 x 6h
- TK č.1 směr Klučov 1 x 6h
- SK č.1,3 1 x 6h
- SK č.0 1 x 6h
- SK č.2 16 x 6h
- TK č.2 směr Klučov 1 x 6h
- SK č.3 3 x 6h
- SK č.4 2 x 6h
- SK č.4-6 1 x 6h
- SK č.6,8 7 x 6h
- SK č.6,8 a OTV 1 x 6h
- SK č.6 2 x 6h
- SK č.8 15 x 6h
- SK č.3,5 12 x 6h
- SK č.2,4 5 x 6h
- SK č.1,3 4 x 6h
- SK č.4,6,8 1 x 6h
- SK č.2,4,6 1 x 6h

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany pro realizaci základů TS:

- SK č.Sp a Sadská 2 x 6h
- SK č.2, Sp a Sadská 2 x 6h

SO 12-71-01 Velim Pečky

Základy TS

- TK č.1 33 x 6h
- TK č.2 33 x 6h

Úpravy TV

- SK č. 1 v ŽST Velim, děliče..... 1 x 6h
- SK č. 2 v ŽST Velim, děliče..... 1 x 6h
- SK č. 3 v ŽST Velim, děliče..... 1 x 6h
- SK č. 4 v ŽST Velim, děliče..... 1 x 6h
- (děliče budou překlenuty a aktivovány v dalších postupech)
- SK č. 5 v ŽST Velim..... 1 x 6h
- SK č. 1-3 v ŽST Velim, montáž proudových propojení 2 x 6h
- SK č. 2-4 v ŽST Velim, montáž proudových propojení 2 x 6h

Odbočka Cerhenice, základy TS

- TK č.1 6 x 6h
- TK č.2 6 x 6h

Odbočka Cerhenice, montáž podpěr

- TK č.1 2 x 6h
- TK č.2 2 x 6h

montáž bran

- TK č.1,2 3 x 4h

SO 14-71-01 Pečky - Poříčany

základy TS odb. Tatce

- TK č.1 35 x 6h
- TK č.2 35 x 6h

montáž podpěr TS odb. Tatce

- TK č.1 2 x 6h
- TK č.2 2 x 6h

montáž bran

- TK č.1,2 3 x 4h

ŽST Poříčany pro montáž bran TV

- Celá stanice 16 x 4h
- SK č.2,4,6,8 6 x 4h

ŽST Poříčany pro montáž TS

- SK č.1 6 x 4h
- TK č.1 směr Klučov 1 x 2h
- SK č.1,3 1 x 2h
- SK č.2 8 x 4h
- TK č.2 směr Klučov 1 x 2h
- SK č.3 3 x 2h
- SK č.Sp a Sadská 2 x 2h
- SK č.2, Sp a Sadská 2 x 2h
- SK č.4 2 x 2h
- SK č.4-6 1 x 2h
- SK č.6,8 7 x 2h
- SK č.6,8 a OTV 1 x 2h
- SK č.6 2 x 2h
- SK č.8 8 x 4h
- SK č.3,5 4 x 4h
- SK č.2,4 4 x 2h
- SK č.1,3 4 x 2h
- SK č.4,6,8 1 x 2h
- SK č.2,4,6 1 x 2h

ŽST Poříčany pro montáž TV

- SK č.0 1 x 4h
- SK č.2,4, Sadská 1 x 4h
- SK č.2,4,6,8 3 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

V ŽST Velim

- a) SK č.5,5b mezi děliči na zhlaví. Vypnut příčný odpojovač č. 7.

V ŽST Poříčany:

- a) Do TV SK č.0,2 budou vloženy děliče za účelem realizace provizorního nástupiště a úprav zastřešení pro TV, následně budou překlenuty. Během těchto prací bude na SK č. 0,2 vypnuta trakce.

Vypnuto bude TV mezi odpojovači na zhlavích při realizaci pažení u mostních objektů SO 11-20-01 ve Velimi a SO 12-20-01 v Cerhenicích - během této doby bude v obou případech zastaven provoz. V Poříčanech při výstavbě pažení, v místě podchodu SO 12-20-03 (mezi odp.SK č. 1,0 a 2,4 na zhlavích) a v místě mostu 15-20-04 (mezi odp. SK č.1,0 a 0,2 na zhlavích). Dále bude vypnuto TV přilehlých SK a TK během výstavby základů TS a montáže TS.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Zabezpečení jízdy vlaků bude zajištěno stávajícím zabezpečovacím zařízením. V ŽST Velim, Pečky a Poříčany bude v provozu stávající ETB. V mezistaničních úsecích Velim – Pečky a Pečky – Poříčany bude v provozu stávající AB 3-82.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - provoz na SK č. 1,2,3,4,5. Při výstavbě provizorního nástupiště provoz na SK č. 1,2,4. Během realizace pažení zastaven provoz.

V ŽST Pečky - bez omezení, kromě zastaveného provozu pro výstavbu pažení v Cerhenicích a Velimi.

V ŽST Poříčany - mimo výluky jako ve stávajícím stavu.

Provoz na SK č. 1,3,4,6,8,10,110,112,114 při výstavbě provizorního nástupiště.

Při úpravách zastřešení a výstavbě TS na nástupišti č.3 provoz na SK č. 1,3,0,4,6,8 a dále 5,10,110,112,114.

V nočních výlukách při realizaci pažení jednokolejné provozy ve směru na Český Brod po TK č. 1 nebo 2, ve stanici provoz na SK č. 2,4,6,8 respektive 1,3 a manipulační koleje č. 5,110,10,112,114.

Při výstavbě bran TV zastaven provoz v nočních 4h výlukách.

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení kromě nočních výluk se zastaveným provozem, pro realizaci pažení - objíždná trasa před Sadskou.

Pečky - Poříčany - bez omezení.

Poříčany - Český Brod - tříkolejný, kromě nočních jednokolejných provozů z důvodu realizace pažení. Při výstavbě provizorního nástupiště v zast. Klučov provoz po TK č. 1,2 v nočních výlukách jen po TK č. 1.

8. Výluková propustnost

Při dílčích výlukách pouze dvoukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod (respektován při konstrukci JŘ), v nočních výlukách pro realizaci pažení pouze jednokolejný (hodinová propustnost bez svazkování je 12 vlaků).

Při krátkodobých výlukách pro realizaci pažení v úseku Velim – Poříčany (mimo) provoz v dotčeném úseku zcela zastaven.

9. Dopravní opatření

Konstrukce ročního jízdního řádu (JŘ) bude dvoukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod respektovat.

Při zastaveném provozu v úseku Velim – Poříčany (mimo) budou osobní vlaky nahrazeny prostředky NAD, ostatní vlaky budou vedeny odklonem ve směru Sadská – Nymburk – Velký Osek – **tyto výluky musí být konány bezpodmínečně v nočních hodinách.**

Při denních výlukách staničních kolejí bude změněna organizace provozu ve stanici.

12.2 Stavební postup č.1

Přístup na stavbu:

ŽST Poříčany - z ul. Českobrodská, z ul. Nádražní, Lipová, staveništních komunikací v místě dočasně demontovaných PHS v km cca 371,500.

Přístup cestujících

V ŽST Velim a Pečky bez omezení.

V ŽST Poříčany bez omezení.

1. Rozsah práce

a) ŽST Poříčany:

- Výstavba SK č. 3,5 včetně prodloužení 1. nástupiště a odvodnění mezi kolejemi.
- rekonstrukce výhybek č. 17 a 41.
- Pokračuje výstavba protlaku kabelovodu SO15-10-01 pod SK č. 1,3,5,2,4
- Výstavba patky návěsní lávky SO 15-26-02, patky lávky jsou blízko základů brány TV 39-40, proto je nutné stávající bránu buďto ochránit, nebo již musí být postavena nová 47N a 48N.

b) Pokračuje výroba definitivní i provizorní technologie zab. zař..

c) Pokračují práce na pozemních objektech a kabelových trasách.

2. Délka stavebního postupu

60 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

ŽST Poříčany:

- SK č.3,5 60 dní

Trakční vedení

Denní výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.1 1 x 4h
- SK č.0,1 1 x 4h
- SK č.1 2 x 6h

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž bram

- Celá stanice 3 x 4h

ŽST Poříčany demontáž stávajících bran

- Celá stanice 14 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

V ŽST Poříčany:

- a) SK č. 3 mezi děliči č. 15/16, bude vypnut příčný odpojovač č. 5 - 60 dní.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Zabezpečení jízd vlaků bude zajištěno stávajícím zabezpečovacím zařízením ETB v ŽST Poříčany. Probíhá výroba nového zab. zařízení. Budou vyloučené jízdní cesty do oblastí dotčené stavbou. Po ukončení výluky se namontují zpět stávající venkovní prvky a napojí se provizorně na stávající kabelizaci.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - Provoz na SK č. 1,0,2,4,6,8,10,110,112,114.

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení

Pečky - Poříčany - bez omezení.

Poříčany - Český Brod - bez omezení

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se (*propustnost stanice není dotčena – v úseku Poříčany – Český Brod uvažován od začátku stavby pouze dvoukolejný provoz, potkávání osobních vlaků linky S1 bude konstruováno přibližně u zastávky Tatce – nedojde proto k potřebě současného předjíždění vlaku sudého i lichého směru*).

9. Dopravní opatření

Změna organizace provozu v ŽST Poříčany (předjíždění osobních vlaků lichého směru po koleji číslo 0).

12.3 Stavební postup č.2

Přístup na stavbu:

ŽST Poříčany - z ul. Českobrodská, staveništních komunikací v místě dočasně demontovaných PHS v km cca 371,500.

Přístup cestujících

V ŽST Velim a Pečky bez omezení.

V ŽST Poříčany bez omezení kromě vyloučeného 4 nástupiště a nástupištní hrany u 4 SK v době výluky. V Klučově v provozu nástupiště u TK č.0.

1. Rozsah práce

- a) Pokračuje výroba definitivní i provizorní technologie zab. zař..
- b) Pokračují práce na pozemních objektech a kabelových trasách.
- c) V noční výlukách bude před hlavní výlukou TK č.2 vložena výdřeva do TK č.2 pro zajištění přístupu na provizorní nástupiště.
- d) Na začátku postupu realizace pažení v místě spojky 52/54 (s ohledem na kolizi s TV a kolejí nelze v přípravných pracích, před hlavní výlukou náhrada výhybky č. 52 kolejovým polem.
- e) Etapizovaná rekonstrukce SK č.4,6,8 v ŽST Poříčany včetně odvodnění.
- f) Výstavba patky návěštní lávky SO 15-26-02 mezi SK č. 6,8.
- g) Rekonstrukce TK č. 2 (záhlaví SK č. 2) současně s výlukou výhybky č.54.
- h) Výstavba a dokončení kabelovodu SO 15-10-01, pod SK č. 4,6,8 protlakem včetně nové šachty mezi k.č.2,4 a u SK č. 8.
- i) Rekonstrukce návěštních lávek směr Český Brod nad TK č. 2. V případě potřeby výluky i sousední TK č.0 je nutné tuto výluku směřovat do noční 6h výluky.
- j) Výstavba mostních objektů:
 - SO 15-20-03 pod výh. n.č.46.
 - SO 15-20-04 pod výh. č. 54

2. Délka stavebního postupu

76 dní

3. Vyloučené koleje

Ke konci postupu nutno zohlednit výluky a jízdy vlaků dle SP č.3

Nepřetržitá výluka:

ŽST Poříčany:

- SK n. č.5 až do doby aktivace def. zab. zař.
- Výhybka č. 52 + SK a TK č. 0..... 2 dny
- rekonstrukce výhybky č.54..... 74 dní
- I. etapa výstavba základu podpěry lávky mezi SK č. 6,8 14 dní
- II. etapa výstavby Rekonstrukce SK č. 4 včetně výhybek č. 44,45,46 60 dní
- II. etapa výstavby rekonstrukce SK č. 6 14
- III. etapa výstavby rekonstrukce SK č. 8.....46

TÚ

- TK.č.2 (Poříčany - Český Brod)..... 74 dní
- TK.č.0 (Poříčany - Český Brod)..... 2 dny

Noční výluka:

- TK.č.2 (Poříčany - Český Brod v návaznosti na 2N TK č.0)..... 2 x 6h

ŽST Poříčany:

- SK č.0,2 4 x 6h

Trakční vedení

Denní výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.0 2 x 2h
- TK č.2,4 1 x 6h

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž bran

- Celá stanice 1 x 2h
- SK č.0,2,4 1 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

V ŽST Poříčany:

- a) SK č.5 je vyloučena, ale pod zapnutým TV!
- b) TV SK č. 2 bude odděleno ze sekce č.1 schématu napájení (např. provizorními děliči mezi výhybkami č. 49/54, 12/15 a 46/48).
- c) Při demontáži výhybky č. 52 vypnuto TV mezi provizorním děličem a odpojovačem č. 410 (SK č. 0). Současně s 2N noční výlukou TV TK č. 2.
- d) SK č.4,6,8 + 2. TK směr Český Brod.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h. S ohledem na sníženou viditelnost návěstidel z důvodu polohy nové lávky snížena rychlost ve stanici na 50km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Zabezpečení jízdy vlaků bude zajištěno stávajícím zabezpečovacím zařízením ETB v ŽST Poříčany. Probíhá výroba nového zab. zařízení. Budou vyloučené jízdní cesty do oblasti dotčené stavbou. Po ukončení výluky se namontují zpět stávající venkovní prvky a napojí se provizorně na stávající kabelizaci. Nově vložená výhybka č.46 se trvale uzamkne do polohy (-).

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - Během 2 denní výluky provoz na SK č. 1,3 a 2,4,6,8 bez možnosti přejíždění na brodském zhlaví. Po dvou dnech provoz na Sk č. 0,1,2,3 a střídavě:

- SK č. 4 - 14 dní

následně

- SK č. 8 - 14 dní

následně

- SK č. 6 - 46 dní

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení.

Pečky - Poříčany - bez omezení.

Poříčany - Český Brod - dvukolejný po TK č. 1,0.

8. Výluková propustnost

Pouze dvukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod (respektován při konstrukci JŘ).

V ŽST Poříčany v sudé skupině v provozu pouze kolej číslo 2 a dále vždy právě jedna kusá kolej pro obrat osobních vlaků od Sadské s vypnutým trakčním vedením).

9. Dopravní opatření

Konstrukce ročního jízdního řádu (JŘ) bude dvukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod respektovat.

Osobní vlaky elektrické trakce nebo nekončící/nevýchozí vlaky směr Sadská budou vedeny na kolej číslo 2 nebo do liché skupiny.

12.4 Stavební postup č.3

Přístup na stavbu:

ŽST Poříčany - z ul. Českobrodská (II/330) sjezdem na plochu ZS a dále v místě demontované PHS v km cca 371,500 do kolejistiště.

Přístup cestujících

V ŽST Velim a Pečky bez omezení. V ŽST Poříčany v provozu provizorní nástupiště u SK č. 0 a TK č. 0 v zast. Klučov a stávající nást. č. 2,3.

1. Rozsah práce

- Dokončují se práce na brodském zhlaví stanice.
- Rekonstrukce výhybek č. 48,49, v noční výluce před zahájením výluk zřízení provizorního přístupu mezi prov. nástupištěm u SK č.0 a stávajícím nást. č.3. Během provozu provizorního přístupu je SK č. 2 kusá s místem zastavení před přechodem pro cestující.
- Nové výhybky č. 15,16,18,19,20 v ŽST Poříčany.
- Výstavba mostních objektů:
 - Dokončení SO 15-20-04 pod SK č. 2.
 - Dokončení SO 15-20-03 pod SK č. 2

2. Délka stavebního postupu

21 dní

3. Vyloučené koleje

Pokračují výluky dle SP č.2.

Nepřetržitá výluka:

ŽST Poříčany:

- SK č.4 16 dní
- SK č.2 kusá pro končící vlaky od Saské, bez TV..... 16 dní
- Výhybky č. 16,18,19,20 a SK č. 6,8,110,10,112,114 21 dní
- Výhybky č. 48,49..... 16 dní

Noční výluka:

- TK.č.0,1 (Poříčany - Český Brod)..... 1 x 4h
(úprava navazujících výhybek č. 47,50,51 na výh.č.49)

Trakční vedení

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.2,4, Sadská 1 x 2h + 1 x 4h
- SK č.0,2,4, Sadská 1 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

SK č.5 je vyloučena, ale pod zapnutým TV!

SK č. 2,4,6,8.
TK č. 2.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Zabezpečení jízdy vlaků bude zajištěno stávajícím zabezpečovacím zařízením ETB v ŽST Poříčany. Probíhá výroba nového zab. zařízení. Budou vyloučené jízdní cesty do oblasti dotčené stavbou. Po ukončení výluky se namontují zpět stávající venkovní prvky a napojí se provizorně na stávající kabelizaci. Uzamčení výhybek platí z předchozího postupu.

Bude zahájeno přezkušování nového ES v ŽST. Poříčany tak, aby mohlo být aktivováno v následující technologické přestávce.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany:

Provoz na SK č. 0,1,3 a kusou SK č. 2 bez TV.

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení.

Pečky - Poříčany - bez omezení.

Poříčany - Český Brod - dvoukolejný po TK č. 1,0.

8. Výluková propustnost

Pouze dvoukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod (respektován při konstrukci JŘ).

V ŽST Poříčany v sudé skupině provoz pouze na kusou kolej číslo 2 – provoz projíždějících sudých vlaků bezkolizně vůči lichému směru pouze po koleji číslo 0.

9. Dopravní opatření

Konstrukce ročního jízdního řádu (JŘ) bude dvoukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod respektovat.

Provoz projíždějících osobních vlaků sudého směru bude veden k provizornímu nástupišti u koleje číslo 0 (jejich případné předjíždění bude možné pouze kolizně s lichým směrem přes lichou skupinu) – vlaky od Sadské budou vedeny vratnými soupravami na kusou kolej číslo 2 (jízda vlaků bude ukončena před přechodem na provizorní nástupiště u koleje číslo 0).

12.5 TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2020/2021

Probíhá průběžně příprava zhotovitele na stavební sezónu (objednání materiálu, realizační POV stavby apod.). Proběhne aktivace zab. zař. v Poříčanech a snesení stávající návěsní lávky.

Přístup na stavbu

ŽST Poříčany - z ul. Českokobrodská (II/330) sjezdem na plochu ZS a dále v místě demontované PHS v km cca 371,500 do kolejiště.

Přístup cestujících

V ŽST Velim, Pečky a Poříčany bez omezení.

1. Rozsah práce

- a) Aktivace def. zab. zařízení.
- b) V noční výluce osazení břevna návěsní lávky včetně košů silničním jeřábem z prostoru OTV.
- c) Po aktivaci zab. zař. snesení stávající návěsní lávky v Poříčanech. Je předpokládán překryv stávající a nové lávky v délce 7 dní.

2. Délka stavebního postupu

87 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- SK č.5 do doby aktivace def. zab.,. zař.

Noční výluka:

- V ŽST Poříčany SK č.1,3,5,0,2,4,6,8,110,10,112,114 1 x 6h
(osazení břevna nové návěsní lávky)
- V ŽST Poříčany SK č.1,3,5,0,2,4,6,8,110,10,112,114 1 x 4h
(snesení břevna stávající návěsní lávky)
- SK č. 3,5 1 x 6h
- SK č. 8 1 x 6h

Výluka zab. zařízení:

viz. kapitola č.6.

4. Vypnutí trakčního vedení

Všech SK v ŽST Poříčany v noční výluce 1 x 4h a 1 x 6h. Dále pak TV SK č. 3,5 a 2,4,6,8 při demontáži stávajících stojek lávky.

5. Omezení rychlosti

Při výluce zcela zastaven provoz. V období po instalaci nové lávky do doby snesení stávající lávky (7 dní) jízda v ŽST Poříčany 80km/h. Jinak v místě stavebních prací max. 50km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Proběhne aktivace def. zab. zař v ŽST. Poříčany. Současně s aktivací elektronického stavědla v ŽST. Poříčany bude aktivováno nové TZZ v úseku Poříčany – Český Brod včetně úprav stávajícího ETB v ŽST. Český Brod.

Etapizace aktivace ŽST Poříčany a TÚ:
Aktivované části kolejiště jsou ve výluce!

Etapizace aktivace zabezpečovacího zařízení ŽST Poříčany:

1. Byla odsouhlasena zásada, že zařízení bude uváděno do provozu postupně, což předpokládá současný provoz ETB na peveckém zhlaví a nového ES na českobrodském zhlaví.

2. Po dobu přepínání budou ve stanici v provozu dvě pracoviště JOP a po dobu cca 1 měsíce budou ve stanici 2 výpravčí.
3. Úvodní postupy na českobrodském zhlaví proběhnou na stávajícím ETB.
4. Společně s výlukami na záhlaví stanice (již v předchozích stavebních postupech – v přípravných pracích a v SP2) proběhnou montážní práce na vnější výstroji nového AB Poříčany – Č. Brod.
5. Současně s aktivací ES na českobrodském zhlaví proběhne aktivace AB Poříčany – Č. Brod 1. a 2. TK, předpoklad o víkendu.
6. Následně během 2 pracovních dní se aktivuje AB v 0 koleji.
7. Po aktivaci ES na českobrodském zhlaví, se vypnou KO na staničních kolejích v ETB a aktivují se počítače náprav z ES.
8. Jízdy vlaků budou umožněny následovně:
 - a. Od Č. Brodu na povolující znak
 - b. Do Č. Brodu na PN, později po dokončení AB na povolující znak
 - c. Do Peček a Sadské na povolující znak
 - d. Od Peček a Sadské na PN (výluky budou zajišťovány administrativně)
- Nové ES ve směru na Sadskou bude navázáno na AH.
- Ve směru na Pečky na stávající AB 3-88.
- Aktivace vazby na AB proběhne ve dvou nočních výlukách.
- Aktivace na nový elektronický AB proběhne až současně s aktivací odb. Tatce.

Zjišťování volnosti a protisměrných jízd při příčném rozdělení stanice je na odpovědnosti výpravčích.

Možný postup aktivace jednotlivých prvků:

1 etapa aktivace

SK č. 1,3,5 a výhybky 41,43,47,53 - **2 dny**. Provoz pod stávajícím ETB na SK č. 0,2,4,6,8 a po TK č. 1,0,2. Následně výh. č. 57 + AB v TK č. 1 směr ČB - **2 dny**, během této doby provoz po 0. a 2. TK s provizorním nástupištěm u TK č.0. Po aktivaci jízda na SK č.1,3 na PN. Na stávajícím kolejišti v činnosti stávající ETB. Na konci postupu vjezd v liché skupině 1,3 na PN. Odjezdy jako ve stávajícím stavu.

2. etapa aktivace

SK č. 0, TK č.0 a výhybky č. 50,51,55,56 - **4 dny**. Během aktivace jízda na SK č. 2,4,6,8 pod stávajícím ETB, na SK č. 1,3 na PN. Na brodském zhlaví nemožnost přejíždět mezi SK č. 1,2. Během postupu vjezd v liché skupině 1,3 na PN. Na konci postupu vjezd na Sk č.0,1,3 na PN. Odjezdy jako ve stávajícím stavu.

3. etapa aktivace

SK č. 4,6,8 a výhybky č. 44,45,46 - **2 dny**. Provoz na SK č. 0,1,3,5 pod novým SZZ a na SK č.2 pod stávajícím ETB. Následně aktivace SK č. 2 a výhybek č.48,49,54 2 + AB TK č. 2 směr ČB **2 dny**, během této doby jízda SK č. 0,1,3,5 na PN, SK č. 4,6,8 kusé ve směru od Peček. Po aktivaci jízda na SK č.1,3,5,0,2,4,6,8 na PN. Stávající kolejiště na stávající ETB. Během postupu vjezd na SK č. 0,1,3 na PN. Na konci postupu vjezdy do stanice od ČB na na PN. Odjezdy jako ve stávajícím stavu.

Zhlaví Pečky

1 etapa aktivace

SK č.1,3,5 a výhybky 5,13,14,17 - **2 dny**, následně výh. č. 1 + přepnutí stávajícího AB směr Pečky TK č. 1 - **10h v noci**. Po aktivaci nemožnost přejíždět mezi 1 a 2 TK směr Pečky. Do doby aktivace výhybky č.1 provoz po TK č. 1,2 na SK č. 0,2,4,6,8 na PN. V noční výluce provoz pouze po TK č. 2.

2 etapa aktivace

SK č.0 a výhybky 6,10,11 - **2 dny**, provoz po TK č. 1 na SK č. 1,3,5 pod novým SZZ a po TK č. 2 na SK č. 2,4,6,8 pod stávajícím ETB na PN. Následně aktivace výh. č. 2,3 a přepnutí stávajícího AB směr Pečky TK č. 2 - **1 den**, provoz po TK č. 1 na SK č. 0,1,3,5, ve směru od Sadské na SK č. 2,4,6,8 pod stávajícím ETB.

3 etapa aktivace

Nejprve budou aktivovány výhybky č. 7,8,9 s provozem na SK č. 0,1,3,5 a 4,6,8 - 2 dny. Následně bude během zastaveného provozu na Sadskou aktivována výhybka č. 4 - **1 den**, jako poslední budou aktivovány výhybky č. 12,15,16,18 - **2 dny**, během této doby provoz na SK č. 0,1,2,3,5.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany:

1 etapa aktivace

Provoz pod stávajícím ETB na SK č. 0,2,4,6,8 a po TK č. 1,0,2. Následně výh. č. 57 + AB v TK č. 1 směr ČB - **2 dny**, během této doby provoz po 0. a 2. TK s provizorním nástupištěm u TK č.0. Po aktivaci jízda na SK č.1,3 na PN. Na stávajícím kolejišti v činnosti stávající ETB. Na konci postupu vjezd v liché skupině 1,3 na PN. Odjezdy jako ve stávajícím stavu.

2. etapa aktivace

Během aktivace jízda na SK č. 2,4,6,8 pod stávajícím ETB, na SK č. 1,3 na PN. Na brodském zhlaví nemožnost přejíždět mezi SK č. 1,2. Během postupu vjezd v liché skupině 1,3 na PN. Na konci postupu vjezd na Sk č.0,1,3 na PN. Odjezdy jako ve stávajícím stavu.

3. etapa aktivace

Provoz na SK č. 0,1,3,5 pod novým SZZ a na SK č.2 pod stávajícím ETB. Následně aktivace SK č. 2 a výhybek č.48,49,54 2 + AB TK č. 2 směr ČB **2 dny**, během této doby jízda SK č. 0,1,3,5 na PN, SK č. 4,6,8 kusé ve směru od Peček. Po aktivaci jízda na SK č.1,3,5,0,2,4,6,8 na PN. Stávající kolejiště na stávající ETB.

Během postupu vjezd na SK č. 0,1,3 na PN. Na konci postupu vjezdy do stanice od ČB na na PN. Odjezdy jako ve stávajícím stavu.

Zhlaví Pečky

1 etapa aktivace

Do doby aktivace výhybky č.1 provoz po TK č. 1,2 na SK č. 0,2,4,6,8 na PN. V noční výluce provoz pouze po TK č. 2 na SK č. 0,2,4,6,8.

2 etapa aktivace

Provoz po TK č. 1 na SK č. 1,3,5 pod novým SZZ a po TK č. 2 na SK č. 2,4,6,8 pod stávajícím ETB na PN. Po dokončení aktivace výhybek č. 6,10,11 aktivace výh. č. 2,3 a přepnutí stávajícího AB směr Pečky TK č. 2 - **1 den**, provoz po TK č. 1 na SK č. 0,1,3,5, ve směru od Sadské na SK č. 2,4,6,8 pod stávajícím ETB.

3 etapa aktivace

Provoz na SK č. 0,1,3,5 a 4,6,8. Následně po zprovoznění SK č.2 bude během zastaveného provozu na Sadskou aktivována výhybka č. 4 - **1 den**, jako poslední budou aktivovány výhybky č. 12,15,16,18 - **2 dny**, během této doby provoz na SK č. 0,1,2,3,5.

8. Výluková propustnost

V období od instalace nové lávky po její aktivaci a zneplatnění staré lávky bude na peveckém zhlaví z důvodu zajištění viditelnosti návěstidel snížena rychlost na 80 km/h.

Aktivace, přepojování a přezkušování jednotlivých prvků zabezpečovacího zařízení v ŽST Poříčany je uvažována postupně v rámci brodského a poté zhlaví směr Pečky/Sadská tak, aby vyjma vybraných případů probíhala zejména na nepojížděné části kolejí. V případě pojížděných prvků bude k aktivaci, přepojování a přezkušování docházet dle dohody zkušební komise s řízením provozu (případně v nočních hodinách).

Mezi částmi kolejí v původním a novém zabezpečovacím zařízení nebude možné v rámci zhlaví přejíždět (případně pouze na PN). Vjezdy na koleje, které budou na jedné straně ještě ve starém a na druhé straně již v novém zařízení, budou konány na přivolávací návěst.

Přepínání traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) směr Český Brod bude probíhat po jednotlivých kolejích bez provozu na nich (provoz bude veden po zbylých dvou traťových kolejích – po krátkou noční dobu bude provoz ve všech traťových kolejích veden mezistaničně). Přepínání TZZ směr Pečky a Sadská bude probíhat po jednotlivých kolejích za provozu, který bude veden mezistaničně na základě telefonického dorozumívání na přivolávací návěst (nepřepínaná kolej ve směru Pečky bude v provozu včetně autobloku, a to včetně PZZ) – v nočních hodinách při přepínání je výluková propustnost dostatečná. V případě potřeby aktivace traťového zabezpečovacího zařízení směr Pečky i v denní době je bez svazování možno provést 11 vlaků za hodinu.

Po aktivaci již bude v provozu nově dopravní kolej číslo 5.

9. Dopravní opatření

Během aktivace a přepojování zabezpečovacího zařízení v ŽST Poříčany bude na řešeném zhlaví provoz veden přednostně po nedotčených prvcích s plným využitím druhého zhlaví. Vytipované kritické prvky, u nichž nelze aktivaci za nulového provozu zajistit, by měly být přepínány a přezkušovány přednostně v noci.

Přepínání TZZ směr Pečky by mělo probíhat přednostně v noci nebo alespoň o víkendu – ve svazku s cílem zajištění dostatečné propustnosti.

12.6 Stavební postup č.4

Přístup na stavbu:

ŽST Poříčany - z ul. Českobrodská (II/330) a Lipová v místech demontovaných PHS v km cca 371,500 a 371,170.

Přístup cestujících

V ŽST Velim, Pečky a Poříčany bez omezení.

1. Rozsah práce

- Na začátku postupu před hlavní výlukou náhrada výh. č. 53 kolejovým polem.
- Rekonstrukce SK č. 0,2 včetně hrany provizorního nástupiště u SK č. 0, výstavba odvodnění mezi kolejemi.
- Rekonstrukce výhybek č. 50,51,52,55,56.
- Rekonstrukce návěstních lávek směr Český Brod nad TK č. 0. V případě potřeby výluky i sousední TK č.1 nebo 2 je nutné tuto výluku směřovat do noční 6h výluky.
- Výstavba mostních objektů:
 - Sanace SO 15-20-03 pod SK.č.0,2.

- SO 15-20-04 pod SK č. 0.

2. Délka stavebního postupu

70 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

ŽST Poříčany:

- SK/TK č.1..... 2 dny
- SK/TK č.0,2..... 68 dní

TÚ

- TK č.0 v úseku Poříčany - Český Brod..... 68 dní

Denní výluka

- SK č. 1,3..... 2 x 8h

Noční výluka

- SK č. 2 na záhlaví směr Český Brod..... 68 x 6h
(při pracích ve SK č. 0 zhlaví)

Trakční vedení

Denní výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.1..... 1 x 2h + 1 x 4h
- SK č.0..... 1 x 4h + 1 x 2h

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany demontáž bran

- Celá stanice..... 5 x 4h
- SK č.0,1..... 1 x 4h
- SK č.2,4, Sadská..... 1 x 4h + 3 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

V ŽST Poříčany ve SK č. 0,2 a TK č. 0 od odpojovače 410 do stanice.

Noční výluky TV záhlaví SK č. 2 od odpojovače č. 412 do stanice.

Provizorní vykotvení TV SK č.2 za výhybkou č. 48,9 a SK č. 0 za výhybkou č. 11.

Noční výluky TV SK.č.2 v záhlaví od odp.č. 412 směrem do stanice.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Nově vložené výhybky v ŽST. Poříčany budou zapojeny do nového elektronického stavědla.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - První dva dny postupu provoz po TK č. 0,2 na všechny SK kromě výluk ve SK č. 1,3,5 z důvodu práce staveništní techniky. Po dvoudenní výluce provoz na SK č. 1,3,5,4,6,8 pod TV. Dále provoz na SK č. 10,110,112,114.

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení.

Pečky - Poříčany - bez omezení.

Poříčany - Český Brod - první dva dny dvoukolejný po TK č. 0,2. Po 2 dnech dvoukolejný po TK č. 1,2 kromě nočních výluk TK č. 2.

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se – s omezeními bude uvažováno již při konstrukci JŘ *(na začátku postupu ve směru Český Brod výluka liché skupiny a provoz směr Český Brod po dvou traťových kolejích číslo 0 a 2, dále výluka v ŽST Poříčany výluka kolejí číslo 0 a 2 a provoz směr Český Brod po dvou traťových kolejích číslo 1 a 2).*

9. Dopravní opatření

Začátek postupu (dvoudenní výluka napojení liché skupiny na brodském zhlaví) **nutno konat o víkendu.**

Dále provoz odděleně lichou (již s využitelnou novou dopravní 5. kolejí) a sudou skupinou (bez koleje číslo 2).

12.7 Stavební postup č.5

Přístup na stavbu:

ŽST Poříčany - z ul. a Lipová v místech demontovaných PHS v km a 371,170 a 371,0.

Přístup cestujících

V ŽST Velim a Pečky bez omezení. V Poříčanech vyloučen přístup na nástupiště č.1. V zast. Klučov přístup na provizní nástupiště u k.č. 0 prvních 9 dní postupu.

1. Rozsah práce

- Na začátku postupu rekonstrukce výh. č 57.
- Rekonstrukce SK č. 1 a TK č.1 na zhlaví.
- Rekonstrukce výhybek č. 13,14,43,47,53.
- Během prvních 4 dní dokončení provizorního nástupiště směrem ke SK č.1.
- Rekonstrukce návěstních lávek směr Český Brod nad TK č. 1. V případě potřeby výluky i sousední TK č.0 je nutné tuto výluku směřovat do noční 6h výluky.
- Výstavba mostních objektů:
 - SO 15-20-03 pod SK č.1.
 - SO 15-20-04 pod SK č.1.

2. Délka stavebního postupu

52 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

ŽST Poříčany:

- SK č.1,3,n.č.5 52 dní

TÚ

- TK č.1 v úseku Poříčany - Český Brod 16 dní

Noční výluka

- SK č.0 zhlaví směr Český Brod 52 x 6h
(přístup mechanizace)

Trakční vedení

Denní výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.1,3,5 1 x 4h + 3 x 6h
- SK č.1 1 x 4h

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany demontáž bran

- Celá stanice 4 x 4h
- SK č.0,1,3,5 1 x 4h + 1 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

V ŽST Poříčany SK č. 1,3,5 mezi provizorním děličem na výhybkou č.5 a odp. č. 411. V TK č.0 během nočních výluk jízda samotíží mezi odp. č. 402 a děličem č.2 na kolínském zhlaví.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Nově vložené výhybky v ŽST. Poříčany budou zapojeny do nového elektronického stavědla. Před stavebním postupem č. 6 je nutné přezkoušet a připravit nové TZZ pro budoucí aktivaci (na maketách) v úseku Velim – Pečky včetně odb. Cerhenice a v úseku Pečky – Poříčany včetně odb. Tatce.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - provoz na SK č. 0,2,4,6,8.

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení.

Pečky - Poříčany - bez omezení.

Poříčany - Český Brod - dvukolejný po TK č. 0,2 po 9 dnech i po TK č. 1. Kromě nočních výluk SK č. 0 v záhlaví.

8. Výluková propustnost

Prvních 9 dní provoz pouze sudou kolejovou skupinou a po koleji číslo 0 bez provizorního nástupiště, ve směru na Český Brod pouze po kolejích číslo 0 a 2.

Po 9 dnech provoz pouze sudou kolejovou skupinou a po koleji číslo 0 s provizorním nástupištěm.

9. Dopravní opatření

Prvních 9 dnů budou osobní vlaky lichého směru vedeny do sudé kolejové skupiny kolizně vůči vlakům sudého směru.

Po 9 dnech bude předjíždění osobních vlaků lichého směru možné vykonat zadržením u vjezdového návěstidla (směr Český Brod budou v provozu již všechny tři traťové koleje), k dispozici již bude navíc provizorní nástupiště u koleje číslo 0.

V nočních výlukách nutno u vlaků nákladní dopravy zajistit nezadržení u vjezdového návěstidla ve směru od Peček (případně zastavení alespoň 200 metrů před ním tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd beznapětovým úsekem).

12.8 Stavební postup č.6

Během stavebního postupu č.6 pokračuje aktivace zab. zař. s rozšířením na nové odbočky. Během výluk TK budou aktivovány i nová přejezdová zab. zařízení. Přezkoušení PZZ bude provedeno při výluce koleje, během kterých bude přejezd uzavřen a využita objízdná trasa.

U osobních vlaků je uvažována náhrada NAD. Pokud by část spojů byla vedena jako vlak, je potřeba řešit přístup na zastávku Tatce (v Cerhenicích je zajištěn podchodem) – v Tatcích bude uzavřen přejezd a zastavování na zastávce by bylo z pohledu bezpečnosti nevhodné (tzn. že by stejně byla vedena NAD alespoň v omezeném rozsahu pro obsluhu zastávky Tatce).

V Cerhenicích není nutné řešit přístup cestujících, ten je zajištěn podchodem. V Tatcích bude zavedena NAD, během výluky přejezdu nebudou vlaky v zast. zastavovat.

Výstavba odboček kromě standardních prací na železničním spodku vyžaduje i realizaci zazubení nových přísypů a příkopové žlaby UCB. Aby tyto práce bylo možné stihnout, je nutné zahájit práce na přísypu a odvodnění ještě před výlukou, za provozu po sousední koleji. V zast. Tatce s ohledem na terénní nerovnosti bude využit stroj UDS či krácející bagr. V zast. Cerehnice u TK č.2 bude dle konkrétních podmínek navrženo zpevnění lože pryskyřicí, nebo jiné vhodné opatření pro stabilizaci ŠL případně podkladních vrstev.

S ohledem na dopravní omezení, jež vyžaduje výstavba odboček, musí tento postup být realizován během prázdnin! Tomu byl uzpůsoben i návrh železničního spodku a investor byl upozorněn na napjatý HMG stavebních prací viz. záznam z porady na železniční spodek ze dne 13.3.2019.

Přístup na stavbu:

V ŽST Velim přes staveništní křížení přes SK č. 4 na konci nást. č. 1. Dále dle části dokumentace B.8.2.

Přístup cestujících

V ŽST V Pečky a Poříčany bez omezení.

V ŽST Velim v provozu nástupiště č.1 u VB a nástupištní hrana na nást. č.3 u k.č. 3 v celé délce z důvodu přístupu ke schodišti. Během výstavby odboček o prázdninách nebudou zastavovat vlaky na zastávkách Tatce a Cerhenice.

1. Rozsah práce

- a) V ŽST Velim sanace podchodu pod k.č.1,2 a v místě nástupištích hran u k.č. 1,2. Výstavba výtahové šachty na nástupišti č. 3. Demolice nástupiště u SK č.2.
- b) Vložení výhybek odbočky Cerhenice nejprve do TK č. 1, následně koleje č.2.
- c) Vložení výhybek odbočky Tatce do TK č.2 a následně TK č.1.
- d) Během výluk pro vkládání odboček úprava polohy izolovaných styků v TK a aktivace nových PZZ.
- e) **Během výluky TK č. 1 v úseku Pečky - Poříčany bude provizorně proveden 22kV kabel v místě zastávky Tatce (jeho realizace vylučuje nástupiště z provozu), ostatní úseky budou real. v předešlých postupech. V předstihu budou v místě zast. Tatce real. zákl. TS.**
- f) Rekonstrukce pečského zhlaví ŽST Poříčany, nové výhybky č. 7 (až po napojení na výhybku č.3),8,9,10,11. Výhybky č. 10,11 budou dokončeny dříve současně s výlukou TK č.2 pro vkládání odboček. Současně s výlukou SK č.0 bude upraveno převýšení SK č.0 do def. stavu. Během výluk SK č. 7,8,9,10,11 výstavba odvodnění mezi kolejemi.
- g) TV def. odboček (spojky) bude provedeno ve stavebním postupu č.7, do té doby nebudou spojky trakčně sjízdné. V rámci stavební výluky je nutné počítat min s dvěma dny pro práci na TV na konci postupu. V případě rizika nedokončení práce na TV, bude TV odboček dokončeno ve stavebním postupu č.7 v nočních výlukách. Nutné je dokončení TV v TK č. 2 na odbočce Tatce a TK č.1 na odbočce Cerhenice. Odbočky musí být funkční před zahájením SP č.8!
- h) Výstavba mostních objektů:
 - SO 11-20-01 pod SK.č.1,2 ve Velimi.

2. Délka stavebního postupu

62 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

ŽST Velim

- SK č.1,2 62 dní

ŽST Poříčany:

- SK č. 0,2 na kolínském zhlaví, výluka výhybek č. 10,11 17 dní
- SK č. 0,2 na kolínském zhlaví, výluka výhybek č. 7,8,9 31 dní

TÚ

- TK č.1 v úseku Velim - Pečky 17 dní
- TK č.2 v úseku Velim - Pečky 14 dní
- TK č.2 v úseku Pečky - Poříčany 17 dní
- TK č.1 v úseku Pečky - Poříčany 14 dní

Noční výluka

- TK č.1,2 v úseku Velim - Pečky 10 x 4h
- TK č.1,2 v úseku Pečky - Poříčany 10 x 4h
- Pečské zhlaví ŽST Poříčany SK č. 2,4,6,8 2 x 4h
- Pečské zhlaví ŽST Poříčany SK č. 0,1,3,5 2 x 4h

(TV odboček a podbití)

Trakční vedení

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.0 1 x 4h
- SK č.2,4, Sadská 1 x 4h + 1 x 4h
- SK č.0,1 4 x 6h
- SK č.2,4,6,8 1 x 6h
- SK č.0,2,4,6,8 1 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

V ŽST Velim výluka TV SK č. 1,2 mezi provizorními odpojovači.

Výluka TV v TK mezi odpojovači při realizaci prov. odboček. (401-411, 402-412).

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Nově vložené výhybky v ŽST. Poříčany budou zapojeny do nového elektronického stavědla. Nově vložené výhybky na odb. Cerhenice a Tatce budou postupně aktivovány do zařízení přezkoušeném v předchozím postupu. V ŽST. Velim se vyvolané úpravy venkovních prvků provádějí za provozu stávajícího ETB.

Etapizace aktivace odboček:

Fáze 1: V 2. TK v provozu stávající AB, TK č.1 vyloučena. Na konci postupu v rámci kolejové výluky se kontrola výhybek zapojí do SZZ odbočky (předpokládaná časová náročnost půl dne), nový AB v přilehlých úsecích k odbočce bude aktivován během kolejové výluky (předpokládaná časová náročnost půl dne).

Fáze 2: V TK č.1 v provozu nový AB včetně odbočky, TK č.2 vyloučena.

Po skončení 1 a 2. fáze výstavby odboček provoz přes odbočku Cerhenice pouze do přímého směru.

Fáze 3: V 2. TK v provozu stávající AB, TK č.1 vyloučena. Na konci postupu v rámci kolejové výluky se kontrola výhybek zapojí do SZZ odbočky (předpokládaná časová náročnost půl dne), nový AB v přilehlých úsecích k odbočce bude aktivován během kolejové výluky (předpokládaná časová náročnost půl dne).

Fáze 4: V TK č.1 v provozu nový AB včetně odbočky, TK č.2 vyloučena.

Etapizace aktivace přejezdů

1. Přejezd P 4931 v km 366,468 (Tatce) bude nově stavebně řešen samostatně jako přejezd silnice II. třídy, který bude zabezpečen PZS 3ZBI s celými závory. Samostatně bude řešen přechod pro chodce, který bude navazovat na stávající cyklostezku, který bude zabezpečen PZS 3ZBI s celými závory a doplňkovými výstražníky směřovanými na nástupiště. Výstroj přejezdu bude umístěna v SÚ v novém technologickém objektu v km 366,440.
2. Při aktivaci odbočky bude zprovozněn pouze přejezd silnice II. třídy, cyklostezka bude stavebně řešena v následujících postupech,
3. Přejezd P 4932 v km 366,619 bude stavebně řešen pouze jako výměna konstrukce na silnici III. třídy. Bude zabezpečen PZS 3ZBI s celými závory. Nové elektronické zařízení přejezdu se umístí do stávajícího RD3 u přejezdu.
4. To vyžaduje po aktivaci nového AB Tatce – Poříčany na 30 dní silnici III. třídy uzavřít.

Stavební dokončení přejezdových konstrukcí proběhne v rámci výluky příslušné TK, v tomto postupu bude řešena pouze stavební část technologie zab. zařízení (závory, signalizace...).

Po aktivaci nového AB v úseku odb. Tatce – Poříčany je nutné cca na 30 dní uzavřít přejezd P4932 v km 368,619 a nahradit ho objízdou trasou. V té době bude v přilehlém domku demontována výstroj autobloku a přejezdu a osazena vnitřní výstroj nového elektronického přejezdu. **Tzn. nejprve bude aktivován přejezd P4931** s provozem přes přejezd P 4932 a následně bude P4932 dlouhodobě uzavřen.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - na SK č. 3,4,5.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - do doby realizace odb. Tatce bez omezení kromě vyloučené spojky 10/13. Při realizaci odb. Tatce prvních 17 dní provoz od Peček na SK č. 1,3,5 a od Brodu na 1,3,5 a 4,6,8. Po 17 dnech po zbytek stavebního postupu provoz umožněn i na SK č. 0 včetně TV a to ve směru od Peček a Českého Brodu.

TÚ

Velim - Pečky - střídavý provoz po TK č.1 a 2.

Následně:

Pečky - Poříčany - střídavý provoz po TK č.1 a 2.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

Směr Sadská bez omezení.

8. Výluková propustnost

Při vkládání odboček $t = 120$ min, $n_{vyj} = 26$ vlaků (při 8 svazcích).

V ŽST Velim bude dále provoz pouze po kolejích číslo 4, 3 a 5.

V ŽST Poříčany nebude po dobu 1. a 2. fáze možné využívat výhybkovou spojku číslo 11/13.

Ve 3. fázi bude v ŽST Poříčany provoz směr Pečky veden pouze lichou skupinou (koleje číslo 1, 3 a 5), směr Sadská pouze po kolejích číslo 4, 6 a 8.

Ve 4. fázi bude v ŽST Poříčany provoz směr Pečky veden pouze po kolejích číslo 0, 1, 3 a 5, směr Sadská pouze po kolejích číslo 4, 6 a 8.

9. Dopravní opatření

Při vkládání odboček, které se **musí konat bezpodmínečně o letních prázdninách (v červenci a srpnu)**, budou osobní vlaky nahrazeny NAD v úseku (Kolín -) Velim – Poříčany. Ostatní vlaky budou v rámci dostupné výlukové propustnosti vedeny ve svazcích jednokolejně. Neprovozené vlaky budou (v případě vlaků osobní dopravy přednostně ve směru do Prahy) vedeny odklonem přes Sadskou a Velký Osek.

V ŽST Velim bude provoz veden na zbývajících kolejích.

V ŽST Poříčany bude provoz směr Sadská veden sudou skupinou s přejezdem lichých vlaků již na brodském zhlaví. Provoz směr Pečky bude ve 3. fázi veden ve svazcích lichou kolejovou skupinou (vlaky sudého směru budou na brodském zhlaví kolizní vůči směru opačnému), ve 4. fázi budou vedeny po koleji číslo 0 bez nutnosti kolize směrů.

12.9 Stavební postup č.7

Přístup na stavbu:

V ŽST Velim podchodem a po vyloučené k.č.3. Dále dle části dokumentace B.8.2. Při rekonstrukci spojky 5/6 v Poříčanech pouze z kolejiště.

Přístup cestujících

V ŽST V Pečky a Poříčany bez omezení.

V ŽST Velim v provozu nástupiště č.1 u VB a provizorní nástupiště u k.č.5. Nástupiště č. 3 bude sloužit jako plocha ZS pouze v takovém rozsahu, aby umožnilo přístup cestujících na schodiště a do podchodu z provizorního přechodu.

1. Rozsah práce

- a) V ŽST Velim pokračují za výluky SK . 3 práce na výtahové šachtě.
- b) Vložení nových výhybek č.5,6 na kolínském zhlaví ŽST Poříčany.
- c) Dokončení TV na nových odbočkách.
- d) Výstavba mostních objektů:
 - SO 11-20-01 dokončení výtahové šachty a montáže výtahu.

2. Délka stavebního postupu

16 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

ŽST Velim

- SK č.3 včetně nástupištní hrany u SK č. 3..... 16 dní

ŽST Poříčany:

- Kolejové propojení mezi výhybkami č. 1-13 a 3-10 16 dní

Trakční vedení

Noční výluka

SO 12-71-01 Velim Pečky

úprava TV

- SK č.1 v ŽST Velim..... 2 x 6h
- SK č.2 v ŽST Velim..... 2 x 6h

SO 12-71-01 Velim Pečky

výluka odb. Cerhenice

- TK č.1,2 3 x 4h

SO 14-71-01 Pečky - Poříčany

- TK č.1,2, převěšování 3 x 4h

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.1 1 x 4h
- SK č.0 1 x 4h
- SK č.0,1 1 x 4h

SO 15-71-01

ŽST Poříčany demontáž bran

- Celá stanice 5 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

Výluka TV SK č. 3 ve Velimi - vložení provizorních děličů za výhybku č. 25 a 5. Napájení SK č.5 bude řešeno sepnutím příčného spínání z SK č. 1.

Při rekonstrukci spojky v Poříčanech vypnuto TV v místě stavebních prací pomocí provizorních děličů.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Nově vložené výhybky v ŽST. Poříčany budou zapojeny do nového elektronického stavědla. V ŽST. Velim se vyvolané úpravy venkovních prvků provádějí za provozu stávajícího ETB.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - na SK č. 1,2,4,5.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - na všechny SK, vyloučen provoz mezi výhybkami č. 1-13 a 3-10. Jinak bez omezení včetně TV.

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení s odbočkou Cerhenice.

Pečky - Poříčany - bez omezení s odbočkou Tatce.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

8. Výluková propustnost

V ŽST Velim výluka koleje číslo 3.

V ŽST Poříčany kolizní jízdy vlaků sudého a lichého směru z důvodu výluky části zhlaví v kolejích číslo 0 a 1 – hodinová výluková propustnost (záloha 5 minut): 22 vlaků (v případě připuštění zadržení vlaku u návěstidla/pobyty z dopravních důvodů: 28 vlaků).

9. Dopravní opatření

V ŽST Velim v případě předjíždění vlaku bude náhradou využito provizorního nástupiště u koleje číslo 5.

V ŽST Poříčany bude provoz na peveckém zhlaví organizován dle aktuální provozní situace (jízdní doby budou již prodlouženy pro vkládání výhybek a následnou sanaci traťového úseku Velim – Cerhenice a Tatce – Poříčany, zpoždění vlaků by nemělo být dále navyšováno).

12.10 TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA

Přístup na stavbu:

Bez omezení

Přístup cestujících:

Bez omezení

1. Rozsah práce

- a) Zrušení provizorních nástupišť v Klučově

2. Délka stavebního postupu

165 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- o 0.TK v úseku Poříčany - Český Brod.....2 dní

Noční výluky

- o 1.TK v úseku Poříčany - Český Brod..... 1 x 8h
o 2.TK v úseku Poříčany - Český Brod..... 1 x 8h

4. Vypnutí trakčního vedení

TK č. 0 při demolici provizorních nástupišť od ÚO 410 směrem do tratě.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Bez omezení.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - bez omezení

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení.

Pečky - Poříčany- bez omezení.

Poříčany - Český Brod - bez omezení, kromě 2 dní, kdy je navržena jízda po TK č. 1,2 v noční době pouze po 1. TK nebo 2.TK. Brodské zhlaví bez omezení.

8. Výluková propustnost

Při dílčích výlukách pouze dvoukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod (respektován při konstrukci JŘ), v nočních výlukách provoz pouze jednokolejný (hodinová propustnost bez svazkování je 13 vlaků).

9. Dopravní opatření

Konstrukce ročního jízdního řádu (JŘ) bude dvoukolejný provoz v úseku Poříčany – Český Brod respektovat – tyto **výluky je nezbytné konat v období před změnou jízdního řádu** (obvykle druhá sobota v prosinci).

12.11 Stavební postup č.9

Přístup na stavbu:

Z kolejiště a od mostu na zhlaví staveništní rampou.

Přístup cestujících

Bez omezení. V době výluky na Sadskou NAD.

1. Rozsah práce

- Rekonstrukce TK směr Sadská včetně výhybek č.4 a 12. výhybka č. 12 bude vyloučena po dokončení převěšení optického kabelu a obnovení provozu na SK č. 3,5.
- Zavěšení optického kabelu přes TK v noční 4h výluce, dále pak v denní výluce SK č. 3,5.
- Zrušení provizorní nástupiště ve Velimi.

2. Délka stavebního postupu

16 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- TK směr Sadská výhybka č.4 16 dní
- výhybka č. 12 13 dní
(po dokončení převěšení opt. kabelu a ukončení výluky na SK č. 3,5)
- SK č. 5 v ŽST Velim 7 dní

Noční výluka:

- Celá stanice 4h
(natažení opt. kabelu)

Hned po noční výluce

Denní výluka:

- SK č.3,5 6h
(dokončení natažení opt. kabelu)

Výluka výhybky č. 12 a převěšení optického kabelu je nutné naplánovat do vhodných klimatických podmínek v rámci navržené 16N výluky.

Trakční vedení

Denní výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.2,4 1 x 4h + 1 x 4h
- SK č.2,4 2 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

První tři dny výluka TV směr Sadská, provoz 2,4,6,8 pod TV. Od čtvrtého dne výluka TV 4,6,8 včetně kolínského zhlaví a směr Sadská, pražské zhlaví pod TV! Provoz pod TV na SK č. 0,1,3,5,2.

V noční výluce výluka TV ve stanici na všech kolejích, v následné denní pak sekce k.č.3,5.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

Nově vložené výhybky v ŽST. Poříčany budou zapojeny do nového elektronického stavědla.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - první den provoz na SK č. 0,1,2,4,6,8, následně na dva dny 0,1,2,4,6,8,3,5. Po třech dnech zahájena výluka výhybky č. 12 provoz na SK č. 0,1,2,3,5.

TÚ

Velim - Pečky - bez omezení.

Pečky - Poříčany - bez omezení.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

Poříčany - Sadská - zastaven provoz, NAD.

8. Výluková propustnost

Provoz směr Sadská zastaven, jinak bez omezení.

9. Dopravní opatření

Vlaky osobní dopravy budou nahrazeny NAD, vlaky nákladní dopravy budou vedeny odklonem.

Případné vedení vlaků dálkové dopravy (Praha – Hradec Králové) odklonem přes Lysou nad Labem nelze v této fázi zajistit, může a mělo by být však v rámci koordinace výluk prověřeno.

12.12 Stavební postup č.8

Přístup na stavbu:

V ŽST Velim podchodem a po vyloučené k.č.3. Dále dle části dokumentace B.8.2.

Přístup cestujících

V ŽST V Pečky a Poříčany bez omezení.

V ŽST Velim v provozu nástupiště č.3.

1. Rozsah práce

- a) Rekonstrukce 1.TK Velim - odb. Cerhenice.
- b) Rekonstrukce 1.TK odb. Tatce - Poříčany.
- c) Rekonstrukce SK č. 4 v místě sanace podchodu.
- d) Poslední dva dny postupu výluka liché kolejové skupiny kolejí z důvodu práce na zhlaví. V noční výluce směrová a výšková úprava výhybek č. 1,2,3.
- e) Výstavba pažení v ose os kolejí po snesení kolejového roštu v nočních výlukách
- f) Rekonstrukce přejezdu P4932, do postupu č. 10 s napojením na stávající stav.
- g) Výstavba mostních objektů:
 - SO 12-20-01 sanace podchodu.

2. Délka stavebního postupu

50 dní.

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- 1.TK v úseku Velim - odb. Cerhenice 50 dní
- 1.TK v úseku odb. Tatce - Poříčany 50 dní
- SK č. 4 v ŽST Velim 48 dní

Denní výluka

- Zhlaví SK č. 1,3,5 Velim ve směru od Peček 2 dny

Noční výluky

- TK č.1,2 v úseku Tatce - Poříčany 3 x 6h
(realizace zápor mezi kolejemi v TÚ)
- TK č.1,2 v úseku Tatce - Poříčany v zákrytu s 6h výlukou 1 x 4h
- TK č.2 v úseku Tatce - Poříčany 1 x 6h
(směrová a výšková úprava výhybek na zhlaví)

Trakční vedení

Denní výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- SK č.1 1 x 6h

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany demontáž směrových lan

- Celá stanice 4 x 4h

Trakční vedení

SO 12-71-01 Velim Pečky

Denní výluka

úprava TV

- SK č.1 v ŽST Velim, montáž TV v závěru postupu 3 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

1.TK v úseku Velim - odb. Cerhenice mezi odp. 401-411.

1.TK v úseku odb. Tatce - Poříčany mezi odp. 401-401.

V ŽST Velim SK č.4,4a pomocí provizorních děličů na zhlavích.

V ŽST Velim SK č.1,3,5 - 2 dny.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h. Během stavebních prací v místě výhybky č. 29 v ŽST Velim nebudou na vyloučené TK č. 1 probíhat jiné práce (budou již dokončené), aby byla na sousední provozované koleji umožněna rychlost min. 80 km/h (mimo zhlaví v místě výhybky č. 29.).

6. Zabezpečovací zařízení

V mezistaničních úsecích Velim – Pečky a Pečky – Poříčany je v provozu nové TZZ včetně odb. Cerhenice a odb. Tatce. Bude osazena nová vnější výstroj přejezdu P4932.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - Provoz na SK č.1,2,3,5, nástupištní hrana u SK č. 1,3, na konci postupu 2 dny o víkendu provoz na SK č. 2,4, ve směru Kolín i na 1,3,5 bez TV.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - bez omezení

TÚ

Velim - Pečky - jednokolejný provoz v úseku Velim - odb. Cerhenice, dvoukolejný odb. Cerhenice - Pečky.

Pečky - Poříčany - jednokolejný provoz v úseku odb. Tatce - Poříčany, dvoukolejný Pečky - odb. Tatce.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

8. Výluková propustnost

$T = 120 \text{ min}$, $n_{\text{vyl}} = 28 \text{ vlaků}$ (při 12 svazcích).

V ŽST Velim výluka koleje číslo 4 – z toho důvodu (nástupištní hrana u koleje číslo 2 již bude snesena) budou zastavující vlaky osobní dopravy v sudém směru vedeny na kolínském zhlaví kolizně vůči vlakům opačnému směru.

V závěru postupu ve víkendové výluce po zprovoznění koleje číslo 4 budou projíždějící vlaky vedeny pouze v sudé skupině po kolejích číslo 2 a 4 (tzn. v úseku Kolín – Velim – Odbočka Cerhenice pouze po sudé). **V zájmu zvýšení kvality provozu je nezbytné zkrátit pro tuto víkendovou výluku pomalou jízdu** pouze na zhlaví v ŽST Velim (případně zvýšit rychlost v traťové koleji Velim – Cerhenice – v koleji číslo 1 budou probíhat již pouze dokončovací práce před zprovozněním).

9. Dopravní opatření

Vlaky budou vedeny po provozované traťové koleji. V případě nedostatečné kapacity bude část vlaků (v osobní dopravě zejména ve směru do Prahy) vedena z Kolína do Poříčan odklonem přes Velký Osek a Sadskou, případně bude částečně omezen provoz osobních vlaků (např. na základní hodinový interval).

Ve víkendové výluce v závěru postupu bude provoz veden jednokolejně v úseku Kolín – Velim (koleje číslo 2 a 4) – Odbočka Cerhenice: v denní době je uvažována náhrada osobních vlaků NAD v úseku Kolín – Poříčany.

12.13 Stavební postup č.10

Přístup na stavbu:

Dále dle části dokumentace B.8.2.

Přístup cestujících

Bez omezení.

1. Rozsah práce

- a) Rekonstrukce 2.TK v úseku Velim - odb. Cerhenice, směrový a výšková úprava výhybky č. 30 ve Velimi na konci postupu.
- b) Rekonstrukce 2.TK v úseku odb. Tatce - Poříčany, směrová a výšková úprava výhybek č.2,3 včetně def. výškové a směrové úpravy směrem k výhybce č. 7 na konci postupu.
- c) Dokončení rekonstrukce přejezdu P4932.
- d) Výstavba mostních objektů:
 - SO 12-20-01 sanace podchodu.

2. Délka stavebního postupu

50 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- 2.TK v úseku Velim - odb. Cerhenice 50 dní
- 2.TK v úseku odb. Tatce - Poříčany 50 dní

Noční výluka výluka:

- výhybka č. 2 na zhlaví ŽST Poříčany 1 x 6h
- spojka 29/30 na zhlaví ŽST Velim 1 x 4h

Trakční vedení

SO 12-71-01 Velim Pečky

Denní výluka

úprava TV

- TK č.2 + SK č. 2 v ŽST Velim, montáž TV 3 x 6h

Noční výluka

SO 15-71-01

ŽST Poříčany montáž TV

- Celá stanice 1 x 4h
- SK č.0 1 x 4h + 2 x 6h

4. Vypnutí trakčního vedení

2.TK v úseku Velim - odb. Cerhenice mezi odp.412-402.

2.TK v úseku odb. Tatce - Poříčany mezi odp. 412-402.

SK č. 0 mezi odp. 402 a 410 během noční 6h výluky. Na pečském zhlaví nemožnost přejíždění mezi lichou a sudou skupinou kolejí včetně k.č.0 v noční výluce. Jízda samotíží mezi děliči č. 4,5 ve směru od Sadské a na brodském zhlaví odpojovačem č. 410 a děličem č. 13,11,10.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V mezistaničních úsecích Velim – Pečky a Pečky – Poříčany je v provozu nové TZZ včetně odb. Cerhenice a odb. Tatce. Bude osazena nová vnější výstroj přejezdu P4932.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení, kromě nočního 4h zastaveného provozu.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - bez omezení kromě 6h noční výluky pro výměnu roštu a podbití výhybky č.2. Během této doby provoz od/na Pečky na SK č.1,3,5 a 0 (bez TV). Jízdy samotíží na zhlavích při přejíždění přes SK č.0.

TÚ

Velim - Pečky - jednokolejný provoz v úseku Velim - odb. Cerhenice, dvoukolejný odb. Cerhenice - Pečky.

Pečky - Poříčany - jednokolejný provoz v úseku odb. Tatce - Poříčany, dvoukolejný Pečky - odb. Tatce.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

8. Výluková propustnost

$T = 120 \text{ min}$, $n_{\text{vyl}} = 28 \text{ vlaků}$ (při 12 svazcích).

9. Dopravní opatření

Vlaky budou vedeny po provozované traťové koleji. V případě nedostatečné kapacity bude část vlaků (v osobní dopravě zejména ve směru do Prahy) vedena z Kolína do Poříčan odklonem přes Velký Osek a Sadskou, případně bude částečně omezen provoz osobních vlaků (např. na základní hodinový interval).

V 6hodinové noční výluce nebude kolej číslo 0 využívána vlaky elektrické trakce.

12.14 Stavební postup č.11

Přístup na stavbu:

Dále dle části dokumentace B.8.2.

Přístup cestujících

Bez omezení. V době výstavby přejezdu u zast. Tatce NAD

1. Rozsah práce

- Rekonstrukce 1.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky.
- Rekonstrukce 1.TK v úseku Pečky - odb. Tatce, na konci postupu směrová a výšková úprava výhybky č. 43.
- Rekonstrukce přejezdů P4929, P4930, P4931. Přejezd č. 4958 pro účely stavby.

2. Délka stavebního postupu

50 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- 1.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky 50 dní
- 1.TK v úseku Pečky - odb. Tatce 50 dní

Noční výluka:

TK č.1,2 v úseku Cerhenice - Pečky a Pečky - Tatce 10 x 6h

(realizace záporového pažení)

Výhybka č. 43 v ŽST Pečky 1 x 4h

(podbití)

Trakční vedení

Noční výluka

SO 12-71-01 Velim Pečky

- SK č. 1 obě zhlaví, děliče 1 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

1.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky mezi odp.411-401.

1.TK v úseku Pečky - odb. Tatce mezi odp. 411-401.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V mezistaničních úsecích Velim – Pečky a Pečky – Poříčany je v provozu nové TZZ včetně odb. Cerhenice a odb. Tatce. Bude osazena nová vnější výstroj přejezdů P4929, P4930, P4931.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení kromě noční výluky výhybky č. 43, během výluky zastaven provoz.

V ŽST Poříčany - bez omezení

TÚ

Velim - Pečky - jednokolejný provoz v úseku odb. Cerhenice-Pečky, dvoukolejný Velim - odb. Cerhenice.

Pečky - Poříčany - jednokolejný provoz v úseku Pečky - odb. Tatce, dvoukolejný odb. Tatce - Poříčany.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

8. Výluková propustnost

$T = 120 \text{ min}$, $n_{\text{výl}} = 28 \text{ vlaků}$ (při 14 svazcích).

9. Dopravní opatření

Vlaky budou vedeny po provozované traťové koleji. V případě nedostatečné kapacity bude část vlaků (v osobní dopravě zejména ve směru do Prahy) vedena z Kolína do Poříčan odklonem přes Velký Osek a Sadskou, případně bude částečně omezen provoz osobních vlaků (např. na základní hodinový interval).

Po dobu uzavření přejezdu P4931 nebude zastávka Tatce obsluhována vlaky – bude zavedena autobusová linka v trase Lipiny – Pečky – Tatce s návazností na vlaky v ŽST Pečky.

12.15 Stavební postup č.12

Přístup na stavbu:

Dále dle části dokumentace B.8.2.

Přístup cestujících

Bez omezení. V době výstavby přejezdu u zast. Tatce NAD.

1. Rozsah práce

- a) Pokračuje rekonstrukce 1.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky.
- b) Rekonstrukce 2.TK v úseku Pečky - odb. Tatce.
- c) Rekonstrukce přejezdů P4929, P4930,

2. Délka stavebního postupu

35 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- 1.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky35 dní
- 2.TK v úseku Pečky - odb. Tatce35 dní

Noční výluka:

- Výhybka č. 44 v ŽST Pečky 1 x 4h
(podbití)
- SK č. 2 poříčanské zhlaví Peček, dělič..... 1 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

- 1.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky mezi odp.411-401.
- 2.TK v úseku Pečky - odb. Tatce mezi odp. 412-402.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V mezistaničních úsecích Velim – Pečky a Pečky – Poříčany je v provozu nové TZZ včetně odb. Cerhenice a odb. Tatce. Bude osazena nová vnější výstroj přejezdů P4929, P4930.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení kromě noční výluky výhybky č. 44, během výluky zastaven provoz.

V ŽST Poříčany - bez omezení

TÚ

Velim - Pečky - jednokolejný provoz v úseku odb. Cerhenice-Pečky, dvoukolejný Velim - odb. Cerhenice.

Pečky - Poříčany - jednokolejný provoz v úseku Pečky - odb. Tatce, dvoukolejný odb. Tatce - Poříčany.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

8. Výluková propustnost

$T = 120 \text{ min}$, $n_{\text{výl}} = 28$ vlaků (při 14 svazcích).

9. Dopravní opatření

Vlaky budou vedeny po provozované traťové koleji. V případě nedostatečné kapacity bude část vlaků (v osobní dopravě zejména ve směru do Prahy) vedena z Kolína do Poříčan odklonem přes Velký Osek a Sadskou, případně bude částečně omezen provoz osobních vlaků (např. na základní hodinový interval).

Po dobu uzavření přejezdu P4931 nebude zastávka Tatce obsluhována vlaky – bude zavedena autobusová linka v trase Lipiny – Pečky – Tatce s návazností na vlaky v ŽST Pečky.

12.16 Stavební postup č.13

Přístup na stavbu:

Dále dle části dokumentace B.8.2.

Přístup cestujících

Bez omezení. V době výstavby přejezdu NAD.

1. Rozsah práce

- Rekonstrukce 2.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky, vložení provizorního děliče za výhybku č. 2.
- Dokončení rekonstrukce 2.TK v úseku Pečky - odb. Tatce, směrová a výšková úprava výhybky č. 44 na konci postupu..
- Rekonstrukce přejezdů P4929, P4930, P4931
- Zrušení přejezdu č. P4928

2. Délka stavebního postupu

85 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka:

- 2.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky 85 dní
- Dokončení 2.TK v úseku Pečky - odb. Tatce..... 15 dní

Noční výluka:

- SK č. 2 dělič na zhlaví v Pečkách 1 x 4h

4. Vypnutí trakčního vedení

- 2.TK v úseku odb. Cerhenice - Pečky mezi odp.402-402.
- 2.TK v úseku Pečky - odb. Tatce mezi odp. 412-402.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V mezistaničních úsecích Velim – Pečky a Pečky – Poříčany je v provozu nové TZZ včetně odb. Cerhenice a odb. Tatce. Bude osazena nová vnější výstroj přejezdů P4929, P4930, P4931.

7. Jízdy vlaků

V ŽST Velim - bez omezení.

V ŽST Pečky - bez omezení

V ŽST Poříčany - bez omezení

TÚ

Velim - Pečky - jednokolejný provoz v úseku odb. Cerhenice-Pečky, dvoukolejný Velim - odb. Cerhenice.

Pečky - Poříčany - jednokolejný provoz v úseku Pečky - odb. Tatce, dvoukolejný odb. Tatce - Poříčany.

Poříčany - Český Brod - bez omezení.

8. Výluková propustnost

$T = 120 \text{ min}$, $n_{\text{výl}} = 28 \text{ vlaků}$ (při 14 svazcích).

9. Dopravní opatření

Vlaky budou vedeny po provozované traťové koleji. V případě nedostatečné kapacity bude část vlaků (v osobní dopravě zejména ve směru do Prahy) vedena z Kolína do Poříčan odklonem přes Velký Osek a Sadskou, případně bude částečně omezen provoz osobních vlaků (např. na základní hodinový interval).

12.17 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací budou likvidovány plochy ZS, proběhne rychlá pantografická zkouška, broušení kolejí, následné podbití dle předpisu SŽDC S3/1. Pro tyto práce je rovněž třeba počítat s denními/nočními výlukami provozu příslušné TK a SK v předpokládaném počtu:

Velim - Cerhenice	1x8h noční pro každou TK na broušení + 3 x 8h následné podbití
Cerhenice - Pečky	1x8h noční pro každou TK na broušení + 3 x 8h následné podbití
Pečky - Tatce	1x8h noční pro každou TK na broušení + 3 x 8h následné podbití
Tatce - Poříčany	1x8h noční pro každou TK na broušení + 3 x 8h následné podbití

Pantografická zkouška real. v jednom dni

Český Brod - Kolín 1. TK cca 2 x 15 min (v obou směrech)

Český Brod - Kolín 2. TK cca 2 x 15 min (v obou směrech)

Český Brod - Pečky 0. TK a 2. TK 2 x 15 (v obou směrech)

Výluky jsou v HMG časově umístěny orientačně, skutečný termín bude odvislý od vývoje stavu GPK, objednání vozu pro pantografickou zkoušku.

Bude vyměněno TV ve SK č. 1,2 v ŽST Pečky.

Denní výluka

Výstavba TV

ŽST Pečky

- SK č. 1 nové TV, ŽST Pečky..... 4 x 6h
- SK č. 2 nové TV ŽST Pečky 4 x 6h

Tyto výluky by měly proběhnout až po zvýšení rychlosti v přilehlých úsecích na Odbočku Cerhenice a Tatce.

Úprava stezek ve stanici proběhne po posledním podbití v denních výlukách max. 2. SK .

12.18 EOv po dobu stavby

Během stavby bude pro stávající výhybky v provozu stávající EOv, po dokončení nové části bude nové EOv napájeno z nové TS.

12.19 Informační systém po dobu stavby

V průběhu stavby bude v železničních stanicích a zastávkách v provozu stávající informační systém (rozhlas ovládaný z CDP, v Poříčanech doplněný o kamerový systém). Současně s dokončením příslušného nástupiště bude uveden do provozu nový informační systém a rozhlas.

12.20 Postupné uvádění do provozu

Předpokládané datum zahájení stavby je na základě podkladů obdržení od investora předpokládáno 02/2020 a dokončení stavby 06/2023. V zimním období je navržena technologická přestávka.

Během přípravy stavby je třeba respektovat požadavky odborů životního prostředí, jedná se zejména o ochranu okrajových částí vegetace podél obvodu stavby, využití vegetačního období pro kácení a projednat trasy staveništní dopravy včetně výjezdů vozidel ze stavby a pasportu stávajících komunikací, které bude využívat stavba.

Stavba bude uváděna do provozu v ucelených částech tak, jak je uvedeno ve stavebních postupech.

V prvním roce výstavby proběhne v zimním období smýcení dřevin a příprava ploch ZS a staveništních komunikací. Následně bude v přípravných pracích zahájena výstavba/rekonstrukce pozemních objektů budov. Bude objednána výroba technologie zab. zařízení a zahájeny výkopové práce pro kabelové trasy. Ve výlukách proběhne výstavba základů TS a montáž TS. Proběhne výstavba provizorních nástupišť ve Velimi, Poříčanech a v Klučově. Po dokončení přípravných prací bude zahájen 1. **stavební postup** a to rekonstrukcí SK č. 3,5 včetně prodloužení stávajícího nástupiště č.1. Bude postaven kabelovod pod SK č. 3,5 a patka nové návěsní lávky u SK č.5. Šachta kabelovodu mezi SK č. 1,3 bude koncovou šachtou pro řízený protlak pod SK č. 1,0,2. Ve **stavebním postupu č.2** bude rekonstruována část sudých kolejí SK č. 4,6,8 včetně zhlaví kolejiště OTV (112,114). Během postupu je trvale vyloučena SK č.6 a střídavě jsou vyloučeny SK č. 4,8 pro končící vlaky ve směru od sadské. Bude dokončen kabelovod pod SK č. 1,0,2,4,6,8. Pod SK č.1,0,2 bude řešen protlakem. Současně bude vybudována patka návěsní lávky u SK č.8 a sanovány návěsní lávky nad TK č. 2 ve směru na Český Brod bude osazena nová návěsní lávka. Na českobrodském zhlaví bude sanován stávající most a podchod pro pěší. Během

výluky 2. TK na Český Brod bude v provozu provizorní nástupiště v zast. Klučov v délce 5m, umožňující výstup/nástup jedněmi dveřmi. **Stavební postup č.3** je navržen v závěru stavebního postupu č.2 v délce 16 dní během kterých budou vloženy nové výhybky č. 48,49. V této době bude v provozu provizorní nástupiště u SK č.0 s přístupem na nástupiště č. 3. Během technologické přestávky po **stavebním postupu č.3** bude demotována stávající návěštní lávka a osazena nová, překryv obou lávek je navržen v délce 7 dní. V předstihu bude aktivováno def. zab. zařízení, která proběhne po zhlavích. Po technologické přestávce bude zahájen **stavební postup č.4**, v rámci kterého je navržena rekonstrukce SK č. 0,2, mostu a podchodu na zhlaví. Současně s výlukou 0. TK ve směru na Český Brod budou sanovány lávky v tomto směru. Následuje **stavební postup č. 5** jehož náplní je rekonstrukci rekonstrukce SK č. 1,3 a TK č.1 ve směru na Český Brod. Současně s výlukou 1. TK budou sanovány návěštní lávky nad touto kolejí. Bude dokončena sanace mostu a podchodu na zhlaví. V prvních 9 dnech bude přednostně dokončena výhybka č.57 pro obnovení provozu na TK č.1 a provizorní nástupiště u SK č.0. Ve **stavebním postupu č.6**, který je navržen v období prázdnin budou vloženy definitivní odbočky Tatce a Cerhenice.

V zákrytu s realizací odbočky Tatce bude rekonstruováno zhlaví ŽST Poříčany výhybky č. 7,8,9,10,11. Současně budou zahájeny práce v ŽST Velim, bude rekonstruován podchod pod SK č. 1,2 a postaven výlez na nástupiště č.3. Po uvedení nových odboček do provozu bude ve **stavebním postupu č.7** dokončen výtah na nástupišti č. 3 a výhybky č. 5,6 na zhlaví ŽST Poříčany.

Následující stavební č. 8-13 jsou věnovány rekonstrukci traťových kolejí po čtvrtinách. V těchto pracích je ve SP č. 9 navržena rekonstrukce zhlaví ve směru na Sadskou, kdy je navržena výluka TK směr Sadská. V zákrytu s výlukou TK a výhybky č. 4 bude převěšen optický kabel, teprve následně bude při-vyloučena výhybka č. 12. Tyto práce zhotovitel naplánuje do vhodných klimatických podmínek s ohledem na op. kabel. Během rekonstrukce TK je navržena uzavírka stávajících přejezdů v délce 14 dní, během této doby jsou navrženy objízdné trasy jak pro IAD tak pro MHD.

12.21 Železnice

Nepřetržitě úplné vyloučení provozu.

TK směr Sadská:

- 1 den v TP 2020/2021 během aktivace ZZ.
- 16 dní ve stavebním postupu č. 9.

Denní výluky

Jsou navrženy krátkodobé 6h výluky v provozu pro úpravy systému TV.

Jsou navrženy 6h výluky kolejí při výstavbě základů TS.

Noční výluky

Jsou navrženy noční výluky pro práce na TV a při snášení/osazování návěštních lávek 4-6h.

TK č.1,2 v úseku Velim - Poříčany při realizaci pažení noční výluky cca 39 x 6h.

12.22 Silnice

Uzavření železničního přejezdu v Pečkách, ulice Ke Dráze - **P4929**

Po dobu uzavírky železničního přejezdu bude trasa vedena po ulici Pečecká (silnice III/32913), pak silnicí II/329 a ulicí P. Bezruč a obráceně.

Uzavření železničního přejezdu na polní cestě - **P4930**

Po dobu uzavírky železničního přejezdu bude objízdná trasa vedena po ulici Milčická (silnice III/32913), pak ulicí Ke Dráze a přes železniční přejezd a obráceně.

Uzavření železničního přejezdu na silnici II/334 mezi Milčicemi a Tatcemi - P4931

Po dobu uzavírky železničního přejezdu na silnici II/334 od Sadské bude objízdná trasa vedena přes Milčice, dále po silnici III/32913 přes Velké Chvalovice, dále po silnici II/329, pak po silnici III/3293 do Tatců. Z Tatců do Milčic je objízdná trasa vedena přesně obráceně. V uzavřeném úseku je provozována linka č. 426 veřejné autobusové dopravy (PID). Objízdná trasa pro BUS bude vedena z Milčic, po silnici III/3341 do Hořan a z Hořan do Tatců, kde se opět napojí na svoji trasu.

Uzavření železničního přejezdu na silnici III/3341 - P4932

Po dobu uzavírky železničního přejezdu na silnici III/3341 bude objízdná trasa od Třebestovic vedena po silnici III/3309, dále po silnici II/334 do Milčic, dále znovu po silnici II/334 do Tatců, pak ulicí Hořanská, dále po silnici III/3307 zpět na silnici III/3341.

Uzavírky přejezdů z důvodu stavební činnosti jsou navrženy v délce trvání 14 dní pro každou kolej.

Podrobně jsou DIO řešena v části dokumentace B.08.

12.23 Provoz pěších a cyklistické dopravy

Během výstavby bude omezen provoz cestujících v ŽST Poříčany, Velim a zast. Klučov v době, kdy budou v provozu provizorní nástupiště.

13 Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení

Konkrétní vybavení zařízení staveniště není náplní tohoto projektu a bude odvislé od dodavatele stavby. Stavby, na které se vztahuje ohlašovací povinnost vymezuje Zákon o územním plánování a stavebním řádu v § 103.

14 Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Na staveništi se nepředpokládá činnost pracovníků s omezenou schopností pohybu a orientace, z toho důvodu nejsou navrženy žádné úpravy vnitrostaveništních komunikací a ploch ZS.

Všechny veřejné komunikace pro pěší, které budou dotčeny stavbou nebo budou v nezbytném rozsahu procházet staveništem musí být vhodně vyznačeny a odděleny od stavby dle podmínek stanovených v příloze č.1 k NV č. 591/2006Sb a musí splňovat požadavky bodu 4 Výkopy a staveniště přílohy č.2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.. Ostatní přístupy musí být zabezpečeny výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště.

Lávky přes výkopy musí být min. 900mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm. Prostor u lávek přes

výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500mm x 1500mm.

Během výstavby nebude dočasně zajištěn bezbariérový přístup na provizorní nástupiště.

15 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod. Veškeré práce, při kterých vzniká nadměrný hluk, budou přednostně prováděny v zastavěné oblasti v pracovních dnech v časovém období od 8.00 do 18.00 hod, mimo zastavěnou oblast i o víkendech. Nutné noční práce jsou ošetřeny v části dokumentace E.02.12. Výstavbou nesmím dojít k omezení provozu (vjezdu) k okolním objektům. U vjezdu na staveniště bude umístěna informační tabule se základními údaji stavby a s uvedením zodpovědných pracovníků investora a zhotovitele včetně kontaktů. Na viditelném místě u vstupu na staveniště musí být vyvěšeno oznámení o zahájení prací, toto musí být vyvěšeno po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Na staveništi musí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší požární stanice, první pomoci a policie.

16 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst.1 § 101 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst.1 § 102 z.č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽDC s.o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Práce a činnosti v rámci stavby vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb. při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán BOZP na staveništi

- 1.Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m
- 4.Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostřední blízkosti spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí
- 6.Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě technického vybavení
11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb

Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP dle předpisu SŽDC Bp1

Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (*CPS = cizí právní subjekt*), která není zaměstnancem SŽDC podle čl. 4 předpisu Bp1, a která vykonává a nebo má vykonávat činnosti v prostorách SŽDC, na železniční dráze provozované SŽDC nebo svojí činností může ovlivnit provozování dráhy provozovatele SŽDC, musí být k dodržování ustanovení tohoto předpisu zavázána smluvně, pokud pro ni tato závaznost nevyplývá z ustanovení právního předpisu, technického předpisu nebo technické normy, popř. nařízení správního nebo jiného kompetentního orgánu.

Smlouva musí obsahovat, mimo jiné, konkrétní ujednání k zajištění BOZP, stanovení odpovědných osob a vedoucího prací, způsob kontroly, případné sankce. Dále musí obsahovat vzájemnou oboustrannou písemnou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví

Vymezení základních údajů z oblasti BOZP, které je nutno zpracovat do smluv o dílo uzavíraných mezi SŽDC jako odběratelem a CPS jako dodavatelem/ zhotovitelem je uvedeno v příloze č.1 Předpisu Bp1.

- CPS se zavazuje před zahájením prací na provádění díla zajistit, že jeho osoby, stejně tak jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na provozování a organizování drážní dopravy, budou mít zdravotní a odbornou způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy a interními předpisy objednavatele,
- povinností CPS je zajistit, aby činnosti na dráhách byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, mj. platným Vysvědčením o odborné zkoušce dle předpisu Zam1*, dokladem o zdravotní způsobilosti apod., a to všem oprávněným zaměstnancům SŽDC a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,

- CPS přiměřeně odpovídá za bezpečnost železničního provozu na jím rozpracovaném úseku. CPS odpovídá za škody vzniklé s jeho zaviněním SŽDC i ostatním externím subjektům,
- CPS před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽDC jmenovitý seznam všech osob podílejících se na realizaci díla splatnými doklady o vstupu do koleje a doloží, že byly proškoleny o bezpečnosti práce a mají odpovídající zdravotní a odbornou způsobilost,
- CPS se dále v souladu s interními předpisy objednatele zavazuje, že jeho osoby nebo osoby subdodavatelů, popř. jiných externích subjektů, které budou vykonávat vedoucího prací, budou mít platné doklady způsobilosti opravňující tyto osoby provádět činnosti na železniční dopravní cestě. Tuto skutečnost se CPS zavazuje objednateli doložit před zahájením prací na provádění díla předložením kopií předmětných dokladů způsobilosti, pokud tyto doklady již nepředložil. Pokud doklady doložil, prokáže jejich aktualizaci,
- CPS se zavazuje zajistit, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění díla pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly v souladu s obecně závaznými právními předpisy a interními předpisy objednatele povolení pro vstup do těchto prostor. Vydávajícím subjektem je Generální ředitelství SŽDC, odbor krizového řízení. Povolení se vydává dle předpisu SŽDC Ob1.
- CPS se zavazuje, že fyzické osoby (dle předchozí odrážky) splní požadavky na odbornou způsobilost dle předpisu Zam1, v platném znění,

Odborné zkoušky vykonané podle předpisu ČD Ok 2, předpisu SŽDC Zam1 (prozatímní) a Směrnice SŽDC č. 50 v době před účinností SŽDC Zam1 se uznávají v celé délce platnosti a v plném rozsahu osnov, podle nichž byly provedeny.

** SŽDC Zam1 - Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, účinný od 1.9.2014*

Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných – průkaz pro CPS se smluvním vztahem se SŽDC - dle předpisu SŽDC Ob1 díl II

Průkaz je vydáván na základě:

- žádosti v elektronické podobě,
- čestného prohlášení o posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb.
- dokladu o absolvování Vstupního školení
- dokladu o smluvním vztahu k SŽDC

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnosti ve stavebnictví:

Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP), v platném znění

Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, v platném znění

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí, v platném znění

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění

NV č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, v platném znění

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, v platném znění

NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů, v platném znění

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu, v platném znění

Vyhl.č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice, v platném znění

Vyhl.č. 18/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 21/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená plynová zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, v platném znění

Vyhl.č. 73/2010 Sb., stanovení vyhrazených elektrických technických zařízení, jejich zařazení do tříd a skupin a o bližších podmínkách jejich bezpečnosti, v platném znění

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, v platném znění

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací, v platném znění.

Vybrané činnosti v blízkosti kolejí

Veškeré práce na trati a ve stanici se musí vykonávat pod dozorem vedoucího práce, který práci organizuje, řídí a odpovídá za bezpečnost zaměstnanců. Bezpečnost zaměstnanců pracovní skupiny zajistí vedoucí práce osobně nebo prostřednictvím určeného střežícího zaměstnance (bezpečnostní hlídky). Pracuje-li se na vyloučené koleji v blízkosti provozované koleje, t.j. mimo obrys vozidla platný pro vyloučenou kolej, je vedoucí práce nebo jím stanovená bezpečnostní hlídka povinna označit pracoviště na širé trati varovnými návěstidly dle předpisu ČD D1 a upozornit návěstí „Vlak se blíží“ zaměstnance na vozidlo, blížící se po sousední koleji, a poté „Vyklidte prac. místo“ a vedoucí pracovník zkontroluje průjezdový profil. Představené bezpečnostní hlídky na trati a ve stanici se musí postavit při omezeném rozhledu nebo při snížené viditelnosti na nejvhodnějších místech tak, aby mohly zpozorovat blížící se vozidlo alespoň na vzdálenost 300 metrů při traťové rychlosti do 60 km/h, a na vzdálenost nejméně 500 metrů při traťové rychlosti větší než 60km/h, a vždy při práci s mechanismy těžko odstranitelnými z průjezdného průřezu.

Pracovat se stroji v blízkosti provozované koleje lze jen za následujících podmínek:

- práce se bude provádět za přímého dozoru vedoucího pracoviště stroje znalého místních poměrů,
- pracoviště, jakož i všechny stroje pracující v blízkosti provozované koleje budou oboustranně střeženy bezpečnostními hlídkami,
- pracovní prostor musí být vymezen a ohraničen (pevnou zábranou nebo pomocí hlídek),
- pokud se při opravách železničního svršku a spodku používají i stroje pro zemní práce, platí pro jejich práci příslušné bezpečnostní předpisy,
- po dobu průjezdu vlaku po sousední koleji musí být práce strojů přerušena - u těch strojů, u kterých je to předepsáno,
- pracoviště musí mít v noci, za hustého deště, mlhy nebo sněžení telefonické nebo radiové spojení s výpravčími obou stanic a musí být osvětleno tak, aby byl zaručen dostatečný rozhled po celém pracovišti,
- rychlost vlaků jedoucích kolem pracoviště se podle potřeby omezí.

Práce se stroji

- schválení typu drážním správním úřadem,
- průkaz způsobilosti drážního vozidla a prokázání technické způsobilosti,
- povolení k provozu (vydává se na 1 rok),
- povolení k technologickému využití (podmínky stanoví předpis ČD S8/3,
- při provozu dodržování předpisu ČD D2/81,
- stanovení počtu členů obsluhy (pokud obsluhu tvoří více než 1 osoba musí být stanoven vedoucí stroje,
- určení vedoucího práce, který odpovídá za bezpečnost obsluhy SV i pomocných zaměstnanců z hlediska provozu a za uvedení koleje do provozuschopného stavu po ukončení práce,
- přeprava osob na SV jen se souhlasem vedoucího stroje,
- před nasazením stroje musí provozovatel vypracovat technologický předpis prací s ohledem na manipulovaná břemena, překážky v práci, dráhu pohybu stroje i provozu na sousedních kolejích. Tento technologický předpis odsouhlasí zástupce objednavatele práce, vedoucí prací nebo touto činností pověřený zaměstnanec a s tímto tech. předpisem seznámí obsluhu strojů. Stroj smí většinou pracovat pouze na vyloučené koleji a za napěťové výluky. Přírodní trakční vedení se vypíná (napěť. výluka se zavádí) zpravidla pro:
 - strojní čištění nebo těžení kolejového lože,
 - práci kolejových jeřábů,
 - práci dalších spec. vozidel pro práce na železničním svršku a spodku podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D 2/81,
 - souvislou výměnu kolejnic,
 - výměnu kolejnic, ke kterým jsou připojeny zpětné kabely napájecí stanice trakčního vedení,
 - měření a kontrolu průjezdného průřezu v tunelech a na mostech,
 - při všech ostatních pracích, kdy nelze zaručit, že speciální vozidla, případně jiné mechanismy nebo jejich části v pracovní poloze nebo zaměstnanec i se svým pracovním nářadím se nepřiblíží k části trakčního vedení pod napětím do vzdálenosti menší než 0,90 m nebo pokud nelze zaručit, že nedojde k porušení technického zařízení (např. kabelového vedení) Před

zahájením prací je nutno odstranit překážky pro vlastní práci stroje. Zaměstnanci ani jiné osoby nesmějí vstupovat do nebezpečné blízkosti stroje a manipulačního prostoru. Zaměstnancům je zakázáno přibližovat se na vzdálenost menší jak 1 m ze strany k břemenu, je-li výše než 1,5 m od země. Pracovat pod zavěšeným nezajištěným břemenem je zakázáno. Je zakázáno vstupovat na pohyblivé části stroje, pokud nejsou v naprostém klidu. Je-li očekáván vlak po sousední koleji, nesmí se používat částí vozidla (stroje), které vybočují z jeho obrysu. Na dvoukolejných tratích smějí zaměstnanci nastupovat a vystupovat z vozidel jen na vnější stranu koleje.

Dvoucestná vozidla - stavební stroje s kolejovými adaptéry

Před započítím práce seznámí vedoucí prací řidiče dvoucestného vozidla technologií práce (viz předpis ČD S 3/1) a pokud pneumatiky přesahují průjezdný průřez seznámí řidiče s překážkami. Při práci strojů se zdvihací nebo manipulační nástavbou na elektrifikovaných tratích je nutná napěťová výluka. V případě, že nástavba vozidla při práci bude zasahovat do průjezdného průřezu sousední koleje, je vedoucí práce povinen předem se dohodnout o vlakové přestávce, případně výluce sousední koleje nebo o napěťové výluce sousední koleje.

Stroje pro zemní práce

Práce s těmito stroji je dovolena v těsné blízkosti koleje, na které je provoz jen za dozoru vedoucího pracoviště stroje, který zajišťuje dodržování přísl. předpisů a pokynů, aby nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na provozované koleji.

A dále za těchto podmínek:

- pracoviště stroje musí být zajištěno střežením bezpečnostní hlídkou, zařízením automatického varování (ZAV) nebo že vedoucí práce podle místních poměrů rozhodne o případném postavení doplňujících bezpečnostních hlídek,
- ve vzdálenosti 2,2 m od osy nejbližší koleje (zvětšené v oblouku o rozšíření) musí být ve výši 1,0 m nad temenem kolejnice umístěna pevná páska výrazné barvy,
- po dobu průjezdu vlaku po sousední koleji musí být práce strojů přerušena,
- pracoviště musí mít v noci, za hustého deště, mlhy nebo sněžení telefonické nebo rádiové spojení s výpravčími obou sousedních stanic a musí být osvětleno tak, aby byl zaručen dostatečný rozhled po celém pracovišti; zaměstnanci nesmějí být oslněni,
- rychlost vlaků, jedoucích kolem pracoviště, se podle potřeby omezí.

Ostatní

Upozorňujeme na přílohu „Doklady“, kde jsou uvedeny podmínky pro práci v blízkosti stávajících inženýrských sítí z hlediska podmínek a souhlasů správců.

17 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdných tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení a pod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidly ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Je navržena recyklace štěrkového lože, předrcení stávajícího lože do podkladních vrstev. nejprve však bude štěrkové lože roztříděno na jemnozrnnou a hrubozrnnou frakci, jemnozrnná frakce bude využita např. k technologickému zabezpečení skládky nebo k jinému účelu v souladu s předpisy a vyhláškami. Hrubozrnná frakce bude dále předrcena.

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části přípravné dokumentace B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

Přípravné práce jsou navrženy v období vegetačního klidu. Při změně termínu realizace je toto třeba respektovat, aby nebyla narušena reprodukce populací volně žijících živočichů a poškozována fauna.

Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.).

Vliv stavby na okolí a to zejména z titulu hlukového zatížení je podrobně zpracováno v části dokumentace E.02.12.

18 ZÁVĚR

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Velim - Poříčany, BC“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat. Jedná se o náročnou stavbu jak z hlediska koordinace navazujících profesí, tak z hlediska požadavků na počty pracovníků a zvolený objem mechanizace. Zhotovitel vypracuje podrobný HMG stavby tak, aby na sebe práce plynule navazovaly. Vzhledem k tomu, že se stavba bude probíhat v zastavěném území, je

nutné omezit zatížení hlukem a dalšími negativními vlivy ze stavební činnosti na nezbytně nutnou dobu. Zhotovitel bude pracovat při tvorbě HMG s investorem a orgány státní správy.

PŘÍLOHY:

1. Záznam z výrobní porady
2. Stanovisko SÚS

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/19/19

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 267 094 166 / 605 229 076

E-MAIL:

lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 25. ledna 2019

Dle rozdělovníku

Věc: „Velim - Poříčany, BC“**Záznam z výrobní porady věnované stavebním postupům a dopravním opatřením po dobu výstavby.**

Vážení,

v rámci zpracování stavby **„Velim - Poříčany, BC“**, jehož zhotovitelem je SUDOP PRAHA a.s., svolal SUDOP PRAHA a.s., jako zhotovitel v rámci plnění předmětu díla z uzavřené smlouvy o dílo č. 18 162 201 jednání.

Přílohou vám posíláme definitivní znění záznamu z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v Praze dne **27.11.2018 od 9:00 hod.** v budově SUDOPU PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3.

Záznam je rozesílán pouze v elektronické formě, papírovou formu zašleme na vyžádání.

S přátelským pozdravem



SUDOP PRAHA
130 80 Praha 3, Olšanská 1a
201 - Středisko železničních tratí
a uzlů

Ing. Jiří Syrový
vedoucí střediska železničních
tratí a uzlů.

Přílohy:

Záznam z porady na stavební postupy a dopravní opatření po dobu výstavby.

Prezenční listina.

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Stavební správa západ
Sokolovská 278
190 00 Praha 9
TylovaM@szdc.cz
fridrich@szdc.cz
Kunik@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb (O6)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
konopasek@szdc.cz
zunt@szdc.cz
O6sek@szdc.cz
Louma@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor investiční (O7)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
ozima@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
Odbor operativního řízení a výluk (O11)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
witiska@szdc.cz
O11sek@szdc.cz
ZelenyP@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
Odbor základního řízení provozu (O12)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
nachtman@szdc.cz
riha@szdc.cz
ondruska@szdc.cz
O12sek@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor traťového hospodářství (O13)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O13sek@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor provozuschopnosti (O15)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
O15sek@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky
(O14), Oddělení zabezpečovací techniky
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
krupicka@szdc.cz
jelinek@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
cech@szdc.cz
Fuksa@szdc.cz
O26sek@szdc.cz

České dráhy, a. s.
Odbor investic (O3)
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
O03sek@gr.cd.cz

České dráhy, a.s.
Regionální obchodní centrum Praha
Za Ženskými domovy 3123
150 00 Praha 5
Cikner@gr.cd.cz
vanek@gr.cd.cz

České dráhy, a. s.
Kancelář člena představenstva pro osobní dopravu
(KOD)
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
Hrabacek@gr.cd.cz

České dráhy, a. s.
Odbor provozu osobní dopravy (O11)
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
Landsinger@gr.cd.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Oblastní ředitelství Praha
Partyzánská 24
170 00 Praha 7
laube@szdc.cz
ORPHAsek@szdc.cz
ORPHASEE@szdc.cz
ORPHASTPHAvych@szdc.cz
ORPHASSZTNBK@szdc.cz
ORPHASSZTPHA@szdc.cz
janhuba@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Oblastní ředitelství Praha, SSZT Praha-východ
Partyzánská 24
170 00 Praha 7
Kejkula@szdc.cz
BelehradM@szdc.cz
vondrak@szdc.cz

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)
Rytířská 10
110 00 Praha 1
haas@ropid.cz
valenta@ropid.cz

ČD Cargo, a.s.
Jankovcova 1569/2c
170 00 Praha 7
pavel.houda@cdcargo.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Oblastní ředitelství Praha
Partyzánská 24
170 00 Praha 7
starym@szdc.cz
ZSTPHALlsek@szdc.cz
ORPHAsek@szdc.cz

ŽESNAD
Sdružení železničních národních dopravců české republiky
Podleská 926/5
104 00 Praha 10
office@zesnad.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
CDP Praha
V Trianglu 2474
190 00 Praha 9
CDPPHasek@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
Odbor jízdního řádu (O16)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
virtel@szdc.cz

Integrovaná doprava Středočeského kraje
Rytířská 10
110 00 Praha
idsk@idsk.cz

Ministerstvo dopravy
O130
O910
nábř. L. Svobody 1222/12
sekretariat.130@mdcr.cz
sekretariat.910@mdcr.cz
frantisek.vichra@mdcr.cz

Leo Express Global a.s.
Řehořova 908/4,
130 00 Praha 3, Žižkov
michal.miklenda@le.cz
RegioJet a.s.
náměstí Svobody 86/17
Brno
jiri.schmidt@regiojet.cz

ARRIVA vlaky s.r.o.
Křížkova 148/34
Praha 8, Karlín
jiri.nalevka@arriva.cz

METRANS
Petr Šimral
simral@metransrail.eu

Na vědomí:

HIP stavby Ing. Miloš Krameš, milos.krames@sudop.cz

- Provozní a dopravní technologie:

Jarath Martin, stř.201, martin.jarath@sudop.cz

- Železniční zabezpečovací zařízení:

Ing. Martin Raibr, stř.208, martin.raibr@sudop.cz

- Železniční svršek a spodek:

Ing. Eva Syrová, stř. 201, eva.syrova@sudop.cz

Ing. Petr Mahdal, stř. 201, petr.mahdal@sudop.cz

- Mosty, propustky a zdi

Ing. Alexandr Kurz, TopCon, kurza@topcon.cz

- Trakce

Ing. Pavel Haušild, stř. 208, pavel.hausild@sudop.cz

- Ukolejnění

Ing.David Zrůst, stř. 208, david.zrust@sudop.cz

- Vliv stavby na okolí

RNDr. Daniela Pačesná,NDcon daniela.pacesna@ndcon.cz

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	<u>„Velim - Poříčany, BC“</u> Stavební postupy a dopravní opatření
DATUM	27.11.2018
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

V úvodu porady seznámil HIP stavby Ing. Krameš všechny přítomné s věcným rozsahem stavby a upozornil na nově vzniklé požadavky na technické řešení v jednotlivých profesích. Zejména se jednalo o možné zdopravení SK č. 5 se zapojením na pečském zhlaví, navržené zesilovací vedení v ŽST Poříčany, které ve svém důsledku zasahuje do aktuálně dokončených nástupišť a přístřešků ve stanici a probíhajících pracích na geotechnickém průzkumu, jež má vyvrátit/potvrdit těžké sanace i v ostatních úsecích tratě, nejen v úseku Cerhenice - Pečky.

Dohodnuté výchozí podmínky pro zpracování stavebních postupů:

- Předpokládaný termín výstavby **08/2019 – 06/2023.**
- S ohledem na termín zahájení stavby a tím potřebu co nejméně zkomplikovat majetkoprávní projednání požaduje investor omezení dočasných záborů pro účely stavby na nezbytné minimum.
- Je navrženo nové staniční zab. zařízení v ŽST Poříčany a na nových odbočkách Tatce a Cerhenice. Předpokládaná doba nutná pro výrobu, montáž a přezkoušení zařízení je 10 měsíců. Během této doby proběhne výstavba nových prefabrikovaných technologických objektů budov a výkopy pro kabelové trasy.
- Dlouhodobé výluky nutné pro realizaci traťových úseků je možné uvažovat až po uvedení nových odboček do provozu, tedy nejdříve po 10 měsících od zahájení stavby a výroby technologie zab. zař.. Projektant potvrdil, že výkopy pro kabelové trasy nebudou vyžadovat dlouhodobé výluky TK. Bude navržena snížena rychlost v místě stavebních prací a k výluce přilehlé TK dojde pouze na nezbytně nutnou dobu na krátkých úsecích v prostorově stísněných místech (zástavba v blízkosti TK atp.). Nepřetržitě výluky obou TK z titulu příčných přechodů kabelových tras budou navrženy v noci, případně řešeny protlakem.
- Projektant nemá uvažovat s odklonovou trasou přes Lysou nad Labem a v úseku Poříčany - Český Brod smí být v nepřetržitě výluce vždy jen jedna traťová kolej. Výluka dvou traťových kolejí je možné pouze jako noční v délce cca 6h.
- Stavební postupy v ŽST Poříčany jsou navrženy od sudé skupiny kolejí směrem k liché a zahrnují práce na pražském zhlaví stanice. Důvodem tohoto návrhu je posun SK č.4 o cca 0,5m, která zjednodušuje realizaci sanace podchodu a dále skutečnost, že EOv na nových výhybkách je možné napájet ze stávající trafostanice.

- Jsou navrženy noční práce za účelem zřízení pažení u mostních objektů a v traťových úsecích v místech těžké sanace. Zpracovaná hluková studie je předložena k připomínkám zpracovateli ZOV a investorovi, následně bude projednána s hygienickou stanicí. Aktuální předběžná projednání směřují k návrhu náhradního ubytování během nočních prací pro osoby z cca desítek rodinných domů. Náklady s tímto spojené budou zohledněny v nákladech stavby.
- Během stavby je v místě prací navrženo snížení rychlosti na 50km/h.
- Délka provizorních nástupišť v ŽST Poříčany byla stanovena na 160m, v zast. Klučov je navržen výstup předními dveřmi.
- Je navržena recyklační základna v ŽST Poříčany.
- K předloženému HMG stavby uvedl projektant, že se jedná o rozpracovaný materiál zohledňující aktuální stav technického řešení. Délky stavebních postupů budou upřesněny zejména po potvrzení/vyvrácení těžkých sanačních prací se šterkovými pilotami v úsecích Cerhenice - Pečky (km 361,800-362,500), Pečky - Tatce (km 364,250-364,650), Tatce - Poříčany (km 367,350 - 367,525) a dále potvrzeným návrhem železničního spodku na poradě, která proběhne začátkem prosince 2018.
- Úrovňová křížení za účelem zajištění přístupu zhotovitele stavby na staveniště budou řešena shodně s aktuálně realizovanou stavbou „**Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany**“. Tedy:
 - Stanice budou v době realizace stavby dálkově řízeny z CDP Praha a ve stanicích nebude žádný pracovník odpovědný za řízení provozu. Zhotovitel musí způsob komunikace projednat s CDP a zajistit si pracovníka, který bude odpovědný za tuto činnost a mimo jiné i za obsluhu navrženého úrovňového křížení ve stanici a v traťových úsecích. Staveništní úrovňové křížení s kolejemi bude opatřeno uzamykatelnou závorou a hlídáno proškoleným pracovníkem zhotovitele, který bude závoru obsluhovat vždy po dohodě a ve shodně s pracovníkem na CDP. V základní poloze bude závora vždy dole a uzamčena. Pro komunikaci zaměstnance střežícího křížení se zaměstnancem řízení provozu na CDP Praha bude použito zařízení GSM-R, umožňující přímé, nahrávané spojení. Dodání mobilní terminálu GSM-R, včetně objednání SIM karty u SŽDC, zajistí zhotovitel.
- Z důvodu přístupu na stavbu bude na několika místech demontována PHS.
- U SK č.0 bude sníženo převýšení , aby bylo možné u koleje postavit provizorní nástupiště.
- Stavební postupy jsou zpracovány pro nejhorší stav při potvrzení šterkových pilot v dalších úsecích.
- Projektant sdělil, že výrazné časové zkrácení stavebních postupů se nejvíce jeví jako reálné s ohledem na přístupové komunikace, mechanizaci a počty pracovníků.

KONCEPT STAVEBNÍCH POSTUPŮ

DOHODNUTÉ ÚPRAVY OPROTI NÁVRHU PROJEKTANTA

- Realizace stavebních postupů č.1 a 2 v zákrytu se současným dokončováním SK č.4 - 8 tak, aby vždy byla k dispozici kusá kolej pro končící vlaky od Sadské. Rovněž v zákrytu, ale ke konci postupu dokončení výhybek č. 48,49 na zhlaví.
Akceptováno, návrh byl upraven na současně, neboť doba realizace podchodu a mostu je podobná (+-10 dní) .
- Postupná výstavba odboček v zákrytu s realizací liché kolejové skupiny ve stanici Poříčany SK č. 1,3,5.
- Dokončení TÚ Tatce - Poříčany v roce 2020.

Přijetí posledních dvou návrhů bude odvislé od dopravně-technologického posouzení a výsledného doby výstavby TÚ.

- Aktivace zab. zařízení bude navržena po zhlavích nikoliv po skupinách kolejí, blíže viz kapitola zab. zařízení.

Akceptováno.

- Předložený návrh realizace TÚ během dvou let, bude z dopravně-technologického prověřen variantně a to s fázováním na jeden a dva roky výstavby.

Obdržené připomínky a doplnění ke konceptu zápisu

SŽDC O11 GR, Petr zelený

- Pokládá časovou délku stavby za nepřijatelnou a žádá SS, aby jednotlivé stavební postupy prověřili a pokusili se jejich délku maximálně možně optimalizovat.
- Žádá projektanta o výpočet reálné propustnosti u jednotlivých stavebních postupů s ohledem na prodloužené provozní intervaly, následná mezidobí, pomalé jízdy, ostatní stavby na rameni 501 atd. Přičemž prezentované omezení provozu bez doložení konkrétních výpočtů a následného projednání pokládá za nepřijatelné. Rovněž upozorňuje, že je nutno brát ohled i na výluky na odklonových ramenech

RegioJet, a.s., Jiří Jahelka

- Délka plánované výluky je nepřiměřeně dlouhá a neodpovídá stavebnímu záměru. V maximální možné míře prověřit možnosti na sloučení některých etap a tak zkrátit dobu konání výluky. Plánované noční práce i s ohledem na hlukovou zátěž maximálně využít.
- Stavební postup 14: po dobu konání této etapy umožnit odklonové trasy přes Lysou nad Labem, jinak je provázení spojů přes rameno 501 nereálné.
- Zpracovat výpočty propustnosti kapacity. Provázení vlaků ve svazcích je nereálné. Osobní doprava (Sadská-Poříčany) do NAD pro umožnění odklonů nutná.
- V žst. Poříčany 5.SK jako dopravní i s možností využití nástupiště pro odlehčení os. dopravy.

VARIANTA 1 fázovaná realizace TÚ

Přípravné práce rok 2019

Stavba bude zahájena přípravnými pracemi v březnu 2019, během kterých bude probíhat příprava zhotovitele na stavební sezonu. Prvním měsíc stavby je vyčleněn pro realizaci pažení mostních objektů a výstavbu provizorních nástupišť v ŽST Velim, Poříčany a zast. Klučov. Realizace pažení je navržena vždy za nepřetržité noční výluky sousedních kolejí. Provizorní nástupiště budou realizovány za denní výluky koleje, ke které náleží a k tomu noční výluky koleje přilehlé k nenástupní hraně. Budou zahájeny výkopové práce na kabelových trasách, objednána technologie zab. zařízení. Budou zahájeny práce na technologických budovách. Kdykoliv v nočních výlukách obou TK bude provedeno záporové pažení v ose os kolejí v místě těžkých sanací. Projektant řeší možnost realizace v rámci konkrétního postupu. Doba výstavby cca 62 dní.

1. stavební postup

V ŽST Poříčany budou zahájeny sanační práce na stávajícím podchodu a silničním podjezdu. Je navržena výluka SK č. 4,6,8 tak, aby vždy zůstala jedna kolej kusá pro končící vlaky od sadské. V provozu jsou SK č. 1,0,2,3,5 a TK č. 1,0. Doba výstavby cca 60 dní.

2. stavební postup

Ke konci SP č. 1 cca 16 dní před dokončením výluk z důvodu sanace podchodu a mostu na zhlaví, rekonstrukce výhybek č. 48,49 za výluky pražského zhlaví SK č.2. Současně bude provedena rekonstrukce pečského zhlaví SK č. 4,6,8 a výhybek č.15,16,18 při výluce okrsku OTV. Během této doby bude SK č.2. kusá, pro končící vlaky od sadské. Za provizorním ukončení SK č.2 bude umístěn provizorní přechod pro cestující k provizornímu nástupišti u k.č.0. Doba výstavby cca 16 dní.

TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2019/2020

Bez stavební činnosti. V ŽST Poříčany provoz jako ve stávajícím stavu kromě vyloučení možnosti přejíždět z TK č. 2 na pražském zhlaví na SK č. 1,3,5. Stanice Velim, Pečky a TÚ bez omezení.

3. stavební postup

Pokračují práce v ŽST Poříčany. Rekonstrukce k.č.0,2, sanace podchodu pod těmito kolejemi a sanace silniční podjezdu pod TK č. 0 (zhlaví SK č. 0). Rekonstrukce výhybek č. 50,51,52,55,56. Před hlavními výlukami, je navržena výluka TK č.1 za účelem náhrady výhybky č.53 kolejovým polem během víkendu. Doba výstavby cca 72 dní.

4. stavební postup

Po uvedení SK č. 0,2,4,6,8 do provozu budou rekonstruovány SK č. 1,3 a výhybky č. 13,14, 41,43,47,53. Výhybka č. 57 bude rekonstruována prvních cca 9 dní postupu. Po 9 dnech bude uvedeno do provozu provizorní nástupiště u SK č.0. Během výluky TK č. 1 bude v provozu provizorní nástupiště u k.č.0 v zast. Klučov. Variantně se prověřuje sloučení těchto prací s realizací odboček. Doba výstavby cca 50 +14dní na aktivaci.

5. stavební postup

Sanace podchodu v ŽST Velim za výluky SK č. 1,2 a 2. nástupiště. Na 3. nástupišti v provozu nástupištní hrana u 3 koleje.

V zákrytu realizace odbočky Cerhenice v 1. a následně ve 2. TK. Po dokončení odbočky Cerhenice v zákrytu s realizací výhybek č.7,8,9,10 a 11 v ŽST Poříčany výstavba odbočky Tatce v 2. TK a 1. TK. Realizace stavebního postupu s ohledem na dopravní omezení plynoucí z realizace odboček je požadováno a navrženo během prázdnin. Doba výstavby cca 62 dní.

Tento požadavek lze splnit pouze následovně:

- realizovat odbočky v zákrytu,
- úprava termínu zahájení stavby,
- realizovat odbočky postupně s tím, že dokončena bude odbočka Cerhenice a polovina odbočky Tatce, bude dokončena mimo prázdniny.

Důvodem proč nelze realizovat odbočky o prázdninách je ten, že dokončení skupin kolejí SK č. 0,1,2,3,5 včetně aktivace končí v polovině července. (SK č. 0,2 03-05/2020, SK č. 1,3,5 05 - 07/2020 + 14 dní aktivace SZZ).

6. stavební postup

Rekonstrukce úseku 1. TK v úseku Tatce - Poříčany současně s výhybkami č. 5,6. Doba výstavby cca 55 dní.

TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2020/2021

7. stavební postup

Rekonstrukce úseku 2. TK v úseku Tatce - Poříčany. Doba výstavby cca 55 dní.

8. stavební postup

Rekonstrukce úseku 2. TK v úseku Velim - Cerhenice, sanace podchodu v Cerhenicích, rekonstrukce zastávky Cerhenice. Doba výstavby cca 55 dní.

9. stavební postup

Rekonstrukce úseku 1. TK v úseku Velim - Cerhenice, sanace podchodu v Cerhenicích, rekonstrukce zastávky Cerhenice. Doba výstavby cca 55 dní.

10. stavební postup

Rekonstrukce úseku 1. TK v úseku Pečky - Tatce, rekonstrukce zastávky Tatce. Doba výstavby cca 60 dní.

11. stavební postup

Rekonstrukce úseku 2. TK v úseku Pečky - Tatce, rekonstrukce zastávky Tatce. Doba výstavby cca 50 dní.

TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2021/2022**12. stavební postup**

Rekonstrukce úseku 1. TK v úseku Cerhenice - Pečky, v úseku navržena těžká sanace ze šterkopískových pilot. Doba výstavby cca 100 dní.

13. stavební postup

Rekonstrukce úseku 2. TK v úseku Cerhenice - Pečky, v úseku navržena těžká sanace ze šterkopískových pilot. Doba výstavby cca 100 dní.

14. stavební postup

Rekonstrukce výhybek č. 4,12 v ŽST Poříčany. Doba výstavby cca 16 dní.

15. Dokončovací práce

Následné podbití, pantografická zkouška, broušení kolejí atp. 6 měsíců, konec 2023

VARIANTA 2 zkrácená realizace TÚ

Zkrácená varianta vychází z fázované realizace stavebních postupů s tím, že jsou sloučeny TÚ v úseku Velim - Poříčany za účelem realizace v jednom roce, eventuálně s přesahem do roku následujícího, ale pouze jednoho tratového úseku. Sloučení je navrženo následovně:

- Velim - Cerhenice + Pečky - Tatce, cca 2 x 60 dní
- Cerhenice - Pečky + Tatce - Poříčany, cca 2 x 100 dní
- Samostatně trať směr Sadská cca 16 dní

Souhrnně v rámci jednoho roku 336 dní, což převyšuje jednu stavební sezónu a projektant uvažuje s přesahem jednoho úseku do předcházejícího/následujícího roku. Stále dochází ke zpřesňování technického řešení, jež se promítne do délek stavebních postupů a časy a sled výluk bude optimalizován.

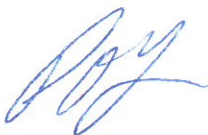
Zabezpečovací zařízení během stavby.

Stavba bude zahájena stavebními pracemi v ŽST Poříčany, kde do doby aktivace nového SZZ bude zabezpečení jízd vlaků zajištěno stávajícím způsobem s omezením nemožnosti jízd do vyloučené části kolejí. Tento stav bude trvat až do výluky SK č. 1,3,5 kdy bude zahájena aktivace SZZ. Bylo dohodnuto, že k aktivaci dojde nejdříve po 10 měsících od zahájení stavby. Aktivace SZZ v ŽST Poříčany bude probíhat postupně a na rozdíl od návrhu projektanta nikoliv po skupinách kolejí, ale etapizovaně po zhlavích, se zahájením aktivace od Českého Brodu. Po dokončení aktivace SZZ v ŽST Poříčany budou aktivovány nové odbočky na trati Cerhenice a Tatce se závazáním do SZZ, rovněž budou aktivována nová přejezdová zab. zařízení. Během realizace stavby budou v činnosti počítače náprav. Po dokončení aktivace nových odboček bude možné zahájit hlavní výluky v TÚ.

Zpracovali:

Ing. Martin Raibr

Ing. Lukáš Pohořelý



Dopravní opatření v průběhu stavby

Na poradě bylo projednáno následující:

Budou předloženy výlukové grafiky pro dlouhodobé výlukové stavy. Posouzena bude zkrácená i rozfázovaná verze výstavby.

Při výpočtu jízdních dob bude uvažováno s pomalou jízdou 50 km/h v uceleném úseku.

Případná možnost vyšší rychlosti nebo kratšího úseku nebude v této fázi uvažována, a pokud bude možná, bude přednostně sloužit jako záloha.

Při konstrukci výlukového jízdního řádu může být připuštěno nedodržení následných mezidobí za podmínky, že bude v takovém případě toto nedodržení vhodně kompenzováno (např. nižší rychlost/uvažované zastavení u návěstidla při jízdě na návěst Výstraha).

Výluky pro vkládání odboček, které budou vynucovat odřeknutí osobních vlaků (náhradu NAD) v úseku Poříčany – Velim, je z pohledu objednatele dopravy možno konat pouze o prázdninách. Odřeknutí osobních vlaků (náhrada NAD) v úseku Poříčany – Sadská z titulu potřeby odklonové vozby vlaků dálkové dopravy bude akceptováno.

Konečné rozhodnutí o tom, které konkrétní vlaky budou vedeny odklonem nebo budou odřeknuty, není úkolem zpracovatele projektu stavby.

Odbočky budou vloženy jako trvalé na základě rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy ČR.




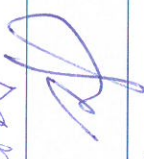



Zpracoval:

Martin Jarath Bc.













PREZENČNÍ LISTINA










NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	" Velim - Poříčany, BC"
DATUM	27. listopadu 2018
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Lukáš Pohorelý	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 166/ mobil 605 229 076 lukas.pohorely@sudop.cz	
ING. MICHAEL KRAJČEK	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 049 michal.krajcek@sudop.cz	
HAŘECKA YVONKA	SŽDC SSZ	tylova@szdc.cz 725 805 707	
PETR KUNIK	SŽDC SSZ	kunik@szdc.cz 267 044 147	
DAVID PUČALKA	SUDOP PRAHA a.s.	DAVID.PUCALKA@SUDOP.CZ 605 22 90 15	
JOJÍ ŠTEKLA	— " —	jiri.stekla@sudop.cz 727 876 507	
ZUNT	SŽDC SSZ	ZUNT@SZDC.CZ	





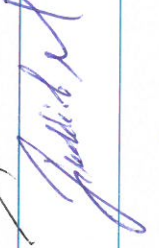
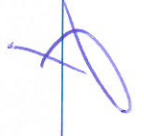


JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
PAVEL WINTER	IDS H	420 060 826 winter.pavel@idsk.cz	
Martin Střestík	Leo Express	777 690 097 martin.strestik@le.cz	
JIRÍ JANHUBA	OR PRAHA, SĚDE	602 207 855 janhuba@orpc.cz	
Bohumil Limola	OR PRAHA ST PRAHA VÝVOJ	606 44 9951 21mola@sdsc.cz	
Jiří Jáhellek	RegioJet a.s.	424 849 055 jiří.jahellek@regiojet.cz	
DANIELA PACHEŠOVÁ	ND CON S.R.O.	776 843 743 daniela.pachsova@ndcon.cz	
Martin JARATH	SUDOP PRAHA	267 094 156 martin.jarath@sdopp.cz	
Alexandr Kurz	TOP CON SERVIS s.r.o.	603 444 817 kurza@topcon.cz	
TOMÁŠ VEJBĚRA	TOP CON SERVIS s.r.o.	VEJBĚRA@TOPCON.CZ 734 570 972	
SILVIE SNETKOVÁ	SST-Mbk, OR Praha	724824190 Smetkova@sdsc.cz	



JOSEF NETOLICKÝ	SŠET UBRK	604 773 378 NETOLICKYJ@S2DC.CZ	
JIŘÍ AMBROŠ	SŠZ	60625603 ambrozi@S2DC.CZ	
MARKÉTA VAJNŮZOVÁ	ODČLŮK	425 224 943 Kamurova@gr.ed.cz	
MICHAL RADOŇSKÝ	S2OC ON-PHA S2T-FV	702 286 860 RADOŇSKY@S2OC.CZ	
KAROLÍNA PEKAŘOVÁ	S2DC OT PRAHA S2BH	PEKAŘOVA@S2DC.CZ	
PAVEL DÍHA	S2DC p.o. OD 012	942 231-863 Defiant@h10032dc.cz	
Petr Zelenský	S2DC 011	724 956 613 zelensky@S2DC.CZ	
Daniel FRÍDA	S2DC 016	972 241 569 frida@S2DC.CZ	
Landsinger	OD	602 466 353 landsinger@gr.cd.c.	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Václav VAAS	RUPID	234 704 575 vaas@rapid.cz	
RODOSLAV VACEK	RUPID	234 704 569 VACENTA@ROPID.CZ	
VÁCLAV TACEK	ITD OPRD	225 731 340 VACLAV.TACEK@ITDOR.CZ	
MOUČÍK BURESA	SČDC, s.o. OK PRAHA	607 968 995 BURESA@SČDC.CZ	
JINDŘICH TACEK	SČDC, s.o. JOZ Praha PO KOLÍN	602 289 050 matak@SČDC.CZ	
JAROSLAV FLEBEC	SČDC CDP PRAHA	777 735 345 FLEBEC@SČDC.CZ	



Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
150 21 PRAHA 5, Zborovská 11



SUDOP Praha a.s.
Ing. Lukáš Pohořelý
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Vás dopis značky/ze dne

Naše značka

Vyřizuje/telefon

Kolín

3953/19/KSÚS/KHT/KUK
Ev.č. 27950/2019-KSÚS

Kukura / 606 059 214

29.5.2019

Předmět : Vyjádření k dopravním trasám staveništní dopravy pro realizaci stavby „Velim – Poříčany, BC“.

Investor: Správa železniční dopravní cesty, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Číslo silnice: III/3299, III/3297, III/3294, III/32914, II/329, III/32913, III/3293, II/334, III/3309, III/3341, II/330, III/3307

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje jako správce a zároveň zástupce Středočeského kraje jako vlastníka nemovitosti, výše uvedených silnic, k Vaší žádosti sděluje, že souhlasíme s realizací stavby „Velim – Poříčany, BC“ a požadujeme dodržet naše níže uvedené podmínky:

- 1) Před zahájením stavebních prací bude proveden pasport všech staveništní dopravou i objízdnými trasami a náhradní dopravou BUS dotčených úseků silnic v naší správě. Po dokončení stavby bude proveden pasport a v případě zjištění poškození vlivem stavby bude provedena oprava dle podmínek KSUS SK.
- 2) V případě, že dojde k poškození naší silnice vlivem staveništní dopravy, bude toto poškození neprodleně odstraněno na náhrady investora této akce.
- 3) Doporučujeme prověřit u dotčených obcí, jestli v jejich katastru nebude probíhat na našich silnicích v době realizace této stavby výstavba (oprava, rekonstrukce) inženýrských sítí.
- 4) Upozorňujeme, že některé mosty v naší správě mají omezenou tonáž a požadujeme, aby tato nebyla překračována.
- 5) Vyhrazujeme si právo v případě potřeby na doplnění (upřesnění) tohoto vyjádření dle aktuální situace na silniční síti před realizací stavby.

Petr Holan
vedoucí TSÚ oblast Kutná Hora

Krajská správa a údržba silnic
Středočeského kraje, (106)
příspěvková organizace
Zborovská 11 150 21 Praha 5
IČO: 00066001 DIČ: CZ00066001
Telefon:

Bank. spoji.: 7730161/0100
IČ: 00066001
DIČ: CZ00066001

E- mail:
jan.kukura@ksus.cz