



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava


Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Směrová a výšková úprava polohy koleje č. 0	12/2016
02	-	-
03	-	-

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

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: JAROSLAV SOUMAR
		Garant profese: ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

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

Název akce:		Číslo smlouvy:	
REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ A ZŘÍZENÍ BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ V ŽST. POŘÍČANY		16-155.230	
		Projektový stupeň:	
		PROJEKT	
Část:		Datum:	
ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY		10/2016	
		Číslo části:	
		F	
Název přílohy:		Měřítko:	Počet formátů:
TECHNICKÁ ZPRÁVA		-	-
		Číslo přílohy:	
		1	

F.1. Technická zpráva

„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany“

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE INVESTORA	5
	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE DOKUMENTACE	5
2	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	7
2.1	POUŽITÉ ZKRATKY	7
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	8
4	POPIS STAVENIŠTĚ	8
5	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	9
5.1	PLOCH ZS JSOU ROZDĚLENY PODLE ZÁKLADNÍHO HLEDISKA A TO:	10
5.1.1	Hlavní plochy ZS:	10
5.1.2	Klasická ZS	10
5.2	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS	10
5.3	POSTUP LIKVIDACE ZS	10
5.4	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	11
5.4.1	Přístupy na trať	11
6	RECYKLAČNÍ, DEMONTÁŽNÍ A MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA, DEPONOVÁNÍ UŽITÉHO MATERIÁLU SVRŠKU, SKLÁDKY	12
6.1	DEMONTÁŽNÍ ZÁKLADNA KOLEJOVÝCH POLÍ	12
6.2	RECYKLAČNÍ A TŘÍDÍCÍ ZÁKLADNA	12
6.3	MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA A TECHNOLOGIE POKLÁDKY ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	12
6.4	VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	13
7	DOPRAVNÍ TRASY V MÍSTĚ STAVBY	13
7.1	VYUŽITÍ SILNIC STAVBOU	14
8	NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU	14
8.1	ZEMNÍKY	14
9	ODPADY	15
9.1	SKLÁDKY	15
10	MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENIŠTI	16
10.1	VODA	16
10.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE	16
10.3	KANALIZACE	16
10.4	TELEFON	16
10.5	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS	16
11	BILANCE HMOT	17
11.1.1	SHRNUTÍ BILANCE HMOT	17
12	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ	18
13	STAVEBNÍ POSTUPY	20

13.1	PŘÍPRAVNÉ PRÁCE.....	22
13.2	STAVEBNÍ POSTUP Č.1	25
13.1	TECHNOLOGICKÁ PŘESTÁVKA 2017/2018.....	26
13.2	STAVEBNÍ POSTUP Č.2	26
13.3	STAVEBNÍ POSTUP Č.3	28
13.4	STAVEBNÍ POSTUP Č.4	29
13.5	DOKONČOVACÍ PRÁCE.....	31
14	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU.....	33
15	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	34
15.1	ŽELEZNICE	34
15.1.1	Krátkodobé úplné vyloučení provozu.....	34
15.1.2	Krátkodobé částečné vyloučení provozu:	34
15.1.3	Dlouhodobé částečné vyloučení provozu:.....	35
15.1.4	Náhradní autobusová doprava	35
15.2	SILNICE	35
15.2.1	Rušené přejezdy.....	35
15.2.2	Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou.....	35
15.2.3	Provoz pěších a cyklistické dopravy	35
16	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ.....	35
17	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.	36
18	ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU, DODRŽOVÁNÍ PODMÍNEK STANOVENÝCH PRO NAVRHOVÁNÍ STAVEB NA PODDOLOVANÉM A SVÁŽNÉM ÚZEMÍ.....	36
19	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY	36
20	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
21	ZÁVĚR.....	41
22	PŘÍLOHY:.....	41

1 Identifikační údaje stavby

Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany
Stupeň dokumentace:	Projekt
Místo stavby:	Železniční stanice Poříčany
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kolín
Katastrální území:	Poříčany

Identifikační údaje investora

Název:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové město IČ:70994234 DIČ:CZ70994234
Organizační složka:	Stavební správa západ Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9 – Libeň

Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

Název:	SUDOP PRAHA, a.s. Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov IČ:25793349 DIČ:CZ25793349
Zpracovatelský útvar	PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ Husova 1250/71 301 00 Plzeň – Jižní Předměstí
Zástupce ve věcech smluvních:	Ing. Ota Heller tel. 378 132 830, mobil: 605 229 069 e-mail: ota.heller@sudop.cz
Číslo zakázky zhotovitele:	16-155.230
Hlavní inženýr projektu	Jaroslav Soumar tel. 378 132 820, mobil: 605 229 073 e-mail: jaroslav.soumar@sudop.cz

Předpokládaný termín výstavby:
Odpovědný projektant

10/2017–11/2018
Ing. Lukáš Pohořelý

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. vzhledem k nezbytným výlukám a omezením železničního provozu. Doklady o projednání jsou obsaženy v dokladové části projektu. Projednání uzavírek a přístupových komunikací řeší samostatná část dokumentace B.0.8.

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 F – Zásady organizace výstavby je dále členěna:

- F.1. Technická zpráva
- F.2. Přehledná situace stavby
- F.3.1 Časový postup prací
- F.3.2 Časový plán výluk
- F.4. Schéma stavebních postupů
- F.5. Bilance zemních hmot

2.1 Použité zkratky

ZS	zařízení staveniště
EOV	el. ohřev výměn
TÚ	traťový úsek
MPZZ	mobilní provizorní zabezpečovací zařízení
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
NAD	náhradní autobusová doprava
TK.	traťová kolej
SK	staniční kolej
ČD	České dráhy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ES	elektronické stavědlo
TZZ	traťové zab. zařízení

SZZ	staniční zab. zařízení
ŽST	železniční stanice

3 Základní údaje o stavbě

Účelem stavby je zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující, zajištění bezbariérového přístupu k vlakům pro cestující se sníženou schopností pohybu a orientace a propojení obou částí obce Poříčany proslouženým podchodem bez nutnosti vstupu do kolejíště.

Navržené stavební úpravy souhrnně:

- Podchod bude prodloužen a zakončen schodištěm v kombinaci s konstrukcí pro přístupový chodník.
- Schodiště z podchodu v západním směru (pro nástupiště 2, 3 a 4) budou zrušena a nahrazena výtahovými šachtami s výtahy pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí.
- V souvislosti s realizací konstrukcí nových nástupištních hran bude dopad do kolejového svršku a z tohoto důvodu bude nutno opravit geometrickou polohu dotčených kolejí. Součástí svršku bude také zřízení a zrušení všech staveništních přejezdů.
- Železniční spodek bude obnoven o část, která se týká prodloužení podchodu pod koleji č.8.a to včetně odvodnění, které bude napojeno do stávajícího stavu.
- Celý podchod bude z hlediska povrchových úprav (podlaha, stěny, strop, podhled) v novém provedení.
- V rámci bezbariérového přístupu na 1. nástupiště bude zrealizován lomený přístupový chodník z přednádraží na úroveň nástupiště.
- Pro přístup cestujících na severní straně k prodlouženému podchodu bude proveden chodník pro pěší v délce 148 m s osvětlením. Chodník vede od přechodu v ulici Českobrodské k vyústění „přístupového chodníku“ z podchodu.
- Bude provedena rekonstrukce nástupišť- včetně jejich úprav délek (kombinace zkrácení a prodloužení), která bude obsahovat jak nové povrchy, tak i nové nástupištní hrany
- Součástí stavby je i rekonstrukce přístřešků nástupišť.
- Rekonstrukce nástupišť, přístřešků a podchodu obsahuje demontáže a instalace nového sdělovacího zařízení (rozhlas, kamery, informační systém) a osvětlení.

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.2. Obvod staveniště byl navržen s ohledem na projednaný rozsah z přípravné dokumentace a to tak, aby pokud možno nezasahoval do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního

pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese.

Navržené plochy ZS jsou vyznačeny v koordinačních situacích v části C.2 silnou zelenou plnou čarou, jsou vyšrafovány a očíslovány. Schematicky jsou plochy ZS vyznačeny také v části F.2.

Na pozemku dráhy bude staveniště předáno bez vazby na roční období. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájení stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení.

Na některých plochách ZS bude třeba provést menší terénní úpravy – vyrovnání terénu a provést oplocení, zpevnění plochy či drenáž.

Navrhované stavební úpravy se týkají železniční stanice Poříčany. Jedná se o důležitou stanici, která leží na trati Česká Třebová – Praha -Libeň a je součástí I. a III. tranzitního železničního koridoru. Nástupiště u výpravní budovy je jednostranné o délce nástupištní hrany 125m, další tři jsou ostrovní o délkách hran 245, 250 a 190m. Nástupiště mají asfaltový povrch na nástupišti u výpravní budovy jsou betonové dlaždice. Hrana nástupišť je tvořena kamennými bloky s betonovou podezdívkou.

Na všech nástupištích jsou přístřešky - nad 2 - 4. nástupišti stejné konstrukce, nad 1. nástupištěm se jedná prakticky o pultový přístřešek nad schodišťovým výstupem. Ve stanici je celkem 8 dopravních kolejí č. 0,1,2,3,4,6,8. Všechny dopravní koleje jsou zatrojevané, napájené stejnosměrným proudem 3kV. Informační systém ve stanici není, k informování cestujících slouží rozhlas.

5 Plochy zařízení staveniště

Výběr ploch ZS a způsob dopravy mechanizace je proveden pouze orientačně s ohledem na konfiguraci terénu a předpokládané potřeby dodavatele při realizaci konkrétních objektů (uložení materiálu, manipulace s materiálem, montáže a demontáže konstrukcí atp.). Přednostně byly vytipovány plochy v majetku SŽDC. Plochy ZS jsou situovány tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa. Zřízení těchto ploch včetně přístupu k nim je předepsáno provádět v přípravných pracích.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájení stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení.

Zpevnění ploch ZS se podle potřeby provede vrstvou vyzískaného šterku nebo zapanelováním. 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. Během zřizování, provozu a likvidace ploch ZS včetně přístupů na ně, je nutno ochránit stávající inženýrské sítě před poškozením.

Zákres ZS a komunikací je patrný v části dokumentace F.2.

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 a

odděloval prostor staveniště od veřejně přístupných míst. 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.

5.1 Plochy ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

5.1.1 Hlavní plochy ZS:

- ZS 1 - hlavní stavební dvůr

Mezi hlavní ZS patří i ZS ve smyslu Ředitelství stavby, kde budou mít po celou dobu stavby sídlo hlavní specialisté zhotovitele, technický dozor investora. S ohledem na rozsah stavby předpokládá projektant potřebu cca 4 kanceláří se zasedací místnostmi, sociálními zařízeními a plochou před objektem pro parkování pro cca 10 aut. Je věcí zhotovitele stavby, aby si za vysoutěžené finanční prostředky zajistil vhodné prostory.

5.1.2 Klasická ZS

- Pro účely této dokumentace počítá projektant s využitím ploch nástupišť pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a sanaci podélných prvků zastřešení. Rovněž budou plochy nástupišť v omezeném rozsahu použity při čištění kanalizace v přípravné fázi stavby. Tyto plochy nejsou číslovány a z důvodu přehlednosti nejsou zakresleny v dokumentaci.

5.2 Seznam a popis ploch ZS

ZS 1 km 370,786 - 371,080

doba trvání:	do 1 roku
účel:	deponie materiálu pro všechny SO a PS stavby. Doporučeno oplocení. V místě plochy ZS nutno ochránit stávající inž. sítě (zejména podzemní kabel VN 6kV, NN, zabezp. zařízení a kanalizace)
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	5 281m ²
přístup:	ze silnice Českobrodská/Tovární
parcelní číslo:	899/1
vlastník:	SŽDC s.o.
využití:	dráha

5.3 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. Realizované zpevněné plochy v ŽST mohou být po dohodě s vedením ŽST ponechány. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny

vykácené stromy, neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

5.4 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 bude nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem.

5.4.1 Přístupy na trať.

Vjezdy na staveniště pro přístup staveništní techniky budou realizovány následovně:

Pro silniční techniku:

- úrovnově z ulice Českobrodské/Tovární na plochu ZS1 a dále k nástupištím č.3,4 přes úrovně křížení SK 4,6,8.
- úrovnově z ulice Lipové a Nádražní po demontování jedné stěny PHS na zapanelovanou/provizorně zasypanou manipulační kolej č.5 a přes úrovně křížení k nástupišti č.2. Projektant upozorňuje na stísněné prostory v těchto místech.

V místě průjezdu (v místě demontované PHS) musí zhotovitel počítat s potřebou úpravy přístupové cesty ve svých nákladech.

Pro železniční techniku:

- po stávající trati na manipulační kolej č.110, který je vyhrazena pro stavbu. Dále jsou projednány přístupy pro staveništní vlaky na vyloučené koleje během dne po dohodě s výpravčím stanice.

Dopravní obsluha je zajištěna:

Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz materiálů spojených zejména s rekonstrukcí nástupišť a přístřešků.

Silniční nákladní doprava bude využívat hlavní vjezdy na staveniště popsané v kapitole Dopravní trasy. Silniční nákladní doprava bude využívána zejména pro:

- odvoz odpadů na příslušné skládky. Jedná se zejména o odvoz šrotu, smýcených dřeviny, nebezpečného odpadu a část materiálu z výkopu jednotlivých SO atp..
- Silniční nákladní dopravou bude navážen zejména nový materiál jako například, betonové a asfaltové směsi, stavební materiál pro výstavbu umělých a pozemních staveb. Menší staveništní prefabrikáty, výztuže, armatury apod.

S ohledem na přístupy do místa stavby předpokládá a považuje projektant za vhodné nasazení dvoucestných vozidel s přívěsným železničním plošinovým vozem.

Úrovňová křížení s dráhou:

Jsou navrženy v dvě:

- v km cca 370,960 přes SK 4,6,8
- v km 371,170 přes Sk 3,5

Nadrozměrná přeprava:

Není v projektu navržena.

6 Recyklační, demontážní a montážní základna, deponování užitého materiálu svršku, skládky

6.1 Demontážní základna kolejových polí

Demontážní základna je navržena stejně jako montážní základna v ŽST Poříčany na ploše ZS u SK 10.

Demontáž železničního svršku při snášení kolejového roštu obsahuje vyjmutí kolejových polí a odstranění kolejového lože části SK 8 v místě prodloužení podchodu. Staré štěrkové lože z místa výkopové jámy pro podchod je navrženo odvézt na skládku.

Odstranění stávajícího kolejového roštu bude provedeno vyjmutím kolejových polí jeřáby v délce 25 m s přemístěním po kolejích a uložení na volnou zpevněnou plochu v místě demontážní základny, po dokončení podchodu a nástupiště č.4 budou kolejová pole vrácena do původní GPK .

6.2 Recyklační a třídící základna

Ve stavbě není uvažováno s recyklací ŠL. Vytěžené štěrkové lože se odveze na příslušnou skládku a nahradí novým ŠL. Beton z demolic bude odvezen do vytipovaného recyklačního střediska stavebních odpadů.

6.3 Montážní základna a technologie pokládky železničního svršku

Montážní základna je navržena stejně jako demontážní základna v ŽST Poříčany na ploše ZS

Nové kolejové lože v místě SK 8 bude navezeno nákladním automobilem, stejně tak jako materiálu ZKPP. V místě doplnění lože mezi nástupištními prefabrikáty a přílehlou kolejí budelože doplněno z železničních vozů a strojně podbito včetně dynamické stabilizace..

Kamenivo do kolejového lože bude získáno z lomu Plaňany a bude přepraven nákladními automobily na plochu ZS.

Pokládka kolejového roštu SK 8 v místě prodloužení podchodu bude provedena kolejovými jeřáby. Dosypání lože bude provedeno železničními vozy..

6.4 Využití stávajících nebo budovaných objektů

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

- Montážní a demontážní základna je navržena v ŽST Poříčany na ploše ZS 1.

Dále budou po projednání se správci využity stávající inženýrské sítě, které budou sloužit pro zabezpečení staveniště el. energií a vodou.

7 Dopravní trasy v místě stavby

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

- veřejné silnice v situaci označené modrou barvou (silnice I. - III. třídy, R, místní komunikace, lesní a polní cesty)
- staveništní komunikace v situaci označené hnědou barvou,
- objízdné trasy pro mimostaveništní dopravu, které jsou označeny zelenou barvou.

Veřejné komunikace jsou rozděleny:

- A1- vysoce frekventované trasy, těžká nákladní doprava
- A2 - méně frekventované trasy, těžká nákladní doprava
- A3 - ostatní trasy (méně těžká doprava)

Staveništní komunikace (dočasné) jsou rozděleny:

- B1 - vysoce frekventované trasy, těžká nákladní doprava
- B2 - méně frekventované trasy, těžká nákladní doprava
- B3 - ostatní trasy (méně těžká doprava)

Pro přepravu materiálu budou převážně stávající komunikace I, II, III. tříd, místní komunikace.

Aby bylo odlehčeno silnicím obce bude přednostně materiál odvážen/navážen železničními vozy z místa stavby na manipulační kolej č.110, kde bude přeložen na silniční nákladní prostředky.

Zejména těžká nákladní vozidla stavby, které budou denně využívána na stavbě (bagry, rypadla, grejdry atp.) budou v průběhu realizace využívat projednané dopravní trasy a nebude docházet ke každodennímu návozu této techniky na stavbu. Nerespektování tohoto požadavku může vést ke zbytečnému přetěžování komunikací a zhoršování jejich stavebnětechnického stavu. Případné opravy s tím spojené půjdou k tíži zhotovitele stavby.

7.1 Využití silnic stavbou

Vjezd na staveniště

Hlavní vjezdy na staveniště pro silniční dopravu jsou navrženy následovně:

- vjezd/výjezd ze silnice II. třídy č.330 přímo k ploše ZS 1.
- vjezd/výjezd z ulice Lipová v místě provizorního rozebrání stěny PHS a dále po zapanelované vyloučené SK č.5.

Popis využívaných veřejně přístupných silnic v místě stavby

Silnice II/330 - (A1), páteřní souběžná komunikace, kde se předpokládá provoz těžkých nákladních vozidel směrem ke skládkám a zemníkům během celé stavby.

Silnice III/3307 (ulice Mírová) - (A2/A3), komunikace bude využívána při realizaci nástupiště č.1,2 a pochodu v místě nástupiště č.1.

Místní komunikace (A2/A3) odbočuje z ulice Mírová a bude využívána při realizaci nástupiště č.1,2 a pochodu v místě nástupiště č.1.

Popis staveništních komunikací v místě stavby

Staveništní komunikace (B2/B3) v drážním km cca 370,945 - 371,200, která bude sloužit pro realizaci nástupiště č.1,2 a části podchodu. Jedná se o provizorně zapanelovanou/zasypanou manipulační kolej č.5.

8 Navržené zemníky pro stavbu

8.1 *Zemníky*

P.č.	Lokalita	Průměrná přepravní vzdálenost	Provozovatel
1.	Kamenolom Plaňany	15 km	EUROVIA Kamenolomy, a.s.,

Navržené zemníky ani skládky nejsou závazné, slouží pro stanovené rozvozné vzdálenosti. Je na zhotoviteli, zda využije dle svých zkušeností či obchodních vztahů jiné dodavatele materiálů. Dodávky všech materiálů však musí splňovat projektem předepsané parametry a TKP. V případě šterkového lože a ŠD musí mít Osvědčení pro dodávku na železniční síť ČR.

Kamenolom Plaňany

Provozovatel EUROVIA Kamenolomy, a.s.,

Kromě jiného kamenivo pro šterkové lože 31,5/63 a šterkodrt' fr. 0/32. Odvoz nového materiálu pro došterkování bude prováděn nákladními auty.

9 Odpady

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.03 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. 376/2001Sb., č. 381/2001Sb., 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:**

9.1 Sklárky

Název provozovatele	Typ zařízení	Dojezdová vzdálenost
Obec Radim	S-OO, sběrný dvůr, kompostárna	11 km
Adriána Borovičková, areál ZD Písková Lhota v Hořátví	Kompostárna	19 km
INTERAGIENCIE, a.s. - pískovna Horka - Kounice	Recyklace, ukládání inertních materiálů	5 km
Pražské služby a.s., ZEVO	Energetické využití odpadu OO	38 km
Purum s.r.o. - Spalovna odpadů	Energetické využití odpadu NO	39 km
AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.	Benátky nad Jizerou, S-NO	31 km
VITARO, spol. s r.o.	Výkup a prodej kovů	8 km

Skanska Asphalt s.r.o.	Obalovna	3 km
------------------------	----------	------

10 Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi

10.1 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.

10.2 Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou v prostoru železniční stanice napojeny na stávající síť uvnitř budov nebo na venkovní zásuvkové stojany umístěné v kolejišti. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

10.3 Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách. V ostatních případech budou zřízeny chemické suché záchody.

10.4 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 staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby v části C.2 tohoto projektu.

10.5 Ostatní zabezpečení ZS

Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

11 Bilance hmot

SO 11-01 ŽST Poříčany, železniční svršek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého štěrku (bez kontaminovaného štěrku)	232 m ³
Kontaminovaný štěrk na skládku nebezpečného materiálu	0 m ³
Využití vytěženého štěrku do ZKPP	232 m ³

Demontované koleje

Délka kolejí	40 m
z toho na dřevěných pražcích	0 m
na betonových pražcích	40 m
počet betonových pražců	67 ks
počet dřevěných pražců	0 ks

Potřeba štěrku do nových kolejí

Celková potřeba štěrku do kolejového lože	1416 m ³
z toho nový štěrk	1184 m ³
Štěrk směrové a výškové vyrovnání - nový štěrk	554 m ³

Drážní stezky

Drážní stezky frakce 4/8	193 m ³
Drážní stezky frakce 32/63 – nový materiál	0 m ³

Potřeba nových pražců

Dřevěné pražce	140 ks
----------------------	--------

SO 11-02 – ŽST Poříčany, železniční spodek

Vytěžený materiál

Celkové množství vytěženého materiálu	1598 m ³
Zpětně použitý materiál v jiném SO	1098 m ³

Nově dovezený materiál 167 m³

Podkladní vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32 – nový materiál	126 m ³
podsypy a zasypy kam. fr. 0/32 mm	41 m ³

11.1.1 SHRNUTÍ BILANCE HMOT

V rámci stavby není navržena recyklace drážního štěrku, vytěžený štěrk za hlavami pražců se použije do ZKPP. Výkop ze železničního spodku v množství 1098 m³ se použije jako zásyp „L“ prefabrikátů do nástupišť. Ostatní materiál bude nový.

12 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- 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 bude v době realizace stavby dálkově řízena z CDP Praha** a ve stanici nebude žádný pracovník odpovědný za řízení provozu. Zhotovitel musí způsob komunikace projednat z CDP (viz přílohy této TZ) a zajistit si pracovníka, který bude odpovědný za tuto činnost a mimo jiné i za obsluhu navrženého úrovněového křížení ve stanici. 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 odeírání 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.

13 Stavební postupy

Předpokládaný termín realizace dle požadavku investora 07/2017 – 11/2018.

Na požadavek investora je nutno konkrétní data chápat jako orientační, rozhodující jsou délky postupů a délky výluk.

Počty krátkodobých výluk stanovil projektant na základě zkušeností z jiných staveb. Jedná se o předpokládané počty a délky výluk, které budou upřesněny až v průběhu realizace stavby. V projektu jsou uvedeny optimální a přednostně zhotovitelem i využitě dny pro výluky (pracovní dny/víkendy).

„Použitá čísla vlaků a jejich časové polohy vychází z GVD 2015/16. Údaje mají pouze orientační charakter a odchylky od GVD platného v době realizace stavby jsou možné.“

Zásady realizace stavby

Koordinace se stavbou „DOZ Kolín (mimo) - Kralupy nad Vltavou (mimo) - v rámci rekonstrukce ŽST Poříčany bude DOZ rozšířeno o nové prvky včetně zapojení a pře-konfigurování na CDP. Tyto práce proběhnou v rámci jednotlivých stavebních postupů. Po dokončení instalace zařízení předpokládá projektant 2 dny na úpravu konfigurace na CDP.

Délka stavebních postupů byla navržena na základě pracnosti rozhodujících stavebních objektů (podchodu a zastřešení).

Stavbu je navrženo realizovat po etapách, které byly stanoveny na základě požadavku zachování provozu ke dvěma nástupištním hranám pro sudý směr a k jedné hraně pro směr lichý. Dále jsou stavební postupy navrženy následovně:

Vnější nástupiště č.1 - během realizace nástupiště bude schodišťový výlez na nástupiště uzavřen pro opravy a přístup bude možný pouze ze schodiště vedoucí do přednádražního prostoru. Po dokončení těchto prací, budou zahájeny práce na výtahové šachtě a provoz cestujících bude naopak převeden na nové nástupiště a uzavřen bude vstup z přednádražního prostoru. Realizace podchodu včetně tubusu je navržena po půlkách, aby byl zachován mimoúrovňový přístup cestujících na nástupiště. Výstavba nástupiště a podchodu je realizována současně s rekonstrukcí nástupiště č.3 a 4. Realizace je třeba fázovat tak, aby nebyl narušen provoz pošty.

Nástupiště č.2 - stavebně nejobtížněji realizovatelné nástupiště. Aby bylo vyhověno požadavku dopravy na zachování alespoň jedné nástupištní v lichém směru vytypoval projektant tři alternativy výstavby s následujícím závěrem:

- Výstavba provizorního nástupiště u SK 0 - umožnilo by realizovat nástupiště č.1 najednou, nicméně převýšení u SK 0 neumožňuje provizorní nástupiště zřídit. Případné snížení hodnoty převýšení by mělo dopad i do BK (řezání kolejnic a jejich následné prodloužení) a ceny stavby.

- Napojení manipulační koleje č.5 do zhlaví a její zdoprvnění. Zde by bylo nutné kolej zatrolejovat a upravit stávající SZZ. Zde by byl dopad do ceny stavby ještě větší.
- Realizovat nástupiště po půlkách s tím, že většina stavebních prací proběhne v době provozu na SK 3 k provizornímu nástupišti. Přestože je tato varianta po stavební stránce náročnější, je z hlediska dopadů na náklady stavby a do ostatních zařízení nejpříznivější.

Projektant s ohledem na výše uvedené navrhl ve shodě s přípravnou dokumentací realizovat nástupiště č.2 podélně po půlkách a to následovně.

V první fázi bude postaveno provizorní nástupiště mezi SK 3-5 a současně při výluce obou těchto kolejí bude postavena nová nástupištní hrana u SK 3. Stávající rozhlas a osvětlení bude ponecháno, provoz cestujících na nástupišti bude omezen mobilním zábradlím a plentou proti prachu. Rozhraní projektant navrhuje v cca polovině nástupiště s rozšířením v místě vstupu do podchodu.

V druhé fázi bude uvedeno do provozu provizorní nástupiště u SK 3 a vyloučeno z provozu nástupiště č.2. Během této doby bude vybudována nová nástupištní hrana u SK 1, nový výlez z podchodu a výtah. Dokončena bude dlažba. Případné práce vyžadující výluky TV obou SK 1,3 budou realizovány v denní době od 9:00 - 14:00 a o víkendech (Pa 20:00 - Po 5:00). V ostatní denní i noční dobu je navržena výluka pouze SK 1. Zejména pro realizaci tohoto nástupiště je vhodné požit nízké železniční podvozky **KOP 12/40** pro návoz/odvoz techniky a materiálu.

Nástupiště č. 3,4 - Obě nástupiště budou postupně realizovány při vyloučeném provozu na sousedních kolejích. Současně s nástupištem bude vždy rekonstruován podchod včetně výlezu na nástupiště a vybudována nová výtahové šachta. Dále budou rekonstruovány přístřešky včetně nového informačního systému, osvětlení a ostatních náležitostí.

Tubus podchodu a nový výstup - Nový výstup z podchodu bude realizován hned na začátku stavby po snesení části SK 8. Dokončení části tubusu pod SK 8 je milníkem pro zahájení následujícího stavebního postupu, který vylučuje SK 2,4. Schodiště a rampa z podchodu nemají vliv na následující SP a mohou být dokončeny později. Oprava tubusu podchodu mezi nástupišti 3,4 bude realizována najednou. Zbývá část tubusu podchodu bude z důvodu zajištění přístupu cestujících na nástupiště realizována podélně po půlkách pod ochrannou mobilního zábradlí a plentou proti prachu ze stavby.

Aby výše uvedená etapizace stavebních postupů byla realizovatelná, je navržena v rámci přípravných prací úprava TV tak, aby bylo možné vytvořit samostatné sekce napájení TV pro koleje 1,3,0,2-4,6-8. Samotný přístup do místa stavby je navržen pro nástupiště č.4 z plochy ZS klasicky auty. Přístup na nástupiště č. 3 bude probíhat po kolejích za použití plošinových vozů, přívesných vozíků a dvoucestných vozidel. K demolicí nástupištních hran budou použita sbíjecí kladiva. Návoz technologie výtahů proběhne rovněž po plošinových vozech, jejich manipulace po nástupišti za pomoci paletového vozíku. Přístup pro automobilovou techniku bude možný pouze v nočních výlukách přes úroňové křížení a mimo výluky v denní době dle dohody s výpravčím. Přístup na nástupiště č. 1, 2 bude z přednádražního prostoru po odmontování jedné mezistěny PHS v denní době od 9:00 - 14:00. Je navrženo provizorní zapanelování/zasypání manipulační koleje č. 5.

Úprava (odkopání) šterkového lože mezi pražci a stávající hranou nástupiště bude provedena ručně, doplnění ŠL bude provedeno ze železničního vozu a strojně podbito.

Překládka silnice/železnice bude probíhat na ploše ZS u SK 110.

13.1 Přípravné práce

Přístup na staveniště je navržen ze silnice II/330 Českobrodská a místní komunikace Mírová a Lipová směrem k nádraží. Přístup cisterny bude zajištěn skrz demontovanou PHS.

Provoz cestujících – bez omezení.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- Projednání dopravních tras a přístupů na staveniště, projednání ploch ZS, pasportizace stávajícího stavu dopravních tras, provedení předkategorizace materiálu železničního svršku, vytyčení stávajících inženýrských sítí.
- Návoz materiálu na plochu ZS.
- Realizace napájecího převěsu, montáž napájecího převěsu a vložení děličů TV do SK 3,6,8.
- Průzkum stávajícího systému odvodnění (kamerou bez nároku na výluky) a jeho sanace. V projektu jsou navrženy výluky pro čištění stávajícího systému odvodnění, nikoliv pro jeho případnou sanaci a opravy. Blíže viz část dokumentace **B.14.1**. Pro čištění jsou vyčleněny samostatné výluky (kolejové i napěťové), aby v případě havarijního stavu bylo možné v časovém předstihu navrhnout technické řešení opravy a v rámci naplánovaných výluk při realizaci nástupišť tyto opravy realizovat. Popřípadě, aby bylo možné v rámci stavby doplnit výluky pro tyto práce, budou-li třeba. Pro přejezd čistícího vozu přes koleje bude použito záďlažbových panelů, které budou položeny/demontovány v rámci první/poslední výluky určené pro tyto práce. Z titulu těchto prací je navrženo provizorní vložení děličů do SK č.2,4 a po dokončení prací na kanalizaci jejich překlenutí. Překlenování bude zrušeno opět ve SP č.2. S ohledem na typ prací upozorňuje projektant na nutnost proškolit pracovníky příslušnými předpisy pro práce na dráze a v blízkosti TV.
- Úpravy TV a rozdělení sekcí TV SK 1,3 a 2+4,6+8.
- Úprava DOÚO a DŘT.
- Vymístění, případné přeložka stávajících inženýrských sítí.
- Výstavba umělých staveb:
 - Zahájení výkopových prací na podchodu SO 14-01
 - Zahájení výkopových prací na přístupové cestě podél Českobrodské ulice SO 18-01.1

2. Délka stavebního postupu

77 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- SK 5..... 77 dní

Noční výluka

- SK 1,3,0,2,4,6 (23:55-3:55)..... 5 x 4h
(montáž napájecího převěsu a izolátorů do výběhů TV)
- SK 8 (0:00- 2:00)..... 2 x 2h
(montáž svodů napájecího převěsu současně s 1,3,0,2,4,6)

- SK 6,8 (22:55-5:05)..... 2 x 6h
(vložení děličů TV do SK 6,8)
- SK 3 (22:55-4:55)..... 1 x 6h
(vložení děličů TV do SK 3)
- SK 2,4..... 2 x 6h + 2 x 4h
(provizorní vložení a překlenutí děličů do SK č.2,4, při čištění kanalizace bude překlenutí rozpojeno a po dokončení prací opět překlenuto)

Denní víkendová výluka

- SK 6,8..... 2 x 12h
(výstavba základů a montáž stožárů pro napájecí převěs mezi SK 6,8)
(snesení stávajících stožárů TV, výstavba základů a stožárů TV)
- SK 3..... 2 dny
(čištění kanalizace Š6 - Š6b, Š10 - Š12, Š15a - Š19, Š13-Š15)
- SK 2,4..... 2 dny
(čištění kanalizace Š7 - Š9, Š20 - Š23, Š15a - Š21)
- SK 6,8..... 2 dny
(čištění kanalizace Š29 - Š36, Š1 - Š3, Š25 - Š24, Š21 - Š24, Š1-Š4)

4. Vypnutí trakčního vedení

- Při realizaci napájecího převěsu a děličů výluka TV v celé stanici..... 5 x 4h
(od odpojovače 401 k odp.411 a odpojovačů č. 421,402 k odpojovači č. 412)
- SK 6,8 (při realizaci základů a montáží stožárů TV napájecího převěsu) 2 x 12h
- SK 1,3..... 1 x 6h
(od odpojovače 401 k odp.411)
- SK 2,4,6,8..... 2 x 6h
(od odpojovačů č. 421 a děličů č.2 k odpojovači č. 412)
- SK 3,5..... 2 dny
- SK 2,4 v místě nástupišť 2 dny
- SK 6,8..... 2 dny
- SK 2,4..... 2 x 6h + 2 x 4h
(včetně zhlaví až k trakčnímu odpojovači č. 412, děličů č.2 resp. 421)

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající SZZ a TZZ

7. Jízdy vlaků

Jako ve stávajícím stavu kromě výše popsaných krátkodobých výluk a dlouhodobých výluk při čištění stávajícího odvodnění.

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se.

9. Dopravní opatření

Noční výluky kolejí 1, 3, 0, 2, 4, 6 (a 8)

Noční výluky kolejí 1, 3, 0, 2, 4, 6 (v délce 4 hodiny) pro montáž převěsu nad kolejemi započnou ve 23:55 po odjezdu vlaku Os 9361 a budou ukončeny ve 3:55.

Vlaky Ex 553 (rušící R 879) a Ex 477 budou odkloněny přes Lysou nad Labem. Vlak Os 9301 bude v úseku Český Brod – Kolín nahrazen autobusem NAD (při současné výluce koleje č. 8 vždy) nebo pojede v nezávislé trakci (dle rozhodnutí dopravce a kapacity sítě). Vlak Ex 476 projede cca 15 min opožděn, vlak Os 9300 již ve své trase s případným mírným zpožděním.

Vlaky nákladní dopravy v nezávislé trakci (ze stávajícího GVD se jedná o 1 vlak Pn) mohou ŽST projíždět po koleji č. 8 (vyjma současné výluky koleje č. 8), ostatní vlaky pojedou odklonem přes Lysou nad Labem nebo vyčkají na ukončení výluky.

Výluky kolejí č. 6 a 8

Po dobu denních i nočních výluk kolejí č. 6 a 8 běžný provoz mimo vyloučené koleje. Pro operativní řízení provozu je třeba brát v úvahu, že v sudé skupině v taktu 60 min přijíždějí k nástupišti č. 3 vlaky Os Nymburk – Poříčany – Nymburk a Os Kolín – Praha, v tuto dobu není v ŽST k dispozici předjízdna kolej v sudém směru.

Při nočních výlukách je vypnuté TV nad kolejemi č. 2, 4, 6 a 8 včetně obou zhlaví. Vlaky Os Nymburk – Poříčany a zpět jezdí v noční době v nezávislé trakci (motorový vůz řady 810), vlaky Os Praha – Kolín a zpět budou vedeny k nástupišti č. 2 (kolizní vjezd vlaků Os Kolín – Praha s vlaky Praha – Kolín, může docházet k menšímu zpoždění). Ostatní tranzitní vlaky Kolín – Praha budou vedeny po koleji č. 0. V ŽST není k dispozici předjízdna kolej v sudém směru a omezeně i v lichém směru (při pobytu vlaku Os Kolín – Praha).

Výluky koleje č. 3

Po dobu denní i noční výluky koleje č. 3 není v ŽST k dispozici předjízdna kolej v lichém směru, pravidelné i operativní předjíždění vlaků musí probíhat po koleji č. 0 nebo v okolních ŽST.

Při noční výluce je vypnuté TV nad kolejemi č. 1 a 3 včetně obou zhlaví. Vlaky Os Praha – Kolín budou vedeny k nástupišti č. 4 (kolizní vjezd vlaků Os Praha – Kolín s vlaky Kolín – Praha, může docházet k menšímu zpoždění). Ostatní tranzitní vlaky Praha – Kolín budou vedeny po koleji č. 0. V ŽST není k dispozici předjízdna kolej v lichém směru.

Výluky kolejí č. 2 a 4

Po dobu denních i nočních výluk kolejí č. 2 a 4 platí analogicky ustanovení z výluky kolejí č. 6 a 8. Projíždějící vlaky pojedou odbočkou rychlostí 50 km/h po koleji č. 6 / 8 nebo po koleji č. 0.

Při nočních výlukách je vypnuté TV nad kolejemi č. 2 a 4 včetně obou zhlaví. Vlaky Os Nymburk – Poříčany a zpět jezdí v noční době v nezávislé trakci (motorový vůz řady 810), vlaky Os Praha – Kolín a zpět budou vedeny k nástupišti č. 2 (kolizní vjezd vlaků Os Kolín – Praha s vlaky Praha – Kolín, může docházet k menšímu zpoždění). Ostatní tranzitní vlaky Kolín – Praha budou vedeny po koleji č. 0. V ŽST není k dispozici

předjízdna kolej v sudém směru a omezeně i v lichém směru (při pobytu vlaku Os Kolín – Praha).

13.2 Stavební postup č.1

Přístup na staveniště je navržen ze silnice II/330 Českobrodská/Tovární a dále přes vyloučenou SK 8 přes staveništní úrovně křížení. manipulační kolej č. 110 vyčleněna pro stavbu.

Provoz cestujících – na nástupiště č. 2,3. Nástupiště č. 4 mimo provoz.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) Demontáž náležitostí na nástupišti č.1 a 4
- b) Demontáž zastřešení na nástupišti č.4
- c) Demolice nástupištích hran a povrchů nástupišť. Odstranění lože mezi čely pražců a nástupištem u Sk č. 6,8.
- d) Snesení SK 8 v místě podchodu.
- e) Sanace stávajících sloupů zastřešení.
- f) Výstavba nových nástupištích hran a pokládka nové dlažby 1. a 4. nástupiště. Nový povrch a přístup na nástupiště č.1 bude realizován po částech tak, aby byl zachován provoz České pošty. Práce bránící provozu budou realizovány o víkendu, kdy je pošta zavřená. Doplnění lože mezi čela pražců a nástupištní prefabrikáty. Položení kolejového roštu SK 8 a směrová a výšková úprava SK 6,8 včetně regulace TV.
- g) V závěru prací montáž náležitostí na nové přístřešky (rozhlas, informační tabule apod.)
- h) Výstavba úrovně křížení přes vyloučenou SK 6,8.
- i) Výstavba umělých staveb:
 - Výstavba prodloužení podchodu SO 14-01 včetně nového výstupu, schodiště a rekonstrukce odláždění tubusu pod kolejemi SK 4,6. Výstavba výlezů z podchodu na 1. nástupišti.

2. Délka stavebního postupu

76 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- o SK 5,6,8..... 76 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

- o SK 6,8..... 76 dní

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající SZZ a TZZ. Zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

na SK 1,3,5,0,2,4.

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se.

9. Dopravní opatření

Běžný provoz mimo vyloučené koleje. Pro operativní řízení provozu je třeba brát v úvahu, že v sudé skupině v taktu 60 min přijíždějí k nástupišti č. 3 vlaky Os Nymburk – Poříčany – Nymburk a Os Kolín – Praha, v tuto dobu není v ŽST k dispozici předjízdna kolej v sudém směru.

13.1 Technologická přestávka 2017/2018

Probíhá příprava zhotovitele na stavební sezónu. Provoz ve stanici jako ve stávajícím stavu bez omezení.

13.2 Stavební postup č.2

Přístup na staveniště je navržen ze silnice II/330 Českobrodská/Tovární. Manipulační koleje č.110 vyčleněna pro stavbu. Návaz a odvoz materiálu ze 3. nástupiště po kolejích s překládkou na nízkoplošinový vůz, pro automobilové nákladní vozy je přístup zajištěn v nočních výlukách a po dohodě s výpravčím i během dne přes úrovně křížení přes SK 4,6,8.

Provoz cestujících – na nástupiště č. 2,4. Nástupiště č. 3 mimo provoz.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) V noční výluce vložení děličů TV v místě SK 2,4 vždy min 10m za stávající nástupiště.
- b) Vypnutí TV SK 2,4.
- c) Výstavba úrovně křížení přes vyloučenou SK 4.
- d) Snesení všech zařízení umístěných na přístřešku a následná demontáž zastřešení.
- e) Vymístění, případné přeložka stávajících inženýrských sítí v nástupišti.
- f) Demolice nástupištních hran a povrchů nástupiště. Odstranění lože mezi čely pražců a nástupištěm u SK 2,4.
- g) Sanace stávajících sloupů zastřešení.
- h) Výstavba nových nástupištních hran a pokládka nové dlažby 3. nástupiště. Doplnění lože mezi čela pražců a nástupištní prefabrikáty.
- i) V závěru prací montáž náležitostí na nové přístřešky (rozhlas, informační tabule apod.)

- j) Směrová a výšková úprava SK 2,4 včetně regulace TV.
- k) V případě potřeby oprava stávajícího odvodnění.
- l) Výstavba umělých staveb:
 - Výstavba podchodu SO 14-01, nového výstupu, schodiště a rekonstrukce odláždění tubusu pod kolejemi SK 1,0,2. Rekonstrukce bude prováděna po polovinách tak, aby byl zajištěn přístup cestujících na nové nástupiště č. 4. Dokončují se práce na výlezech z podchodu na 1. nástupišti včetně obkladů tubusu podchodu.

2. Délka stavebního postupu

68 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- SK 2,4,5..... 68 dní

Noční výluka

- SK 6,8..... 20 x 5h
(návoz a odvoz materiálu)

4. Vypnutí trakčního vedení

- SK 2,4..... 68 dní
(mezi provizorně vloženými děliči v místě nástupišť)
- SK 6,8..... 20 x 5h
- SK 2,4, od odpojovače č.421 a děliče č.2 k odpojovači č.412 2 x 4h
(zrušení/zapojení překlenutí odpojovačů SK 2,4 v místě nástupišť)

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h. Jedná se o SK 0,6,8.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající SZZ a TZZ. Zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Na SK 1,3,5,0,6,8.

8. Výluková propustnost

Výluková propustnost po dobu jednokolejného provozu v úseku Pečky - Poříčany činí 34 vlaků.

9. Dopravní opatření

Nepřetržitá výluka kolejí č. 2, 4 a 5

Zastavující vlaky osobní dopravy pojedou k nástupišti č. 4. Průjezdny vlaky sudého směru budou vedeny po koleji č. 0 nebo odbočkou rychlostí 50 km/h po koleji č. 6 / 8. Pro operativní řízení provozu je třeba brát v úvahu, že v sudé skupině v taktu 60 min přijíždějí k nástupišti č. 4 vlaky Os Nymburk – Poříčany – Nymburk a Os Kolín – Praha, v tuto dobu není v ŽST k dispozici předjízdna kolej v sudém směru.

Přístupová cesta stavby přes koleje č. 6 a 8

Přístupová cesta přes koleje č. 6 a 8 bude uzamčena, klíč bude uložen u zodpovědného zaměstnance zhotovitele. Pro možnost přístupu bude v noční době provoz na těchto kolejích vyloučen (viz dále). V denní době je přístup také možný po zodpovědného zaměstnance zhotovitele s dispečerem CDP podle aktuální provozní situace. Ke komunikaci obou zaměstnanců je nutné využít výhradně spojení s nahrávaným hovorem, tj. telefon GSM-R nebo nahrávanou linku dispečera CDP. Pokud provozní situace dovolí, dispečer vyloučí koleje č. 6 a 8 a toto zapíše do dopravního deníku. Po dobu otevření přístupu bude provoz v sudé skupině kolejí vyloučen, proto musí probíhat mimo ranní a odpolední dopravní špičku (tj. 9 – 15 hodin), může začít po odjezdu vlaku Os Poříčany – Nymburk a musí skončit před příjezdem Os Poříčany – Nymburk.

Noční výluky kolejí č. 6 a 8 pro návoz a odvoz materiálu budou probíhat mimo provoz osobní dopravy na trati Nymburk – Poříčany, tj. v čase 23:10 – 4:20, protože budou dostupné pouze 2 nástupní hrany. Existuje reálné riziko, že v případě mírného zpoždění vlaku Os Praha – Kolín by bylo třeba 3 nástupních hran současně.

Při nočních výlukách 2 x 4 h je vypnuté TV nad kolejemi č. 2 a 4 včetně obou zhlaví. Vlaky Os Nymburk – Poříčany a zpět v této době nejezdí, vlaky Os Praha – Kolín a zpět budou vedeny k nástupišti č. 2 (kolizní vjezd vlaků Os Kolín – Praha s vlaky Praha – Kolín, může docházet k menšímu zpoždění). Ostatní tranzitní vlaky Kolín – Praha budou vedeny po koleji č. 0. V ŽST není k dispozici předjízdna kolej v sudém směru a omezeně i v lichém směru (při pobytu vlaku Os Kolín – Praha).

13.3 Stavební postup č.3

Přístup na staveniště je navržen ze silnice II/330 Českobrodská/Tovární. Manipulační kolej č.110 vyčleněna pro stavbu. Návoz a odvoz materiálu ze 2. nástupiště po kolejích s překládkou na nízkoplošinový vůz, pro automobilové nákladní vozy je přístup zajištěn přes úrovně křížení přes SK 3,5. SK č.5 upravena pro přejezd staveništní techniky.

Provoz cestujících – na nástupiště 3,4 a 2 ze SK 1. Nově možný přístup i ve směru i z ulice Českobrodská.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) Vypnutí TV SK 3.
- b) Výstavba úrovně křížení přes manipulační kolej č.3,5
- c) Montáž zábran podél nástupištní hrany (koridoru pro cestující)
- d) Demolice nástupištní hrany u SK 3 a části povrchu nástupiště. Odstranění lože mezi čely pražců a nástupištěm u SK 3.
- e) Výstavba nové nástupištní hrany a pokládka části nové dlažby. Doplnění lože mezi čela pražců a nástupištní prefabrikáty. Směrová a výšková úprava SK 3.
- f) Výstavba provizorního nástupiště v dl. 160m mezi SK 3,5.
- g) Přemístění návěstidla Lc3

2. Délka stavebního postupu

21 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- SK 3,5.....21 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

- SK 3.....21 dní

5. Omezení rychlosti

Ve SK č.1 kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající SZZ a TZZ. Zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

na SK 1,0,2,4,6,8.

8. Výluková propustnost

Nestanovuje se.

9. Dopravní opatření

Vlaky Os Praha – Kolín budou využívat kolej č. 1 s nástupní hranou.

V liché skupině není k dispozici předjízdna kolej, předjíždění vlaků je možné za využití koleje č. 0 nebo sudé skupiny. Vjezd do sudé skupiny je však konfliktní s protijedoucími vlaky.

13.4 Stavební postup č.4

Přístup na staveniště je navržen ze silnice II/330 Českobrodská. Manipulační kolej č. 110 vyčleněna pro stavbu. Návoz a odvoz materiálu ze 1. nástupiště po kolejích s překládkou na nízkoplošinový vůz. Pro automobilové nákladní vozy je přístup zajištěn v denních výlukách SK 1,3 přes úrovněvé křížení SK 3,5.

Provoz cestujících – podchodem na nástupiště č. 3,4 a úrovněvě na provizorní nástupiště u SK 3. Přístup i ve směru i z ulice Českobrodská.

Informační systém - stávající.

1. Rozsah práce

- a) V noční výluce vložení děličů do SK č.1.
- b) Snesení všech zařízení umístěných na přístřešku a následná demontáž zastřešení.
- c) Vymístění, případné přeložka stávajících inženýrských sítí v nástupišti.

- d) Demolice nástupištní hrany u SK 1 a povrchu nástupiště. Odstranění lože mezi čely pražců a nástupištěm u SK 1.
- e) Sanace stávajících sloupů zastřešení.
- f) Výstavba nové nástupištní hrany u SK 1 a pokládka nové dlažby nástupiště. Doplnění lože mezi čela pražců a nástupištní prefabrikáty.
- g) V závěru prací montáž náležitostí na nové přístřešky (rozhlas, informační tabule apod.)
- h) Směrová a výšková úprava SK 1 a po dokončení prací na nástupišti v poslední denní výluce i SK 3 včetně regulace TV.
- i) Výstavba umělých staveb:
 - Výstavba podchodu SO 14-01, nového výstupu, schodiště a rekonstrukce odláždění tubusu pod kolejemi SK 1,0,2. Rekonstrukce bude prováděna po polovinách tak, aby byl zajištěn přístup cestujících na nové nástupiště č. 3,4.

2. Délka stavebního postupu

68 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- o SK 1,5..... 68 dní

Denní výluka

- o SK 3 (9:00-14:00) během celého postupu

Víkendová výluka

- o SK 3 (Pa 20:00 - Po 5:00) během celého postupu

4. Vypnutí trakčního vedení

- o SK 1 od odpojovače 401 k odpojovači č.411..... 68 dní
- o SK 3 (Po - Pa 9:00-14:00 + Pa -Po 20:00 - 5:00) během celého postupu

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h. Jedná se o SK 0,3.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající SZZ a TZZ. Zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Na SK 0,2,4,6,8. Na SK č.3 mimo denní a víkendové výluky.

8. Výluková propustnost

Výluková propustnost po dobu jednokolejného provozu v úseku Pečky – Poříčany činí 34 vlaků.

9. Dopravní opatření

Vlaky Os Praha – Kolín budou v době dopravních špiček využívat kolej č. 3 s provizorní nástupní hranou. Vjezd a odjezd přes shlaví probíhá samotáž. Pro odjezd od nástupiště

je vhodné, aby vlaky Os od hrany nástupiště odjížděly až v době, kdy bude na návěstidle S3návěst povolující jízdu vlaku. Tím se eliminuje riziko uvážnutí vlaku na odjezdovém zhlaví.

Ostatní vlaky mohou při průjezdu využívat koleje č. 3, v případě zastavení vlaku v ŽST je nutné, aby byly vedeny na kolej č. 0 nebo do sudé skupiny. Rozjezd od návěstidla 1S je možný bez omezení

Denní výluky kolejí č. 1 a 3 probíhají mimo dopravní špičku v čase 9:00 – 14:00, od pátečního konce dopravní špičky ve 20:00 do pondělního zahájení ranní špičky v 5:00 pak nepřetržitě. Vlaky Os Praha – Kolín pojedou k nástupišti č. 4. Vjezd je kolizní s opačným směrem, může docházet k menšímu zpoždění vlaků.

V liché skupině není k dispozici předjízdna kolej, předjíždění vlaků je možné za využití koleje č. 0 nebo sudé skupiny. Vjezd do sudé skupiny je však konfliktní s protijedoucími vlaky. Ke změně sledu vlaků může sloužit i vjezdové návěstidlo 1S při průjezdu druhého vlaku po 0. traťové koleji.

13.5Dokončovací práce

Přístup na staveniště je navržen ze silnice II/330 Českobrodská. Manipulační kolej č. 110 vyčleněna pro stavbu.

Provoz cestujících – podchodem na nástupiště č. 2,3,4.

Informační systém - v provozu nový informační systém.

1. Rozsah práce

- a) Vyklizení ploch ZS
- b) Zrušení provizorních děličů TV a natažení nového lana TV v délce kotevního úseku SK 2,4 mezi mechanickým dělením bez vlivu na TV navazujících TK.
- c) Směrové a výškové vyrovnaní manipulační koleje č.5 včetně odstranění provizorní zádlažby. Realizace je navržena v dokončovacích pracích, v případě realizace společně s výlezy z podchodu na 1. nástupišti by bylo nutné provizorně zapanelovat/zasypat již upravenou kolej, což není vhodné. Demontáž provizorního nástupiště.
- d) Výměna upevňovadel SK č.0, směrové a výškové vyrovnaní koleje včetně regulace TV.
- e) Rychlá pantografová zkouška v hlavních kolejích, kde se měnil drát TV (není zahrnuto do výluk)
- f) Výstavba umělých staveb:
 - Dokončení obkladů podchodu SO 14-014.

2. Délka stavebního postupu

87 dní

3. Vyloučené koleje

Nepřetržitá výluka

- SK 5..... 3 dny

Denní víkendová

- SK 0,2..... 2 x 8h
- SK 0..... 1 x 8h

(směrová výšková úprava v koleji č.0 včetně regulace TV)

Noční výluka Pa/So + So/Ne

- SK 2..... 1 x 8h
- SK 4..... 1 x 8h
- SK 4,6,8..... 8 x 4h
(výměna směrových lan a regulace závěsů)

4. Vypnutí trakčního vedení

- SK 0 od odpojovače č.402 k odp. č. 410..... 1 x 8h
- SK 2 od děliče č.2 k odp. 412+ SK 4 od odp. 421 k odp. 412..... 1 x 8h
- SK 4 od odp. 421 k odp. 412+ SK 2 od děliče č.2 k odp. 412..... 1 x 8h
- Části SK 6,8 na zhlavích během výluk TV v SK 2,4.
- SK 2,4,6,8..... 8 x 4h

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max 50 km/h.

6. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající SZZ a TZZ. Zakázány jízdy do vyloučené části kolejiště.

7. Jízdy vlaků

Na SK 1,3. Na SK 0,2,4,6,8 mimo výše uvedené výluky.

8. Výluková propustnost

Výluková propustnost po dobu jednokolejného provozu v úseku Pečky – Poříčany činí 51 vlaků.

9. Dopravní opatření

Noční výluky kolejí 4, 6, 8 a výluka trakce nad kolejí č. 2 (v délce 4 hodiny) započnou ve 23:55 po odjezdu vlaku Os 9363 a budou ukončeny ve 3:55. Vlaky Os Nymburk – Poříčany po dobu výluky nejezdí, vlaky Os Praha – Kolín a zpět budou vedeny k nástupišti č. 1 (kolizní vjezd vlaků Os Kolín – Praha s vlaky Praha – Kolín, může docházet k menšímu zpoždění). Ostatní tranzitní vlaky Kolín – Praha, vlaky nezávislé trakce mohou být vedeny po koleji č. 2. V ŽST není k dispozici předjízdna kolej pro vlaky závislé trakce v sudém směru. Při pobytu vlaku Os Kolín – Praha a zpět omezeně i v lichém směru.

Denní výluka kolejí č. 0 a 2

Výluka probíhá v sobotu a v neděli v čase 8:00 – 16:00, jízdy vlaků mimo vyloučené koleje.

Denní výluka koleje č. 0

Realizace víkendové denní výluky v délce 8 hodin se doporučuje v sobotu v čase 8:00 – 16:00. Vlaky ve směru Kolín – Praha pojedou v úseku od odpojovače 402 k děliči 2 na pečském zhlaví a od děliče 11 k odpojovači 410 na českobrodském zhlaví (pouze v případě jízdy do 0. traťové koleji) samotíží. Jízda samotíží je možná bez omezení pro vlaky osobní dopravy se zastavením i průjezdem u návěstidel 2L a L2. U vlaků nákladní dopravy závislé trakce je třeba zajistit průjezd u obou návěstidel, strojvedoucí bude zpraven pomocí písemného rozkazu, že v případě návěsti Stůj na návěstidle 2L musí zastavit již u návěstidla autobloku 2-3681. V případě zastavení u odjezdových návěstidel L2 – L8 musí vlak odjíždět pouze po traťové koleji č. 2. V sobotu se toto opatření týká 7 pravidelných vlaků nákladní dopravy.

Noční výluka koleje č. 2 a 4 včetně nymburského a českobrodského zhlaví

Víkendová noční výluka v délce 8 hodin bude probíhat z pátku na sobotu v čase 22:00 – 6:00. V úseku Poříčany – Český Brod je vyloučena traťová kolej č. 2, vlaky Os pojedou po 1. traťové koleji pro obsluhu zastávky Klučov. Vlaky Os Praha – Kolín a zpět budou v ŽST Poříčany vedeny k nástupišti č. 2 (kolizní vjezd vlaků Os Kolín – Praha s vlaky Praha – Kolín, může docházet k menšímu zpoždění). Pro operativní řízení provozu je třeba počítat s tím, že pro všechny vlaky Praha – Kolín a zpět jsou k dispozici pouze koleje č. 1, 3 a 0.

Vlaky Os 9483, 15841 (Poříčany – Nymburk) a 15888, 15840 (Nymburk – Poříčany) budou v úseku Sadská – Poříčany nahrazeny NAD. Vlak 15846 přijede po ukončení výluky cca 10 min opožděn, pro zajištění přípojů vyčkají vlaky Os Praha – Kolín a zpět v ŽST Poříčany příjezdu vlaku.

Noční výluka koleje č. 2 a 4 včetně všech zhlaví

Víkendová noční výluka v délce 8 hodin bude probíhat ze soboty na neděli v čase 22:00 – 6:00. V úseku Pečky – Poříčany – Český Brod je vyloučena traťová kolej č. 2, vlaky Os pojedou po 1. traťové koleji pro obsluhu zastávky Klučov. Vlaky Os Praha – Kolín a zpět budou v ŽST Poříčany vedeny k nástupišti č. 2 (kolizní vjezd vlaků Os Kolín – Praha s vlaky Praha – Kolín, může docházet k menšímu zpoždění). Pro operativní řízení provozu je třeba počítat s tím, že pro všechny vlaky Praha – Kolín a zpět jsou k dispozici pouze koleje č. 1, 3 a 0.

Vlaky Os 15841 (Poříčany – Nymburk), 15840 (Nymburk – Poříčany) budou v úseku Sadská – Poříčany nahrazeny NAD. Vlak 15846 přijede po ukončení výluky cca 10 min opožděn, pro zajištění přípojů vyčkají vlaky Os Praha – Kolín a zpět v ŽST Poříčany příjezdu vlaku.

14 Postupné uvádění do provozu

Informační systém

Během stavby bude v provozu stávající informační systém, respektive rozhlas. Postupně jak budou jednotlivá nástupiště dokončována, bude provedena i výměna stávajících reproduktorů. Nový informační systém, bude uveden do provozu na konci stavby, kdy bude uveden do provozu řídicí server ve VB s napojením na CDP Praha a kabelové trasy v podchodu, stejně tak bude uveden do provozu i nový kamerový systém.

Nástupiště, koleje a podchod

Jednotlivá nástupiště budou uvedena do provozu vždy po dokončení nástupiště předcházejícího a to ve směru od sudé kolejové skupiny směrem k VB. Současně s dokončením nástupiště a umělých staveb bude dokončena i úprava GPK dotčených SK. V každé fázi výstavby je zachován přístup cestujících na nástupiště a to buďto podchodem (být dočasně rozdělením podélně na půl) nebo úrovnovým přístupem přes vyloučené koleje k provizornímu nástupišti.

15 Požadavky na výluky veřejné dopravy

15.1 Železnice

15.1.1 Krátkodobé úplné vyloučení provozu

Jsou navrženy krátkodobé nickolejné výluky z důvodu montáže svodů napájecího převěsu 2 x 2h.

15.1.2 Krátkodobé částečné vyloučení provozu:

Během výstavby jsou navrženy následující krátkodobé výluky:

Denní

SK 1,3 (Po - Pa 9:00-14:00 + Pa -Po 20:00 - 5:00)

- práce na 2. nástupišti,
- návoz materiálu a techniky

SK 0,2 (So/Ne 8:00 - 16:00)

- výměna upevňovadel, směrová a výšková úprava koleje

Noční

- 4-8h výluky, během kterých bude prováděn návoz materiálu z/na nástupiště a vkládány/překlenovány provizorní děliče.
- Jsou navrženy krátkodobé výluky z důvodu montáže napájecího převěsu 5 x 4h, kdy bude provoz ve stanici možný pouze po SK 8 a při vypnutém TV.
- 12 noční výluky o víkendu pro montáž definitivního TV.

15.1.3 Dlouhodobé částečné vyloučení provozu:

Jsou navrženy dlouhodobé výluky SK 1,3,2+4,6+8 nutné pro realizaci nástupišť, přístřešků a výlezů z podchodu v jednotlivých stavebních postupech.

15.1.4 Náhradní autobusová doprava

Je navržena NAD za noční Os v době realizace převěsu TV ve stanici a dále za Os ve směru na Sadskou při realizaci def. TV. Předpokládané náklady na NAD činí 50 tis. Kč.

15.2 Silnice

V rámci pozemních komunikací nejsou navrženy žádné uzavírky komunikací ani dopravní omezení typu kyvadlového provozu. Jediná omezení, které stavba vyvolá budou v místě výjezdů/vjezdů mechanizací z/na staveniště. V těchto místech bude omezena rychlost projíždějících vozidel, v případě přednádražního prostoru se pak dá očekávat potkávání se linek autobusů a IAD s vozidly stavby, nicméně frekvence staveništních vozidel nebude vysoká.

15.2.1 Rušené přejezdy

Nejsou ve stavbě.

15.2.2 Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou

Nejsou ve stavbě.

15.2.3 Provoz pěších a cyklistické dopravy

Bude omezen přístup cestujících na nástupiště a to formou zúžení stávajícího podchodu při realizaci nových výlezů a obkladů podchodu. Dále bude ve stavebním postupu č. 4 převeden provoz cestujících v liché skupině kolejí na provizorní nástupiště u SK č.3.

16 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. Jednat se bude především o ZS u velkých stavebních objektů, kde se předpokládá vybavení sociálním zařízením, skladem tržavin a stavebními buňkami pro ubytování.

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

Stavba musí být zabezpečena výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy, určené pro uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny. Přístupy na staveniště budou nepřetržitě střeženy proti vstupu nepovolaných osob a z důvodu kontroly vozidel.

Všechny objekty, využívané třetími osobami, jsou navrženy dle platných norem a předpisů co se týká jak stavebních úprav, tak i optického značení, zvukové i optické signalizace.

18 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržování podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území.

Stavba se nenachází na svážném ani poddolovaném území.

19 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví 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 zdraví 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 týkajících 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 povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP v rámci stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“.

1. Pro zhotovitele stavby je smluvně závazný předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.
2. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací odborně způsobilými osobami dle předpisu SŽDC Zam1 - o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, účinný od 1. 9. 2014
3. Zhotovitel stavby je povinen zajistit provádění prací osobami zdravotně způsobilými ve smyslu vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
4. Zhotovitel stavby zajistí, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění díla pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly povolení pro vstup do těchto prostor. Povolení se vydává dle předpisu SŽDC Ob1 díl II.

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 11/2002 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 náležitostí 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.

Práce a činnosti v rámci stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb. v platném znění:

1. Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m
2. Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostřední blízkostí spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí – *v případě prací spojených s ochranou stavby při povodni.*
3. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě technického vybavení.
4. Zemní práce prováděné protlačováním.

Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

Ostatní

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

20 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 uzavírací mostních objektů, silniční omezení atp.
- 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 atp). 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, na výjezdech ze staveniště bude umístěno zařízení pro mytí vozidel, mytí bude prováděno před každým výjezdem vozidla ze staveniště, aby nedocházelo ke znečištění veřejných komunikací. Dle dohody se správcem komunikace je možné zvolit i jiné řešení, například pravidelné čištění komunikací čistícím vozem atp.,
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku,
- náklady a vozidlo ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu,
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity, stacionární hlučná zařízení neumísťovat v blízkosti obytné zástavby,

- kompresory, okružní pily atp. budou umístěny pokud možno mimo dosah zástavby, řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor, práce o sobotách a nedělích napláňovat tak, aby se minimalizovali hlučné stavební práce,
- pracovní doba ve všední dny je od 7 - 21h, v sobotu a v neděli od 8 - 18h, vyjma nutných nočních prací na paženích atp., které se realizují v dopravním sedle,
- 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.

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.).

Nakládání se závadnými látkami dle § 39 zákona č. 254/2001 Sb.

1. Nakládáním se závadnými látkami se rozumí těžba, výroba, zpracování, skladování, skládkování, zachycování, doprava, použití, zneškodňování, distribuce, prodej aj.

2. K zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu dochází:

při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných závadných látek nad 1000 litrů

v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných závadných látek vyšším než 2000 litrů (v kterémkoliv okamžiku)

v případě pevných závadných látek při celkovém množství nad 2000 kg

3. Zacházení se závadnými látkami spojené se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody se rozumí: Zacházení se závadnými látkami při podnikatelské činnosti v ochranných pásmech vodních zdrojů I. a II. stupně, v ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod, v záplavových územích, na vodních tocích či vodních nádržích nebo v jejich blízkosti, v bezprostřední blízkosti kanalizačních vpustí nebo šachet svedených do kanalizace pro veřejnou potřebu nebo do povrchových vod.

V tomto případě dochází k zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu:

při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných zvlášť nebezpečných závadných látek nad 10 litrů, pevných zvlášť nebezpečných závadných látek nad 15 kg

v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných zvláště nebezpečných závadných látek vyšším než 15 litrů

při provozování zařízení o celkovém objemu obsažených kapalných nebezpečných závadných látek nad 250 litrů, pevných nebezpečných závadných látek nad 300 kg

v případě přenosných obalů při celkovém množství objemu obsažených kapalných nebezpečných závadných látek vyšším než 300 litrů

4. O zacházení se závadnými látkami se nejedná při nakládání s uhlovodíky ropného původu jako pohonnými hmotami při provozu jednotlivých prostředků silniční, drážní, vodní a letecké dopravy a mobilních mechanizačních prostředků včetně provozu vojenské techniky a materiálu.

Stavba nezasahuje svými stavebními objekty do úředně stanoveného záplavového území, neleží v úředně stanoveném ochranném pásmu vodního zdroje ani v jiném vodohospodářsky chráněném území. Stavba nepřichází do kontaktu s vodním tokem. Plocha areálu zařízení staveniště je situována na nezpevněném a v současnosti částečně zatravněném terénu bez odvodnění do areálové kanalizace přes dešťové vpusti.

Pro období výstavby se tedy nepředpokládá zacházení se závadnými látkami ve větším rozsahu spojené se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody dle výše uvedeného odstavce 3.

V případě výstavby podchodu v žst. Poříčany bude stavební jáma odvodňována přes odvodňovací jímky do areálové kanalizace. Vypouštění průsakových nebo srážkových vod do kanalizace musí být prováděno až po sedimentaci v sedimentačních jímkách.

Z uvedených informací nevyplývá nutnost vypracování plánu opatření pro případ havárie pro období výstavby. Toto však nezavazuje zhotovitele stavby povinnosti učinit odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových vod nebo podzemních vod. Tato opatření se musí týkat především provozu stavební mechanizace a způsobu odvodnění stavební jámy podchodu.

21 ZÁVĚR

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat.

22 PŘÍLOHY:

- 1 – Záznam z výrobní porady.
- 2 - Záznam z projednání na CDP Praha
- 3 - Graf jízdy samotíží při výluce TV SK č.0

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/334/16

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 267 094 166 / 605 229 076

FAX:

+420 224 230 316

E-MAIL:

lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 8. srpna 2016

Dle rozdělovníku

Věc: „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany“

Vážený,

v rámci zpracování stavby **„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany“**, 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. 16 155 230 jednání.

Přílohou vám posíláme záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v Praze dne **27. 07. 2016 od 9:00 hod.** v budově SUDOPU PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3.

Toto konečné znění záznamu jako jediné zachycuje obsah výše uvedeného jednání a je jedinou listinou z tohoto jednání ve smyslu ustanovení § 566 zák.č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, průběžné předchozí elektronické záznamy z jednání nemají povahu listiny.

Záznam je rozesílán v elektronické podobě na níže uvedené emailové adresy.

S přátelským pozdravem

Ing. Jiří Syrový
vedoucí střediska žel. tratí a uzlů
SUDOP PRAHA a.s.
130 80 Praha 3, Olšanská 1a

Ing. Jiří Syrový
vedoucí střediska železničních
tratí a uzlů.

Přílohy:

Záznam z porady.

Prezenční listina.

Schéma stavebních postupů.

Dynamické grafy



Rozdělovník

HIP stavby Ing. Jaroslav Soumar, jaroslav.soumar@sudop.cz

- Provozní a dopravní technologie:

Ing. Tomáš Kafka, tomas.kafka@sudop.cz

- Železniční svršek a spodek:

Ing. Lukáš Páník, lukas.panik@sudop.cz

Ing. Jan Vožech, jan.vozech@sudop.cz

- Trakční a energetická zařízení

Ing. Jiří Straka, jiri.straka@sudop.cz

EŽ Praha, Miroslav.Brabec@elzel.cz

- Sdělovací zařízení

Ing. Martin Štrof, martin.strof@sudop.cz

- Pozemní objekty

Ing. arch. David Šabata, david.sabata@sudop.cz

- Mosty, propustky, zdi

Ing. Pavel Šedivý, sedivy@moravia.cz



Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Stavební správa západ
Sokolovská 278
190 00 Praha 9
vanicekP@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

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
TehnikR@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
Odbor základního řízení provozu (O12)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
Riha@szdc.cz
Kryze@szdc.cz
Ondruska@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
Klega@szdc.cz

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

Správa železniční dopravní cesty s.o.
Oblastní ředitelství Praha SEE
Lubomír Geiger
Partyzánská 24
170 00 Praha 7
Geiger@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
Oblastní ředitelství Praha
Lubomír Geiger
Partyzánská 24
170 00 Praha 7
LudvikL@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.
Centrální dispečerské pracoviště Praha
Ing. Tomáš Javůrek
Křižíkova 552/2
186 00 Praha 7
JavurekT@szdc.cz

České dráhy, a. s.
RSM – Regionální správa majetku pro Prahu a
Středočeský kraj
Ukrajinská 304
101 00 Praha 10
PHAsek@rsm.cd.cz

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor dopravy
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5
macho@kr-s.cz

Ministerstvo dopravy
Odbor veřejné dopravy
Nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
sekretariat.190@mdcr.cz



ČD Cargo, a.s.

Jankovcova 1569/2c

170 00 Praha 7

Martin.Bohac@cdcargo.cz

ROPID (Regionální organizátor Pražské
integrované dopravy)

Rytířská 10

110 00 Praha 1

haas.vaclav@ropid.cz



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	<u>„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany“</u> Výrobní porada na stavební postupy a dopravní opatření
DATUM	27.7.2016
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s.
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

V úvodu seznámil projektant účastníky jednání s projektem stavby a uvedl souvislosti a změny oproti předchozímu stupni dokumentace. Jednalo se zejména o:

- Předpokládaný termín realizace stavby 02/2017 - 12/2017.

Ing. Kuník (SSZ) požádal s ohledem na rozpracovanost projektu a nutné lhůty pro soutěž na realizaci stavby sledovat ve stavební sezóně 2017 jen přípravné práce.

- V souladu s přípravnou dokumentací je navržena jedna plocha zařízení staveniště u manipulační SK č.110, přístupná z ulice Českobrodská. HIP Ing. Soumar potvrdil předpoklad, že s ohledem na termín realizace stavby není nutné stavbu z hlediska postupů výstavby a nároků na plochy ZS koordinovat se zpracovávanou dokumentací „Urbanistická studie přednádražního prostoru a okolí“.
- Navržené stavební postupy projektu stavby vychází z předcházejícího stupně dokumentace dle požadavku uvedeného ve Zvláštních technických podmínkách pro projekt stavby.
- Byla prověřena možnost realizace přístřešků na nástupišti č.2 (mezi SK č. 1 a 3) po částech, při zachování provozu střídavě ke SK č.1 a SK č.3. Projektant v průběhu jednání uvedl, že realizace možná je a bude sledována navržená realizace z přípravné dokumentace.

Pozn.:

Možnost realizace sanace přístřešků byla projednávána i na mostařské poradě s doporučením obrátit se na pražské oblastní ředitelství, kde mají s podobnými sanacemi zkušenosti. Proběhla konzultace mezi pracovníkem OŘ Praha a Ing.arch. Davidem Šabatou se závěrem, že sanace stávajících přístřešků se v těchto případech realizuje po jednotlivých stojkách, které jsou kompletně zaplentovány, či jinak odděleny od okolního prostoru. Jak otryskávání, tak PKO probíhá pod ochranou této dělící stěny pod zapnutým TV.

- Aby bylo možné realizovat stavbu dle navržených stavebních postupů, je nutné v přípravných pracích realizovat nový napájecí převěs pro oddělení sekcí TV SK č.1 a 3, dále 2,4 a 6,8. Dále je navrženo navíc oproti definitivnímu stavu TV vložení nových děličů do SK č.1,2,4 s následnou výměnnou TV dotčeného kotevního úseku. Bylo dohodnuto, že v případě výrazného navýšení celkových nákladů stavby je možné ustoupit od vložení děliče do SK č.1 a neuvažovat s náklady na výměnu TV v SK č. 1, s ohledem na délku výluky 1. SK to ale zúčastnění nedoporučují.

Paní Lenka Komínová z GR O11 upozornila projektanta na nutnost doplnit krátkodobé výluky spojené s pracemi na TV a na překlepy v zaslaném konceptu TZ (délky stavebních postupů v TZ a v časovém plánu stavby).

- Bylo dohodnuto, že návoz materiálu k jednotlivým nástupištím bude probíhat v krátkodobých nočních výlukách 22:50 - 5:00 a v denní době dle pokynu výpravčího. Staveništní úrovňové



křížení bude opatřeno uzamykatelnou závorou a pod dozorem proškoleného pracovníka zhotovitele, v základním stavu bude závora uzamčena. Staveništní provoz v místě křížení bude probíhat vždy po dohodě zaměstnance zhotovitele a výpravčího.

- Bylo dohodnuto, že nástupiště č.1 u VB bude realizováno kdykoliv v průběhu stavby, ale mimo souběh s realizací nástupiště č.2, a to z důvodu přístupu cestujících na provizorní nástupiště u SK č.3.

Projektant dále nad rámec projednaného navrhuje využít dopravního sedla a vyloučit SK 1,3 v denní době od 9:00 - 14:00 a o víkendu celodenně viz kapitola Dopravní opatření.

Zdůvodnění, které bylo zasláno všem přítomným a je bráno jako odsouhlasené:

- *Po dohodě se zpracovateli SO přístřešků, kteří problematiku konzultovali s pracovníkem OŘ Praha SBBH panem Brezíkem se při sanaci realizuje celá stojka najednou pod ochrannou dělicí stěnou.*
- *Úskalí realizace sanace přístřešků spočívá ve skutečnosti, že PKO se musí nanášet do několika hodin po otryskání konstrukce, např. denní prodleva již znamená nutnost opětovného otryskání! Realizace v nočních hodinách není možná s ohledem na rosny bod konstrukce (není možné realizovat PKO na vlhké konstrukci) a BOZP, které vylučuje práce ve výškách na vlhkých/kluzkých ocelových konstrukcích. V případě realizace sanace po částech je velice problematické napojení PKO jednotlivých vrstev. U mostních objektů se to sice běžně dělá, nicméně konstrukce přístřešků je pohledově exponovaný objekt, kde je vhodné se vyvarovat možných vad v PKO.*

Výše uvedené ještě neznamená, že není možné realizovat přístřešky a nástupiště za provozu po SK č.3 ve shodě s přípravnou dokumentací! Pro zhotovitele to však bude znamenat mnohem více komplikací nejen z hlediska konstrukce samotné ochranné stěny, ale zejména s ohledem na návoz materiálu a techniky při provozu na SK č.3 a pohybu cestujících v liché skupině kolejí. V době tvorby konceptu SP vycházel projektant z přípravné dokumentace a chápal denní výluky SK č.1,3 s ohledem na provoz jako těžko projednatelné. Nicméně dopravní technolog Ing. Kafka tuto možnost prověřil a konzultoval ji s panem Landsingerem s kladným výsledkem, který potvrdil ve své připomínce k záznamu i pan Bursa.

Proto projektant navrhuje, aby byly denní výluky v rámci projektu zapracovány a počítaly s nimi i dopravní opatření. Pakliže tyto výluky nejsou pro dopravu přijatelné, je vysoká pravděpodobnost, že je zhotovitel bude chtít nad rámec projektu a že si je prosadí.

Počet výluk bude vyčíslen, budou dány zejména pracemi na přístřešcích.

Budou vyškrtнутy noční výluky ve SP č. 4 pro návoz materiálu a naopak navýšeny denní výluky, které budou vyčísleny. Délku stavebního postupu však tyto výluky nezkrátí, je limitována nejen výstavbou přístřešků, ale i výlezů z podchodu včetně nové výtahové šachty.

STAVEBNÍ POSTUPY

Přípravné práce

V přípravných pracích bude realizován napájecí převěs a upraveny sekce TV podle definitivního stavu včetně úpravy DOÚO a DŘT. Budou zahájeny výkopové práce v místě prodloužení podchodu. Dopravní omezení budou krátkodobá, vyvolaná výlukami potřebnými pro výstavbu základů TS, montáží TS a napájecího převěsu a děliče TV. Předpokládaná doba realizace 45 dní.

Stavební postup č.1

Při výluce SK č.6,8 proběhne realizace nástupiště č.4 včetně úpravy železničního svršku SK č. 6,8. Budou vybudovány nové výlezy na nástupiště, sanován podchod pod kolejemi SK 4-6 a stávající



přístřešky na nástupišti. Současně proběhne za výluky manipulační koleje č.5 rekonstrukce nástupiště č. 1 u VB včetně výlezů z podchodu (možno realizovat i ve SP č.2). Rekonstrukce podchodu bude probíhat při zachování provozu cestujících v podchodu, kteří budou od staveniště odděleny (plentou, pevnými deskami atp.). Pokračují práce na prodloužení podchodu. Při výluce SK 6,8 bude vybudováno staveništní úroňové křížení přes SK 6,8. Předpokládaná doba realizace 75 dní. Provoz vlaků na SK č.1,0,3,2,4.

Stavební postup č.2

Na začátku postupu v nočních výlukách budou vloženy děliče TV v místě nástupiště č. 3, aby byl zajištěn průjezd vlaků přes zhlaví bez nutnosti beznapěťových jízd. Při výluce SK č.2,4 bude prodlouženo úroňové křížení přes Sk č.4 a proběhne realizace nástupiště č. 3 včetně výlezů z podchodu a sanace přístřešků na nástupišti. Tubus podchodu bude realizován po polovinách za provozu cestujících. Návoz materiálu bude probíhat především v nočních výlukách SK č. 6,8. ve dne bude návoz materiálu probíhat po kolejích nebo po dohodě s výpravčím přes úroňové křížení. Předpokládaná doba výstavby 70 dní.

Stavební postup č.3

Při výluce SK č.3,5 bude postaveno provizorní nástupiště u SK č.3 a postavena nová nástupištní hrana na nástupišti č.2 u SK č.3. Předpokládaná doba výstavby 21 dní. Přístup pro mechanizaci a pro pracovníky stávajícím podchodem, dále kolejovou mechanizací z prostoru ploch ZS přes zhlaví a po rozebrání části PHS i z ulice Nádražní na pražském zhlaví. V provozu Sk č. 1,0,2,4,6,8.

Stavební postup č.4

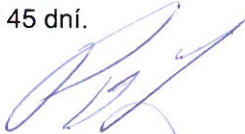
Na začátku postupu v nočních výlukách budou vloženy děliče TV do SK č. 1, která bude od této doby vyloučena. V provozu bude v liché skupině Sk č.3 s provizorní nástupištní hranou u SK č.3. Přístup cestujících k ostrovním nástupištím bude zajištěn podchodem, jehož tubus bude realizován po polovinách a na provizorní nástupiště provizorními příčnými přechody přes vyloučenou manipulační kolej č.5. V provozu Sk č. 3,0,2,4,6,8. Realizace nástupištní hrany u Sk č.1, nových výlezů z podchodu a přístřešku. Přístup na stavbu jako v předešlém stavebním postupu.

Oproti projednanému navrhuje projektant denní výluky SK č.1,3 v dopravním sedle mezi 8:00 - 15:00 a v So + Ne celodenně. Noční výluky 22:30 - 5:00 byly na poradě projednány. Předpokládaná doba výstavby 75 dní.

Dokončovací práce

Bude probíhat vyklizení ploch ZS, odstranění vad zjištěných DÚ a odstranění provizorních děličů ve SK 1,2,4 včetně natažení definitivního TV v dotčeném kotevním úseku. Tyto práce budou realizovány o víkendu ve 12h výluce příslušné SK včetně TV. Budou probíhat dokončovací práce v tubusu podchodu. Předpokládaná doba výstavby 45 dní.

Podle poznámek zapsal: Ing. Pohořelý



DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Pro potřeby stavebních postupů byly prověřeny jízdy samotíží v beznapěťových úsecích. Ve stavebním postupu č. 2 se jedná o úseky:

- na pečském zhlaví od výhybky č. 3 do kolejí č. 6 a 8 v délce 1030 m,



- na českobrodském zhlaví z kolejí č. 6 a 8 do km 372,360 v délce 960 m (začátek beznapěťového pole se nachází v úrovni odjezdových návěstidel).

Ve stavebním postupu č. 4 se jedná o úseky:

- na českobrodském zhlaví od km 372,260 za výhybku č. 43 v délce 1017 m při jízdě do koleje č. 3,
- na českobrodském zhlaví od km 372,260 za výhybku č. 57 v délce 306 m při jízdě do koleje č. 0,
- na pečském zhlaví od výhybky č. 14 do km 369,600 v délce 913 m při jízdě z koleje č. 3,
- na pečském zhlaví výhybky č. 6 do km 369,600 v délce 581 m při jízdě z koleje č. 0.

Dynamické grafy pro typové vlaky dle GVD jsou součástí přílohy.

Ve stavebním postupu č. 2 nesmí vlaky zastavovat u odjezdového návěstidla koleje č. 6 a 8 – vlak se nerozjede. Při zastavení v úrovni nástupiště č. 4 klesá rychlost až k rychlosti 5 km/h, což je hluboko pod kritickou hranicí 20 km/h. Vlak Pn v beznapěťovém úseku uváže. Zastavení na těchto kolejích není vyjma vlaků Os a SC možné, u vjezdového návěstidla nesmí zastavit ani vlaky nákladní dopravy.

Ve stavebním postupu č. 4 z podobných důvodů nelze doporučit na koleji č. 3 zastavování žádných vlaků vyjma vlaků Os, v ideálním případě bez zastavení u odjezdového návěstidla. Průjezdy jsou možné. Zastavení i průjezd vlaků u odjezdového návěstidla při jízdě po koleji č. 0 je možné bez omezení

Vzhledem k výše uvedenému i k poloze ŽST na 1. TŽK bylo dojednáno, že na začátku stavebních postupů č. 2 a 4 budou do prostoru prací instalovány děliče TV, aby obě zhlaví byla bez omezení napájena trakcí, což umožní jízdy na přivolávací návěst a zcela eliminuje riziko uvážnutí vlaku.

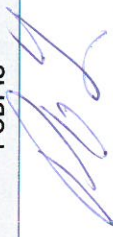






V období mimo dopravní špičku, tj. v čase 8:00 – 15:00 a o víkendech celodenně jede přes ŽST pouze 1 pár vlaků Os, ostatní vlaky končí v ŽST Český Brod. V tomto čase je možné ve stavebním postupu č. 2 zajíždět s vlaky Os k nástupišti č. 3 a vyloučit tak zcela lichou skupinu kolejí. Jízda vlaků Os je kolizní s vlaky opačného směru i s vlaky stejného směru, které jedou po koleji č. 0, očekává se mírné zpoždění na vjezdu i odjezdu vlaku dle aktuální dopravní situace. Výhledové prodloužení vlaků končících v Českém Brodě se s nejvyšší pravděpodobností bude realizovat až v letech po dokončení stavby.

Podle poznámek zapsal: Ing. Kafka



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ Zásady organizace výstavby	
DATUM	27. července 2016	
MÍSTO	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Ing. Lukáš Pohořelý	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 166/ mobil 605 229 076 lukas.pohorely@sudop.cz	
TOMÁŠ KAFKA	—	739 383 254 tomas.kafka@sudop.cz	
PETR KUNÍK	SŽDC S52	725 805 767 kunik@szdc.cz	
PAVEL CIKNER	ČD a.s., ROC Praha	9722 41627 cikner@gr.cd.cz	
PUDOSLAV VAVENTA	ROPID	239 704 564 VAVENTA@ROPID.CZ	
LANDSINGER	OD, o.s.	602 466 359 landsinger@od.cd.cz	
KOHINOVA	SŽDC, O19	#25 #12 #66 kohinova@szdc.cz	










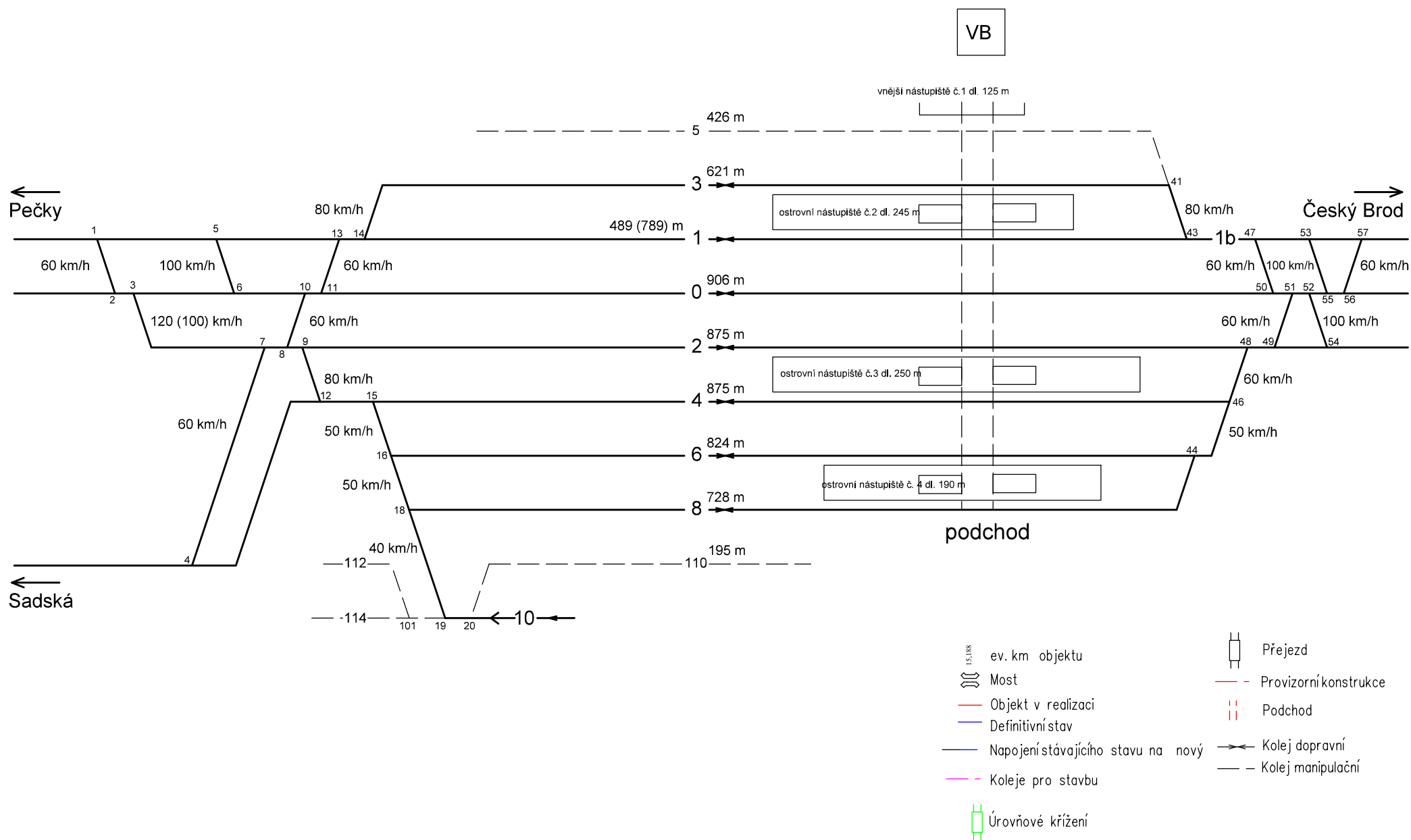
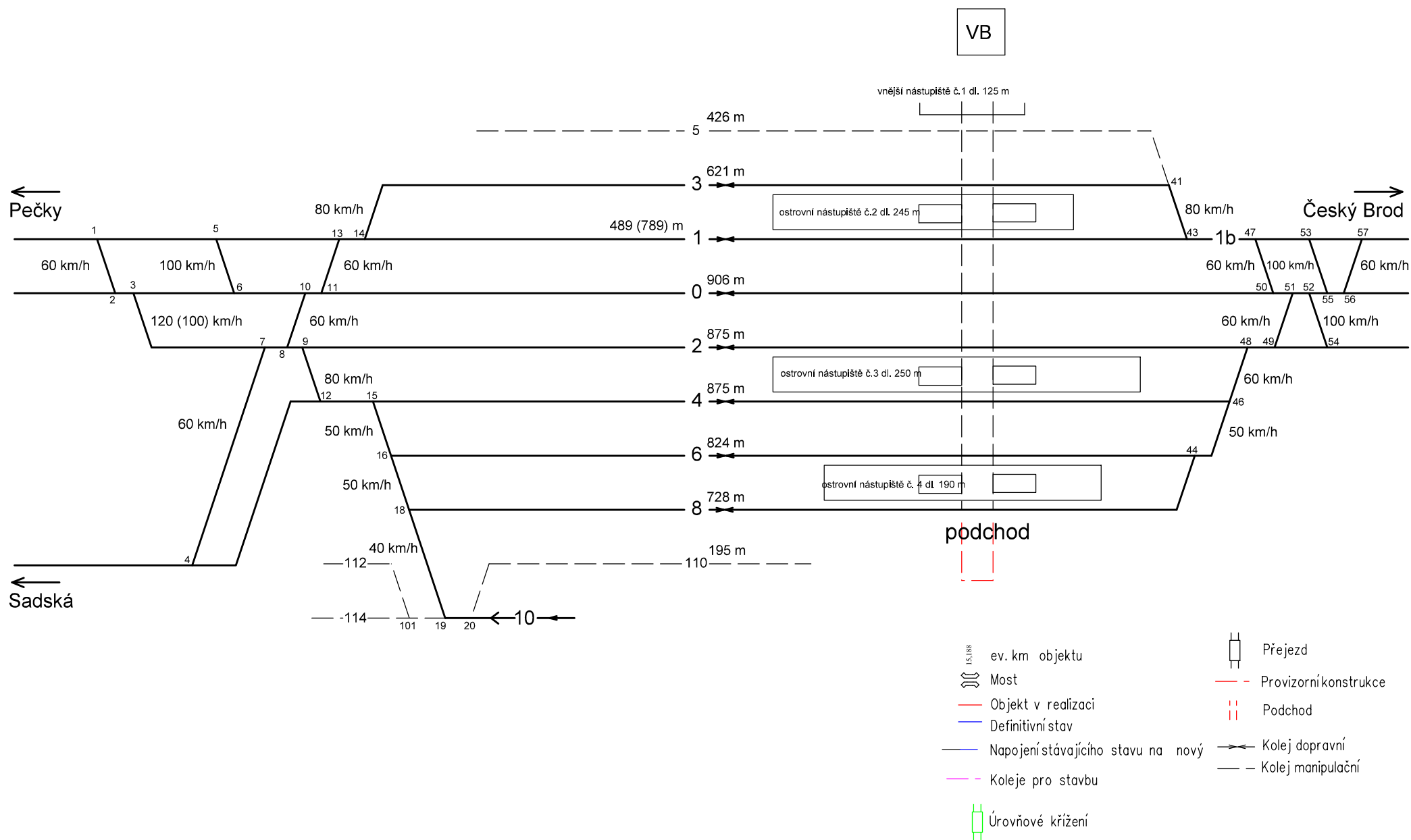
JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MIROSLAV BRADEC	E2 Praha	296 500 455 miroslav.bradee@etel.cz	
MOUHAŘ BUREŠ	SČDC ČR PRAHA	972 250 571 BUREŠA (C) SČDC.CZ	
Jindřich Pávek	SČDC, 10 Kolín	602 289 050 mavcl@scdc.cz	
Přemysl Plachý	SČDC, cdp Praha	725 562 560 plachy@scdc.cz	
LUKÁŠ PÁVÍK	SUDOP PRAHA	777 715 530 lukas.pavik@sudop.cz	
DAVID ŠABATA	SUDOP PRAHA	605 229 095 david.sabata@sudop.cz	
JAROSLAV SOUHRAR	—11—	605 229 073 jproslav.souhrar@sudop.cz	



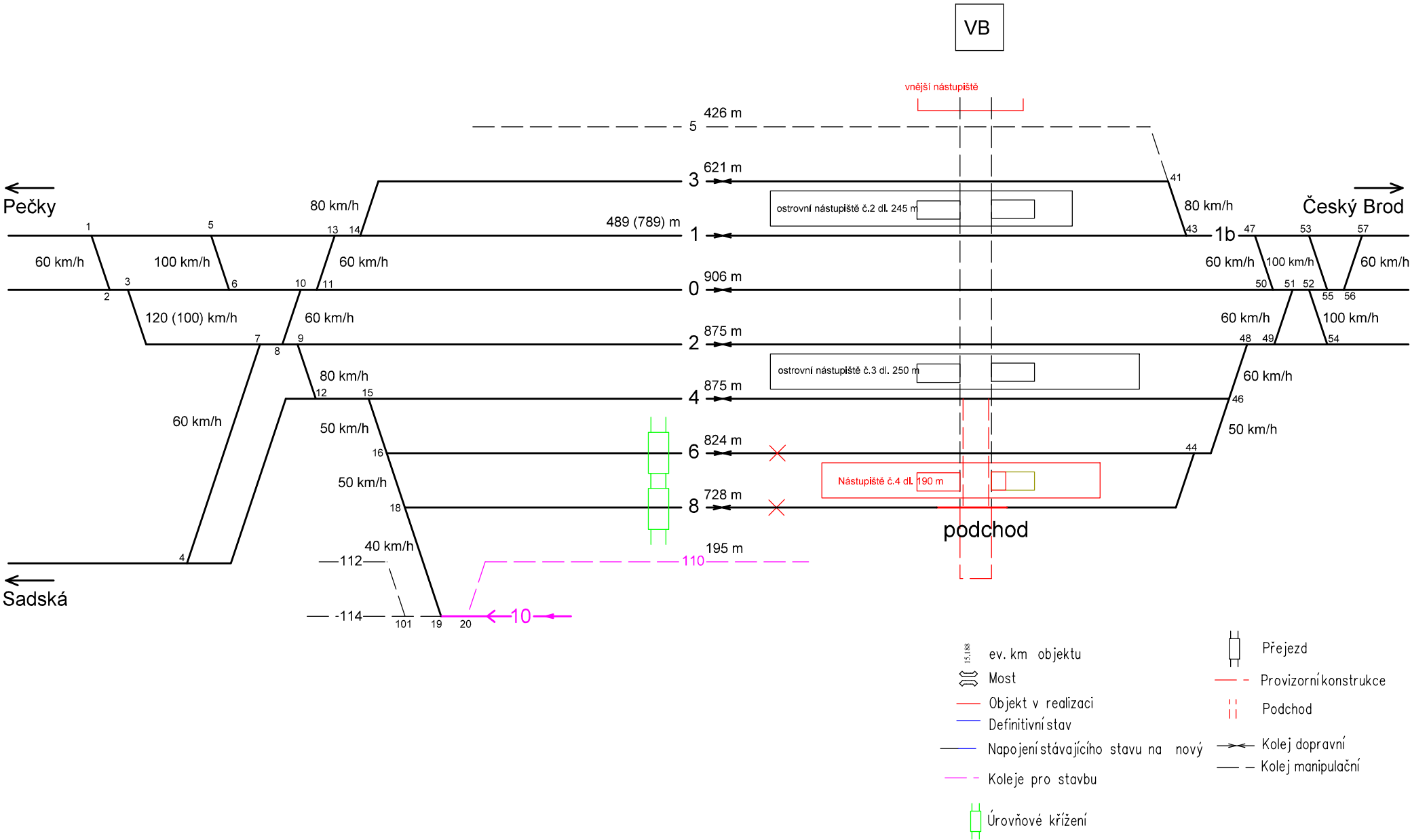
Schéma současného stavu ŽST Poříčany



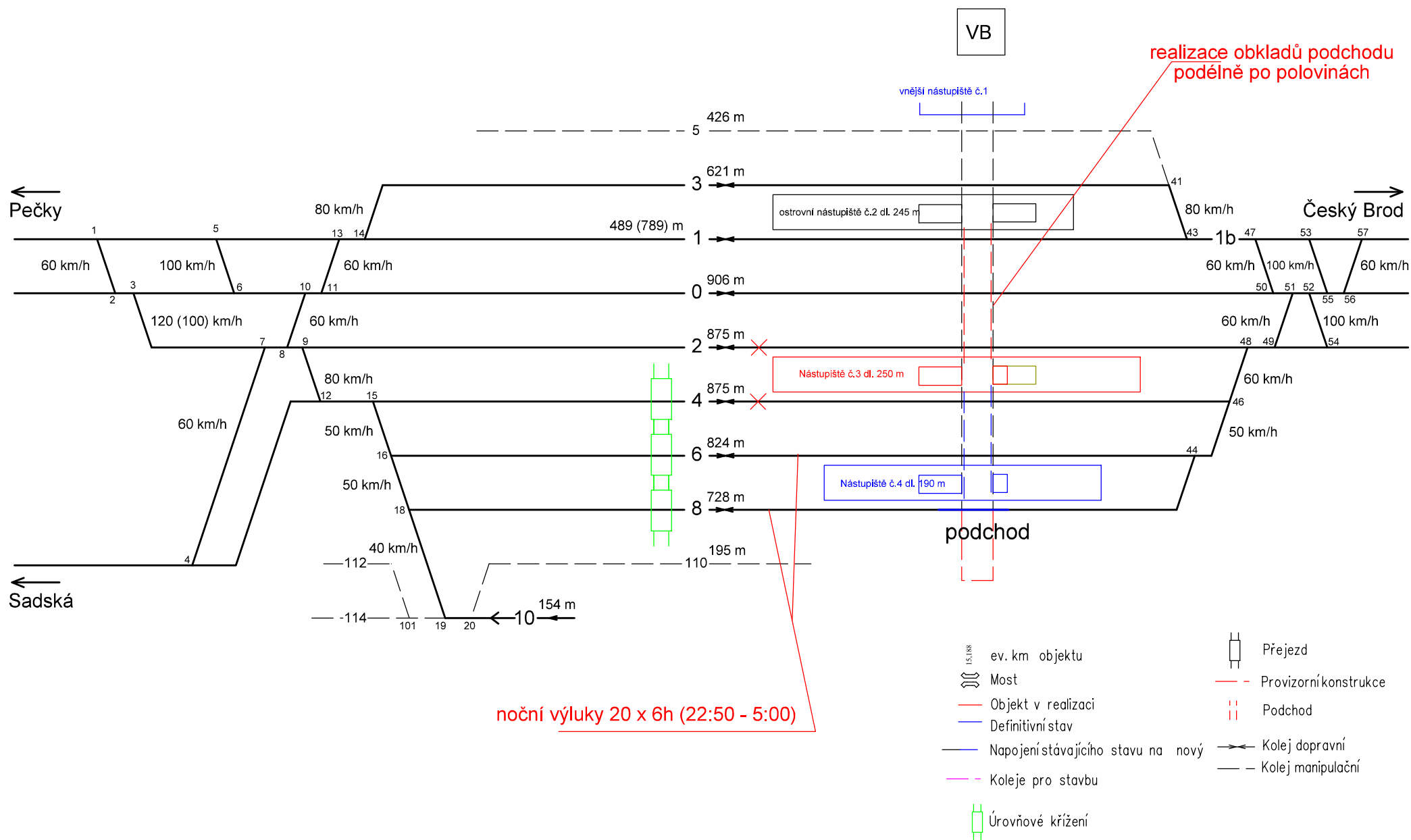
Přípravné práce



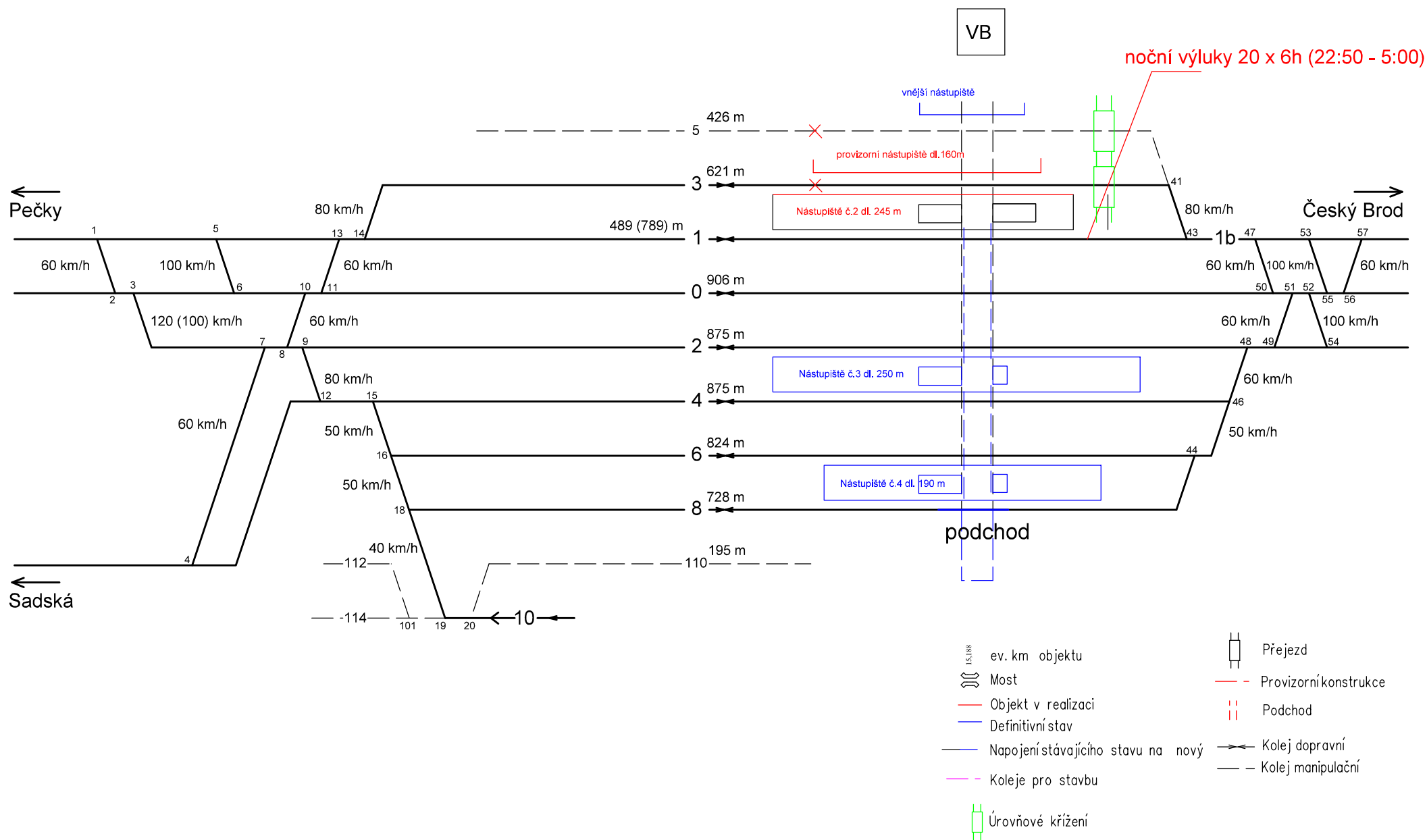
Stavební postup č.1



Stavební postup č.2



Stavební postup č.3



Stavební postup č.4

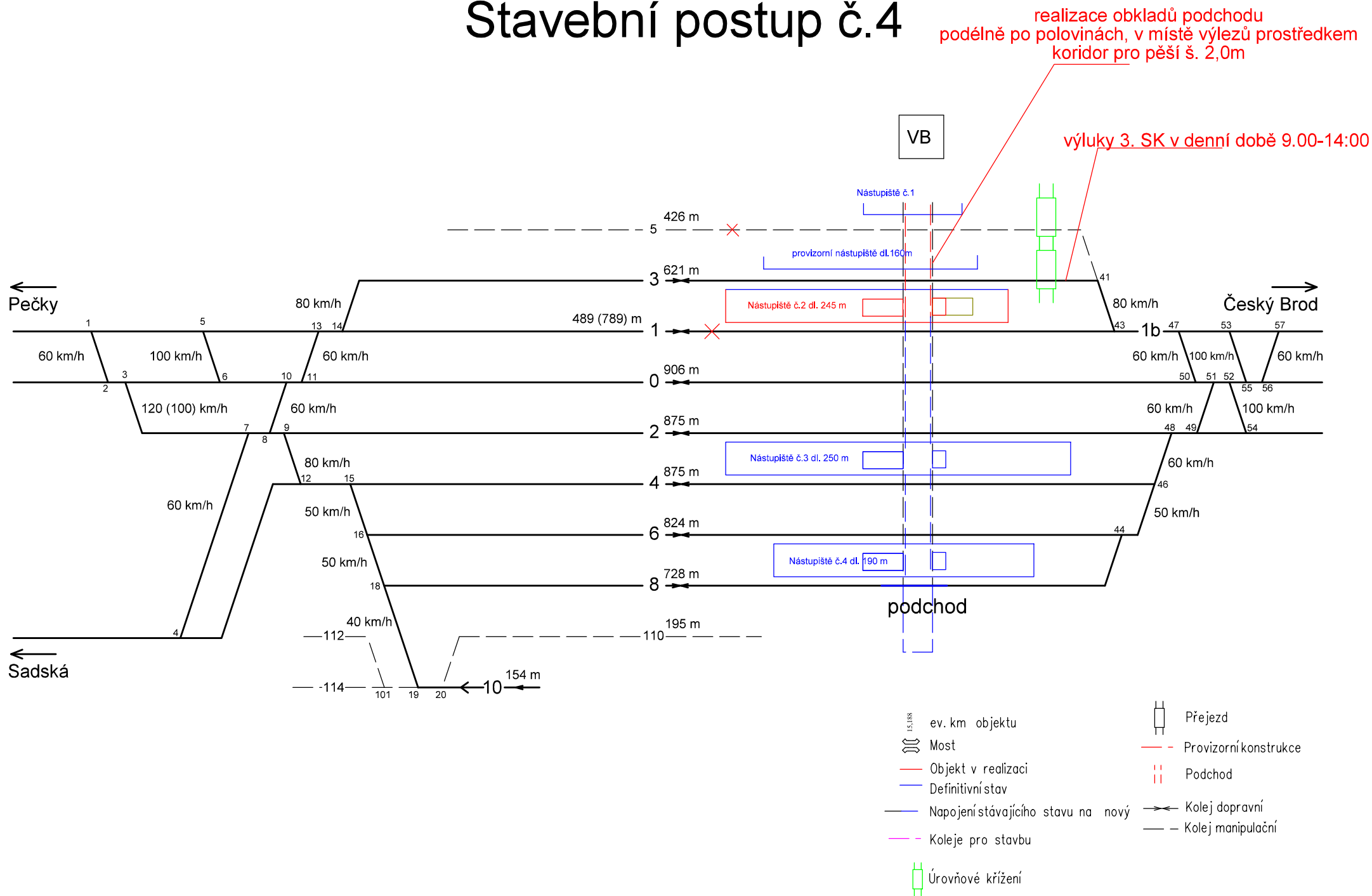
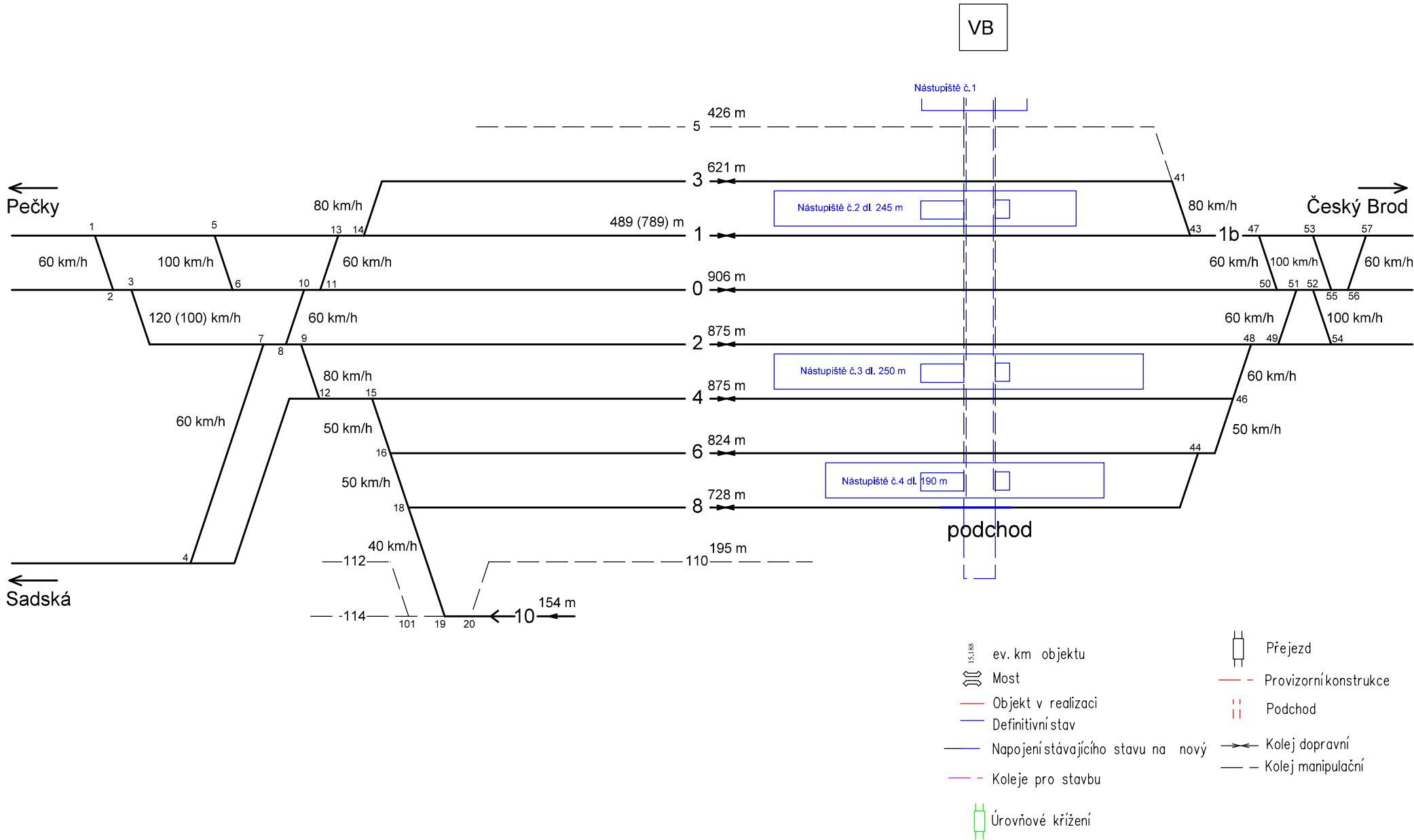
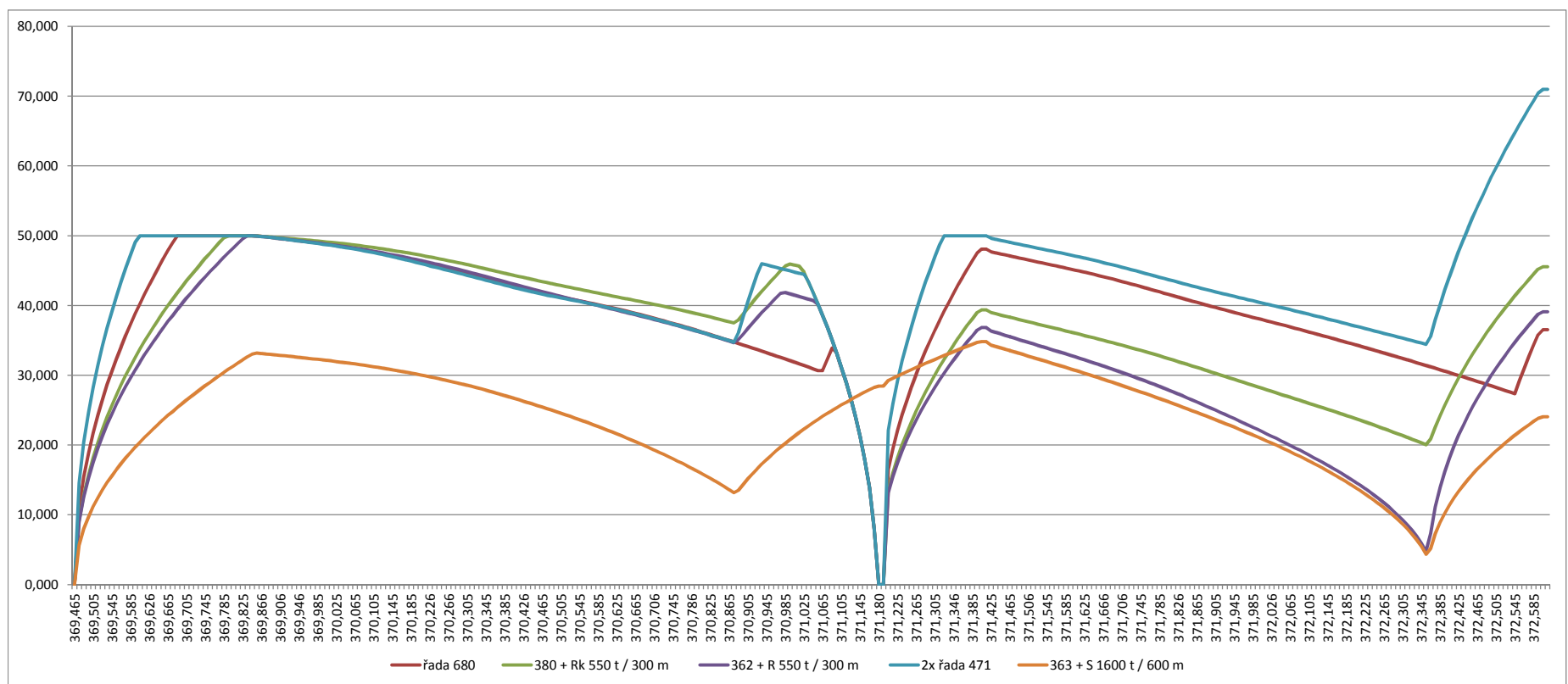


Schéma definitivního stavu ŽST Poříčany

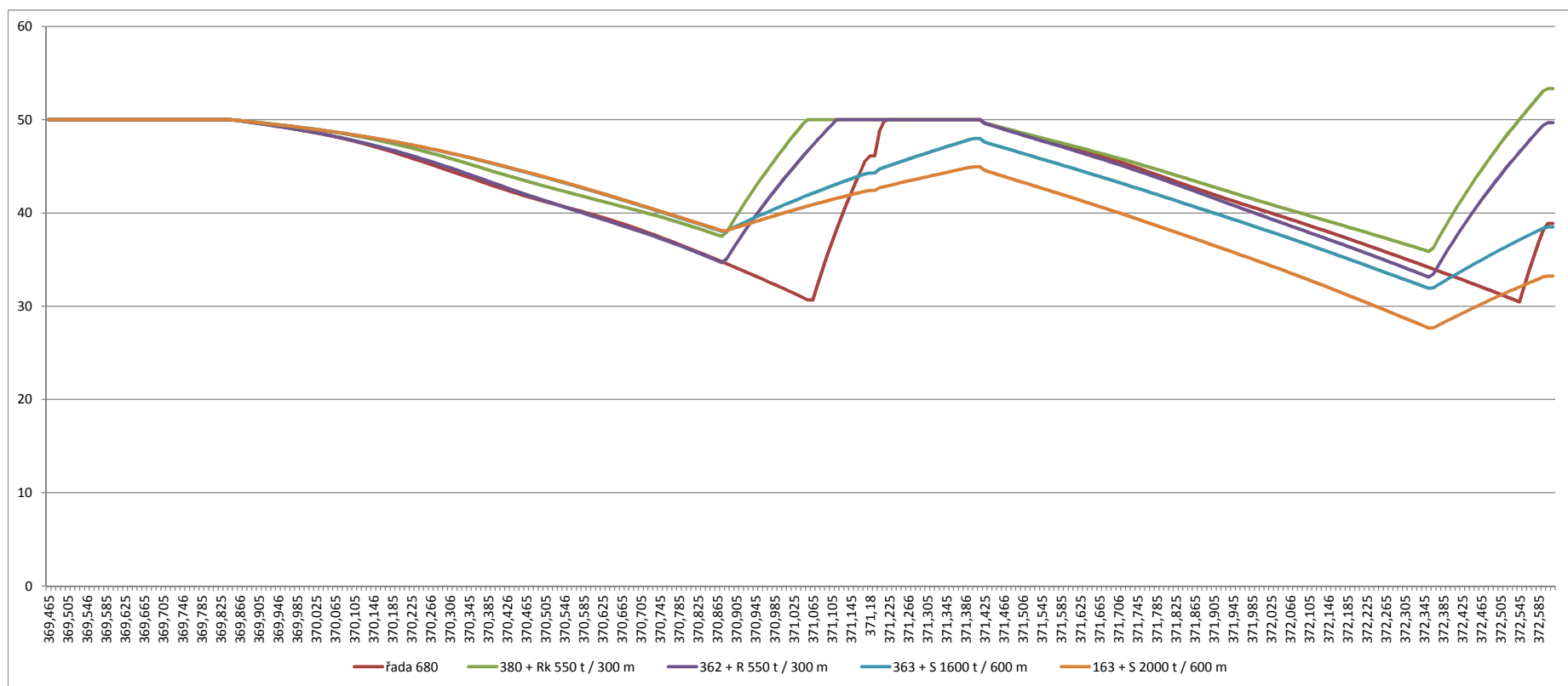


Graf pro jízdu samotíží v km 369,849 - 370,879 a v km 371,400 - 372,360 se zastavením u návěstidla 2L a u hrany nástupiště č. 4 v ŽST Poříčany



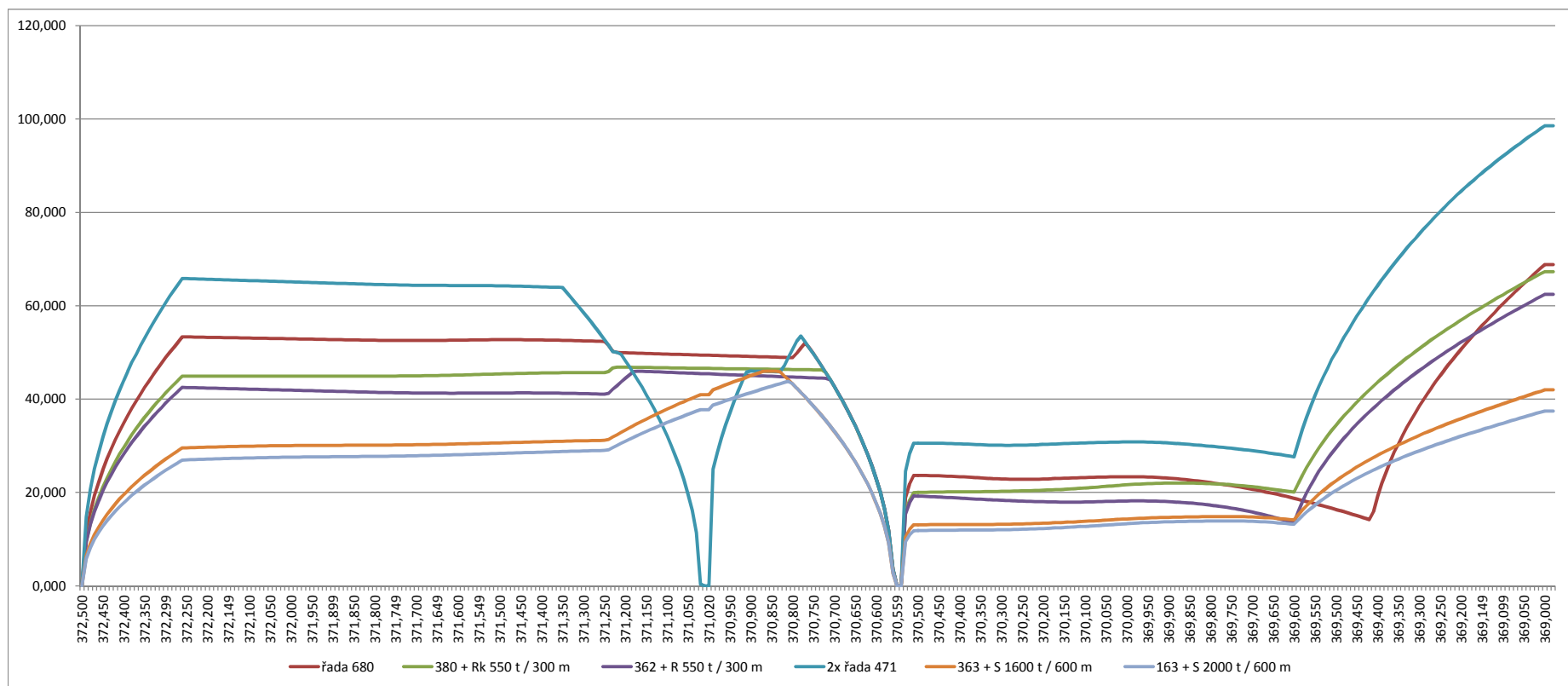
x

Graf pro jízdu samotíží v km 369,849 - 370,879 a v km 371,400 - 372,360 s průjezdem u návěstidel 2L a L6, resp. L8 v ŽST Poříčany



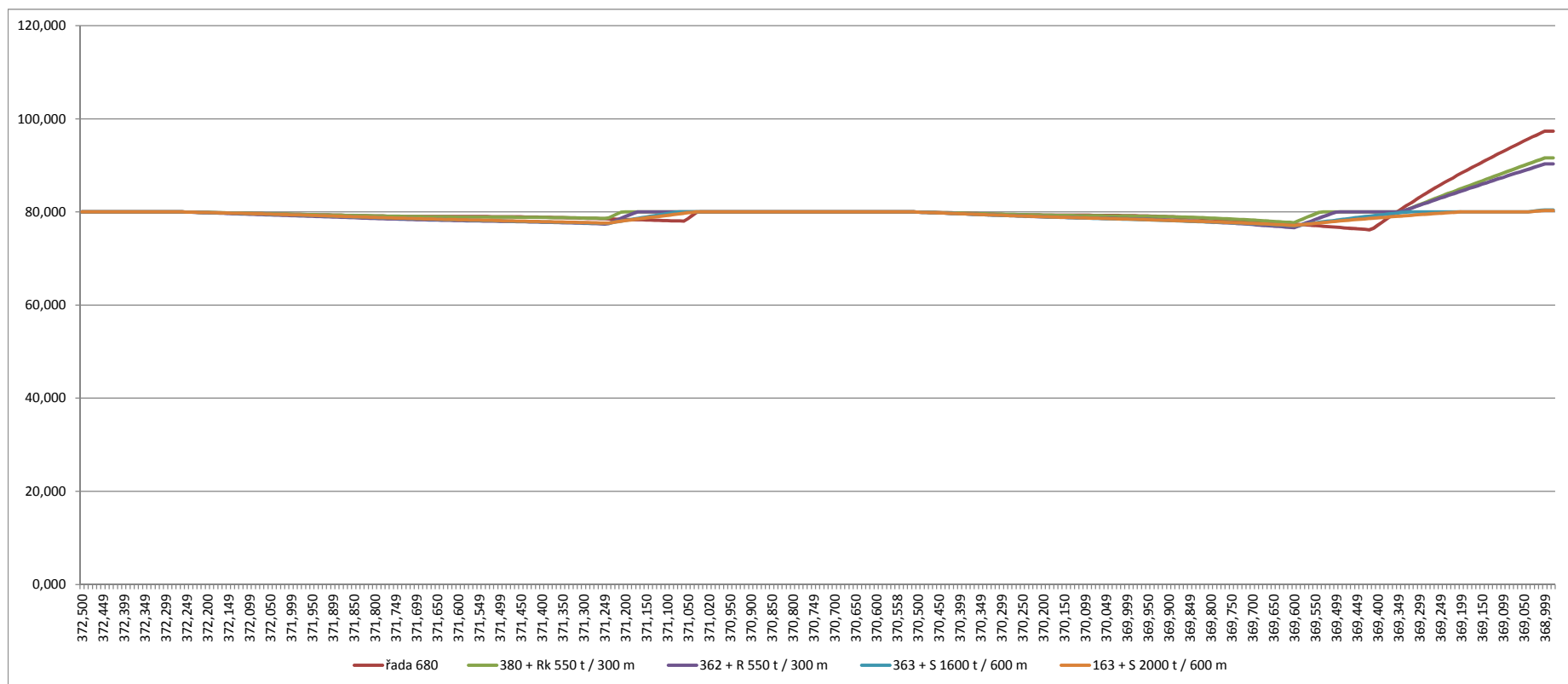
x

Graf pro jízdu samotíží v km 372,260 - 371,243 a v km 370,513 - 369,600 se zastavením u návěstidel 1S a S3 v ŽST Poříčany



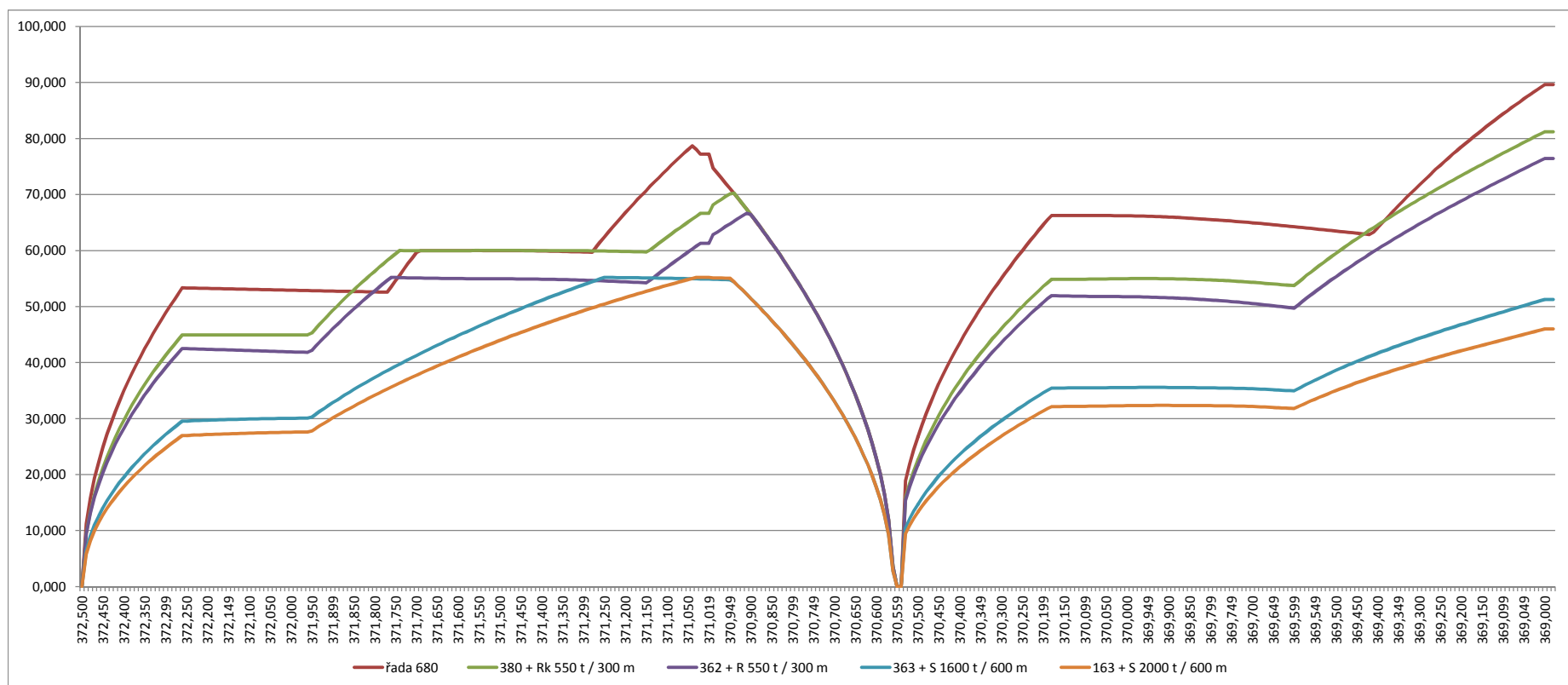
x

Graf pro jízdu samotíží v km 372,260 - 371,243 a v km 370,513 - 369,600 s průjezdem u návěstidel 1S a S3 v ŽST Poříčany



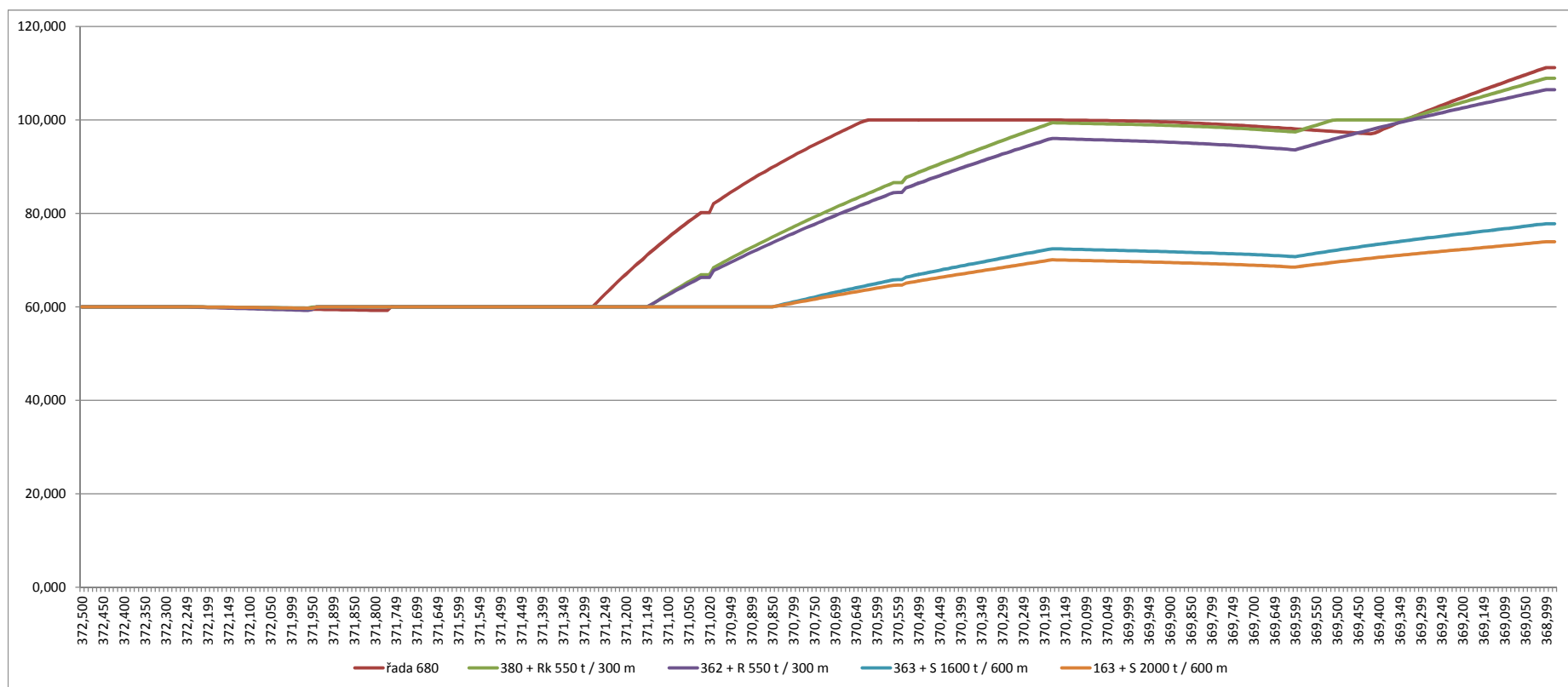
x

Graf pro jízdu samotíží v km 372,260 - 371,954 a v km 370,181 - 369,600 se zastavením u návěstidel 1S a S0 v ŽST Poříčany



x

Graf pro jízdu samotíží v km 372,260 - 371,954 a v km 370,181 - 369,600 průjezdem u návěstidel 1S a S0 v ŽST Poříčany



x

VÁŠ DOPIS ZNAČKY:

ZE DNE:

NAŠE ZNAČKA: 201/394/16

VYŘIZUJE:

Ing. Lukáš Pohořelý

TEL.:

+420 267 094 166 / 605 229 076

E-MAIL:

lukas.pohorely@sudop.cz

IDDS:

nd9sqfy

MÍSTO / DATUM:

Praha / 14. října 2016

Dle rozdělovníku

Věc: „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany“

Vážení,

v rámci zpracování stavby **„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany“**, 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. 16 155 230 jednání.

Přílohou vám posíláme záznam z uvedeného jednání, které se uskutečnilo v Praze dne **6. 10. 2016 od 13:00 hod.** na Oblastním ředitelství Praha, Partyzánská 24, Praha 7.

Záznam je rozesílán v elektronické podobě na níže uvedené emailové adresy.

S přátelským pozdravem



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

Ing. Jiří Syrový
vedoucí střediska železničních
tratí a uzlů.

Přílohy:

Záznam z porady.

Prezenční listina.

Schéma stavebních postupů a časový plán stavby

Rozdělovník

- Provozní a dopravní technologie:

Ing. Tomáš Kafka, tomas.kafka@sudop.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.

Oblastní ředitelství Praha

Chládek Tomáš Mgr.

Knopf Tomáš Bc.

Partyzánská 24

170 00 Praha 7

Chladek@szdc.cz

Knopf@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty s.o.

Centrální dispečerské pracoviště Praha

Kolář Pavel Ing.

Javůrek Tomáš Ing.

Křižíkova 552/2

186 00 Praha 8

KolarPavel@szdc.cz

JavurekT@szdc.cz



NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	<u>„Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v ŽST Poříčany“</u> Projednání způsobu komunikace zaměstnance zhotovitele a pracovníkem řízení provozu na CDP Praha.
DATUM	6. 10. 2016
MÍSTO	Oblastním ředitelství Praha
ÚČASTNÍCI	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A)	Viz. text

V úvodu seznámil projektant účastníky jednání s projektem stavby, zejména se stavebními postupy a termínem realizace stavby. Následně byla řešena problematika komunikace zhotovitele stavby s pracovníkem řízení provozu, neboť během realizace stavby bude stanice dálkově řízena z CDP Praha.

Bylo dohodnuto následující:

- V průběhu realizace stavby je navrženo staveništní úrovně křížení s kolejemi, které bude opatřeno uzamykatelnou závorou a obsluhováno odborně proškoleným pracovníkem zhotovitele, který bude závoru obsluhovat vždy po dohodě se zaměstnancem řízení provozu na CDP Praha. Pro komunikaci bude použito zařízení GSM-R, umožňující přímé, nahrávané spojení. Dodání mobilní terminálu GSM-R, včetně objednání SIM karty u SŽDC, zajistí zhotovitel."
- V projektu stavby bude uvedeno upozornění, že stanice bude v době rekonstrukce řízena dálkově z CDP Praha.

Zapsal:



Ing. Lukáš Pohořelý



Příloha č. 1: Graf pro jízdu samotíží v km 369,600 - 369,849 a v km 371,670 - 372,26 se zastavením / průjezdem u návěstidel 1L a L2 v ŽST Poříčany

