



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Projekt „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ je spolufinancovaný Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Kompletní PDPS po připomínkách	11/2022
02	-	-
03	-	-

Investor:



Správa železnic, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Společnost "SP+SEU_ŽST Smíchov_PDPS, AD"



Správce:



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

Vedoucí týmu:

ING. MICHAL MEČL

Specialista profese:

ING. PAVEL LANGER

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Vypracoval:

ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ

Kontroloval:

ING. MICHAL MEČL

Název akce:

REKONSTRUKCE ŽST PRAHA-SMÍCHOV
I. ETAPA - SNESENÍ ČÁSTI KOLEJIŠTĚ ŽST PRAHA-SMÍCHOV,
OBVODU SPOLEČNÉHO NÁDRAŽÍ

Číslo smlouvy:

19 108 201

Projektový stupeň:

PDPS

Část:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Datum:

10/2022

Číslo části:

B.8

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

1_001

B.8.1. Technická zpráva

Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov, I. etapa

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
1.1	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI	6
1.2	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	6
2	ČLENĚNÍ A ÚČEL DOKUMENTACE.....	8
2.1	ÚČEL DOKUMENTACE	8
2.2	POUŽITÉ ZKRATKY	8
3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	9
3.1	STÁVAJÍCÍ STAV	10
3.2	NOVÝ STAV.....	11
4	POPIS STAVENIŠTĚ	12
4.1	MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	12
5	PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	12
5.1	ZAJIŠTĚNÍ STAVENIŠTĚ	13
5.1.1	<i>Ostraha staveniště</i>	<i>13</i>
5.1.2	<i>Oplocení staveniště.....</i>	<i>13</i>
5.1.1	<i>Informační zařízení</i>	<i>13</i>
5.1.2	<i>Zabezpečení staveniště</i>	<i>13</i>
5.1.3	<i>Osvětlení staveniště.....</i>	<i>14</i>
5.1.1	<i>Odvodnění staveniště</i>	<i>14</i>
5.2	SEZNAM A POPIS PLOCH ZS	14
5.3	POSTUP LIKVIDACE ZS	15
5.4	TRVALÉ DEPONIE A MEZIDEPONIE	15
5.5	PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	15
5.5.1	<i>Úrovňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu:</i>	<i>16</i>
5.5.2	<i>Staveništní rampy:</i>	<i>16</i>
6	NADROZMĚRNÁ PŘEPRAVA:	16
6.1.1	<i>Křížení s tramvajovou tratí</i>	<i>17</i>
6.2	ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYUŽITÍ NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ	17
7	TECHNOLOGIE STAVEBNÍCH PRACÍ	18
7.1	DEMONTÁŽNÍ ZÁKLADNA KOLEJOVÝCH POLÍ.....	18
7.2	RECYKLAČNÍ ZÁKLADNA.....	19
7.3	MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA A TECHNOLOGIE POKLÁDKY ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU	19
7.4	PRACOVNÍ DOBA	19
8	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.....	19
8.1	OBECNĚ	19
8.1.1	<i>Dopravní obsluha je zajištěna:.....</i>	<i>19</i>
8.2	VYUŽITÍ SILNIC STAVBOU	20
8.3	STAVENIŠTNÍ DOPRAVA V KLIDU	20
8.4	DIAGNOSTIKA A OPRAVA STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ.....	20
9	NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU	20

10	ODPADY.....	20
10.1	SKLÁDKY.....	21
11	MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENIŠTI	22
11.1	VODA	22
11.2	ELEKTRICKÁ ENERGIE	22
11.3	TELEFON	22
11.4	OSTATNÍ ZABEZPEČENÍ ZS.....	23
12	BILANCE HMOT	23
13	ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ.....	23
14	STAVEBNÍ POSTUPY.....	25
14.1	ZÁSADY REALIZACE VÝSTAVBY.....	25
14.2	2 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE 2022/2023.....	25
14.3	2 STAVEBNÍ POSTUP Č.1.....	27
15	POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU.....	29
16	POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	29
16.1	ŽELEZNICE.....	30
16.1.1	<i>Nepřetržité vyloučení provozu</i>	<i>30</i>
16.1.2	<i>Krátkodobé vyloučení provozu.....</i>	<i>30</i>
16.2	SILNICE	30
16.2.1	<i>Rušené přejezdy a přechody</i>	<i>30</i>
16.2.2	<i>Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou.....</i>	<i>30</i>
16.2.3	<i>Provoz pěších a cyklistické dopravy</i>	<i>30</i>
17	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ.....	31
18	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.	31
19	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY - VČETNĚ OMEZENÍ HOSPODAŘENÍ TŘETÍCH STRAN.....	31
20	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY.....	32
20.1	HAVARIJNÍ PLÁN	35
20.2	POVODŇOVÝ PLÁN	36
21	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	37
22	ZÁVĚR.....	38

1 Identifikační údaje stavby

Stavba:	Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, I. etapa
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Charakteristika stavby:	Liniová železniční stavba, modernizace železniční trati
Číslo ISPROFOND:	5113520020
Číslo SoD objednatele:	E618-S-1510/2019/PH
Číslo SoD zhotovitele:	19 108 201
Místo stavby:	Železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov Železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. Železniční trať 0711 Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice Železniční trať 0741 Praha-Smíchov – Středokluky (27,129 TÚ 0742) Železniční trať 1701 České Budějovice – Praha hl. n. Železniční trať 1703 Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad
Trať dle Prohlášení o dráze 2019 ¹	Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Smíchov – Praha-Praha-Radotín (dle KJŘ 171 Praha - Beroun) Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad (dle KJŘ 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy) výše uvedené tratě jsou součástí dráhy celostátní evropského významu (E) Praha-Smíchov sev. zhl. – Praha-Smíchov spol. n. a Praha-Smíchov – Na Knížecí – Hostivice (dle KJŘ 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy) obě tratě jsou součástí ostatní dráhy celostátní (C) Praha-Smíchov – Beroun-Závodí (dle KJŘ 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun) trať je součástí dráhy regionální (R)
Kraj:	Hl. město Praha
Obec / Městská část:	Praha 5, Praha 10, Praha 2, Praha 4 a Velká Chuchle
Katastrální území:	Smíchov, Hlubočepy, Vršovice, Vinohrady, Nusle, Vyšehrad, Malá Chuchle

¹ Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020 ve znění změny č. 3, účinné od 17. 1. 2020
Technická zpráva B.8.1_001

Pověřené městské úřady: Praha 5, Praha 10, Praha 2, Praha 4, Praha 16
Obce s rozšířenou působností: Hl. m. Praha
Začátek stavby: pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov ve stáv. km 3,806 (nkm 3,826 732), s přesahem technologických profesí do úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov, Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad a ŽST Praha-Vršovice
Konec stavby: pro železniční trať 0202 Praha-Smíchov – Plzeň hl. n. v km 1,805 polohou stávajícího vjezdového návěstidla do ŽST Praha-Smíchov, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Praha-Praha-Radotín
pro železniční trať 0711 Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice v km 1,737, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Praha-Žvahov
pro železniční trať 0741 Praha-Smíchov – Středokluky (27,129 TÚ 0742) v km 1,267, s přesahem technologických profesí do úseku Praha-Smíchov – Výh. Prokopské údolí
Datum zpracování dokumentace: srpen 2022

1.1 Údaje o stavebníkovi

Stavebník (Zadavatel): Správa Železnic, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234
Zapsaná v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
Organizační složka zadavatele: Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9
Nadřízený orgán: Ministerstvo dopravy
Nábřeží L. Svobody 12
110 00 Praha 1

1.2 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s.
středisko 201 - železničních tratí a uzlů
Olšanská 1a
130 80 - Praha 3
IČ: 25 79 33 49

	DIČ: CZ 25 79 33 49
	Zapsaný v OR vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka č. 6080
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Michal Mečl - autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ID00 č. 0009519
Garanti profesí:	Železniční svršek a spodek: Ing. Eva Syrová Nástupiště a žel. přejezdy: Ing. Veronika Kotková Mosty, propustky a zdi: Ing. Petr Šetřil Potrubní vedení: Ing. Petr Vulterýn Pozemní komunikace: Bc. Josef Jančík Kabelovody, kolektory, pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů: Ing. Jaroslava Šudová Trakční a energetická zařízení: Ing. Jaroslav Peroutka, p. Aleš Budský, Ing. David Zrůst Železniční zabezpečovací zařízení: p. Zdeněk Pacholík Železniční sdělovací zařízení: Ing. Petr Poupa Silnoproudá technologie včetně DŘT: Ing. Miroslav Nezkusil

2 Členění a účel dokumentace

Část projektu „B.8 – 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.

V části „B.8. – Zásady organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o technických opatření při výstavbě jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D.1 - Technologická část“ a „D.2 - Stavební část“.

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

- B.8.1. Technická zpráva
- B.8.2 Přehledná situace stavby
- B.8.3.1 Časový postup prací
- B.8.3.2 Časový plán výluk
- B.8.4. Schéma stavebních postupů
- B.8.5. Balance zemních hmot

2.1 Účel dokumentace

Dokumentace je zpracována ve stupni PDPS, tedy v podrobnostech pro provedení stavby, nicméně je povinností zhotovitele vybraného na základě výběrového řízení, aby dle vlastních kapacit a technologií zpracoval podrobný HMG prací a upřesnil náplň stavebních postupů. Pro zhotovitele jsou závazné všechny nepřetržité výluky delší než 24 hodni a omezení dopravy s tím související, počty krátkodobých výluk (výstavba základů TS a montáž TS, montáž TV, podbití atp) stanovil projektant dle zkušeností z jiných staveb za účelem stanovení přibližného objemu těchto výluk, a je třeba je vnímat jako předpokládané a orientační, jejich skutečný počet bude odvislý od konkrétních podmínek stavby. Rovněž jejich poloha na časové ose je návrh projektanta, který s ohledem na skutečném podmínky během realizace může doznat změn.

2.2 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
SŽ	Správa železnic
č.1	stávající číslování
n.č.1	nové číslování
ES	elektronické stavědlo
TZZ	traťové zab. zařízení
SZZ	staniční zab. zařízení
ŽST	železniční stanice
St.	stavědlo
EMZ.	elektromagnetický zámek
EMZZ	elektromechanické zab. zařízení
KO	kolejový obvod

3 Základní údaje o stavbě

Projektová dokumentace řeší tzv. I. etapu stavby „Rekonstrukci ŽST Praha-Smíchov“ jejíž náplní je snesení kolejiště společného nádraží včetně zbytných kolejí os. nádraží. Stavba má vliv na tratě Praha hl.n. – Praha-Smíchov (trať č.525B), Praha-Smíchov – Plzeň hl.n. (trať č.521B), Praha-Smíchov – Středokluky (trať č.520A) a Praha-Smíchov společné nádraží - Hostivice (trať č. 528A).

Rozhodujícími souvisejícími stavbami jsou v průběhu realizace:

- Železniční stavby:
 - Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov
 - Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov
- Ostatní stavby:
 - Smíchov City South
 - Terminál Smíchovské nádraží (stavba MHMP)
 - Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov

Omezující požadavky cizích investorů akceptované investorem platné k datu zahájení stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ v roce 2022 (již neaktuální termín, nový není znám):

Stavba Smíchov City, investor Smíchov Station Development

- Snesení kolejiště ŽST Smíchov společné nádraží v rozsahu záměru výstavby Smíchov City v polovině roku 2022 v rámci stavby Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov.

- V rámci stavby Smíchov City bude nejpozději k 08/2022 snesena lávka pro pěší v rozsahu stavby Smíchov City.
- S ohledem na souběh staveb Smíchov City a Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov bylo na jednáních dohodnuto, že obě stavby budou využívat stejné vjezdy a výjezdy ze staveniště v rozsahu:
 - Staveništní přístup (realizováno stavbou Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov) a nový kruhový objezd z Dobříšské (realizováno stavbou Smíchov City),
 - V roce 2022 staveništní přístup naproti tunelu Mrázovka (realizováno stavbou Smíchov City)
 - Přístup z ul. Nádražní mezi mosty

Výše uvedené požadavky jsou již překonané, ze stavby “Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov” byla vyčleněna tzv. I. etapa, s termínem zahájení stavby 11/2022 se zahájením výluk na společném nádraží od 1.4.2023. Termín realizace samotné stanice nebyl investorem zadán. S ohledem na proces vlastního plánování a realizace není možné navrhnout přístupové komunikace jednotně pro všechny stavby, HMG staveb nejsou ukotveny, proto počítá projekt s následujícím:

- Snesení lávky pro pěší a kolejíště společného nádraží včetně zbytných kolejí os. nádraží od 1.4.2023
- Hlavní přístup na staveniště bude z ul. Nádražní mezi stávajícími mosty, kde je s ohledem na TV tramvajové tratě snížena podjezdná výška na 3,4m.
- Možnost využití přístupu od tunelu Mrázovka a z kruhového objezdu z Dobříšské v roce 2023 bude věcí prověření a dohody zhotovitele se zhotovitelem stavby Smíchov City South.

3.1 Stávající stav

Jednokolejná trať č.528 slouží pro regionální dopravu ve směru Praha-Zličín – Hostivice a je součástí dráhy celostátní. Je zapojena do dálkové řízení dopravy a ovládaná z CDP Praha. Je zapojena do ŽST Praha-Smíchov, která je elektrifikována stejnosměrnou soustavou 3 kV a je rozdělena do následujících sekcí TV:

Osobní nádraží:

- SK č. 5,7a,9,11,13,15
- SK č.1 (včetně záhlaví),3,7
- SK č. 2 (včetně záhlaví),4,6 + TK Rudná
- SK č. 8,10,12,14,16,18

Společné nádraží

- SK č. 1,3,5,7 a spojovací koleje č.91,90
- SK č. 2,4,6

Stávající zab. zařízení osobního nádraží je reléového typu vzor SSSR z roku 1953 s individuálním stavěním výměn, světelnými návěstidly a kolejovými obvody. Společné nádraží ŽST Praha-Smíchov je zabezpečeno elektromechanickým zab. zařízením s jedním řídícím a

jedním závislým stavědlem na jižním zhlaví. Výhybky jsou stavěny ručně. Stavění vjezdových a odjezdových vlakových cest mezi oběma zařízeními probíhá tak, že vlaková cesta je nejdříve sjednána telefonicky výpravčími, poté dojde k postavení příslušných částí vlakových cest na obou zařízeních a pokud jsou příslušné části cest postaveny správně a shodně, dojde v rámci elektronického stavědla k rozsvícení povolujícího znaku na příslušném návěstidle.

Traťový úsek Praha-Smíchov – výhybna Prokopské údolí je zabezpečen automatickým hradlem bez oddílových návěstidel na trati. Volnost trati je zjišťována počítači náprav.

3.2 Nový stav

Železniční svršek, spodek, mosty

Náplní stavby je snesení kolejiště společného nádraží včetně postradatelné části kolejiště os. nádraží SK č. 6 bude v místě nástupiště č. 3 přerušena v délce cca 100m a bude kusá ve směru na Radotín s délkou nástupištní hrany 100m. V místě přerušení SK č.6 bude v délce 100m vybudováno provizorní nástupiště u SK č. 8 s provizorním přístupem na stávající nástupiště č.3 přes vyloučenou část koleje č.6. Cílem stavby je uvolnění staveniště pro související stavbu Smíchov City South, součástí stavby je i snesení kolejí, které nejsou v přímé kolizi se související stavbou, ale jejich snesení je nutné z důvodu přístupu na staveniště (např. jeřábová technika pro snesení stávající lávky), nebo uvolnění plochy za účelem zřízení plochy ZS. Stávající lávka pro pěší bude snesena vyjma části nad staniční kolejí č.9b, která bude ponechána a zabezpečena proti vstupu.

Silnoproud

Před snesením kolejiště Společného nádraží budou přeloženy kabely silového vedení NN, jež vedou ze stávající trafostanice 22/0,4kV napříč kolejiště směrem k dopravní kanceláři pod lávkou a na jih směrem ke Stavědlu 1. Kabelové trasy budou provizorně přeloženy za stávající k.č. 16, v místě severního zhlaví kolejiště os. nádraží budou ponechány ve stávající stopě. Bude demontována stávající, postradatelné či kolizní osvětlení. Provizorně budou osvětleny kusé SK č. 1s,3s,5s včetně výhybek a nové provizorní nástupiště u SK č.8 včetně přístupu na nástupiště.

Zabezpečovací zařízení

Dojde k úpravě zab. zařízení, které bude dotčeno demolicí dopravní kanceláře, stanoviště výpravčího bude nově zřízeno na Stavědle 1, kde bude zřízeno jednoduché provizorní zab. zařízení, které zabezpečí úvratě jízdy přes kusé koleje Společného nádraží a vazbu TZZ a DOZ směr Praha-Žvahov, rovněž dojde k úpravě vazby stávajícího PZS v km 1,467. Vjezdy vlaků od Radotína na kusé koleje Společného nádraží nejsou možné. Po redukci Společného nádraží budou jízdy vlaků od Prahy-Žvahova probíhat jako vlakové cesty na kusé staniční koleje 5a a 3s, následně bude provedena úvrať a posun po koleji č. 90 do os. nádraží, kde bude provedena druhá úvrať a jízda posunem k 3. nástupišti.

Trakční vedení

Bude sneseno trakční vedení a demontovány trakční stožáry a brány v místě snesených kolejí. Trakční vedení SK č. 91 bude sneseno ke stožáru 3S, dále směr Vyšehrad bude ponecháno v tomto rozsahu bude rovněž ponechán kolejový rošt, aby bylo možné zajistit zpětné cesty trakčního vedení.

Sdělovací zařízení

Stávající Stavědlo č.1, kabelový domek u přejezdu a budova Správy tratí budou nově provizorně připojeno pomocí místních a optických kabelů. Stávající telefonní zapojovač bude přemístěn z demolovaného Stavědla B do Stavědla č.1.

4 Popis staveniště

Obvod staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost. Graficky je obvod staveniště vyznačen silnou zelenou čerchovanou čarou v koordinačních situacích v části C.3. Obvod staveniště byl navržen s ohledem na minimalizaci záborů z důvodu požadavku zadavatele na rychlost a úspěšnost projednání s DOSS. Obvod staveniště není-li to nutné nezasahuje do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese.

Staveniště se nachází v zastavěné části města Prahy v ŽST Praha-Smíchov, rozsah ploch ZS a pohyb staveništních mechanismů bude uzpůsoben aktuální situaci na staveništi se zohledněním požadavku na zachování drážního provozu během stavby. **S ohledem na současně probíhající stavby cizích investorů** je nutné důsledně koordinovat pohyb staveništních mechanismů a předem stanovit míru spoluúčasti na opravách stávajících komunikací mezi jednotlivými zhotoviteli.

Během realizace stavby je třeba respektovat ochranná pásma nejen inženýrských sítí a dráhy, ale i tramvajové tratě a metra.

4.1 Maximální zábory pro staveniště

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

5 Plochy zařízení staveniště

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. Plochy ZS budou předány bez vazby na roční období.

Specifickým případem jsou plochy v místě ochranného pásma metra a tubusů metra, jejich využití musí zhotovitel v předstihu projednat s Dopravními podniky hlavního města Prahy.

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.

5.1 Zajištění staveniště

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

5.1.1 Ostraha staveniště

Zajištění ploch ZS a staveniště jako takového je nutno splnit ve smyslu nařízení vlády č.591/2006Sb. Jedná se zejména o zajištění proti vstupu nepovolaných osob, a to i za cenu střežení staveniště fyzickou osobou či osobami.

5.1.2 Oplocení staveniště

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

5.1.1 Informační zařízení

Vjezdy na staveniště musí být označeny dopravními značkami, provádějícími místní úpravu provozu vozidel na staveništi. Před zahájením stavby musí dopravně inženýrské opatření projednáno a odsouhlaseno místním dopravním inspektorátem. U vjezdu na staveniště bude osazeno plošné informační zařízení se základními informacemi o stavbě včetně povolení stavby.

5.1.2 Zabezpečení staveniště

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

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

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

Stavby, veřejná prostranství, komunikace dočasně využívané pro staveniště, kdy bylo zachováno současné užívání veřejností (chodníky, přejezdy, vozovky...) se musí po dobu

společného užívání bezpečně ochraňovat a udržovat v náležitém stavu. Podle potřeby se oddělí vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta. Veřejná prostranství se pro staveniště využijí jen ve stanoveném nezbytném rozsahu a době. Před ukončením jejich užívání se musí uvést do původního stavu, pokud příslušný orgán od tohoto požadavku neustoupí.

Stavební hmoty a výrobky se musí na staveništi bezpečně ukládat.

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

5.1.3 Osvětlení staveniště

Vnitřní a vnější osvětlení staveniště bude zajištěno ze staveništního rozvodu elektrické energie a bude provedeno v souladu s ČSN EN 12 464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory.

Umístění a nasměrování venkovního osvětlení staveniště bude provedeno tak, aby při výstavbě nedošlo k přímému osvětlení dráhy, okolních domů a komunikací.

Staveniště včetně zařízení, jež jsou zcela nebo z části umístěna na veřejných komunikacích a prostranstvích se musí zabezpečit, výrazně označit reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlit a opatřit výstražnými světly.

5.1.1 Odvodnění staveniště

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

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

5.2 Seznam a popis ploch ZS

ZS 1 v ŽST Praha-Smíchov

trvání:	do 1 roku
účel:	mezideponie materiálu železničního svršku a spodku, trakčního vedení, buňkoviště.
poznámka:	nutno ponechat přístup ke St. č.1, nutná úprava plochy pro provoz recyklační linky dle platných předpisů, nutnost ochránit stávající a přeložené kabelové trasy.
umístění:	mezi společným a hlavním nádražím u St. č. 1
velikost:	9322 m ²
přístup:	z ulice Nádražní, Dobříšská a Radlická

parcelní číslo v KN:	5018/1, 5082/5, 5082/5, 5082/6, 5018/29, 5018/30, 2018/34, k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha a zastavěná plocha a nádvoří, jiná plocha, dráha

ZS 2 ŽST Praha-Smíchov

trvání:	do 1 roku
účel:	deponie kolejových polí
poznámka:	Nutnost ochránit stávající kabelové trasy.
umístění:	mezi komunikací a kolejištěm společného nádraží
velikost:	2301 m ²
přístup:	z Radlické a Dobříšské
parcelní číslo v KN:	5083/4, 5083/3, 5019/93, 5019/53 k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s, Správa železnic.
způsob využití:	jiná plocha, dráha

ZS 3 v ŽST Praha-Smíchov

trvání:	do 1 roku
účel:	manipulační plocha pro snesení lávky pro pěší
poznámka:	
umístění:	v místě lávky pro pěší
velikost:	462 m ²
přístup:	kolejovou mechanizací a dvoucestnými vozidly
parcelní číslo v KN:	5006/4, 5018/1, k.ú. Smíchov
vlastník:	České dráhy, a.s.
způsob využití:	dráha, jiná plocha

5.3 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. Plochy ZS mohou být zrušeny i dříve, pakliže dle HMG prací brání výstavbě SO nebo PS.

5.4 Trvalé deponie a mezideponie

V rámci stavby nebudou zřizovány trvalé deponie, pouze mezideponie kolejového roštu a výhybek.

5.5 Přístup na staveniště

Plochy ZS i přístupové komunikace včetně úrovnových křížení budou vybudovány bez zbytečného odkladu a půjdou k tíži stavby „Rekonstrukce ZST Praha-Smíchov, DSP“, o náklady spojené s následnou údržbou, čištěním vozidel atp. se zhotovitelé souvisejících staveb spravedlivě podělí. Projektant navrhuje, aby míra participace byla odvislá od frekvence a tonáže vozidel konkrétního zhotovitele. Nicméně je věcí zhotovitelů se shodnout na způsobu

rozdělení nákladů, případné neshody nesmí být důvodem k zamezení přístupu konkrétního zhotovitele na staveniště a tím ohrožení HMG výstavby.

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. Je bezpodmínečně nutné, aby staveništní mechanismy při výjezdu ze stavby projely čistící zónou (např. při použití mobilní čistící rampy), dle požadavku správce či vlastníka komunikace bude potřeba počítat s pravidelným kropením komunikací a průběžnou opravou výtlučů. V případě staveništních komunikací je nutné počítat kromě zašterkování/zapanelování i s vykácením/ořezáním vzrostlé zeleně, případně s vybudováním nájezdových ramp, dočasným zatrubněním příkopů a ochranou stávajících inženýrských sítí.

Vjezdy na staveniště pro přístup staveništní techniky budou realizovány následovně:

Pro silniční techniku:

- Nádražní, Dobříšská (bude-li v době realizace již dokončen provizorní sjezd z Dobříšské)
- Od tunelu Mrázovka po dohodě se Sekyra Group, a.s., zejména v případě velké jeřábové techniky.

V místě Nádražní ulice je na severním zhlaví snížena podjezdná výška na 3,4m, což pro některé mechanismy (autodomíchavače, autodomíchavače s čerpadlem betonu, jeřáby) není dostatečné, stejné platí pro případný nadrozměrný náklad. Zhotovitel zohlední tuto skutečnost v návrhu technologie provádění, v případě potřeby projedná s Dopravními podniky hlavního města Prahy dočasnou úpravu výšky trolejového vedení.

Pro železniční techniku:

- z okolních stanic

5.5.1 Úrovnňové křížení s dráhou za účelem přístupu na stavbu:

Není navrženo. Návoz provizorních konstrukcí pro podepření stávající lávky je navržen na plošinových vozech, manipulace s prvky je navržena pomocí dvoucestných vozidel. Pro překládku je možné využít k.č. 16a, která je přednostně určena pro stavbu.

5.5.2 Staveništní rampy:

Nejsou v rámci stavby zřizovány. Zhotovitel může využít staveništní sjezd z Dobříšské, pakliže již bude dokončen některou ze souvisejících staveb.

6 Nadrozměrná přeprava:

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

- obecní úřad - na místních komunikacích a veřejně přístupových účelových

komunikacích,

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

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

Nadrozměrné náklady (silniční návěsy s vrtnou soupravou, prefabrikáty, jeřábová technika) ale i nákladní vozidla s přívěsem budou naváženy a odváženy v nočních hodinách, zhotovitel pro tyto účely dle navrženého typu techniky staveništní přístupy dočasně upraví. Standardně je v projektu uvažováno s nákladními třínápravovými a čtyřnápravovými vozidly bez přívěsu.

6.1.1 Křížení s tramvajovou tratí

V případě vedení staveništní dopravy ulicí Nádražní je třeba počítat s trolejovým vedením tramvajové tratě. Rizikové je zejména křížení v místě mostu v ul. Nádražní, kde je výška trolejového vedení 3,96m, což při ochranné vzdálenosti 0,5m mezi trolejovým vedením a silničním vozidlem (včetně přídatných zařízení, antén atp.) neumožňuje průjezd některým typům staveništní mechanizace např. autodomíchavačům. Před zahájením přeprav je bezpodmínečně nutné předpokládaná křížení s trolejovým vedením potvrdit a přijmout příslušná opatření (po dohodě s DPP je možné např. při přepravě nadrozměrného nákladu vypnout TV, provést korekci výšky TV atp.) V případě prací v blízkosti TV se ochranné vzdálenosti zvětšují, více samostatná část dokumentace BOZP.

Je vyloučené stání vozidel na tramvajové trati a blokování provozu, do místa křížení smí vozidla vjet pouze v případě, že budou moci plynule pokračovat bez zastavení.

Je třeba projednat výjimku z omezení provozu vozidel těžkých jak 6t, které platí všude kromě Dobříšské.

6.2 Řešení zařízení staveniště včetně využití nových a stávajících objektů

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

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

V prostoru staveniště budou umístěny mobilní buňky:

stavbyvedoucího, chemické WC, šatny, kanceláře, hygienické zařízení. S ubytováním pracovníků na stavbě se neuvažuje, bude ho zajišťovat dodavatel. Stravování pracovníků není uvažováno na stavbě. Pracovníci se budou stravovat ve stravovacích zařízeních v okolí stavby.

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

- užitá kolejová pole, kolejnice a pražce nevyužité v této stavbě budou deponovány dle požadavku OŘ Praha v ŽST Zdice u k.č.10.
- montážní a demontážní základna je navržena v ŽST Praha-Smíchov,
- pro připojení staveniště na energie budou sloužit stávající rozvody vody a el. energie, více viz Kapitola 10.

7 Technologie stavebních prací

7.1 Demontážní základna kolejových polí

Demontážní základna a deponie kolejových polí je navržena v ŽST Praha-Smíchov na ploše ZS 1, případně v ŽST Zdice, kde bude deponován užitý materiál železničního svršku.

Demontáž železničního svršku při snášení kolejového roštu obsahuje vyjmutí kolejových polí kolejových polí jeřáby (např. strojem PKP, DESEC atp.) v délce 25 m s přemístěním po kolejích a uložením na volnou zpevněnou plochu v místě demontážní základny. Štěrkové lože bude ponecháno a rozhrnuto, není navržena jeho recyklace. Koleje budou demontovány s izolovanému styku tak, aby nebyl narušen kolejový obvod a nebyl nutný zásah do stávajícího zab. zař.. Podrobnosti jsou uvedeny v části dokumentace D.1.1..

Demontovaná a deponovaná kolejová pole budou ohodnocena kategorizátorem, a poté bude rozhodnuto o jejich využití. Demontáž kolejových polí spočívá v jejich rozebrání na jednotlivé součásti (kolejnice, pražce a drobné kolejivo). Nevyužité betonové pražce budou použity k recyklaci (drcení). Nevyužitelné dřevěné pražce budou uloženy jako nebezpečný odpad na skládku NO. Šrotové kolejnice a drobné kolejivo bude odvezeno do šrotu. Nevyužitelný materiál z demontáže bude odvezen auty.

Demontáž šrotových výhybek bude prováděna přímo v místě uložení výhybky postupným rozebráním na jednotlivé součásti (kolejnice, pražce, drobné kolejivo). Odvoz materiálu se uvažuje autem po silnici.

Demontáž užitých výhybek nebo k regeneraci bude prováděna po částech (samostatně výměnná a střední část) s rozebráním srdcovkové části.

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

7.2 Recyklační základna

Není navržena, stávající kolejové lože bude ponecháno bez odtěžení.

7.3 Montážní základna a technologie pokládky železničního svršku

Není navržena, účelem stavby je demontáž stávajícího kolejiště. Potřebné úkony spojené s případnou úpravou stávajících výhybek budou provedeny na ploše ZS 1.

7.4 Pracovní doba

Dle požadavku investora jsou stavební postupy a HMG stavebních prací a výluk zpracovány na 14h pracovní dobu. Dále jsou navrženy pro vybrané činnosti noční práce.

Jedná se např o:

- demontáž trakčních stožárů a bran trakčního vedení,
- demolice lávky pro pěší
- demontáže trakčního vedení

8 Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu

8.1 Obecně

8.1.1 Dopravní obsluha je zajištěna:

Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz materiálu z SO železničního svršku na deponii do ŽST Zdice, konkrétně se bude jednat o využitelné kolejnice, výhybky a pražce. Pro tyto účely bude využívána plocha ZS1.

Silniční nákladní doprava bude využívána pro odvoz ostatního vyzískaného materiálu, jedná se mimo jiné o šrotový materiál (kolejnice, výhybky a jejich součásti, stožáry a brány trakčního vedení), smíšené dřeviny, beton ze stávajících základů atp..

Přehled zařízení k využívání/odstraňování odpadů je pouze informativního charakteru a není pro zhotovitele stavby závazný. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení pro nakládání s odpady sám, včetně prověření jejich kapacit a promítnout tuto skutečnost do nabídky.

8.2 Využití silnic stavbou

Mimostaveništní doprava bude zajišťována nákladními automobily, přístup na staveniště je navržen východním sjezdem z ul. Nádražní mezi stávajícími mosty. Pakliže to postup prací souvisejících staveb umožní, je možné využít i příjezd ve směru od tunelu Mrázovka, či přes kruhový objezd z ul. Dobříšská.

8.3 Staveništní doprava v klidu

Nákladní staveništní vozidla a staveništní mechanismy budou parkovat na ploše zařízení staveniště. Osobní vozidla mohou parkovat i v přilehlých ulicích.

8.4 Diagnostika a oprava stávajících komunikací

Rozsah stavby výrazně svojí intenzitou nezmění stávající dopravní model a opravy komunikací před stavbou nejsou navrženy.

9 Navržené zemníky pro stavbu

Nejsou navrženy.

10 Odpady

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.

Nakládání s odpady je podrobně řešeno v části E.2.5.5. v souhrnné technické zprávě projektu.

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

10.1 Sklárky

Lokalita odpadu	uložení	Průměrná vzdálenost	přepravní	Poznámka
Skládka Úholičky (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Úholičky)		24 km (44 km po železnici)		Výkopová zemina, štěrk z kolejíště (odpad po recyklaci), dřevo po stavebním použití, z demolic, plasty z interiérů demolovaných objektů. Kůly a sloupy dřevěné (17-02-04), trafo bez náplně PCB a škodlivin (16-02-14), odpojovače-ocel, porcelán 100kg (17-01-03), kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky (16-02-13), izolační materiály obsahující nebezpečné látky (17-06-03), odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory (16-02-14) Polyetylenové podložky (žel. svršek), pryžové podložky (žel. svršek), izolátory porcelánové, zbytky izolačních materiálů.
Sklad nebezpečných odpadů v areálu sklárky Benátský vrch (k.ú. Staré Benátky)		55 km (76km po železnici)		Asfaltové stavební nátěry (17-03-03), odpadní ředidla (07-03-04), staré nátěrové hmoty (08-01-17),
Kompostárna Malešice v k.ú. Malešice		16km		Pařezy (02-01-03), smýcené stromy a keře (02-01-03)
Sběrna a výkupna Praha - Dolní Měcholupy (Ke Kablu 289, Praha 10 - Dolní Měcholupy)		18 km		železniční pražce betonové (17-01-01), kůly a sloupy betonové (17-01-01), prostý beton, železobeton.
Recyklační středisko stavebních odpadů Záběhlíce v k.ú. Záběhlíce		12 km		Vybouraný asfaltový beton bez dehtu (17-03-02), železniční pražce betonové (17-01-01), prostý i armovaný beton (17-01-01), stavební a demoliční suť, cihly (17-01-02)
Sběrna a výkupna Praha - Dolní Měcholupy (Ke Kablu 289, Praha 10 - Dolní Měcholupy)		18 km (srovnatelné nebo kratší po železnici)		Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej, rozvaděče kovové bez výzbroje, směsné kovy.

11 Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi

S ohledem na související stavby je věcí zhotovitelů stavby si předem domluvit způsob napojení na stávající inženýrské sítě a způsob rozpočtování nákladů s tím spojených

- dle skutečnosti, samostatné vodoměry, rozvaděče s měřením spotřeby,
- případně formou paušálu.

11.1 Voda

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

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

11.2 Elektrická energie

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

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

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

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

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

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

11.3 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.

11.4 Ostatní zabezpečení ZS

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

12 Bilance hmot

V rámci stavby nejsou navrženy zemní práce, bude demontován a rozebrán stávající kolejový rošt, šrotový a nevyužitelný materiál bude postupně odvážen na příslušnou skládku či do sběrného dvora, materiál využitelný/k regeneraci bude odvezen k deponování do ŽST Zdice. Před zahájením stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ musí být plochy ZS uvolněny pro potřeby rekonstrukce stanice.

13 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- Zhotovitel ve své nabídce zohlední náklady spojené s dočasnými posuny stávajících inženýrských sítí za účelem vyčištění místa stavby včetně opětovného vrácení do původní polohy – respektive v projektu je uvažováno, že tyto náklady pokrývají koeficienty na ztížené podmínky výstavby.
- Zhotovitel osloví tři měsíce předem provozovatele vleček a projedná s nimi výluky.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná přístupy a plochy ZS v majetku třetích osob.
- Provozovatel dráhy (SŽ) zajistí konstrukci jízdního řádu tak, aby respektoval dlouhodobě platná omezení (pomalé jízdy, jednokolejné úseky, atd.).
- 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.
- Zhotovitel je povinen vypracovat podrobný plán ZOV stavby vycházející z ZOV projektu stavby.
- Vytipované zemníky a skládky nejsou závazné, je věcí zhotovitele stavby, aby ve své nabídce zohlednil skládky a zemníky, které bude využívat.
- Práce mezi námezníkem a koncem výhybky budou prováděny v režimu práce v provozované koleji.

- Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov I. etapa bude probíhat v ochranném pásmu metra, je třeba důsledně dbát části dokumentace, posuzující vliv stavby na metro. Jedná se zejména o pohyb staveništních vozidel a deponování materiálu. V případě deponování materiálu nebo pohybu vozidel stavby přímo nad konstrukcemi metra je nutné nechat spočítat pověřenou osobou dopad vlivu na konstrukce metra.

14 Stavební postupy

14.1 Zásady realizace výstavby

Předpokládaný termín zahájení realizace dle požadavku investora 11/2022.
Zahájení výluk kolejiště společného nádraží nejdříve k 1.4.2023

Rozhodující milníky stavby:

- Demontáž severního kolejiště společného nádraží za účelem uvolnění staveniště od 1.4.2023.
- Aktivace provizorního SZZ pro úvratěvé jízdy ve směru od Žvahova k 15.4.2023.
- Uvolnění staveniště pro související stavby od 11.5.2023.
- Dokončení stavby 31.5.2023

Počty krátkodobých výluk (výstavba základů TS a montáž TS, montáž TV, podbití atp) stanovil projektant dle zkušeností z jiných staveb za účelem stanovení přibližného objemu těchto výluk, a je třeba je vnímat jako předpokládané a orientační, jejich skutečný počet bude odvislý od konkrétních podmínek stavby. Rovněž tak jejich poloha na časové ose je návrh projektanta, který s ohledem na skutečném podmínky během realizace může doznat změn.

Zatrolejované provozované koleje není-li uvedeno jinak, budou provozovány vždy pod TV.

Trakční vedení je vždy vypnuto nad snesenými/vyloučenými kolejemi, blíže jsou výluky TV specifikovány u každého postupu.

14.22 Přípravné práce 2022/2023

Přístup na staveniště z ul. Nádražní stávajícím vjezdem do společného nádraží.

Přístup cestujících – jako ve stávajícím stavu.

Informační systém – stávající.

1. Rozsah práce

- a) Projednání dopravních tras a přístupů na staveniště, projednání ploch ZS, pasportizace stávajícího stavu staveništních komunikací, provedení předkategorizace materiálu železničního svršku.
- b) Zahájení prací na vyprojektování a výrobě dočasného provizorního SZZ St.1
- c) Kácení v období vegetačního klidu.
- d) Výstavba přeložek inženýrských sítí v místě vyloučených kolejí, nová kabelová trasa v místě vyloučené SK č. 18 (mezi. výh. č. 19 a 38)
- e) Výstavba provizorního nástupiště u SK č. 8 v délce 60m. Poloha nástupiště je daná požadavkem na ponechání délky hrany u SK č. 6 v délce 100m a pak možnostmi provizorního osvětlení provizorního nástupiště z osv. stožárků mezi SK č. 8 a 10. Během výstavby budou do SK č.6 vloženy děliče z důvodu prací na provizorním nástupišti a provizorním přístupu na nástupiště, které budou následně překlenuty.

- f) Snesení postradatelné části SK č. 18 (mezi výhybkami č. 19 a 33(včetně)),318,320,322,324,328,327,326,325,324. Uvolnění místa pro přeložky kabelových tras.
- g) Výstavba osvětlovacích stožárů v osobním i společném nádraží. Osazení stožárů na společném nádraží proběhne během zastaveného provozu směr Žvahov, v osobním nádraží během 1denní výluky přilehlých kolejí.

2. Délka stavebního postupu

151 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitá výluka

- o SK č. 6 (výluka TV mezi provizorními děliči SK č. 6) 14 dní
- o SK č. 8 7 dní
- o SK č.18 (mezi výhybkami č. 19 a 33(včetně)),318,320,322,324,328,327,326,325,324 bez náhrady do konce stavby..... 151 dní

Denní výluka

- o SK č. 8,10, vypnuto TV SK č. 8-182+1 den (výstavba OS)
- o SK č. 1s, TV SK č.1s (od sekce odděleno děliči TV) 3 dny (výstavba OS)
- o SK č. 5s TV SK č.5s (výluka TV společného nádraží) 2x6h (výstavba OS)
- o SK č. 10,12 v místě výh. č. 24A a 24B, TV SK č. 8-18 3 dny
- o Výluka stávající koleje č. 12c 1x6hod (Bez výluky TV Výstavba základu TV č.: P39A)

Noční výluky

- o Výluka stávající koleje č. 6, 8, 10, 12, 14,TV sekce 2, 6, 8, 10, 12, 14, 16..... 1x6hod (Provizorně zakotvit systém č. 18 na stožár č. 59. Zbývající část systému (ke stožáru 42) demontovat)
- o Výluka stávající koleje č. 8 (výluka sekce TV 8, 10, 12, 14, 16)..... 1x4h (Vložení děličů do koleje č.8 u brány 49-49A a 52-53)

4. Vypnutí trakčního vedení

Při výstavbě osvětlovacích věží vypnuto TV skupiny kolejí č. 8-18, jízdy do společného nádraží setrvačností se staženým sběračem v úseku mezi děliči č. 16 a 18 na jižním zhlaví. Během prací na provizorním nástupišti a přístupu na stávající nást.č.3 aktivovány provizorní děliče v troleji Sk č.6.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 40 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení. Probíhá projektování, příprava a montáže dočasného provizorního SZZ na St.1. V souladu se zřízením provizorního nástupiště a vyloučením jízdy na kolej č.18 provedeny předepsané úpravy stávajícího RZZ (bez dopadu na dopravu).

7. Jízdy vlaků

Trvale vyloučeny jízdy vlaků na SK č. 18, 318-328.

Při výstavbě provizorního nástupiště u SK č. 8 zastaven provoz na koleje SK č. 6,8. Pracovní místo odděleno izolátory v TV.

Kromě uvedených 1-2denních výluk provoz bez dlouhodobých omezení.

8. Výluková propustnost

Krátkodobá dílčí omezení kolejové kapacity ŽST Praha-Smíchov, krátkodobé zastavení elektrického provozu v obvodu společného nádraží.

9. Dopravní opatření

V případě potřeby změna obsazení kolejí, při napětové výluce společného nádraží vedení vlaků závislé trakce do osobního nádraží a případné následné přestavení lokomotivou nezávislé trakce do obvodu společného nádraží.

14.32 Stavební postup č.1

Přístup na staveniště z ul. Nádražní stávajícím vjezdem do společného nádraží.

Přístup cestujících – jako ve stávajícím stavu.

Informační systém – stávající.

1. Rozsah práce

- a) Se zahájením výluky bude nejprve demontováno trolejového vedení v místě snášených kolejí. Demontáž trolejí bude provedena tak, aby byla v provozu vždy jedna z kolejí 1s,3s s nástupištní hranou. Po snesení TV bude zahájena 5denní výluka ve směru od Žvahova, během které bude aktivováno provizorní SZZ včetně DOZ a TZZ. V této době budou osazeny terče SK č. 3s,5s a koleje za terči/zarážedly sneseny. Výluka bude rovněž využita pro snesení TV uvedených kolejí a TV TK směr Žvahov, sneseny budou i brány i TV a stožáry TV na jižním zhlaví (8ks bran a 30ks stožárů). Následně po aktivaci SZZ, TZZ a DOZ bude postupně snášeny zbylé koleje tak, aby byl zajištěna možnost odvozu vyzískaného materiálu, projekt předpokládá, že jako poslední budou sneseny SK č. 1s,7s s napojením do SK č.16. Snášení zrušených kolejí bude provedeno vždy za stávajícím izolovaným stykem.
- b) Snesení bez náhrady kolejového roštu kolejí č.16b, 16, 18b, 18, 318, 320, 322, 324, 328, 327, 326, 325, 324, 7as, 7s,5s(část), 5as,3s(část), 1s(část), 2s, 4s, 6s, 8s, 6as, 215a, 215, 213, 215b, 91 - dle schématu stavebních postupů.
- c) Na začátku postupu současně s demontáží trolejového vedení pokračují/dokončují se přeložky kabelových tras.
- d) Postupná aktivace provizorního zab. zařízení.
- e) Na konci postupu uvolnění staveniště pro stavbu Smíchov City a postupná kategorizace vyzískaného materiálu s odvozem buďto na skládky a sběrné dvory, nebo v případě užitého materiálu do ŽST Zdice k deponování.
- f) Snesení stávající lávky pro pěší v noční výluce nad severním zhlavím stanice, kromě schodiště do ulice Nádražní. Ponechané schodiště musí být vhodně zabezpečeno proti vstupu a pohybu osob (demontáž schodnic, oplocení atp.). V projektu je navrženo snesení lávky kapacitním jeřábem nevyžadující demolici povrchové betonové desky, v případě použití jeřábu s nižší nosností, musí zhotovitel doplnit denní 4h výluky kolejí a trakčního vedení na zhlaví pro demolici betonové desky. Před snesením lávky nad SK č. 9b bude do koleje vložen dělič TV.

2. Délka stavebního postupu

61 dní

3. Vyloučené koleje a nástupiště

Nepřetržitě výluky za provozu stávajícího zab. zař.

- Sneseny bez náhrady SK č. 12b, 12c, 14b, 16b, 16, 18b, 18,7s, 7as, 5as, 2s, 4s, 6s, 8s, 6as, 215a, 215, 213, 215b (trvale sneseny).....61 dní

Nepřetržitě výluky během aktivace

- Kolejiště společného nádraží včetně TÚ směrem na Žvahov5 dní
- SK č.3s + 91s.....3 dny
- SK č.5s2 dny
- SK č.1s1 den

Noční výluka

- Zhlaví stanice směr Vyšehrad 1x6h
(snesení lávky pro pěší)
- Výluka stávající koleje č. 9B (výluka sekce TV 5, 7A, 9, 11, 13,15) 1x4h
(Vložení děličů do koleje č.9B)

Noční výluky při demontážích trakčního vedení

- Výluka stávající koleje č. 12 a 12b, TV sekce 8, 10, 12, 14, 16 1x6hod
(Provizorně zakotvit systém č. 12 na stožár č. P39A)
- Výluka stávající koleje č. 3S (za výhybkou č.603), TV sekce 1, 3, 7, 2, 6 (Žst Smíchov) 1x4hod
(Demontáž systému č. Sp1 mat. (mezi stožáry R2 a 20SA))
- Výluka stávající koleje č. 1, 2, 6, 8 , TV sekce 1, 3, 7, 2, 8, 10, 12, 14, 16 (Žst Smíchov) 1x4hod
(Demontáž systému č. Sever. (mezi stožáry 17S a 91))
- Výluka stávající koleje č. 14, 16, Výluka TV koleje č.8, 10, 12, 14, 16..... 1x6hod
(Úprava brány.: 57A-P57S a odtahu P53A)
- Výluka stávající koleje č. 8, výluka TV sekce 8, 10, 12, 14, 16 1x4hod
(Demontáž provizorních děličů v koleji č.8)
- Výluka stávající koleje č. 9B, výluka TV sekce 5,7A, 9, 11, 13, 15 1x4hod
(Demontáž provizorního děliče v koleji č.9B)

Nepřetržitě po aktivaci SZZ

- SK č. 9b z důvodu snášení lávky pro pěší20 dní

4. Vypnutí trakčního vedení

Nad vyloučenými či snesenými kolejemi, celá sekce kolejí společného nádraží, konkrétně popsáno u dílčích výluk.

5. Omezení rychlosti

Kolem pracovního místa max. 40 km/h

6. Zabezpečovací zařízení

Stávající SZZ i TZZ v činnosti bez omezení.

Po 14 dnech zahájena aktivace dočasného provizorního SZZ na St.1, předpokládaná délka 3 dny. Aktivace SZZ St.1 bude prováděna v době úplného vyloučení provozu na zhlaví u St.1, proto nejsou potřeba žádná zvláštní opatření.

Dále bude nutné ve vhodném termínu ve výhybně Praha-Vyšehrad provést výměnu software, v SZZ se zruší vlakové cesty z / do odpojené části kolejiště (z / do společného nádraží). Výměna software se provede v noční přestávce. Po výměně software budou jízdy vlaků po nezbytně nutnou dobu (cca 2 dny) zabezpečeny nouzovými vlakovými cestami a budou povolovány na světelné přivolávací návěsti.

7. Jízdy vlaků

V os. nádraží provoz vlaků bez omezení do liché kolejové skupiny, v sudé kolejové skupině provoz na SK č. 2,4,6,6a,8,8a,10,10a,12,12a,14,14a,16a (včetně koleje mezi výh. č. 29-45). Provoz na SK č.6 s nutností zastavení u návěsti „Místo zastavení“ před provizorním přístupem na provizorní nástupiště u koleje číslo 8. Provoz na společném nádraží prvních 14 dní na SK č. 1s,3s,5s,91 a 90s.

Během 5denního zastaveného provozu na společném nádraží a směrem na Žvahov z důvodu aktivace zab. zař. zkrácení SK č. 3s,5s, poté výluka SK č. 1s.

Kolejiště OTV a vlečky Zababa bez omezení.

Během nočních výluk jsou z důvodu výluky TV v provozu jen liché koleje ve stanici, při demontáži TV na jižním zhlaví je drážní provoz zcela zastaven.

8. Výluková propustnost

Při aktivaci zabezpečovacího zařízení provoz v úseku Praha-Smíchov – Praha-Žvahov zastaven.

9. Dopravní opatření

Při zastaveném provozu během aktivace zabezpečovacího zařízení budou vlaky v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Waltrovka (pro cestující v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Jinonice) odřeknuty a nahrazeny možnostmi využití MHD.

15 Postupné uvádění do provozu

Během stavby bude zachována dopravní obsluha v oblasti. Dopravní omezení se dotknou krátkodobě pouze železniční dopravy během úprav zabezpečovacího a trakčního zařízení.

Výluka kolejiště společného nádraží je možné až do 1.4.2023. Do té doby bude za provozu společného nádraží probíhat výroba, montáž a přezkoušení provizorního zab. zařízení, budou realizovány přeložky kabelových tras, proběhne výstavba nového osvětlení a provizorního nástupiště u SK č. 8 (za účelem bezkolizního vedení přestavovaných souprav vlaků z obvodu společného nádraží).

Před snesením lávky pro pěší bude uvedeno do provozu provizorní nástupiště u SK č.8 v délce 60 m a aktivován provizorní přístup na stávající nástupiště č.3.

Nejprve bude demontováno trakční vedení, následně proběhne demontáž kolejového roštu v celé ploše staveniště, SK č. 1s,3s,5s budou zkracovány postupně, vždy po jedné koleji, SK č.3s,5s budou zkráceny během 5 denního zastaveného provozu.

Demontovaný kolejový rošt bude průběžně kategorizován a odvážen buď to k deponování do ŽST Zdice, nebo šrotový materiál odvážen do příslušného sběrného dvora.

16 Požadavky na výluky veřejné dopravy

16.1 Železnice

16.1.1 Nepřetržité vyloučení provozu

Definitivně bude zrušeno kolejiště společného nádraží vyjma ponechaných kusých SK č. 1s, 3s a 5s a sneseny bez náhrady SK č. 16 a 18, 18b v rozsahu dle schématu stavebních postupů. Zastavený provoz jižního zhlaví společného nádraží včetně TK směr Žvahov je navržen v délce 5 dní.

16.1.2 Krátkodobé vyloučení provozu

Jsou navrženy noční zastavené provozy z důvodu úprav trakčního vedení a snesení lávky nad severním zhlaví stanice v délce 4-6h.

16.2 Silnice

Bez vlivu.

16.2.1 Rušené přejezdy a přechody

Nejsou součástí stavby.

16.2.2 Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou

Nejsou součástí stavby.

16.2.3 Provoz pěších a cyklistické dopravy

Demolicí lávky pro pěší bude přerušeno pěší spojení ve směru od Radlic přes ŽST Praha-Smíchov a dále směr centrum. Dle sdělení zadavatele, není náhradní řešení součástí této stavby, ale je řešeno zadavatelem na samostatných jednáních s městskou částí.

17 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.

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

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

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

Lávky přes výkopy musí být min. 900mm široké s výškovým rozdílem nejvíce do 20mm po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100mm. Prostor u lávek přes výkopy a omezení provozu těmito pracemi musí umožnit otočení vozíku a zajistit manipulační prostor 1500mm x 1500mm.

Během výstavby nebude dočasně zajištěn bezbariérový přístup na provizorní nástupiště.

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

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

Stavba proběhne jako předstihová etapa před stavbou „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov, DSP“ a pravděpodobně současně se zahájením stavby „Smíchov City“. Jak již bylo uvedeno v ostatních částech této TZ využití staveništních komunikací, ploch zařízení staveniště a napojení na inženýrské sítě musí zhotovitel koordinovat s potřebami zhotovitel těchto staveb.

20 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

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

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

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnicím 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 (SŽ, 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.

Činnost cizího právního subjektu v prostorách Správy železnic nebo na dráze provozované Správou železnic dle předpisu SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací

(1) Činnost CPS v prostorách SŽ musí být v souladu s právními a ostatními předpisy, včetně vnitřních předpisů SŽ.

(2) CPS smějí vykonávat činnosti v prostorách SŽ pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí mimo jiné vždy obsahovat:

- konkrétní ujednání k zajištění BOZP,
- vzájemnou oboustrannou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob nebo alespoň odkaz na uvedená předaná rizika

- závazek CPS, že všechny jeho osoby, jakož i osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy,
- závazek CPS, že všechny jeho osoby, stejně jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na jeho činnostech v prostorách SŽ, budou mít způsobilost vyžadovanou interními předpisy SŽ,
- jména kontaktních osob včetně kontaktních údajů.

(3) V případě smluv s dodavateli/zhotoviteli, kteří budou vykonávat práce na zařízení v provozované železniční dopravní cestě, je nutné nad rámec bodů uvedených v předešlém odstavci do smluv zapracovat i tyto údaje:

- povinnost dodavatelů/zhotovitelů zajistit, aby činnosti byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, a to všem oprávněným zaměstnancům SŽ a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána,
- stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že dodavatel/zhotovitel nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽ vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započatím prací,
- závazek, že dodavatel/zhotovitel před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci SŽ jmenný seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do dopravní cesty,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny fyzické nebo právnické osoby, které se budou podílet na realizaci díla a budou přitom provozovat drážní dopravu, budou mít s provozovatelem dráhy uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a budou splňovat i další povinnosti vyžadované s uvedenou činností,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že před zahájením prací zajistí, že jeho osoby a osoby subdodavatelů, které se budou podílet na provádění díla, budou prokazatelně seznámeny s aktuálním zněním tohoto předpisu, a že budou tento předpis dodržovat,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že všechny jeho osoby a osoby jeho subdodavatelů, které se budou s jeho vědomím pohybovat v provozované dopravní cestě, byly před zahájením prací seznámeny s podmínkami výkonu činnosti na pracovišti,
- závazek dodavatele/zhotovitele, že bude dodržovat příslušné ustanovení ZDD, která SŽ vymezí ve smlouvě,
- souhlas dodavatele/zhotovitele s oprávněním provozovatele dráhy provádět u všech osob, které dodavatel/zhotovitel používá při realizaci díla, kontrolu, zda tyto osoby nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

(4) Součástí smluv musí být rovněž i řešení otázky kontroly a případných sankcí.

(5) CPS zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (např. technologický postup prací prováděných CPS musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí).

(6) Každý pracovní úraz CPS, ke kterému došlo v prostorách SŽ, musí být v souladu s příslušnou platnou legislativou nahlášen bez prodlení SŽ.

Základní pravidla bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách SŽ upravuje předpis **SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace**.

Předpis je ve stanoveném rozsahu závazný pro všechny fyzické osoby, podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby (dále „cizí právní subjekt“), odlišné od SŽ, které mají vykonávat stavební činnosti na stavbách v prostorách SŽ, na železniční dráze provozované SŽ nebo které se v rámci své činnosti pohybují na těchto stavbách.

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 nářadí, v platném znění

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a 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.

Ostatní

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

20.1 Havarijný plán

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

V období výstavby bude dodavatel stavby nakládat se závadnými látkami ve větším rozsahu v rámci stavebních činností. Současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v bezprostřední blízkosti vodního toku, v ochranném pásmu vodního zdroje a v blízkosti vpustí veřejné kanalizace.

Dodavatel stavby je dle zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění povinen učinit taková odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Z tohoto důvodu bude v dalším stupni projektové dokumentace zpracován plán opatření pro případ havárie (havarijný plán), který bude platný pro celé období výstavby. Tento plán bude obsahovat náležitosti dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění.

Havarijný plán podléhá odbornému stanovisku správců dotčených vodních toků, před zahájením stavby předloží aktualizovaný havarijný plán zhotovitel stavby ke schválení vodoprávnímu úřadu MHMP.

Dodavatel stavby – uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného havarijního plánu.

Nakládání a zacházení se závadnými látkami ve smyslu vyhlášky č.450/2005 Sb. v platném znění:

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 zvlášť 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.

20.2 Povodňový plán

V rámci stavby rekonstrukce žst Praha-Smíchov nezasahuje žádný stavební objekt do úředně stanoveného záplavového území.

Pouze v úsecích:

- Praha-Smíchov – Praha-Radotín je tratí překračováno záplavové území Dalejského potoka a Vltavy (v korytě Dalejského potoka, km staničení trati 2,610). V tomto místě je prováděna kabelizace (SO 30-76-01 Praha-Smíchov - MR Praha-Chuchle, rozvod 6kV, PS 30-01-11 ŽST Praha-Smíchov, obvod Smíchov, SZZ, PS 30-02-11 ŽST Praha-Smíchov, místní kabelizace) – stavební práce budou prováděny na tělese trati a stávající mostní konstrukci, bez zásahu do stanoveného záplavového území pod tímto mostním objektem.
- Praha-Smíchov – Hostivice je tratí překračováno záplavové území Dalejského potoka (km staničení trati 3,195). V tomto místě je prováděna kabelizace (PS 30-01-11 ŽST Praha-Smíchov, obvod Smíchov, SZZ) – práce budou prováděny na tělese trati a stávající mostní konstrukci, bez zásahu do stanoveného záplavového území pod tímto mostním objektem.
- Praha-Smíchov – Středokluky je tratí překračováno záplavové území Dalejského potoka (km staničení trati 3,715). V tomto místě je prováděna kabelizace (PS 30-02-51 ŽST Praha-Smíchov, úprava stávajících DOK Správy železnic) – práce budou prováděny na stávající mostní konstrukci, bez zásahu do stanoveného záplavového území pod tímto mostním objektem.

Na základě výše uvedených údajů nebude pro období stavby vypracován povodňový plán.

Ostatní

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

21 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 a pod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

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

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

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.).

22 ZÁVĚR

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov, I. etapa“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat.