



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt "Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)"
je spolufinancovaný EU 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.

ČISTOPIS 05/2018

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:					
Investor, objednatel: <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <small>Správa železniční dopravní cesty</small> </div> <div> Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 </div> <div> <small>Kontaktní adresa:</small> Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 </div> </div>									
Účastníci Společnosti "MP+SP+SEU - Lysá - Čelákovice" <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>									
METROPROJEKT Praha a. s. náměstí I. P. Pavlova 1786/2 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 METROPROJEKT		Souprava číslo:					
HIP: Ing. Jiří Úlehla Tel.: +420 296 154 304 Specialista profese: Ing. Miroslav Halama Stupeň: PROJEKT (DSP)	Podpis:	Název a účel díla: <h3 style="text-align: center;">Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)</h3>							
Zpracovatelský útvar: Středisko S60 Tel.: +420 296 154 247 Vedoucí útvaru: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama	Podpis:	Název části díla: <h3 style="text-align: center;">Zásady organizace výstavby Časový průběh stavby</h3>		F F.3					
Vypracoval: Ing. Miroslav Halama Kontroloval: Ing. Petr Vyskočil Skart. znak: V20/2039 Počet formátů: 60xA4	Podpis:	Název přílohy: <h3 style="text-align: center;">Časový průběh stavby vč. Řádkových harmonogramů</h3>			Změna: - Číslo. příl.: 300				
Datum: 05/2018	Měřítko: -	IČD:	17	7157	06	00	00	00	00

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
1.1 Identifikace stavby	3
1.2 Identifikace investora a projektanta	3
1.3 Náplň stavby – souhrnně	4
2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY	5
2.1 Hlavní milníky přípravy a výstavby	5
2.2 Dělení stavby na úseky, ZÚ a KÚ	5
2.3 Kauza výšky mostu přes Labe 5,25 n. 7 m	6
2.4 Základní údaje a podmínky výstavby	7
2.5 Zásady stavební technologie	9
2.6 Zásady dopravní technologie.....	12
2.7 Zásady zabezpečovacího zařízení	13
2.8 Zásady trakčního vedení	14
3. STAVEBNÍ POSTUPY.....	16
3.1 Stavební postupy koncepčně.....	16
3.2 Stavební postupy (SP) souhrnně.....	17
3.3 Stavební fáze (SF) – most přes Labe v km 6,330 souhrnně	18
3.4 Stavební postupy (SP) podrobněji.....	19
3.4.1 SP0 Přípravné práce	19
3.4.2 Zimní přestávka 2019-2020.....	20
3.4.3 SP1 Odb.Káraný	20
3.4.4 SP1a Odb.Káraný, TK2	21
3.4.5 SP1b Odb.Káraný, TK1	21
3.4.6 SP2 Úsek Lysá-Káraný, TK1	22
3.4.7 SP2a Úsek Lysá-Káraný, TK1 (blok a)	23
3.4.8 SP2b Úsek Lysá-Káraný, TK1 (blok b)	24
3.4.9 SP3 Úsek Lysá-Káraný, TK2	25
3.4.10 SP3a Úsek Lysá-Káraný, TK2 (blok a)	25
3.4.11 SP3b Úsek Lysá-Káraný, TK2 (blok b)	26
3.4.12 SP4 Úsek Káraný-Čelákovice, TK2, Provizorní přeložka	27
3.4.13 Zimní přestávka 2020-2021.....	28
3.4.14 SP5 Úsek Káraný-Čelákovice, TK1	29
3.4.15 SP5a Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok a).....	29
3.4.16 SP5b Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok b).....	30
3.4.17 SP5c Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok c).....	31
3.4.18 SP5d Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok d).....	32
3.4.19 SP6 Úsek Káraný-Čelákovice, TK2	34
3.4.20 Zimní přestávka 2021-2022.....	35
3.4.21 SP7 Dokončovací práce	36

4. ŘÁDKOVÝ HARMONOGRAM STAVBY	38
4.1 Řádkový harmonogram stavby - Celek	39
4.2 Řádkový harmonogram stavby - Stavba	40
 5. ORIENTAČNÍ POŽADAVKY NA VÝLUKY	41
 6. ZÁZNAMY Z PORAD, OSTATNÍ DOKLADY	42
6.1 Vstupní jednání – železniční stavby, 25.07.2017	42
6.2 Stav svršku pro technologii stavby, ST Nymburk, 26.06.2017	44
6.3 Jednání ZOV a přejezdy, 18.10.2017	45
6.4 Řešení výměny svršku před AHM, 09.02.2018	48
6.5 Informace o hladinách Labe, 14.09.2015	49
6.6 Stanovisko Státní plavební správy, 27.07.2015	52
6.7 Připomínky ŽESNAD, 13.04.2018 (vč.vypořádání)	53
6.8 Požadavky RSM ČD, 04.05.2018 (vč.vypořádání)	54
6.9 Připomínky SSZ, 23.04.2018 (vč.vypořádání)	55

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: **Optimalizace traťového úseku
Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)**

Číslo ISPROFIN: 521 325 0020

Stupeň dokumentace: Projekt stavby (DSP)

Charakter stavby: Optimalizace a rekonstrukce – liniová stavba

Druh stavby: Stavba Dráhy

Umístění stavby: Kraj: Středočeský

Okres: Praha východ, Nymburk

Obce: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice

Katastrální území: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice, Sedlčánky, Záluží u Čelákovic

Dotčená trať a dopravní:

Dotčená trať: celostátní:
- zařazena do sítě TEN-T
- dle JŘ č. 231 (Praha-Vysočany – (Lysá n.L.) – Kolín),
- dle TÚ č. 1192,
- dle GVD č. 524,
- dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrná soustava 3 kV,

Traťový úsek: Lysá nad Labem – Čelákovice

Zastávka: Čelákovice-Jiřina

Odbočka: nová odb.Káraný

1.2 Identifikace investora a projektanta

Zadavatel dokumentace: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

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

HIS: Ing. Marcela Týlová

Generální projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
nám. I. P. Pavlova 1786/2, Praha 2
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

HIP: Ing. Jiří Úlehla

Část dokumentace: Zásady organizace výstavby (ZOV),
F.1 Technická zpráva

Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969)
tel. 296 154 225, e-mail: halama@metroprojekt.cz

Vypracoval: Ing. Miroslav Halama
(texty F.1, F.3, podklady grafických částí F.2, F.4)
Ing. Petr Ocásek (grafické části)
Bc.Oldřich Havelka (schémata - úpravy)
Hana Ranochová (grafické části - úpravy)

1.3 Náplň stavby – souhrnně

Hlavní specifika stavby jsou:

- z hlediska ŽP průchod nebo sousedství první části stavby (mezi Lysou a přemostěním Labe – cca 4/5 řešené trati) citlivým územím chráněných lokalit – ochranného pásma vod, nadregionálního i lokálního biokoridoru, PR Hrbáčkovy tůně, EVL Píščina u Byšiček, Císařské lesy a Pařeziny,
- 1/5 délky stavby pak prochází obytnou (z minimální části průmyslovou) zástavbou města Čelákovice,
- zřízení nové odb. Káraný (zvýšení propustnosti TÚ zejména při výlukových činnostech),
- rekonstrukce dvoukolejného železničního mostu přes Labe o 4 polích (výška nad hladinou Labe 5,15 m) vč. přepravy obloukových ocelových konstrukcí k demontáži po Labi do provizorních přístavišť po i proti proudu,
- jednokolejná provizorní přeložka přes Labe délky 804 m (pro montáž nového dvoukolejného železničního mostu) vč.využití stávající kce mostu pod TK2 a zřízení proviz.stavební výhybky.

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB) se soustředěnou výstrojí v přilehlých stanicích, (součástí je i zabezpečovací zařízení pro novou odb. Káraný),
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména DOK a TK), přeložky a ochrany nedrážních sdělovacích (5 ks), silnoproudých (5 ks) kabelů a potrubních vedení – vodovod (2 ks), kanalizace (2 ks), plynovod (3 ks),
- kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku dvoukolejné trati dl. cca 6,38 km vč. 4 ks výhybek nové odbočky, rekonstrukce nástupišť a přístřešků v zast. Čelákovice Jiřina a železničních přejezdů (1 ks zrušen, 2 ks rekonstrukce),
- rekonstrukce železničních mostních objektů pod dvěma traťovými kolejemi (3 ks propustků, 5 ks mostů vč. již uvedeného nového mostu přes Labe),
- silniční propustek 1 ks,
- kompletní rekonstrukce trakčního vedení včetně převěšení ZOK a provizorního vedení dočasné jednokolejné přeložky trati,
- kabelovody v oblasti mostních objektů a na zast.Č.Jiřina v celkové délce téměř 530 m,
- nová Technologická budova na odb.Káraný,
- PHS vlevo i vpravo trati v úseku od mostu přes Labe (včetně) vedením zástavbou Čelákovice v celkové délce 1.847 m.
- pozemní komunikace v délce 808 m.

2. PODMÍNKY HARMONOGRAMU VÝSTAVBY

2.1 Hlavní milníky přípravy a výstavby

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

Získání ÚR	22.12.2016
zhotovení DSP	26.06.17-26.05.18
stavební řízení	27.08.18-30.12.18
Získání SP	31.12.2018
zhotovení dokumentace pro soutěže na dodavatele	27.05.-25.08.2018
soutěž na dodavatele	27.08.-30.11.2018
výběr dodavatele	31.12.2018
uzavření smlouvy s dodavatelem	28.02.2019
předání staveniště dodavateli	01.04.2019
Zahájení stavby - přípravné práce	02.04.2019
zahájení stavby – hlavní stavební práce (dlouhodobé výluky)	02.03.2020
Konec stavby - hlavní stavební práce (výluky)	28.11.2021
konec stavby - dokončující práce	29.05.2022

Upozornění: Navržené termíny a doba výstavby mohou doznat změny (prodloužení) z důvodů statistických údajů z Vodohospodářského dispečinku Povodí Labe o proměnlivosti výšky vodní hladiny v průběhu ročního období. Pokud je vysoká nebo příliš nízká hladina vody nelze u klíčového objektu (most přes Labe) provádět stavební práce, i když na základě požadavku zhotovitele lze po určitou dobu udržovat hladinu ve zdrži Čelákovice na stanovené úrovni v rozmezí cca 30cm.

2.2 Dělení stavby na úseky, ZÚ a KÚ

Řešená trať je rozdělena na tři stavební úseky:

- žst.Lysá nad Labem (stavební úsek č.01 – do úseku zasahují pouze objekty technologie nebo pro technologii – úprava zabezpečovacího zařízení, kabely Cetin a úpravy TB)
- traťový úsek Lysá n.L.-Čelákovice (stavební úsek č.02 – úsek hlavních stavebních úprav).
- žst.Čelákovice (stavební úsek č.03 – do úseku zasahuje pouze úprava zabezpečovacího zařízení)

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

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

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

Ohraničení stavby

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

KÚ = km 7,594 = staničení v kol.č.1 směr Praha (Čelákovice) - napojení na nový stav,
(před realizací proběhne a bude dokončena stavba Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany – 2.stavba – 1.část žst.Čelákovice)

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

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

DÚ	staničení		úseky
G1	336,654	338,181	žst. Lysá nad Labem (km 337,495 = km 0,000)
02	0,863	4,822	Lysá nad Labem-Káraný
H1	4,822	4,852	odb.vl. Káraný (vlečka již zrušena)
14	4,852	6,855	KáranýKOVOHUTĚ Čelákovice
J1	6,855	6,888	odb.vl. KOVOHUTĚ Čelákovice (vl. snesena, ponechána pouze odb.výhybka)
18	6,888	7,627	KOVOHUTĚ Čelákovice-Čelákovice
B1	7,627	8,72	žst. Čelákovice

2.3 Kauza výšky mostu přes Labe 5,25 n. 7 m

- Úsek Káraný-Čelákovice zahrnuje složitou a časově poměrně zdlouhavou rekonstrukci mostu přes Labe, kde výška mostu nad hladinou Labe byla určena na 5,25 m nad max. plavební hladinou.
- K náročné rekonstrukci se řadí i úprava železničního spodku, resp. navýšení a rozšíření přilehlých náspů s dopadem na straně do Čelákovice do další konstrukce mostního objektu přes ulici Přístavní a dopadem do okolní bytové zástavby nejen existencí náspu, ale i dlouhodobou stavební činností.
- Vyjádření Státní Plavební správy (viz kapitola 6.5) nevyznívá pro zadavatele dost jednoznačně. Text se pro požadavek podjezdové hladiny 7 m „schovává“ za požadavek průkazu Technického řešení včetně organizace postupu výstavby, který prokáže, že je v budoucnu možno stavebním zásahem upravit most tak, aby výšce 7 m vyhovoval ve třetím mostním poli. Na základě toho pak vyjádření konstatuje, že k navrhovanému řešení rekonstrukce mostu nemá námitek.
- Souhlasné vyjádření Povodí Labe a ŘVC pro následnou (i když s odstupem min.10-ti let) přestavbu (novostavbu nebo rekonstrukci?) mostu není od zadavatele k dispozici.
- Výhledově má tedy řešení technicky a postupem výstavby umožňovat průjezd lodí pro podjezdnou výšku 7 m. „Technicky“ možné jsou v podstatě 3 varianty:
 - 1.var. Trvalá konstrukce,
 - 2.var. Zdvih kce pomocí hydraulického (nebo obdobného) zdvihacího soustrojí,
 - 3.var. Přeložka trati.
- **1.var. Trvalá konstrukce**, znamená technicky obdobný postup jako v případě nynější stavby se všemi negativy povýšeními o stupeň výš:
 - zvýšení nájezdových ramp o 1,5m výš bude znamenat větší délku a šířku drážního tělesa s možností (a zřejmě i nutností) opěrných zdí pro zmenšení záboru zejména v oblasti Čelákovice,
 - nová rekonstrukce mostu přes Přístavní ulici
 - dopady stavební činnosti do okolní zástavby (do života ještě větší části obyvatel než při dnešní optimalizaci),
 - vzhledem k novým výškovým parametrům (vedení nivelety trati) nevyužitelnost bývalé (nyní připravované) mostní konstrukce – nutná nová konstrukce pro jiné sklony,
 - pro zachování provozu opětovně nutná provizorní přeložka trati neboť nyní připravovaná konstrukce je dvoukolejná (kolejově pro provoz neoddělitelná),
 - přístup těžké staveništní dopravy do oblasti mostu ze strany od Lysé pouze po koleji (zákazy v prostupnosti územím ze strany ŽP a Vodních zdrojů ještě na vyšší „nadřazené! legislativní úrovni“),
- **2.var. Zdvih konstrukce**, je sice technicky proveditelné, ovšem s následujícími negativy:
 - přerušování provozu na železnici se silící frekvencí železniční dopravy jak osobní tak nákladní,
 - pro nákladní dopravu možná jiná objízdna trasa (prodražení jízdní cesty vč. přetížení jiné cesty),

- pro osobní dopravu náklady na NAD (2x delší vzdálenost, 2x pomalejší jízdní doba, přetížení silnic druhých tříd vč. obydlených částí, zejména v Lysé n/L) nebo rušení spojů,
 - nové náklady na technické řešení pro zdvih nyní připravované konstrukce včetně dlouhodobého přerušení žel.provozu (jedná se o celistvou konstrukci pro dvě koleje, kde nelze vyloučit provoz na konstrukci pouze pro jednu kolej),
 - kdo ponese náklady na přerušení provozu železnice při přerušení (průjezdu plavidla)?,
 - pokud bude na lodní cestě takových zdvihacích zařízení více, pak nelze průjezd na každém z nich časově osadit do doby provozního sedla železniční dopravy,
- **3.var. Přeložka trati**, opět technicky proveditelné, ovšem s následujícími dopady:
- v souběhu se stávající trati je prostupnost území z pohledu ochrany ŽP a vodních zdrojů na úseku od Lysé k Labi a v úseku zaústění do města Čelákovice, neprojednatelná a nerealizovatelná,
 - nová stopa by s největší pravděpodobností nemohla být trasována přes rozsáhlá chráněná území podél Labe a bývalých meandrů (zejména Hrbáčkovy tůně) a vedla by naprosto mimo vlastní Čelákovice v nové stopě délky přes 8 km. Otázkou by zůstalo, zda z Lysé n/L (vně Řehákovy Boudy) přes Labe do další lokality Hrbáčkových tůní za Císařskou kuchyní by se našel vůbec nějaký nový koridor,
 - investiční náklady by ekonomicky byly velmi těžce zdůvodnitelné,
 - tato varianta je z uvažovaných nejméně reálná,
- Všechny varianty jsou sice „technicky“ proveditelné, ale investiční a ekonomické zdůvodnění (výhodnost) provedení si zpracovatel ZOV nedokáže představit. Navíc psychologicky a politicky bude nutné vůči veřejnosti a médiím čelit otázkám „Proč jste to neudělali rovnou před x-lety?“ „Proč znovu vyhazujete peníze oknem?“, „Proč nás zatěžujete další stavební činností? atp.“
- V předchozím stupni dokumentace (DÚR) zpracovatel OV při jednání několikrát nastolil a do dokumentace pak i vložil polemiku o tom, zda není smysluplnější stavbu mostu navrhnout rovnou na výšku mostu 7 m. Zadavatelem bylo toto řešení odmítnuto s tím, že tato rozhodnutí nepřísluší projektantovi. Projektantovi tedy nezbyvalo než splnit požadavek zadavatele, který hodnotu 5,25 m předložil projektantovi ke zpracování jako výsledek vzájemné „dohody“ dotčených orgánů a organizací (SŽDC SSZ, Plavební správa, město Čelákovice).
- Stavba Optimalizace trati je sice v Zásadách územního rozvoje (ZUR) Středočeského kraje označena jako stavba Veřejně prospěšná, ale legislativní váha tohoto označení je nulová. Nadřazené nejsou záměry MD liniové stavby železnice a vodní cesty národního a nadnárodního významu, ale bodový zájem několika desítek obyvatel města Čelákovice, které zvýšený násep s opatřeními proti hluku považuje za naprosto nepřijatelný zásah do svého životního stylu.
- Navíc si město Čelákovice prosadilo „zatížit“ stavbu optimalizace novou, přidruženou konstrukcí cyklo-pěší lávky na železniční mostní konstrukci včetně zemních prací navazujících stezek. Ta by se logicky, při jakékoliv výše uvedené variantě, stala legislativní i faktickou přítěží. Tedy přerušení spojení při rekonstrukci nebo při zdvihání mostu nebo pro zachování konstrukce v případě přeložky trati (opuštění této stopy).
- Závěr zpracovatele ZOV se (dle výše uvedeného) kloní k doporučení doprojektovat řešení mostu ve stávající ose trati ve třetím mostním poli pro podjízdnou výšku 7 m. Zároveň uznává, že do Zadání bylo vloženo řešení přijatelné pro všechny s orgány státní správy a účastníky stavebního řízení, aby stavba mohla být uskutečněna alespoň v nějaké formě.

2.4 Základní údaje a podmínky výstavby

- Stavba Optimalizace traťového úseku Lysá n.L.-Čelákovice je zařazena do sítě TEN-T; je součástí kapacitního spojení Prahy s regiony Lysá-Milovice, Nymburk, Poděbrady s pokračováním na Hradec Králové; spojení odlehčuje souběžnému hlavnímu tahu (1.TŽK) z Prahy ve směru Kolín, Pardubice, Česká Třebová.
- Číslo ISPROFIN Optimalizace traťového úseku Lysá n.L.-Čelákovice je **521 352 0020**.

- Termín začátku výstavby je umístěn do **dubna r.2019**. Důvodem je nutný čas na dokončení projektové přípravy a zhotovení DSP), vydání ÚR a SP, zhotovení dokumentace pro soutěž na dodavatele stavby, její vlastní průběh a výběr dodavatele.
- Doba výstavby je rozvržena na cca 3 roky :
 - včetně přípravných a dokončovacích prací je od 04/2018 do 05/2022 (38 měsíců),
 - hlavní stavební práce (výlukové) trvají od 03/2020 do 11/2021 (18 měsíců),
 - hlavní stavební práce bez měsíců zimního období trvají 15 měsíců.
- Přes zimní měsíce (prosinec, leden, únor) budou hlavní stavební práce obecně přerušeny, v harmonogramu jsou však specifikovány některé vybrané činnosti:
 - zimní přestávka 2019-2020 – základy TV, TB (Technologická budova) odb.Káraný,
 - zimní přestávka 2020-2021 – možná montáž nové konstrukce přes Labe,
 - zimní přestávka 2021-2022 – zkušební a ověřovací provoz, opravy a nedodělky, úklid ZS, odtěžování přebytečných náspů žel. spodku (pracovní plato, provizorní přeložka).
- Přípravné práce v délce 3-4 měsíců jsou převážně klasického charakteru (kácení, přístupové komunikace, úpravy ploch ZS) s doplněním stavební činnosti na nutné přeložky IS a zřízení základů stožárů TV pro odb.Káraný.
- V r.2019 bude prováděno a realizováno:
 - Technologická budova (hrubá stavba, vnitřní vybavení, technologická část) odb.Káraný,
 - Definitivní zabezpečovací zařízení odb.Káraný (projekt, výroba, instalace).
- V r.2020 bude, ze stavebního hlediska, realizována:
 - rekonstrukce obou traťových kolejí v úseku Lysá-Káraný,
 - spodní stavba (provizorní i definitivní) mostu přes Labe,
 - provizorní přeložka přes Labe (vč. provizorního mostu Přístavní).
- V r.2021 bude následovat:
 - realizace nové dvoukolejné konstrukce mostu přes Labe,
 - rekonstrukce obou traťových kolejí v úseku Káraný-Čelákovice vč. zastávky Čelákovice-Jiřina,
 - demontáž a odstranění provizorní přeložky vč. provizorního mostu přes Labe.
- Přesah do r.2022 je z pohledu provozu již nepodstatný. Probíhá zkušební a ověřovací provoz, odtěžování přebytečných náspů žel. spodku a sadovnické a rekultivační práce.
- O sousedních a navazujících stavbách bylo, dle získaných informací ze začátku tohoto roku (2018), známo následující:
 - Optimalizace trati Lysá n.L.-Praha Vysočany, 2.stavba, 1.část, **žst.Čelákovice**, stavba je v realizaci s termínem dokončení na začátku r.2019, do zahájení stavby Lysá-Čelákovice bude stanice dokončena.
 - Optimalizace traťového úseku **Čelákovice-Mstětice** (včetně), příprava je ve stupni DSP, oproti stavbě Lysá-Čelákovice v časové odsunu (zpoždění) cca 1 rok, vydání SP v 01/2020, realizace se uvažuje v období 03/2020 až 06/2022, tedy v souběhu se stavbou Lysá-Čelákovice; dle názoru projektanta je souběh nevhodný, výlukami provozu budou „postiženy“ dva téměř sousední (oddělené pouze jednou stanicí) traťové úseky, kde součástí druhého je i železniční stanice; ovlivnění stavební činností bude značné, při zpoždění některých částí jedné nebo druhé stavby budou nastávat stavy rozsáhlých improvizací.
 - Rekonstrukce **žst.Lysá nad Labem**, příprava je ve stupni DSP, termín vydání SP je uvažován na 01/2019; termín realizace 04/2019-01/2022; původní úvaha zadavatele byla uskutečnit realizaci v souběhu se stavbou Lysá-Čelákovice; určité výhody by souběh staveb mohl přinést, např rekonstrukce čelákovického zhlaví Lysé vč.přeložky spolu s rekonstrukcí traťových kolejí Lysá-Čelákovice při využití nové odb.Káraný; nevýhodou je naopak přímé ovlivnění provozu ze stavební činnosti na další trati (pravobřežní do Ústí n.L.).
 - Modernizace traťového úseku **Nymburk-Lysá n/L**, příprava je ve stupni DÚR s vydáním ÚR v 05/2019; požadavek investora na začátek přípravných prací stavby je ke konci r.2021, konec stavby do konce r.2024; tato stavba by tak začala až po dokončení úseku Lysá-Čelákovice bez vzájemného vlivu.

- Optimalizace traťového úseku **Mstětice-P.Vysočany** (možná v dalším výhledovém členění na části Mstětice-H.Počernice(vč.) a H.Počernice-P.Vysočany), příprava stavby je v úrovni dokumentace DSP s předložením k připomínkám v 05/2018, dle zadání má stavba realizaci navazovat na stavbu Čelákovice-Mstětice.
- Modernizace **žst. Nymburk hl.n.**, příprava je ve fázi DÚR s vydáním ÚR ve 12/2018; SP se očekává v 02/2020 a realizace stavby od konce 2021 do r.2025; na stavbu Lysá-Čelákovice tedy rovněž bez vlivu.
- Rekonstrukce **žst. Pha-Vysočany** byla uvažována zařadit na samotný konec (rok neurčený) celé optimalizace a stavbu Lysá-Čelákovice neovlivní.
- Z výše uvedeného přehledu by se stavba Lysá-Čelákovice dostala do stavebního souběhu se stavbou žst.Lysá n/L. a Čelákovice-Mstětice. Vzhledem k doporučení předchozí kapitoly 2.3 Kauza výšky mostu přes Labe 5,25 n. 7 m, by pořadí staveb v oblasti mohlo být (včetně časových posunů) následující:

- A.	žst.Lysá n/L (vč.výhybny Káraný)	2019-2021
- B.	Čelákovice-Mstětice a Nymburk-Lysá n/L	2022-2024
- C.	Lysá- Čelákovice a žst.Nymburk	2025-2027
- D.	Mstětice-P.Vysočany a Kolín-Babín	2028-2031
- Stav pořadí sousedních a navazujících staveb je dle informací zadavatele (ke konci května 2018 po projednání připomínek) s následujícími změnami:
 - Rekonstrukce **žst.Lysá nad Labem**, předpokládá realizaci až po stavbě Lysá-Čelákovice;
 - Optimalizace traťového úseku **Čelákovice-Mstětice** (včetně), předpokládá se stavbou Lysá-Čelákovice částečný souběh (bez zákrytu výluk) - bez přesnějšího praktického vysvětlení;
 - Rekonstrukce **žst. Pha-Vysočany** se stává součástí stavby Mstětice-P.Vysočany;
 - Optimalizace traťového úseku **Mstětice-P.Vysočany** (včetně), předpokládá se stavbou Lysá-Čelákovice souběh.
- Nové (v předchozí odrážce uvedené) změny v pořadí staveb nejsou provozními ani stavebními dopady dále řešeny. Pouze lze rámcově konstatovat následující:
 - pozitivní je oddálení stavby Rekonstrukce žst.Lysá n.L (zařazení za stavbu Lysá-Čelákovice);
 - částečný souběh se stavbou Čelákovice-Mstětice by byl reálný pouze bez zásahu do železničního provozu (vč.návozu materiálu pro stavbu) budováním částí přeložek na „zelené louce“, ale s časovým odsunutím (prodloužením stavby) rekonstrukce TÚ Čelákovice-Mstětice ve stejné stopě včetně napojení přeložek do trati (téměř se blíží zakonzervování stavby na 1 a více let);
 - plný souběh se stavbou Mstětice-P.Vysočany je závislý na směru postupu výstavby buď od Vysočan nebo od Mstětice, kde by bylo nutné zachovat stavební klid ve stanicích Čelákovice a Mstětice.

2.5 Zásady stavební technologie

- Řešený tratový úsek je novou odbočkou Káraný provozně rozdělen na tři úseky – na úsek Lysá-Káraný, odb.Káraný a Káraný-Čelákovice.
- Každý provozní úsek je stavebně i časově rozdělen na stavební postupy (SP) přičemž pro celou stavbu jsou časově předřazeny dva bloky tzv. nultých stavebních postupů (SP0). Prvním je blok klasických Přípravných prací vč. prací stavebních (polní cesta a budova odb.Káraný), druhým je nové Zabezpečovací zařízení (projekt, výroba, instalace).
- Celkem je ve stavbě šest základních SP (SP1-SP6), sedmým (SP7) jsou Dokončovací práce. Základní postupy jsou pak většinou děleny na dvě nebo čtyři dílčí podetapy. Významným specifickým pro členění stavebních postupů je most přes Labe, který si pro stavbu vyžádá provizorní železniční přeložku.
- Délky stavebních postupů v jednotlivých SP a podetapách jsou poměrně specifické, většinou jsou navrženy na základě pracnosti rozhodujících stavebních objektů (rekonstrukce či novostavby mostních objektů).

- První rok stavby bude charakterizovaný, kromě klasických Přípravných prací, relativním stavebním klidem; doba bude využita pouze přípravou definitivního ZZ odb.Káraný a výstavbou Technologické budovy na odb.Káraný; klíčovým stavebním počinem je však zřízení nové komunikace na začátku stavby vlevo trati k přejezdu v ev.km 1,524 (P3610), který pak bude možno okamžitě zrušit.
- Technologicko-stavební bloky z pohledu sanace žel.spodku a rekonstrukce Štěrkového lože (ŠL) s uvedením orientační kilometráže i orientačního objemu těženého štěrku jsou následující:

- 1,200-4,800;	„AHM“	začátek úseku	7 350 m ³
- 4,800-4,960;	klasika	oblast výh.Káraný	330 m ³
- 4,960-6,100;	klasika	úsek Káraný-Labe	2 320 m ³
- 6,100-6,600;	ponecháno	náspy a most přes Labe	0 m ³
- 6,600-7,580;	klasika	konec úseku	2 000 m ³
- Recyklace ŠL byla odmítnuta již v předchozím stupni dokumentace z těchto důvodů:
 - téměř 2/3 úseku je upraveno buď technologií „AHM“ nebo nedotčeno vůbec,
 - zbylé části jsou rozčleněny časově i umístěním do 6-ti krátkých úseků (viz výše Technologicko-stavební bloky pro lichý a sudý směr), pro které zřizování, byť pouze mobilní RZ, a výzisk pro stavbu, nepovažuje projektant za efektivní,
 - i přesto ponechává na dodavateli zvážení, zda této možnosti využije (viz dále lokality RZ).
- Využití technologie „AHM“ (bez snášení kolejového roštu) nebyla zvolena z důvodu průchodu chráněnou oblastí, ale z důvodu požadavků na provedení (kvalitu) sanace. Klasická technologie by rozjezdila písky v podloží a podloží znehodnotila. Navíc jednodušší stroje na sanaci nedokáží připravit požadovanou hloubku a šířku pláň. Současně však existují určité podmínky pro použití. Jednou z nich je zrušení bezстыkové koleje, druhou pak tzv. ekonomická délka úseku, která by neměla klesnout pod 2 km (splněno viz výše – délka sanace v jedné koleji je 3,6 km).
- Neobvyklost přípravy žel.svršku pro sanaci železničního spodku v úseku s technologií bez snášení kolejového roštu má v daném úseku následující omezení a požadavky:
 - stávající svršek je tvaru T, pražce SB3/SB5 s velmi špatnou drážebností vrtulí (viz příloha 6.4 této dokumentace) s doporučením OŘ Praha nejprve vyměnit svršek a pak použít sanační stroj,
 - původní projekční návrh počítal s kompletní výměnou kolejového roštu za inventární materiál, potom pouze s výměnou inventárních pražců a nakonec použití pouze inventárních kolejnic, ale již s novými pražci pro svršek tvaru UIC,
 - návrh na výměnu kompletního kolejového roštu tvaru UIC (stanovisko zástupců OŘ ST Nymburk a SSZ Praha – viz přílohy 6.2 a 6.4) před sanací však zpracovatel nesdílí; důvod je následující - pro technologii „AHM“ musí být kolejový rošt propojovaný (nové kolejnice by byly provrtány) a po položení a zřizování bezстыkové koleje by kraje kolejnic byly zkracovány (nový materiál by byl znehodnocen).
- Odpad železničního svršku a spodku – na základě zkoušek o vhodnosti použití materiálu pro stavbu jsou důležité následující informace:
 - nezpracovaný materiál ŠL pro použití do sanační vrstvy je odpadem, který nelze do stavby dále využít a je odpadem vč. povinnosti uložení na skládku,
 - zemina odtěžená sanačním strojem typu „AHM“ bude použita na násep provizorní přeložky přes Labe; materiálu je dostatek i pro vybudování dočasného pracovního plata k montáži nové horní konstrukce mostu přes Labe,
 - ŠL z úseku 4,800-7,580 nelze bez úpravy (roztřídění na hrubozrnnou a jemnozrnnou frakci) pro stavbu použít a celé je nutné uložit na skládku (dokumentace DSP nepředepisuje třídění na RZ, je na zvážení dodavatele stavby, zda využije dokumentací rezervované plochy, ŠL vytřídí a hrubozrnný materiál použije zpět do stavby TK2),
 - zeminu odtěžovanou pod TK1 v km 4,800-5,300 nelze dále využít pro potřeby stavby a je nutno celou uložit na skládku (vyšší obsah arsenu).
- Hladina řeky Labe. V předchozím stupni dokumentace byly z Vodohospodářského dispečinku získány důležité informace o hladinách průtoku Labe v konkrétním místě řešeného mostního objektu a možnosti ovlivnit průtok (hladinu) zdrže (nad jezem Čelákovice) spojením se s pracovištěm dispečinku. Přílohou této části dokumentace je v kapitole č.6 doklad 6.5, s uvedením

nejen statistických údajů o průtocích a hladinách, ale i odkaz na důležitá spojení vč. ochoty spolupráce a poskytnutí dalších požadovaných údajů pro stavbu.

- **Provizorní výhybka na trati.** Výhybka bude zřízena v úseku odb.Káraný-Čelákovice ve směru od Lysé v km cca 6,000 jako odbočení z provizorní přeložky (TK2) na kusou kolej pro potřeby stavby (zásobování pro výstavbu nového mostu přes Labe).
- **Lávka na mostě.** Během projekční činnosti (již v předchozím stupni dokumentace) došlo k dohodě mezi městem Čelákovice a SŽDC o přípravě a umístění cyklo-pěší lávky na konstrukci nového železničního mostu. Zpracovatel ZOV doporučuje časově sladit výstavbu mostu s umístěním lávky. Z hlediska provádění by pak bylo pro výstavbu neoptimálnější (i přes různé investory) spojit výběrové řízení na dodavatele pro obě akce do jednoho, s výsledkem výběru jediného zhotovitele. Nezanedbatelným bonusem by bylo i provádění zemních prací a přístupových chodníků během jedné stavební akce.
- **Dokončující práce** spočívají zejména v uvedení staveniště a přístupových komunikací do původního stavu (vyklizení a úpravy). Součástí prací je odstranění vad a nedodělků a ověření součástí stavby ve zkušebním provozu. Do dokončujících prací jsou zařazeny i zemní práce spočívající na pravém břehu Labe v odtěžení provizorních náspů montážního platu (vlevo trati) a náspu provizorní přeložky trati (vpravo) včetně dokončení zpevnění náspu ochranou z kamene do výšky n-leté vody.
- **Hlavní zařízení staveniště (HZS)** je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení navrženo variantně buď:
 - **Var.1.** v Čelákovících v ulici Kollárova vpravo trati v km 7,890, kde na soukromém pozemku na ploše velikosti 2000 m² jsou zatím volné plochy s možností realizace i ploch parkovacích, pozemek je částečně zatravněný, jeho výhodou je velmi dobrý přístup,
 - **Var.2.** v Čelákovících poblíž zastávky Č.Jiřina vpravo trati cca v km 6,650 v části areálu bývalého vlečkového kolejiště Kovohutí, velikost plochy je 1330 m² s další alternativní plochou 525 m² jako parkoviště, pozemek je z velké části zpevněný, výhodou této varianty je (jako u Var.1) velmi dobrý přístup, navíc je HZS velmi blízko klíčové stavbě trati - mostu přes Labe,
 - **Var.3.** na pravém břehu Labe (lokalita Na marastech obce Káraný, ulice U Železničního mostu vpravo trati v km 6,150, na drážním pozemku o velikosti 3120 m², pozemek je zatravněný, minimálně porostlý křovinami, jeho výhodami jsou umístění na drážním pozemku, velká plocha a bezprostřední sousedství klíčové stavby trati - mostu přes Labe, nevýhodou je špatná dostupnost (dlouhý příjezd jak z lokality od Staré Boleslavi, tak od Lysé n.L. přes místní komunikace, které jsou místy na soukromých pozemcích, přímé napojení z Čelákovice neexistuje).
- **Montážní základna (MZ)** – pro umístění areálů jsou možné 2 lokality:
 - využití Montážních základen bude i jako základen demontážních, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídát období se sníženou či zvýšenou pracovní činností,
 - **Lokalita 1** plocha nákladového obvodu vpravo trati v žst. Lysá n.L., cca v km 337,290; silniční příjezd na plochu je z ul.9.května; plocha je zpevněná, o velikosti 6300 m² (kapacita úložné plochy postačí s rezervou i pro inventurní příp. nový materiál při přípravě žel. svršku k sanaci železničního spodku v úseku s technologií bez snášení kolejového roštu), s přímou vazbou na kolejiště stanice,
 - pokud by došlo v Čelákovících k odprodeji pozemku vedle VB, zůstane tato Lokalita 1 Montážní základny v Lysé pro stavbu jako jediná možná.
 - **Lokalita 2** plocha bývalého nákladového obvodu vpravo trati u žst.Čelákovice cca v km 8,500; silniční příjezd na plochu je z ul.Masarykova, která je hlavní průjezdnou ulicí ve městě Čelákovice; plocha je zpevněná, o velikosti téměř 2500 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice,
 - využití plochy jako Montážní základny by bylo velmi vhodné i pro stavbu Čelákovice-Mstětice, to ovšem velmi ostře koliduje s informací, že po dokončení rekonstrukce žst. Čelákovice má být pozemek prodán městu za účelem úpravy přednádražního prostoru, projektant i v tomto stupni dokumentace důrazně upozorňuje, že prodej (pokud k němu dojde) by měl být realizován až po dokončení staveb TÚ do Lysé a Mstětic,
- **Recyklační základna (RZ)** – pro stavbu Lysá-Čelákovice se se zřízením Recyklační stanice sice neuvažuje, ale přesto rekapituluje následující stav možností:

- nejreálnější plochou (**Alt.1**) je drážní pozemek v rozštěpu tratí č.072 směr Všetaty a č.231 směr Čelákovice (na pražském zhlaví žst.Lysá n.L.), pozemek je za tratí od nejbližší obytné zástavby vzdálen cca 75 m, na opačné straně (za druhou tratí) sousedí s průmyslovou zástavbou, od úseku Labe-Čelákovice je od spojení „odříznutý“ a pro recyklaci by se jednalo pouze o recyklaci z úseku odb.Káraný-km 6,100 v délce cca 1,3 km (celkový objem cca 2 650 m³),
- v úseku Lysá-Labe by další možná plocha pro základnu byla na ploše var.1 HZS, vzhledem k chráněné lokalitě je však nevhodná vč. přímého sousedství s rekreační zástavbou,
- v úseku Labe-Čelákovice není možná z důvodu obytné zástavby,
- poslední možná plocha (**Alt.2**) je až na druhém konci města Čelákovice v rozpletu tratí za Čelákovici mezi tratěmi do Mochova a Prahy (vlevo silnice na Záluží, ul.Cihelna), pozemky jsou drážní, z menší části v majetku města Čelákovice, od vlastní stavby je to lokalita vzdálenější a pro návoz a odvoz materiálu po kolejích hůře realizovatelná, po silnici přes Čelákovice méně vhodná, úsek Lysá-Labe je od spojení „odříznutý“ a jednalo by se pouze o recyklaci z úseku Labe-Čelákovice v délce cca 1 km (celkový objem cca 2 000 m³).
- **Pontonová ZS** – pro stavbu mostu přes Labe jsou pro rozebrání stávajících konstrukcí navržena dvě tzv. Pontonová ZS, která jsou mimo vlastní traťový úsek:
 - Pontonové ZS 1 je proti proudu řeky Labe vpravo, cca 1300 m od mostu, na pozemcích Povodí Labe a města Čelákovice,
 - Pontonové ZS 2 je po proudu řeky Labe vlevo, cca 400 m od mostu, na pozemcích Povodí Labe a Kovohutě Holding,
 - mimo bezprostřední blízkost vlastního traťového úseku se podél toku Labe (na břehu na každé straně) nacházejí kotevní bloky (2 proti proudu, 2 po proudu), které při rekonstrukci mostu budou zabezpečovat polohu plavebních soulodí.
- **Pracovní doba** (směna)
 - se uvažuje v délce trvání 8 až 10 hod,
 - práce v noci projektant obecně nedoporučuje, ale z hlediska zatíženosti tratí (minimalizace ovlivňování provozu) budou nutné, např. při návozu materiálu ŠL do vedlejší koleje nebo při pracích na TV; práce v noci jsou možné i při časové tísni pro provedení potřebných stavebních prací (v tomto případě je zabezpečení záležitostí vlastního dodavatele a nezakládá v sobě možnost požadavku na zvýšené finanční náklady).
- **Přístupy na stavbu** jsou podrobně zpracovány a popsány v příloze č.100 Technická zpráva a zmapovány v přílohách č.201 Přehledná situace a č.202 a 203 Koordinační situace.
- **Dopravní opatření** na veřejných silničních komunikacích jsou v ZOV součástí příl.č.100 Technické zprávy a samostatné dokumentace části B.13 DIO, kde jsou texty doplněny i o situace.
 - jedná se zejména o uzavírky (vč. objízdných tras) či omezení na komunikacích s rekonstruovanými železničními mosty a na železničních přejezdech,
 - v místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci pak upozornění - značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na tuto komunikaci,
 - nejčastěji využívanými komunikacemi budou v úseku Lysá-Čelákovice silnice III/3315 (ul.Ke Karlovu) s pokračováním cestou vpravo podél tratí až k lokalitě sv.Václava; v Čelákovici pak podélné ulice U Mostu, Jiřího Wolkera a Masarykova a ulice trať křižující Přístavní a J.Zach-Husova.

2.6 Zásady dopravní technologie

- Během optimalizace dojde k omezení kapacity dráhy. V průběhu realizace stavby bude docházet k nepřetržitým výlukám, při kterých musí být zachován minimálně jednokolejný provoz tratí Praha-Lysá-Kolín. Při výstavbě bude dodržováno pravidlo minimalizace výluk (nickolejného provozu).
- Dopravní opatření jsou navrhována na JŘ 2017/2018, je nutno je brát orientačně a pro období vlastní stavby přizpůsobit skutečnému GVD.
- Opatření ve smyslu upřednostnění průvozu vlaků osobní dopravy přes den a nákladních vlaků v noci není nutné. V úseku je provozován nízký počet nákladních spojů (3 pravidelné páry).

- Pro zajištění potřebné kapacity při výlukách je navržena definitivní odb.Káraný, kdy se během stavby podaří provézt všechny vlaky. Při její výstavbě dojde k výluce TK v celé délce – po tuto dobu je navrženo odklonění osobních rychlíků přes Poříčany.
- NAD není v projektu uvažována, její případné použití bude pouze výjimečné. Pro neprovedené vlaky Os vlaky není k dispozici žádná odklonová trať a jejich náhrada NAD je krajně nevhodná (dvojnásobné délkové a téměř čtyřnásobné časové prodloužení silničního propojení oproti spojení železničnímu).
- Pro jednokolejný provoz bude sestaven výlukový jízdní řád.
- Pro případy práce v noci, kdy bude nutné uzavřít provoz v obou traťových kolejích (např. při návozu materiálu SL z provozované do vedlejší koleje nebo při pracích na TV) bude dle stávajícího GVD pro pracovní den využito noční sedlo bez provozu vlaků v trvání cca 2,5 hodiny (01:30 - 04:00); dopravním opatřením (náhrada nočního spoje do Poděbrad NAD a posun trasy nákladního spoje) lze pak získat výluku až 4 hodiny (00:00 – 04:00).
- Pro krátkodobé denní výluky žádné sedlo pro několikahodinovou výluku neexistuje, a to ani mimo pracovní dny. Případné požadované výluky délky 2, 4 až 5 hodin s opatřeními dle SROV nebo ROVZZ se doporučují v době přibližně od 9:00 do 14:00 (cca 5 hodiny). Jedná se o období s nejmenším provozem, kdy jedou dva páry osobních vlaků a jeden pár rychlíků za hodinu. Denní jednokolejný provoz je reálný jen za cenu NAD.
- Rychlost po provizorní mostní konstrukci mostu přes Labe je max. 30 km/h.
- Rychlost kolem pracovního místa je max. 50 km/h.

2.7 Zásady zabezpečovacího zařízení

- Práce ve specializaci ZZ začnou přípravou na Definitivním SZZ odb.Káraný (3.kategorie typu ES s funkcí traťového stavědla), které budou probíhat po dobu cca 11 měsíců v samostatných částech – projekce, výroba, instalace a zkoušení.
- Vnitřní výstroj SZZ odb.Káraný včetně vnitřní výstroje venkovních prvků ZZ celého úseku Lysá-Čelákovice bude umístěna v nové Technologické budově.
- Ovládání odb.Káraný bude ze žst.Čelákovice, kde se pro řízení využijí technologické počítače ES Čelákovice; přenos závislostí AB bude řešen po dálkovém optickém kabelu.
- V rámci aktivace SZZ odb.Káraný bude stávající AH aktivováno oběma směry (do Lysé i do Čelákovice); úsek mezi Lysou a Čelákovici bude rozdělen na dva mezistaniční úseky.
- V úseku mezi Lysou a odb.Káraný bude při výluce TK1 provoz v TK2 řízen stávajícím TZZ; při výluce TK2 bude provoz po TK1 již v režimu nového AB s vnitřní výstrojí v žst.Lysá (místnost OP36 s napájením ze stávajícího staničního zdroje).
- V úseku Káraný-Čelákovice bude s aktivací SZZ odb.Káraný (propojení ES Káraný s ES Čelákovice) ve 2TK aktivováno integrované zab.zař. (ITZZ) - tedy Automatické hradlo (AH), které dovolí pozdější vložení a zabezpečení provizorní výhybky XP spolu s provizorní přeložkou trati.
- Nový AB s vnitřní výstrojí v žst.Čelákovice ve stavědlové ústředně s napájením ze staničního zdroje UNZ-1 bude místo ITZZ aktivován nejprve v TK1 (SP5d) a obdobně ve SP6 v TK2.
- **Přejezdy** zůstanou v řešeném úseku dva:
 - P3610 v ev.km 1,524 bude zrušen,
 - oba ponechané přejezdy budou vybaveny novým PZZ reléového typu jako PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací,
 - pro automatické ovládání PZZ se využijí počítače náprav sloužící pro kontrolu volnosti kolejí,
 - přejezd P3611 v ev.km 2,832 bude mít vnitřní výstroj v novém RD a pro přenos informací o obsazenosti kolejí bude mezi SZZ Lysá zřízena metalická vazba (přibližovací úseky přejezdu zasahují do stanice),
 - v rámci stavebních úprav přejezdu zůstane TZZ stávající, při aktivaci nového PZS bude přejezd pro uživatele pozemní komunikace uzavřen na týden (5 prac.dnů), dvoukolejný provoz je řešením

vyložen - v TÚ nejsou vedle sebe v činnosti staré AH a nový AB, aktivace (překlopení mezi SP2b do SP3) proběhne z hodiny na hodinu,

- přejezd P3612 v ev.km 5,100 (v oblasti odb.Káraný) bude mít vnitřní výstroj umístěnu ve stavědlové ústředně v TB Káraný

- s novým ES Káraný bude aktivováno nové PZS P3612 - nové závory na stávajícím místě, pak bude přeloženo při stavebních pracích v TK do nové polohy. Po dobu aktivace bude přejezd pro uživatele pozemní komunikace uzavřen. K dispozici bude přejezd v km 2,832 – je sledováno prostřídání přejezdů.

➤ **Národní implementační plán (NIP) ERTMS 09/2017 v rámci této stavby:**

- koncepce ZZ z DÚR a ze Zadávacích podmínek DSP se mění,

- Národní vlakový zabezpečovač (NVZ) v současnosti v předmětném úseku trati není, tedy ho ani není možné ve stavbě budovat,

- Evropský vlakový zabezpečovač ETCS L2 bude řešen samostatnou stavbou,

- kolejové obvody (původně navrhované) se nebudou zřizovat, pro kontrolu volnosti kolejí se zřídí počítače náprav, které zároveň budou sloužit pro ovládání PZZ,

- návěstidla budou světelná s rychlostní návěstní soustavou; zábrzdna vzdálenost na 1000 m, s polohou dle DÚR, do aktivace ETCS bude traťová rychlost omezena na 100 km/h,

- změny řešení světelných návěstidel bude řešena až v rámci stavby ETCS.

➤ **Provizorní výhybka na trati** - řešení zabezpečení bude následující:

- výhybka bude zřízena v úseku odb.Káraný-Čelákovice ve směru od Lysé v km cca 6,000 jako odbočení z provizorní přeložky na kusou kolej pro potřeby stavby (zásobování pro výstavbu nového mostu přes Labe),

- výhybka bude v provozu cca 1 rok, mezistaniční úsek bude po celou dobu jednokolejný s TZZ 3.kategorie typu AH s počítači náprav, které umožňuje zabezpečení odbočné výhybky na trati,

- výhybka bude zabezpečena jednoduchým a odtlačným zámkem ve vazbě s výkolejkou; u výhybky bude zřízeno pomocné stavědlo; klíč pro místo na trati bude pouze v žst.Čelákovice (stavědlo na odb.Káraný bude neobsazené); soupravy jedoucí na kusou kolej budou vždy vyjíždět z žst.Čelákovice.

➤ **Kabelizace ZZ** je navržena v provedení TCEKPFLEY nebo TCEKPFLEZE.

2.8 Zásady trakčního vedení

➤ Práce na rekonstrukci trakčního vedení budou prováděny obvyklými technologickými postupy, zavedenými na stavbách modernizace a optimalizace tratí.

➤ Při pracích na železničním spodku a svršku platí obecná zásada, že práce probíhají při vypnuté trakci (pod vypnutou trolejí).

➤ Na závěr každého postupu (v době provádění dokončovacích prací na železničním svršku) je nutné vyčlenit časový prostor pro závěrečné montáže trakčního vedení, regulaci a měření.

➤ Pro stavební a nový stav budou v rámci TV řešeny stavební objekty a jejich části:

- nová definitivní odb.Káraný (v přímém směru na traťovou rychlost, v odbočení na 50 km/h), kde budou v předstihu (před rekonstrukcí železničního spodku a svršku) v samostatných krátkodobých (denních) výlukách připravovány základy sloupů TV. Předpokládaná délka výluk v jednotlivé koleji pro tyto práce je 2, 4, max. 6 hodin,

- provizorní TV na přeložce včetně TV na provizorní mostní konstrukci (na rychlost 50 km/h),

- provizorní převěšení stávajícího ZOK po dobu výstavby s využitím stávajících i nových stožárů tak, aby byl zajištěn provoz kabelu. V cílovém stavu bude kabel veden v zemi.

- napojení nového TV do stanice Čelákovice, kde budou při napojování do TV vloženy provizorní děliče.

➤ Výkopy pro základy se provedou bagrem obvykle ze železničního vozu, v místech výskytu překážek, tj. stávajících podzemních vedení apod. se výkopy provedou ručně. Betonáž základů se předpokládá rovněž z koleje, z pojízdné betonárky.

- V úseku Lysá n.L.-Káraný není pro zřizování základů stožárů TV u TK2 dodavateli znemožněno provádět práce i ze sousední pozemní komunikace. Pouze bude nutné se stavební činností vyhnout chráněné oblasti EVL Píščina u Byšiček (z pohledu zpracovatele TV ovšem dodavatel zvolí spíše klasickou kolejovou variantu těžení, armování, bednění a betonáže základů).
- Montáž stožárů a nosných bran bude prováděna jeřábem z vagónů stavebního vlaku, montáž vodičů pak z plošinových vozů montážního vlaku a ze žebříků. Pro výstavbu trakčních podpěr ve větší vzdálenosti od koleje, tj. mimo dosah mechanismů na železničních kolejových vozidlech, se použijí kolové mechanizační prostředky.
- Kromě zřizování základů TV pro odb.Káraný v předstihu, budou základy sloupů TV připravovány během výluky příslušné koleje.
- V oblasti EVL Byšičky (vpravo trati) bude při budování základů (vč.vztyčování sloupů) přistupováno, s ohledem na zásah do chráněné oblasti, pouze jako k tzv. bodovému zásahu buď z koleje nebo z cesty s tím, že zemina nemůže být uložena a už vůbec ne skladována vedle výkopu.
- Úplné výluky všech kolejí se předpokládají pro montáž napájecích převěsů, které kříží hlavní koleje. Výluky budou probíhat v nočních hodinách (v některých případech může postačovat elektrická výluka), vždy cca 2 hodiny na jedno lano převěsu.
- Definitivní regulace trolejového vedení se provede až po posledním podbití koleje.
- Návrh TV (např. izolační stav) bude zohledňovat schválené závěry přechodu na jednotnou napájecí soustavu 25kV.

3. STAVEBNÍ POSTUPY

3.1 Stavební postupy koncepčně

Stavby spojení Praha-Čelákovice-Lysá.

V pořadí jednotlivých staveb je v současné době jako první prováděna stavba žst.Čelákovice, jako stavba návazná je zadavatelem zařazena stavba Lysá-Čelákovice, a to souběžně se stavbou Mstětice-Vysočany(vč.), ve třetím pořadí pak stavba Čelákovice-Mstětice(vč.), kde je požadavek zadavatele na zahájení stavby ještě před dokončením stavby Lysá-Čelákovice (potažmo Mstětice-Vysočany(vč.)). Takový je nový pohled zadavatele na postup a pořadí staveb.

Začlenění stavby žst.Lysá n.L.

Stavba žst.Lysá n.L. byla doposud zařazena a uvažována v rámci souboru staveb labské „pravobřežní trati“, se nyní uvažuje v kontextu spojení na Prahu. Poslední předpoklady o jejím pořadí v souboru staveb jsou z pohledu zadavatele po ukončení stavby Lysá-Čelákovice. Ne nepodstatnou vazbou mezi oběma stavbami je existence odb.Káraný, která bude mít i při výstavbě žst.Lysá velký dopravní význam – podstatné zvýšení propustnosti traťového úseku.

I přes poslední předpoklad zadavatele o zařazení žst.Lysé za stavbu Lysá-Čelákovice, považuje zpracovatel ZOV se ještě zmínit o možnosti souběhu obou staveb. Souběhu zcela nevyhovují počáteční stavební postupy. Stavba Lysá by musela začít min s půlročním předstihem, kdy by se vybudovala (na „zelené louce“) přeložka trati na čelákovickém zhlaví. Potom by se za výluky TK2 v celém mezistaničním úseku kolejově připravila odb.Káraný a zároveň v této době propojila stávající traťová kolej s kolejí přeložky včetně částečně provizorního napojení do čelákovického zhlaví Lysé. Při výstavbě liché části odb. Káraný by se napojení v lichém zhlaví Lysé buď ponechalo ve stávajícím stavu a nebo by se přes novou přeložku TK1 opět provizorně propojilo do čelákovického zhlaví. Pak by v traťovém úseku následovaly práce dle předloženého harmonogramu v TK1 s tím, že by bylo možné zahájit stavební práce i v liché skupině žst.Lysá.

Dále se však zpracovatel ZOV nehodlá pouštět do spekulací o jiném možném pořadí staveb a ponechává uspořádání na vlastní, pružné a promyšlené koncepci zadavatele.

Stavba Lysá-Čelákovice oproti SP

Oproti úvahám ve Studii proveditelnosti (SP) je v této dokumentaci (po zřízení trvalé odb.Káraný) upřednostněn k rekonstrukci nejprve úsek Lysá-odb.Káraný, souběžně bude připravována stavba přeložky a provizoria mostu, následně převedení provozu do provizorní polohy, realizace nového mostu a nakonec rekonstrukce úseku odb.Káraný-Čelákovice.

Koncepce a průběh postupů:

- v rámci Přípravných prací jsou připraveny nejen podmínky pro zprovoznění odb.Káraný (SZZ a TB), ale i podmínky pro zrušení prvního přejezdu trati (objízdna komunikace),
- pro přeložku trati (a plato pro montáž konstrukce mostu přes Labe) je potřebné velké množství násypového materiálu, který se předpokládá získat z rekonstrukce traťových kolejí v úseku Lysá-odb.Káraný (kratší úsek odb.Káraný-Čelákovice má naopak násypového materiálu deficit),
- během rekonstrukce traťových kolejí bude připravována spodní stavba provizorního i nového mostu přes Labe; nevznikne tím tedy ve stavbě žádná velká prodleva k termínu zprovoznění přeložky,
- rekonstrukce úseku Lysá-odb.Káraný (dle zadání) požaduje úsek rekonstruovat technologií bez snášení kolejového roštu, proto je nejprve pro každou kolej provedena rekonstrukce mostního objektu přes potok Mlynařice, během této doby připraven kolejový rošt a pak provedena rekonstrukce žel. spodku uvedenou technologií (např. s použitím stroje AHM, nebo RPM),
- v úseku zůstanou dva železniční přejezdy, kde je úvaha buď pro první (P3611) nebo druhý (P3612) přejezd (vzdálenost cca 2,3 km) zachovat nepřetržité spojení do lokality obce Byšičky (vč. zástavby lokalit Tři Chalupy a Řehákova Bouda); při průjezdu soupravy bude před dosažením druhého přejezdu dostatek času přejezd první uvést do alespoň provizorně sjízdné podoby; při uzavírce prvního přejezdu je uvažována (možná i jako reálnější) objízdna trasa od Lysé „zadem“ (od ul.Ke Kovoně),

- využití technologie bez snášení kolejového roštu v úseku odb.Káraný-Čelákovice není vhodná – jedná se o příliš krátký (pro využití stroje) neekonomický úsek, kde část úseku je mimo stávající polohu trati (tvoří ji násyp a přeložka na most přes Labe), zastávka Čelákovice-Jiřina a šest mostních objektů,
- během stavby nového mostu, kdy budou v provozu již obě traťové koleje z Lysé do odb.Káraný, bude relativně dostatek času na rekonstrukci jedné koleje úseku; po uvedení jedné části nového mostu vč. rekonstruovaného úseku do provozu bude odstraněn most provizorní vč. části přeložky a současně dokončena druhá část mostu a rekonstrukce druhé koleje do Čelákovic.

3.2 Stavební postupy (SP) souhrnně

Názvy SP v sobě nesou úpravy hlavních kolejových částí. Klíčovým objektem této stavby je most přes Labe, který je v určité stavební fázi součástí všech SP resp. „bloků“. V prvním roce stavby jsou to práce, které se týkají Provizorní přeložky trati včetně provizorního mostu přes Labe (vč. ul.Přístavní). V druhém roce se jedná o výstavbu nového dvoukolejného mostu přes Labe (vč.mostů ostatních).

Seznam Stavebních postupů (SP)

SP0 Přípravné práce

Zimní přestávka **2019/2020**

SP1 Odb.Káraný

SP1a Odb.Káraný, TK2

SP1b Odb.Káraný, TK1

SP2 Úsek Lysá-Káraný, TK1

SP2a Úsek Lysá-Káraný, TK1, blok A
(žel.těleso, TV, most, inventární kol.rošt; Labe-jímky u pilířů)

SP2b Úsek Lysá-Káraný, TK1, blok B
(def.svršek, TV; Labe-jímky u pilířů)

SP3 Úsek Lysá-Káraný, TK2

SP3a Úsek Lysá-Káraný, TK2, blok A
(TV, most, inventární kol.rošt; Labe-základy pilířů, zemní práce)

SP3b Úsek Lysá-Káraný, TK2, blok B
(def.svršek, TV; Labe-základy pilířů, zemní práce)

SP4 Úsek Káraný-Čelákovice, TK2, Provizorní přeložka

Zprovozněním provizorní přeložky bude provoz v traťovém úseku Lysá-Čelákovice po celou dobu zimních měsíců dvoukolejný a nebude docházet k žádnému omezení propustnosti.

Zimní přestávka **2020/2021**

SP5 Úsek Káraný-Čelákovice, TK1

SP5a Úsek Káraný-Čelákovice, TK1, blok A
(TV; Labe-demontáž a montáž kce, výsuny)

SP5b Úsek Káraný-Čelákovice, TK1, blok B
(úsek Labe-Čelákovice; Labe-opěry, pilíře, montáž, výsuny)

SP5c Úsek Káraný-Čelákovice, TK1, blok C
(úsek Labe-Čelákovice; Labe-montáž, výsuny)

SP5d Úsek Káraný-Čelákovice, TK1, blok D
(úsek Káraný-Labe; Labe-osazení)

SP6 Úsek Káraný-Čelákovice, TK2

Zimní přestávka **2021/2022**

SP7 Dokončovací práce

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

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

Seznam stavebních fází (SF)

SF1 Přípravné práce (dtto SP0)

Zimní přestávka 2019/2020

SF2 Osazení vodotěsných jímek u pilířů

SF3 Zřízení provizorního přemostění

Zimní přestávka 2020/2021

SF4 Vyjmutí stávajících nosných konstrukcí z koleje č.1

SF5 Přestavba opěr a pilířů; montáž nosné konstrukce č.2

SF6 Podélný výsun nové nosné konstrukce (montážní nos na pilíři P1)

SF7 Podélný výsun nové nosné konstrukce (montážní nos na pilíři P2)

SF7A Přerušení podélného výsunu nové nosné konstrukce č.2;
montáž nové nosné konstrukce č.1

SF8 Podélný výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.3;
aktivace montážní podpory na člunu

SF9 Výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.3 (montážní nos na pilíři P3)

SF10 Výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.4;
aktivace montážní podpory na člunu

SF11 Výsun nové nosné konstrukce přes mostní otvor č.4 (montážní nos na opěře OP2)

SF12 Osazení nové nosné konstrukce na ložiska (uvedení kol.č.1 do provozu)

SF13 Demontáž provizorního přemostění

Ve SF3 je již možné začít s montáží mostní konstrukce č.2 na pracovním „platu“, i když výstavba mostu přes Labe bude v zimním období přerušena. Rozpracovanou část konstrukce č.2 bude pouze nutné před zimou ošetřit odpovídající úpravou povrchu proti povětrnostním vlivům. Po příčném přesunu do osy kolejí konstrukce č.2 (vč. následného zásunu) bude na uvolněné ploše okamžitě zahájena montáž konstrukce č.1.

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

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

Na základě podkladů poskytnutých Vodohospodářským dispečinkem Povodí Labe (viz část 6.5 této zprávy - Informace o hladinách Labe, 14.09.2015) lze s ohledem na dlouhodobé statistické údaje (graf Sezonality) s relativní přesností určit vhodnost a výšku hladiny v konkrétním měsíci.

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

Nejdůležitější informací je však možnost (na základě požadavku zhotovitele a po předchozí dohodě s pracovištěm Vodohospodářského dispečinku) udržovat v průběhu stavby mostu hladinu ve zdrži na stanovené úrovni v rozmezí kót 171,59-171,89 m.n.m.

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

3.4 Stavební postupy (SP) podrobněji

3.4.1 SP0 Přípravné práce

Termín:

Klasické 01.04.-30.06.19 a 04.11.19-02.02.20

3 + 3 měsíce (2 x 13 týdnů = 2 x 91 den)

Ostatní 29.04.2019-02.02.2020

10 měsíců (44 týdnů = 308 dní)

Obsahem SP0 jsou nejen klasické Přípravné práce vč.úprav a přeložek inženýrských sítí (IS) rozdělené do dvou bloků (jarní pro místa tzv. Ostatních prací a zimní pro celý úsek trati), ale i práce Ostatní na komunikacích (vč.zrušení přejezdu v TZZ), pozemních objektech, TV v oblasti nové odb.Káraný a hlavních kabelových vedení podél celé trati.

Rozsah prací Klasických:

- Klasické práce (vyklizení, demolice, kácení dřevin, přístupy, ZS)
- Inženýrské sítě (IS) – vytýčení, ochrana nebo přeložky

Rozsah prací ostatních:

- Technologická budova (TB) odb.Káraný – hrubá stavba, vnitřní vybavení
- komunikace od ul.Ke Kovoně k přejezdu P3610 v ev.km 1,524
- komunikace k TB odb.Káraný
- hlavní drážní kabelová vedení (sděl. a zab.zař. podél trati) včetně příčných prostupů chrániček protlakem (tedy bez výluk provozu) pod stávající provozovanou tratí

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- žádné

Provozované koleje:

- jako v současném stavu (TK1 a TK2)

Dopravní opatření:

- bez opatření

Zabezpečovací zařízení:

- stávající (TZZ 3.kategorie typu obousměrné AH s hradlem Káraný)
- činnost všech tří přejezdů je automatická pomocí kolejových obvodů 75 Hz; v TZZ zrušení přejezdu v ev.km 1,524 před Zimní přestávkou

Vodní doprava:

- bez omezení

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.2 Zimní přestávka 2019-2020Termín:

02.12.2019-01.03.2020

3 měsíce (13 týdnů = 91 den)

Během zimní přestávky se kromě některých Klasických přípravných prací (s ohledem na teploty) odehrávají činnosti týkající se odb.Káraný – v TB dochází k montáži technologického zařízení, ve venkovních prostorách jsou zřizovány základy stožárů TV.

Rozsah prací:

- Klasické práce – kácení dřevin
- TB odb.Káraný – technologická část
- TV – základy pro nové trakční stožáry odb.Káraný (119N-138N, celkem 17 ks)

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- krátkodobé výluky TK1 vč.TV v délce 5x6 hod (základy stožárů TV)
- krátkodobé výluky TK2 vč.TV v délce 6x6 hod (základy stožárů TV)

Provozované koleje:

- kromě krátkodobých výluk provoz jako v současném stavu (TK1 a TK2)

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- rychlíky jezdí odklonem přes Poříčany

Zabezpečovací zařízení:

- stávající (TZZ 3.kategorie typu obousměrné AH s hradlem Káraný)
- činnost obou přejezdů je automatická pomocí kolejových obvodů 75 Hz

Vodní doprava:

- bez omezení

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.3 SP1 Odb.KáranýTermín:

02.03.2020-22.03.2020

3 týdny (21 den)

Hlavním obsahem SP1 je nová odb.Káraný, která má po dobu výstavby zajistit potřebnou kapacitu bez nutnosti rušení vlaků a zavádění NAD. Během stavby se tak podaří provézt všechny vlaky. Odbočka bude sloužit i při realizaci sousední stavby Rekonstrukce žst.Lysá n/L jakož i při dalších výlukových činnostech při údržbě trati. Souběžně s výstavbou odb.Káraný probíhají práce na spodní stavbě provizorního mostu přes Labe – jímky u pilířů.

3.4.4 SP1a Odb.Káraný, TK2

Termín:

02.03.2020-11.03.2020

10 dní

Obsahem SP1a je položení výhybek nové odb.Káraný do TK2 včetně zřízení definitivního žel.spodku a přípravy TV. Souběžně se začátkem stavby odb.Káraný budou zahájeny i práce na spodní stavbě provizorního mostu přes Labe.

Rozsah prací pro odbočku:

- demontáž žel.svršku v km 4,804-4,952
- žel.spodek v km 4,804-4,952 vč.odvodnění
- montáž nového žel.svršku vč. výhybek K2 a K3 a přechodových kolejnic
- směrová a výšková úprava koleje na oba směry pro průjezd v přímém směru min. 50 km/h
- montáž stožárů TV (sudé 120N-134N, 138N, celkem 8 ks)
- příprava provizorních závěsů, kotvení, převěšení

Rozsah prací pro most Labe (SF2):

- osazení vodotěsných jímek u pilířů P2, P3 a zásyp vrtatelnou zeminou
- zásyp lomovým kamenem u OP2

Rozsah prací v zast.Č.Jiřina

- sudé bránové základy a stožáry 214N-222N (možno realizovat i později, během SP4)

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK2 v úseku Lysá-Čelákovice (včetně trakční výluky)

Provozované koleje:

- TK1 v úseku Lysá -Čelákovice

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- rychlíky jezdí odklonem přes Poříčany

Zabezpečovací zařízení:

- v provozu stávající (TZZ 3.kategorie typu obousměrné AH s hradlem Káraný)
- zkoušení nového SZZ 3.kategorie typu ES, na konci SP aktivace
- úpravy TZZ AH směr Lysá n.L.; příprava TZZ ITZZ směr Čelákovice; na konci SP aktivace
- instalace a na konci SP aktivace nového PZS P3612 reléového typu PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací ve stávající poloze přejezdu ev.km 5,100

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.5 SP1b Odb.Káraný, TK1

Termín:

12.03.2020-22.03.2020

11 dní

Obsahem SP1b jsou stejné práce jako ve SP1a, a to jak v trati, tak u mostu Labe.

Rozsah prací pro odbočku:

- demontáž žel.svršku v km 4,773-4,995
- žel.spodek v km 4,773-4,995 vč.odvodnění
- montáž nového žel.svršku vč. výhybek K1 a K4 a přechodových kolejnic
- směrová a výšková úprava koleje na oba směry pro průjezd v přímém směru min. 50 km/h
- montáž stožárů TV (liché 119N-135N, celkem 9 ks)
- provizorní závěsy a převěšení

Rozsah prací pro most Labe (SF2):

- osazení vodotěsných jímek u pilířů P2, P3 a zásyp vrtatelnou zeminou
- zásyp lomovým kamenem u OP2

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK1 v úseku Lysá-Čelákovice (včetně trakční výluky)
- TK2 krátkodobá noční výluka vč.TV 2x6 hod) (úprava nosných a napájecích lan pro nové spojky odbočky)
- TK2 krátkodobé noční výluky vč.TV 5x5 hod (pažení mostu v ev.km 1,786)
(výluku lze využít v předstihu i pro ostatní mostní objekty např. v úseku Labe-Čelákovice)

Provozované koleje:

- TK2 v úseku Lysá –Čelákovice

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- rychlíky jezdí odklonem přes Poříčany

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný v provozu nové SZZ 3.kategorie typu ES
- v TK2 v úseku Lysá-Káraný v provozu upravené TZZ 3.kategorie typu AH s počítači náprav
- v úseku Káraný-Čelákovice (mezi ES Káraný a ES Čelákovice) v provozu ITZZ typu AH

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.6 SP2 Úsek Lysá-Káraný, TK1

Termín:

23.03.2020-14.06.2020

3 měsíce (12 týdnů = 84 dny)

Hlavním obsahem SP2 je rekonstrukce svršku a spodku v TK1 s dílčí směrovou úpravou, s přestavbou mostu přes vodoteč Mlynařice a železničními přejezdy. Odlišnosti v rekonstrukci spodku a svršku jsou dány existencí stávajícího svršku tvaru „T“ s velmi špatnou drážebností vrtulí. Nejprve je provedena příprava svršku kombinovaným materiálem (demontáž stávajícího roštu, na urovnanou vrstvu ŠL pokládka svršku z užitých kolejnic, ale s novými pražci), dále sanace žel.spodku technologií bez snášení kolejového roštu a nakonec dokončení žel svršku došterkováním a zřízením bezстыkové koleje. Souběžně probíhají práce na spodní stavbě provizorního mostu přes Labe jako v předchozím SP1.

3.4.7 SP2a Úsek Lysá-Káraný, TK1 (blok a)

Termín:

23.03.2020-17.05.2020

2 měsíce (8 týdnů = 56 dní)

Obsahem SP2a (stavebních prací bloku a) jsou v traťovém úseku přípravy železničního svršku na sanaci spodku technologií bez snášení kolejového roštu vč.rekonstrukce mostu. V rámci přípravy dojde i ke směrové úpravě s rozšířením žel.spodku násypem z balených zemin.

Rozsah prací v traťovém úseku:

- demontáž kolejového roštu v km 1,226-4,773 vč. vyrovnání ŠL
- montáž inventárního kol.roštu s novými pražci v km 1,226-4,773
- rozšíření žel.tělesa v km 4,165-4,340 systémem balených zemin
- zřízení odvodnění otevřenými příkopy doplněné vsakovacími žebry
- ZKPP pro přejezd P3611 v ev.km 2,832
- stavební zrušení přejezdu P3610 v ev.km 1,524
- most v ev.km 1,786
- základy stožárů TV vč. dělení v Lysé (liché 1N-117N, celkem 74 ks)
- demontáže TV starých stožárů, základů a systémů TK1

Rozsah prací pro most Labe (SF2):

- osazení vodotěsných jímek u pilířů P2, P3 a zásyp vrtatelnou zeminou
- zásyp lomovým kamenem u OP2

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- TK1 v úseku Lysá-Káraný (včetně trakční výluky)

Provozované koleje:

- TK1 v úseku Káraný-Čelákovice
- TK2 v úseku Lysá-Čelákovice

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES
- v TK2 v úseku Lysá-Káraný TZS 3.kategorie typu AH s počítači náprav
- v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím

Silniční doprava:

- zrušení přejezdu polní cesty v ev.km 1,524 s náhradou přístupu po nové polní cestě vlevo trati od přejezdu P8350 ul.Ke Kovoně
- uzávěra přejezdu P3611 v ev.km 2,832 silnice III/3315 mezi Lysou a Karlovem (Byšičky, Tři Chalupy, Řehákova Bouda) na dobu cca 1 týden; náhrada přístupu následující:
A) přes přejezd P8350 (v ev.km 0,747) v ul.Ke Kovoně přes lokality V drážkách, Na vošticí a U Mlýnku (stopa naučné stezky NS Krajinou Rudolfa II.) až ke křižovatce se silnicí III/3315 na Karlov, Byšičky, odtud místní komunikací do osad Tři chalupy a Řehákova bouda
B) pokračováním silnice III/3315 od přejezdu P3611 (ev.km 2,832) prostřednictvím lesní cesty k přejezdu P3612 (ev.km 5,100), pak „zadem“ do obce Byšičky a přes ně do lokalit Karlov, Tři chalupy a Řehákova bouda. Pro autobusovou dopravu bude návoz cestujících dle bodu **A)** s tím, že autobusová zast. Karlov bude posunuta na křižovatku se silnicí III/3315.

3.4.8 SP2b Úsek Lysá-Káraný, TK1 (blok b)

Termín:

18.05.2020-14.06.2020

1 měsíc (4 týdny = 28 dní)

Obsahem SP2b (stavebních prací bloku **b**) je traťovém úseku provedení sanace spodku technologií bez snášení kolejového roštu a dokončení žel.svršku vč.bezstykové koleje. V oblasti mostu Labe pokračují práce na spodní stavbě provizorního mostu (viz SP1), ke kterým se přidají zemní práce na vybudování přeložky trati a pracovního plata pro montáž mostu.

Rozsah prací v traťovém úseku:

- sanace žel.spodku technologií bez snášení kolejového roštu v km 1,270-4,773
- výměna inventárních kolejnic v km 1,226-4,773 vč. zašterkování a zřízení bezstykové koleje
- propustek ev.km 6,125 (provizorní prodloužení čel)
- nová kce přejezdu P3611 v ev.km 2,832 vč. PZZ
- směrová a výšková úprava koleje směrem na Lysou pro traťovou rychlost
- demontáž TV starých stožárů, základů a systémů TK1
- stožáry TV vč. kotvení (liché 1N-117N, celkem 74 ks)
- nové systémy TV v úsecích: nové dělení Lysá-15N, 9N-51N, 45N-89N, 83-129N vč.regulace
- zesilovací vedení

Rozsah prací pro most Labe (SF2):

- osazení vodotěsných jímek u pilířů P2, P3 a zásyp vrtatelnou zeminou
- zásyp lomovým kamenem u OP2
- oboustranné provizorní prodloužení propustku v ev.km 6,125
- zemní práce na náspe pracovního plata (podél TK1)
- zemní práce na náspe provizorní přeložky (podél TK2) na obou stranách Labe

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- SK5 žst.Lysá krátkodobé denní výluky 3x10 hod pro návoz materiálu na sanační čističku vč.zasahování této dlouhé soupravy do kolejiště stanice
- TK1 v úseku Lysá-Káraný (včetně trakční výluky)
- v TK1 i TK2 v úseku Káraný-Čelákovice krátkodobé noční/denní výluky na dovoz a vysypání materiálu na náspe u Labe v délce cca 10x2 hod pro každou kolej (zahrnuto i vysypání vytěžené zeminy ze sanační čističky)

Provozované koleje:

- TK1 v úseku Káraný-Čelákovice
- TK2 v úseku Lysá-Čelákovice

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES
- v TK2 v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu AH s počítači náprav
- v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v TK1 zkoušení nového TZZ 3.kategorie typu EAB; na konci SP aktivace se zavázáním do SZZ žst.Lysá
- instalace a na konci SP zprovoznění PZS reléového typu 3ZBI s celými závorami a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím

Silniční doprava:

- uzávěra přejezdu P3611 v ev.km 2,832 silnice III/3315 mezi Lysou a Karlovem (Byšičky, Tři Chalupy, Řehákova Bouda) na dobu cca 2x1 týden; náhrada přístupu viz předchozí SP2a

3.4.9 SP3 Úsek Lysá-Káraný, TK2Termín:

15.06.2020-06.09.2020

3 měsíce (12 týdnů = 84 dny)

Hlavním obsahem SP3 jsou obdobné práce jako ve SP2 s tím, že nedochází k dalšímu rozšiřování žel.spodku ani propustku. Souběžně probíhají práce na spodní stavbě provizorního mostu přes Labe s tím, že dále probíhají zemní práce a jsou zahájeny práce na hlubinném založení, betonáži základů a osazení bárek u pilířů.

3.4.10 SP3a Úsek Lysá-Káraný, TK2 (blok a)Termín:

15.06.2020-09.08.2020

2 měsíce (8 týdnů = 56 dní)

Obsahem SP3a (stavebních prací bloku **a**) jsou v traťovém úseku přípravy železničního svršku na sanaci spodku technologií bez snášení kolejového roštu vč.rekonstrukce mostu. K zemním pracím na mostu Labe se přidávají práce na hlubinném založení a betonáži základů bárek u pilířů.

Rozsah prací v traťovém úseku:

- demontáž kolejového roštu v km 1,226-4,804 vč. vyrovnání ŠL
- montáž inventárního kol.roštu s novými pražci v km 1,226-4,804
- zřízení odvodnění otevřenými příkopy doplněné vsakovacími žebry nebo pouze vsakovací žebra
- ZKPP pro přejezd P3611 v ev.km 2,832
- zrušení přejezdu P3610 v ev.km 1,524
- most v ev.km 1,786
- základy stožárů TV (sudé 2N-118N, celkem 74 ks)
- demontáže TV starých stožárů, základů a systémů TK2

Rozsah prací pro most Labe (SF2):

- hlubinné založení a betonáž základů bárek u pilířů P2 a P3
- zemní práce na náspe pracovního plata (podél TK1)
- zemní práce na náspe provizorní přeložky (podél TK2) na obou stranách Labe

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK2 v úseku Lysá-Káraný (včetně trakční výluky)
- TK1 v úseku Lysá-Káraný krátkodobé noční výluky vč.TV pro vytažení štetovnic u mostu 3x5 hod
- v TK1 i TK2 v úseku Káraný-Čelákovice krátkodobé noční výluky na odvoz a vysypání materiálu na náspe u Labe v délce cca 10x2 hod pro každou kolej

Provozované koleje:

- TK2 v úseku Káraný-Čelákovice
- TK1 v úseku Lysá-Čelákovice

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH
- v TK1 v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu 3ZBI s celými závorami a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím

Silniční doprava:

- uzávěra přejezdu P3611 v ev.km 2,832 silnice III/3315 mezi Lysou a Karlovem (Byšičky, Tři Chalupy, Řehákova Bouda) na dobu cca 1 týden; náhrada přístupu viz předchozí SP2.

3.4.11 SP3b Úsek Lysá-Káraný, TK2 (blok b)Termín:

10.08.2020-06.09.2020

1 měsíc (4 týdny = 28 dní)

Obsahem SP2b (stavebních prací bloku **b**) je traťovém úseku provedení sanace spodku technologií bez snášení kolejového roštu a dokončení žel.svršku vč.bezstykové koleje. V oblasti mostu Labe stále pokračují práce zemní práce a k hlubinném založení a betonáži základů bábek u pilířů se přidávají práce na osazení vlastních bábek.

Rozsah prací v traťovém úseku:

- sanace žel.spodku technologií bez snášení kolejového roštu v km 1,270-4,804
- výměna inventárních kolejnic v km 1,226-4,804 vč. zašterkování a zřízení bezstykové koleje
- nová kce přejezdu P3611 v ev.km 2,832
- směrová a výšková úprava koleje směrem na Lysou pro traťovou rychlost
- demontáž TV starých stožárů, základů a systémů TK2
- stožáry TV (sudé 2N-118N, celkem 74 ks)
- nové systémy TV v úsecích: nové dělení Lysá-16N, 10N-52N, 46N-90N, 84-126N, 120N-138N vč.regulace
- zesilovací vedení

Rozsah prací pro most Labe (SF2):

- hlubinné založení a betonáž základů bábek u pilířů P2 a P3
- osazení bábek u pilířů P1, P2, P3
- zemní práce na náspu pracovního plata (podél TK1)
- zemní práce na náspu provizorní přeložky (podél TK2) na obou stranách Labe

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- SK3 žst.Lysá krátkodobé denní výluky 3x6 hod pro návoz materiálu na sanační čističku vč.zasahování této dlouhé soupravy do kolejiště stanice
- TK2 v úseku Lysá-Káraný (včetně trakční výluky)
- v TK1 i TK2 v úseku Káraný-Čelákovice krátkodobé noční/denní výluky na dovoz a vysypání materiálu na náspy u Labe v délce cca 10x2 hod pro každou kolej (zahrnuto i vysypání vytěžené zeminy ze sanační čističky)

Provozované koleje:

- TK2 v úseku Káraný-Čelákovice
- TK1 v úseku Lysá-Čelákovice

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH
- v TK1 v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)
- v TK2 instalace a na konci SP aktivace v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím

Silniční doprava:

- uzávěra přejezdu P3611 v ev.km 2,832 silnice III/3315 mezi Lysou a Karlovem (Byšičky, Tři Chalupy, Řehákova Bouda) na dobu cca 2x1 týden; náhrada přístupu viz předchozí SP2

3.4.12 SP4 Úsek Káraný-Čelákovice, TK2, Provizorní přeložka

Termín:

07.09.2020-29.11.2020

3 měsíce (12 týdnů = 84 dny)

Hlavním obsahem SP4 je dokončení prací na přeložce trati včetně přesunu stávající mostní konstrukce z TK2 do polohy přeložky a zprovoznění trati před začátkem Zimní přestávky.

Rozsah prací pro přeložku:

- žel.spodek v km 5,990-6,750 mimo kci provizorního mostu
- žel.spodek pro kusou stavební (manipulační) kolej (výšková úprava s v ose bývalé TK2)
- železniční svršek v km 5,990-6,750 včetně provizorní výh.č.XP v km 6,073 a pro kusou stavební (manipulační) kolej v délce cca 122 vč.provizorního zarážedla
- provizorní most v ev.km 6,531 ul.Přístavní
- základy stožárů TV (P1-P13, celkem 13 ks)
- stožáry TV (P1-P13, celkem 13 ks)
- systémy mezi stáv.stožáry 170-200 a převěšení zesilovacího vedení
- natažení a úprava nosných a napájecích lan TV

Rozsah prací pro most Labe (SF3):

- hlubinné založení opěr OP1 a OP2 provizorního přemostění
- betonáž opěr OP1 a OP2 provizorního přemostění vč.zásypu na nimi a navázání na zemní těleso přeložky
- úprava veškerých inženýrských sítí převěšením z kce v TK2 na kci TK1, vč. snesení TV
- příčný přesun kce mostu z polohy v TK2 do polohy přeložky
- přeložení všech sítí (zab., sděl., siln. zař.) na přesunutou mostní kci vč.obnovy TV a žel.svršku

Rozsah ostatních prací

- sudé bránové základy a stožáry 214N-222N (pokud nebyly realizovány již dříve, během SP1a)
- možno stavět základy sudých stožárů TV 140N-174N, 212N, 224N-232N

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK2 v úseku Káraný-Čelákovice (včetně trakční výluky)

Provozované koleje:

- TK1 v úseku Lysá-Čelákovice
- TK2 v úseku Lysá-Káraný

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v TK1 v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH
- v TK1 v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu 3ZBI s celými závorami a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)
- instalace pomocného stavědla u provizorní výhybky č.XP
- v TK2 úpravy a na konci SP aktivace ITZZ v provizorní přeložce vč. provizorní výhybky XP (jednoduchý odtlačný zámek ve vazbě s výkolejkou)

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím
- krátkodobé omezení plavby v dotčeném mostním otvoru při příčném přesunu po dobu 2x8 hod

Silniční doprava:

- most v ev.km 6,531 ul.Přístavní vyloučení silničního provozu na 1,5 měsíce; průchod pouze pro cyklo-pěší; objízdná trasa vpravo z ul.Přístavní, přes ul.Křížkova, Jiřinská, podjezdem trati ulicemi Husova-J.Zacha a zpět alejí J.Wolkera, Žižkova, Chodská, Táboritská a opět alejí J.Wolkera

3.4.13 Zimní přestávka 2020-2021Termín:

30.11.2020-28.02.2021

3 měsíce (13 týdnů = 91 den)

Období zimní přestávky je obecně obdobím stavebního klidu, kdy by práce ve venkovním prostředí neměly probíhat. V klimaticky příznivých obdobích zimních měsíců, avšak pouze s dodržением předepsaných technologických podmínek (venkovní teploty) konkrétních postupů bylo možné zahájit montáž konstrukce č.2 nového mostu přes Labe nebo provést odláždění koryta potoka u mostu v ev.km 1,755 (pokud nebylo provedeno dříve např. již v termínu 09/2020).

Rozsah prací:

- viz výše uvedené

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- žádné

Provozované koleje:

- v plném rozsahu vč.nové odb.Káraný

Dopravní opatření:

- snížení rychlosti v úseku provizorní přeložky na 50 km/h, v místě provizorní mostní konstrukce na 30 km/h

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100

- v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH
- v provozu pomocné stavědlo u provizorní výhybky č.XP
- v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.14 SP5 Úsek Káraný-Čelákovice, TK1

Termín:

01.03.2021-19.09.2021

7¹/₄ měsíce (29 týdnů = 203 dní)

Hlavním obsahem SP5 (členění na čtyři stavební bloky **a**, **b**, **c** a **d** v TK1 v úseku Káraný-Čelákovice) je rekonstrukce a zprovoznění liché TK včetně nástupiště zast.Čelákovice-Jiřina. V TK1 bude demontován (snesen) stávající most a přepraven k demontáži. Rekonstruovány budou pilíře a opěry pro nový most, který bude zkompletován a výsunem nové konstrukce osazen do osy obou TK. Rekonstruovány budou i ostatní mostní objekty. Na konci SP5 bude aktivován EAB vč. zavázání do SZZ žst.Čelákovice.

3.4.15 SP5a Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok a)

Termín:

01.03.2021-14.03.2021

2 týdny (14 dní)

Hlavním obsahem SP5a (stavební blok **a** v TK1 v úseku Káraný-Čelákovice) je snesení stávající kce v TK1 mostu přes Labe a zahájení montáže části 2 nové nosné kce mostu přes Labe. Součástí jsou i práce na základech stožárů TV v traťovém úseku a pro omezení výluk v žst.Čelákovice úpravy TV vložením děliče.

Rozsah prací v traťovém úseku:

- základy stožárů TV (liché 137N-171N, 209N-231N, celkem 30 ks)
- natažení a úprava nosných a napájecích lan TV
- provizorní dělič v TV TK1 (km 7,576) vč. izolátorů do výběhu spojek v žst.Čelákovice

Rozsah prací pro most Labe (SF4, SF5):

- vyzvednutí části stávající kce mostu v TK1 v poli 3 a 4 na soulodí a vyvezení soulodím k pontonovému ZS na rozřezání a po-té odvoz k sešrotování (SF4)
- vyjmutí části stávající kce mostu v TK1 v poli 1 a 2 pomocí mobilního autojeřábu, rozřezání na ploše ZS (v inundaci) a odvoz k sešrotování (SF4)
- montáž nové ocelové kce č.2 (příhradová s dolní mostovkou) na montážním platu (SF5)

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK1 v úseku Káraný-Čelákovice (včetně trakční výluky)
- sekce SK1 a SK3 žst.Čelákovice krátkodobá noční výluka vč. TV v délce 1x4 hod na začátku SP (vložení děliče vč.izolátorů)

Provozované koleje:

- TK2 v úseku Lysá-Čelákovice
- TK1 v úseku Lysá-Káraný

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- snížení rychlosti v úseku provizorní přeložky na 50 km/h, v místě provizorní mostní konstrukce na 30 km/h

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu PZS 3ZBI s celými závorami a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)
- v TK2 v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH vč.provozu pomocného stavědla u provizorní výhybky č.XP

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- úplná odstávka říční plavby při manipulaci se soulodím (manipulace s pomocnými lany) po dobu 2x48 hod

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.16 SP5b Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok b)Termín:

15.03.2021-30.05.2021

2¾ měsíce (11 týdnů = 77 dní)

Hlavním obsahem SP5b (stavební blok **b** v TK1 v úseku Káraný-Čelákovice) je v prvním úseku mezi Káraným a Labem snesení kolejového roštu pro dopravu silničními vozidly ke stavbě mostu (zemní práce). V úseku Labe-Čelákovice bude zahájena rekonstrukce žel.spodku a svršku včetně nástupiště na zast.Čelákovice-Jiřina. V tomto úseku budou rekonstruovány i všechny mostní objekty. Pro novou konstrukci dvoukolejného mostu přes Labe se provede rekonstrukce pilířů a opěr, dokončena bude montáž nové kce část 2 a na konci SP bude proveden dvojitý výsun (k pilíři P1 a P2).

Rozsah prací v traťovém úseku:

- demontáž kolejového roštu v km 5,100-6,100
- demontáž žel.svršku v km 6,410-7,580
- náspové těleso (i pro TK2) v km 6,410-6,750
- žel.spodek v km 6,410-7,580
- nástupiště v zast.Čelákovice-Jiřina
- mosty v ev.km 6,531; 7,046; 7,415
- propustky v ev.km 6,907; 7,246
- základy stožárů TV (liché 197N-207N, celkem 6 ks)

Rozsah prací pro most Labe (SF5, SF6, SF7):

- rekonstrukce pilířů P1, P2, P3 a opěr OP1, OP2 (SF5)
- montáž nové ocelové kce č.2 na montážním platu (SF5)
- výsun nové kce k pilíři P1 (SF6)
- výsun nové kce k pilíři P2 (SF7)
- demontáže vodotěsných jímek (na konci SP5b)

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK1 v úseku Káraný-Čelákovice (včetně trakční výluky)

- TK2 v úseku Labe-Čelákovice krátkodobé noční výluky v délce 5x2 hod (návoz materiálu spodku a svršku do vyloučené koleje)
- TK2 v úseku Labe-Čelákovice krátkodobé noční výluky vč.TV 5x5 hod na začátku SP (pažení mostních objektů)
(pokud nebyla v předstihu využita výluka v úseku Lysá-Čelákovice ve SP1b)

Provozované koleje:

- TK2 v úseku Lysá-Čelákovice kromě krátkodobých výluk
- TK1 v úseku Lysá-Káraný

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- snížení rychlosti v úseku provizorní přeložky na 50 km/h, v místě provizorní mostní konstrukce na 30 km/h

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu PZS 3ZBI s celými závorami a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)
- v TK2 v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH vč.provozu pomocného stavědla u provizorní výhybky č.XP

Vodní doprava:

- dlouhodobé omezení jímkami
- krátkodobé omezení pracovním soulodím

Silniční doprava:

- most v ev.km 6,531 ul.Přístavní, vyloučení silničního provozu na 2,5 měsíce; průchod pouze pro cyklo-pěší; objízdná trasa vpravo s pokračováním ulicí Jiřinská (stopa III/2454), Sedláčkova a Masarykova (obě ve stopě III/2454), podjezdem ulicí U Podjezdu (stopa II/245), odbočení do ulice J.Zacha s napojením do aleje J.Wolkra, Žižkova, Chodská, Táboritská a opět alej J.Wolkera
- podchod ev.km 7,046 přístup na zast.Č.Jiřina a propojení ulic Žižkova-Křížkova, průchod bude zcela uzavřen; obchozí trasy budou pro přístup na zastávku pod rekonstruovanými mosty, kde bude povinnost dodavatele zajistit průchod cyklo-pěší frekvence – buď v ul.Přístavní (ev.km 5,531) cca 500m od podchodu, nebo v ul.Husova-J.Zacha (ev.km 7,415) cca 370m od podchodu; propojení mezi oběma mosty je vlevo trati možné alejí J.Wolkra; na odvrácené straně (vpravo trati) takové spojení neexistuje, proto bude podél násypového tělesa na obou stranách (proti i ve směru staničení) z čela nástupiště veden provizorní chodník včetně osvětlení
- most ev.km 7,415 spojující ulici Husova s ulicí J.Zacha, vyloučení silničního provozu na 2,5 měsíce; průchod pouze pro cyklo-pěší; objízdná trasa bude zprava ulicí Husova přes ul.Jiřinská, Sedláčkova a Masarykova (obě ve stopě III/2454), železničním podjezdem ulicí U Podjezdu (stopa II/245) odbočení do ulice J.Zacha a napojením do aleje J.Wolkra

3.4.17 SP5c Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok c)

Termín:

31.05.2021-15.08.2021

2¾ měsíce (11 týdnů = 77 dní)

Hlavním obsahem SP5c (stavební blok c v TK1 v úseku Káraný-Čelákovice) je v prvním úseku mezi Káraným a Labem zřízení náspu k mostu Labe. V úseku Labe-Čelákovice bude dokončena rekonstrukce žel.spodku a svršku včetně dokončení TV. Pro novou konstrukci dvoukolejného mostu přes Labe se provede montáž nové kce část 1 a na konci SP bude proveden další dvojitý výsun (k pilíř P3 a opěře OP4).

Rozsah prací v traťovém úseku:

- náspové těleso (i pro TK2) v km 5,990-6,100
- žel.svršek v km 6,410-7,580
- demontáž TV starých stožárů, základů a systémů TK1
- základy stožárů TV (liché 173N-185N, celkem 7 ks)
- stožáry TV (liché 203N-231N, celkem 15 ks)
- břevna TV 213N-222N, celkem 5 ks
- montáž nového systému mezi stožáry 203N-7 (Čelákovice) vč.regulace

Rozsah prací pro most Labe (SF8, SF9, SF10, SF11):

- montáž nové ocelové kce č.1 (plnostěnná s dolní mostovkou) na montážním platu (SF7A)
- výsun nové kce k pilíři P4 (SF8, SF9)
- výsun nové kce k opěře OP2 (SF10, SF11)

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK1 v úseku Káraný-Čelákovice (včetně trakční výluky)
- TK2 v úseku Labe-Čelákovice krátkodobé noční výluky v délce 2x6 hod (montáž TV břevna)
- TK2 v úseku Labe-Čelákovice krátkodobé noční výluky v délce 5x2 hod (návoz materiálu spodku a svršku do vyloučené koleje)

Provozované koleje:

- TK2 v úseku Lysá-Čelákovice kromě krátkodobých výluk
- TK1 v úseku Lysá-Káraný

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- snížení rychlosti v úseku provizorní přeložky na 50 km/h, v místě provizorní mostní konstrukce na 30 km/h

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se závazáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu PZS 3ZBI s celými závorami a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)
- v TK2 v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH vč.provozu pomocného stavědla u provizorní výhybky č.XP

Vodní doprava:

- úplná odstávka říční plavby při manipulaci se soulodím (manipulace s pomocnými lany) po dobu 2x48 hod

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.18 SP5d Úsek Káraný-Čelákovice, TK1 (blok d)Termín:

16.08.2021-12.09.2021

1¹/₄ měsíce (5 týdnů = 35 dní)

Hlavním obsahem SP5d (stavební blok d v TK1 v úseku Káraný-Čelákovice) je dokončení žel.spodku a svršku v úseku Káraný-Labe vč.přejezdu a TV. Nová konstrukce dvoukolejného mostu přes Labe bude osazena na ložiska, dokončena jeho spodní stavba, na mostě zřízen žel.svršek vč.kabelových tras a po zatěžovací zkoušce celý úsek zprovozněn.

Rozsah prací v traťovém úseku:

- dokončení navedení náspu za OP1 po uvolnění montážní plochy
- žel.spodek a svršek v km 4,957-6,100
- nová kce přejezdu P3612 v ev.km 5,100
- demontáž TV starých stožárů, základů a systémů TK1
- stožáry TV (liché 139N-185N, 197N-201N, celkem 27 ks)
- nové systémy TV mezi stožáry 123N-171 a 165-211 vč.regulace
- zesilovací vedení v rozsahu viz předchozí odrážky TV
- demontáž provizorního děliče v TK1 před žst.Čelákovice a výměna troleje mezi stožáry žst.Čelákovice 1-17 vč.zesilovacího vedení

Rozsah prací pro most Labe (SF12):

- osazení celé nové ocelové kce mostu na ložiska (SF12) vč. dokončení spodní stavby
- ŠL do obou TK a nový žel.svršek v TK1 na konstrukci mostu
- kabelové trasy na nové kci
- stožáry TV na mostě liché 187N-195N, celkem 5 ks vč. provizorní PB konzoly na 195N
- zatěžovací zkouška mostu

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK1 v úseku Káraný-Čelákovice (včetně trakční výluky)
- TK2 v úseku Labe-Čelákovice krátkodobé noční výluky v délce 5x5 hod (návoz materiálu spodku a svršku do vyloučené koleje)
- sekce SK1 a SK3 žst.Čelákovice krátkodobá noční výluka vč. TV v délce 1x6 hod na závěr SP (vyjmutí děliče vč.izolátorů a výměna troleje)
- sekce SK1 a SK3 žst.Čelákovice krátkodobá noční výluka vč. TV v délce 1x6 hod na závěr SP (zesilovací vedení)

Provozované koleje:

- TK2 v úseku Lysá-Čelákovice
- TK1 v úseku Lysá-Káraný

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- snížení rychlosti v úseku provizorní přeložky na 50 km/h, v místě provizorní mostní konstrukce na 30 km/h

Zabezpečovací zařízení:

- v odb.Káraný nové SZZ 3.kategorie typu ES vč.činnosti nového PZS přejezdu v ev.km 5,100
- v úseku Lysá-Káraný TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá vč.provozu nového PZS rel.typu PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací (P3611 ev.km 2,832)
- v TK2 v úseku Káraný-Čelákovice ITZZ typu AH vč.provozu pomocného stavědla u provizorní výhybky č.XP
- v TK1 úpravy a na konci SP aktivace nového TZZ 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Čelákovice

Vodní doprava:

- bez omezení

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.19 SP6 Úsek Káraný-Čelákovice, TK2

Termín:

20.09.2021-05.12.2021

2¾ měsíce (11 týdnů = 77 dní)

Hlavním obsahem SP6 je dokončení sudé TK od odb.Káraný do Čelákovic včetně nástupiště v zast.Č.Jiřina, přejezdu u odb.Káraný a mostních objektů v úseku Labe-Čelákovice, kde bude nejdříve snesena provizorní kce mostu v ul.Přístavní pod přeložkou trati. V rámci omezení výluk TV v žst.Čelákovice bude na začátku výluky v TK2 provedena úprava TV. V lokalitě mostu Labe je provedeno snesení, přesun a demontáž konstrukce provizorního mostu. Zároveň je sice možné začít s těžením a odvozem zemního materiálu provizorních náspů po obou stranách trati v lokalitě Labe, ale vzhledem ke zvýšené stavební činnosti v oblasti to zpracovatel ZOV nedoporučuje a tyto práce nechává na příznivé klimatické podmínky následující Zimní přestávky nebo ještě lépe na jarní období r.2022.

Rozsah prací v traťovém úseku:

- demontáž žel.svršku v km 4,957-7,580 (mimo délku mostu přes Labe) včetně provizorní pracovní výhybky XP a kusé pracovní koleje a zarážedla
- žel.spodek v km 4,957-7,580
- montáž žel.spodku a svršku v km 4,957-7,580 včetně délky mostu přes Labe
- nástupiště v zast.Čelákovice-Jiřina
- demontáž provizorního mostku v ev.km 6,531 ul.Přístavní
- mosty v ev.km 6,531; 7,046; 7,415
- nová kce přejezdu P3612 v ev.km 5,100
- propustky v ev.km 6,907; 7,246
- na začátku SP6 vložen provizorní dělič v TV TK2 (km 7,576) vč. izolátorů do výběhu spojek v žst.Čelákovice
- demontáž základů, stožárů a systémů TK2 vč. úseku provizorní spojky
- na konci SP6 demontáž provizorního děliče v TK2 před žst.Čelákovice a výměna troleje v žst.Čelákovice mezi stožáry 2-18 vč.zesilovacího vedení
- základy stožárů TV sudé 140N-174N, 176N-210N, 212N, 224N-232N pokud nebyly realizovány ve SP4
- stožáry TV sudé 140N-232N (kromě 214N-222N)
- montáž nových systémů TK2 mezi stožáry 128N-172N, 166N-212N, 206N-8 (Čelákovice) vč.regulace
- zesilovací vedení v rozsahu viz předchozí odrážky TV

Rozsah prací pro most Labe (SF13):

- vyzvednutí části stávající kce provizorního mostu v přeložce v poli 3 a 4 na soulodí, vyvezení soulodím k pontonovému ZS na rozřezání a po-té odvoz k sešrotování
- vyjmutí části stávající kce mostu v TK1 v poli 1 a 2 pomocí mobilního autojeřábu, rozřezání na ploše ZS (v inundaci) a odvoz k sešrotování

Vyloučené a provozované koleje

Vyloučené koleje:

- TK2 v úseku Káraný-Čelákovice (včetně trakční výluky)
 - TK1 v úseku Labe-Čelákovice krátkodobé noční výluky v délce 20x2 hod (návoz materiálu spodku a svršku do vyloučené koleje)
 - TK1 v úseku Labe-Čelákovice krátkodobé noční výluky vč.TV 3x5 hod (odstranění pažení mostních objektů)
- (pokud nebyla v předstihu využita výluka v úseku Lysá-Čelákovice ve SP1b)

- sekce SK0 a SK2 žst.Čelákovice krátkodobá noční výluka vč. TV v délce 1x4 hod na začátku SP (vložení děliče vč.isolátorů)
- sekce SK0 a SK2 žst.Čelákovice krátkodobá noční výluka vč. TV v délce 1x6 hod na závěr SP (vyjmutí děliče vč.isolátorů a výměna troleje)
- sekce SK0 a SK2 žst.Čelákovice krátkodobá noční výluka vč. TV v délce 1x6 hod na závěr SP (zesilovací vedení)

Provozované koleje:

- TK1 v úseku Lysá-Čelákovice
- TK2 v úseku Lysá-Káraný

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád
- snížení rychlosti v úseku mostu Labe na 50 km/h

Zabezpečovací zařízení:

- v provozu nové SZZ 3.kategorie typu ES odb.Káraný
- v provozu nové TZZ úsek Lysá-Káraný TK1 i TK2 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Lysá
- v provozu TZZ úsek Káraný-Čelákovice TK1 3.kategorie typu EAB se zavázáním do SZZ žst.Čelákovice
- v provozu nové PZZ P3611 a PZZ P3612 reléového typu PZS 3ZBI s celými závorami a pozitivní signalizací

Vodní doprava:

- krátkodobé omezení pracovním soulodím
- krátkodobé omezení plavby v dotčeném mostním otvoru při příčném přesunu po dobu 2x8 hod

Silniční doprava:

- most v ev.km 6,531 ul.Přístavní, vyloučení silničního provozu na 2,5 měsíce; průchod pouze pro cyklo-pěší; objížděná trasa vpravo s pokračováním ulic Jiřinská (stopa III/2454), Sedláčkova a Masarykova (obě ve stopě III/2454), podjezdem ulic U Podjezdu (stopa II/245), odbočení do ulice J.Zacha s napojením do aleje J.Wolkra, Žižkova, Chodská, Táboritská a opět alej J.Wolkra
- podchod ev.km 7,046 přístup na zast.Č.Jiřina a propojení ulic Žižkova-Křižíkova, průchod bude zcela uzavřen; obchozí trasy budou pro přístup na zastávku pod rekonstruovanými mosty, kde bude povinnost dodavatele zajistit průchod cyklo-pěší frekvence – buď v ul.Přístavní (ev.km 5,531) cca 500m od podchodu, nebo v ul.Husova-J.Zacha (ev.km 7,415) cca 370m od podchodu; propojení mezi oběma mosty je vlevo trati možné alejí J.Wolkra; na odvrácené straně (vpravo trati) takové spojení neexistuje, proto bude podél násypového tělesa na obou stranách (proti i ve směru staničení) z čela nástupiště veden provizorní chodník včetně osvětlení
- most ev.km 7,415 spojující ulici Husova s ulicí J.Zacha, vyloučení silničního provozu na 2,5 měsíce; průchod pouze pro cyklo-pěší; objížděná trasa bude zprava ulic Husova přes ul.Jiřinská, Sedláčkova a Masarykova (obě ve stopě III/2454), železničním podjezdem ulic U Podjezdu (stopa II/245) odbočení do ulice J.Zacha a napojením do aleje J.Wolkra

3.4.20 Zimní přestávka 2021-2022

Termín:

29.11.2021-27.02.2022

3 měsíce (13 týdnů = 91 den)

Na začátku zimní přestávky se dokončují práce na TV a zabezpečovacím zařízení ze SP6. Během zimní přestávky probíhají Dokončovací práce. Zároveň je započat a probíhá zkušební a ověřovací provoz. V době příznivých klimatických podmínek je možné v lokalitě Labe začít s těžením a odvozem zemního materiálu provizorních náspů po obou stranách trati.

Rozsah prací:

- dokončovací práce na TV
- těžení a odvoz zemního materiálu provizorních náspů
- Klasické dokončovací práce – opravy a nedodělky stavebních prací, vyklizení ZS, snesení oplocení a uvedení ploch a komunikací do původního stavu
- zkušební provoz nových stavebních částí a zařízení
- ověřovací provoz sdělovacích a zabezpečovacích částí

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK1 a TK2 v úseku Káraný-Čelákovice krátkodobé denní výluky pro každou kolej 10x8 hod (odvoz zemního materiálu z provizorních náspů)

Provozované koleje:

- kromě krátkodobých výluk provoz obou TK

Dopravní opatření:

- výlukový jízdní řád

Zabezpečovací zařízení:

- v provozu nové SZZ 3.kategorie typu ES odb.Káraný
- v provozu nové TZZ 3.kategorie typu obousměrné EAB v úsecích Lysá-Káraný a Káraný-Čelákovice v obou TK
- v provozu nové PZZ P3611 a PZZ P3612 reléového typu PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací

Vodní doprava:

- bez omezení

Silniční doprava:

- bez uzavírek

3.4.21 SP7 **Dokončovací práce**

Termín:

28.02.2022-27.02.2022

3 měsíce (13 týdnů = 91 den)

V rámci SP7 probíhá zkušební a ověřovací provoz. Ze stavebních prací probíhá těžení a odvoz zemního materiálu provizorních náspů po obou stranách trati spojený s konečnou úpravou svahů vč. ochrany jejich paty před zvýšenou hladinou průtoku. Součástí prací jsou i rekultivační a sadovnické úpravy nových svahů.

Rozsah prací:

- těžení a odvoz zemního materiálu provizorních náspů
- úprava svahů včetně zpevnění záhozem či odlážděním
- propustek v ev.km 6,125 (odstranění provizorních prodloužení a úprava čel)
- rekultivační a sadovnické úpravy nových svahů
- Klasické dokončovací práce – vyklizení a uvedení ploch HZS a MZ do původního stavu
- zkušební provoz nových stavebních částí a zařízení
- ověřovací provoz sdělovacích a zabezpečovacích částí

Vyloučené a provozované kolejeVyloučené koleje:

- TK1 a TK2 v úseku Káraný-Čelákovice krátkodobé denní výluky pro každou kolej 10x8 hod (odvoz zemního materiálu z provizorních náspů)

Provozované koleje:

- obě TK

Dopravní opatření:

- bez opatření

Zabezpečovací zařízení:

- v provozu nové SZZ 3.kategorie typu ES odb.Káraný
- v provozu nové TZZ 3.kategorie typu obousměrné EAB v úsecích Lysá-Káraný a Káraný-Čelákovice v obou TK
- v provozu nové PZZ P3611 a PZZ P3612 reléového typu PZS 3ZBI s celými závory a pozitivní signalizací

Vodní doprava:

- bez omezení

Silniční doprava:

- bez uzavírek

4. ŘÁDKOVÝ HARMONOGRAM STAVBY

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

- | | |
|--|----------------------|
| • Železniční svršek a spodek (definitivní) | modrá |
| • Železniční svršek a spodek (provizorní) | zelená |
| • Mostní objekty (kromě mostu přes Labe) | světle fialová |
| • Most přes Labe vč. provizorních stavů | tmavě fialová |
| • Pozemní objekty, nástupiště | tmavě hnědá |
| • Komunikace, přejezdy | okrová |
| • Trakční vedení | oranžová |
| • Zabezpečovací zařízení | červená |
| • Hlavní kabelové trasy | tečkovaná černá čára |

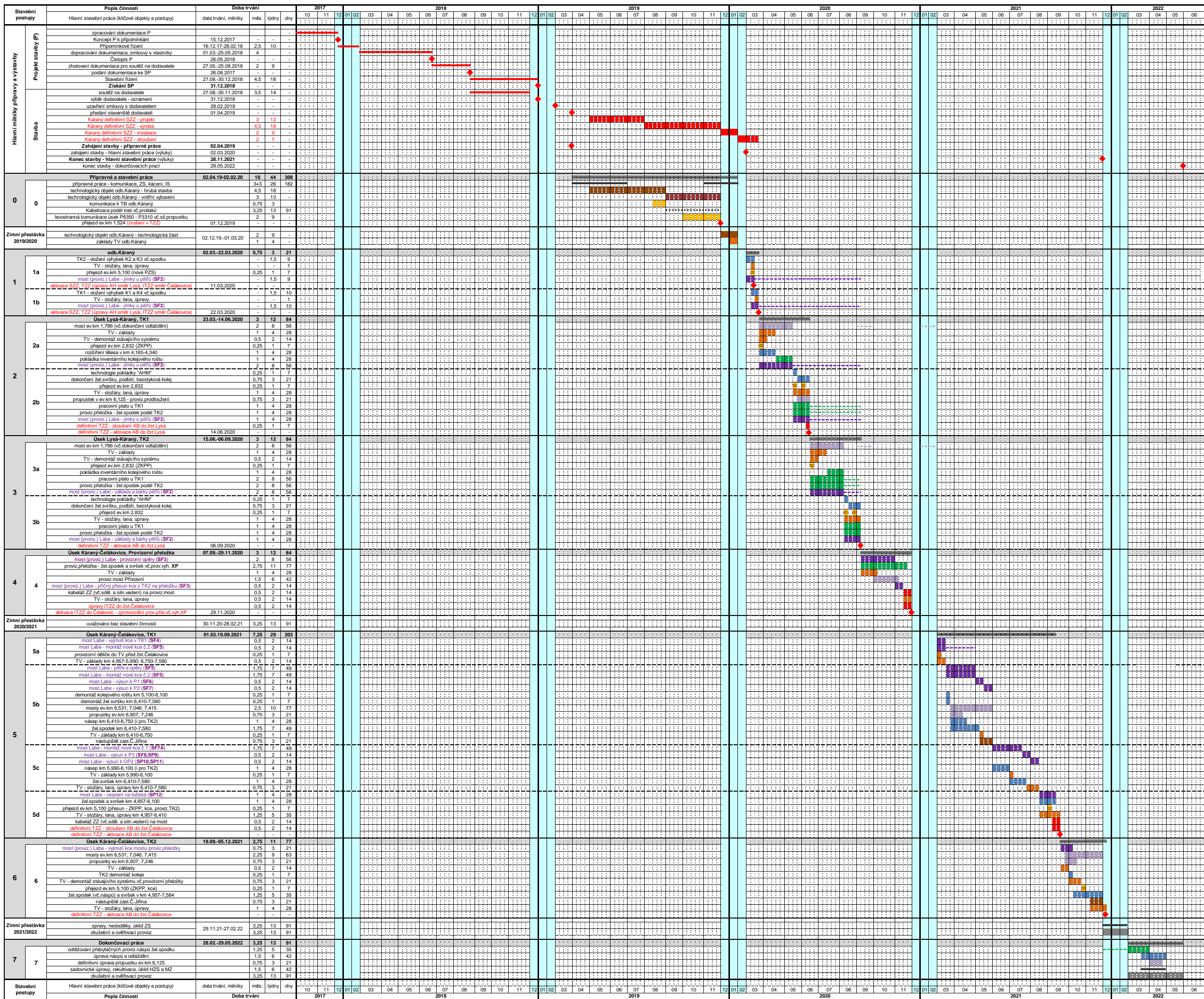
Další grafická znázornění představují:

- | | |
|---|--|
| ○ Pokračování prací v dalším (předchozím) SP | přerušovaná tučná čára
(v barvě dotčené specializace) |
| ○ Projekční a inženýrská příprava stavby | tučná červená čára |
| ○ Celková délka stavebního postupu | trojitá černá čára |
| ○ Přípravné a dokončující práce | tučná černá čára |
| ○ Uzávěra komunikace | dvojitá hnědá čára |
| ○ Zkušební a ověřovací provoz | šedá |
| ○ Základní Stavební postupy (SP0 – SP7) | světle šedá |
| ○ Měsíce zimního období (prosinec, leden, únor) | světle modrá |

Řádkový harmonogram výstavby - Celek

"Optimalizace traťového úseku Lysá n.L. (mimo) - Čelákovice (mimo)

Rev.04, 23.05.2018, HA



4.2 Řádkový harmonogram výstavby - Stavba

"Optimalizace traťového úseku Lysá n.L. (mimo) - Čelákovice (mimo)

Rev.00, 23.05.2018, HA

Technologicko-stavební bloky (orientační km a objemy z pohledu ŠL):

- | | | |
|--------------------------|-------------------------|----------|
| ■ 1,200-4,800; AHM | začátek úseku | 7 350 m3 |
| ■ 4,800-4,960; klasika | oblast výh. Káraný | 330 m3 |
| ■ 4,960-6,100; klasika | úsek Náhrany-Labe | 2 320 m3 |
| ■ 6,100-6,600; ponecháno | násply a most přes Labe | 0 m3 |
| ■ 6,600-7,580; klasika | konec úseku | 2 000 m3 |

Legenda:

- | | | | |
|---|---|---|---------------------------------------|
|  | hlavní milníky přípravy a výstavby |  | mostní objekty |
| | projektční a inženýrská příprava stavby | | most přes Labe vč. provizorních stavů |
| | délka dílčího stavebního postupu | | pokračování prací v dalším SP |
| | přípravné a dokončovací práce | | zabezpečovací zařízení |
| | hlavní kabelizace podél trati | | komunikace, přejezdy vč. uzávěry |
| | měsíce zimního období | | pozemní objekty, nástupiště |
| | zkušební a ověřovací provoz | | trakční vedení |

[illegible]

5. ORIENTAČNÍ POŽADAVKY NA VÝLUKY

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

Etapa	Pod etapa	Období (orientačně měsíce)	Úsek	Vylouč. kolej	Krátko dobé (počet x hod)	Dlouho dobé (dny)	Důvod výluky
Zimní přest.	-	01/2020	Ly-Če	TK2	6x6		základy TV
		01/2020	Ly-Če	TK1	5x6		základy TV
1	1a	½03/2020	Ly-Če	TK2		10	
	1b	½03/2020	Ly-Če	TK1		11	
		½03/2020	Ly-Če	TK2	5x5		pažení mosty
		konec ½03/2020	Ly-Če	TK2	2x6		stožáry, lana TV
2	2a	²/₂03-½05/2020	Ly-Ká	TK1		56	
	2b	²/₂05-½06/2020	Ly-Ká	TK1		28	
		začátek ²/₂05/2020	žst.Ly	SK5	3x10		obsazení „AHM“
		²/₂05-½06/2020	Ká-Če	TK1	10x2		násep Labe
		²/₂05-½06/2020	Ká-Če	TK2	10x2		násep Labe
3	3a	²/₂06-½08/2020	Ly-Ká	TK2		56	
		²/₂06-½08/2020	Ly-Ká	TK2	3x5		odstr.pažení most
		²/₂06-½08/2020	Ká-Če	TK1	10x2		násep Labe
		²/₂06-½08/2020	Ká-Če	TK2	10x2		násep Labe
	3b	²/₂08-½09/2020	Ly-Ká	TK2		28	
		začátek ²/₂08/2020	žst.Ly	SK3	3x6		obsazení „AHM“
		²/₂08-½09/2020	Ká-Če	TK1	10x2		násep Labe
		²/₂08-½09/2020	Ká-Če	TK2	10x2		násep Labe
4	-	²/₂09-11/2020	Ká-Če	TK2		84	
	5a	½03/2021	Ká-Če	TK1		14	
		začátek 03/2021	žst.Če	SK1,SK3	1x4		děliče TV
	5b	²/₂03-05/2021	Ká-Če	TK1		77	
		začátek ²/₂03/2021	Ká-Če	TK2	5x5		pažení mosty
		²/₂03-05/2021	Ká-Če	TK2	5x2		spodek,svršek
	5c	06-½08/2021	Ká-Če	TK1		77	
		½08/2021	zast.Jiř	TK2	3x6		břevna TV
		06-½08/2021	Ká-Če	TK2	5x2		spodek,svršek
	5d	²/₂08-½09/2021	Ká-Če	TK1		35	
		²/₂08-½09/2021	Ká-Če	TK2	10x2		spodek,svršek
		konec 08/2021	žst.Če	TK1	2x6		děliče, zesil.ved TV
	6	²/₂09-zač.12/2021	Ká-Če	TK2		77	
		začátek ²/₂09/2021	žst.Če	TK2	1x4		děliče TV
		²/₂09-zač.12/2021	Ká-Če	TK1	3x5		odstr.pažení mosty
		²/₂09-zač.12/2021	Ká-Če	TK1	20x2		spodek,svršek
		začátek ½12/2021	žst.Če	TK2	2x6		děliče, zesil.ved TV
Zimní přest.	-	12/21-02/2022	Ly-Če	TK1	10x8		odvoz zeminy
		12/21-02/2022	Ly-Če	TK2	10x8		odvoz zeminy
7	-	03/2022	Ly-Če	TK1	10x8		odvoz zeminy
		03/2022	Ly-Če	TK2	10x8		odvoz zeminy

Krátkodobé výluky jsou v drtivé většině výlukami nočními. Výjimku tvoří denní výluky pro obsazení „AHM“ (sanační čističky) ve stanici a jízdy se zemním materiálem na násep Labe od sanační čističky. Pro aktivaci zabezpečovacího zařízení nedochází k výlukám traťových kolejí, pouze TZZ je prováděno prostřednictvím telefonického dorozumívání.

6. ZÁZNAMY Z PORAD, OSTATNÍ DOKLADY

Záznamy nejsou vždy uváděny kompletní (ty jsou uvedeny v Dokladové části H.4 Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele), ale pouze výňatky částí, které obsahují ZOV nebo se k němu významně vztahují.

6.1 Vstupní jednání – železniční stavby, 25.07.2017

Akce	Optimalizace traťového úseku Lysá n. Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)
Záznam z jednání	Vstupní jednání – žel. stavby
Datum a čas jednání:	25. 7. 2017, 9:00-10:30
Místo jednání:	budova METROPROJEKTu Praha a. s. I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, velká zasedací místnost v suterénu
Přítomni:	dle přiložené prezenční listiny v příloze

Na poradě bylo projednáno: Železniční svršek a Železniční spodek – **text vypuštěn**

Zásady organizace výstavby (ZOV)

V rámci změn stavby po odevzdání PD byly diskutovány i některé nutné změny z pohledu ZOV. Samostatná porada ZOV bude sice následovat, ale již nyní byly definovány některé důležité body k řešení:

- Udržet koordinaci se třemi stavbami – rekonstrukce žst. Lysá, modernizace úseku Čelákovice - Mstětice a stavba Vysočany - Mstětice; ukončení stavby žst. Čelákovice se dle zadavatele předpokládá na jaře r. 2019
- Velký vliv má zákaz těžké staveništní dopravy v úseku podél Hrbáčkových tůní a na opačné straně přes oblast zdrojů pitné vody
- Klíčový rozdíl v řešení ZOV přinesla změna polohy odb. Káraný, která v PD ve verzi k připomínkám byla před mostem přes Labe jako provizorní a ve výsledné PD, stejně jako nyní, je o cca 0,9 km dál (ve směru proti staničení) jako definitivní
- Původně (v PD) uvažovaná délka sanace podloží bez snášení kolejového roštu byla (pro použití speciálního stroje jako ekonomicky výhodná) délky 4,5 km pro každou kolej; nyní je posunem odbočky zkrácena (viz výše)
- Z výše uvedeného pak vyplývá, že (ze Zadání projektu požadovanou) sanaci je možné provést buď před zřízením odb. Káraný nebo po realizaci odb. Káraný. Výhodnost jedné nebo druhé varianty může plynout z možnosti časového zařazení aktivace odbočky, nasazení stroje, potřeby vylučovat při jízdě stroje i úsek až k mostu (kvůli sypání vytěžené zeminy), vhodnosti zkracovat délku výluk pro TV apod.
- Pro obě sanace je vhodnější provést rekonstr. mostu v ev.km 1,786 před průjezdem sanač.stroje
- Důležitou roli bude hrát stav stávajícího železničního svršku – prozatím převládá názor, že po sanaci strojem nebude možné na svršku obnovit běžný drážní provoz, ale bude nutné před uvedením do provozu zřídit kolejový svršek nový
- Časový úsek mezi sanací jedné a druhé koleje by měl být co nejkratší, aby stroj ze stavby nemusel odjet a zase se vracet
- Pro návoz staveb.dílů nového mostu přes Labe vč. materiálu do náspů se od odb. Káraný využije buď stáv.kolej nebo se kolej demontuje a rozhrnutý štěrk bude možné pojíždět těžkou dopravou
- Termíny uvažované pro přípravu a vlastní stavbu jsou:
 - v 07/2019 ukončení pro soutěže na dodavatele, dále podpis smlouvy a předání staveniště, aby mohly být zahájeny některé stavební a další projekční práce (jako např. v 11/2019 přeložka cesty pro zrušení přejezdu v km 1,524, projekční činnost na novém ZZ a výstavba nového domku (cca 10 měsíců vč. vystrojení technologií) na odb. Káraný, dílenská dokumentace mostu přes Labe)
 - nejdéle na konci 06/2020 zprovoznění def. odb.Káraný
 - zvážit možnost v období 03-06/2020 provedení sanace podloží bez snášení kolejového roštu

Pozemky pro HZS (buňky pro kanceláře, parkovací plochy) uvažovat jako v PD vč. pořadí; jako úložiště materiálu pro stavbu využít plochu SŽDC v rozštěpu tratí Mochovská x Pražská (nyní využívá stavba stanice Čelákovice); pro nakládku a vykládku materiálu stavby udržet složiště vč. koleje v žst. Čelákovice, jehož plochu chce vykoupit město pro parkoviště.

Závěry jednání











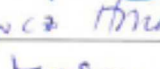


- Na tomto jednání zadavatel definitivně potvrdil a odsouhlasil GPK (s výjimkou úprav u přejezdu v km 5,105) a zásady železničního spodku, který bude definitivně upraven až dle výsledků doplňkového GTP
- Problematika nástupišť a přejezdů bude zařazena znovu na jednání v nejbližší době
- Samostatné jednání ohledně ZOV bude vycházet z předjednaných zásad z tohoto jednání
- Situace stavby (def. GPK) zašleme až po uzavření problematiky přejezdu v km 5,1

Zapsali:

Ing. Bárta, Ing. Halama, Ing. Pátek, Ing. Úlehla

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 25.7. 2017
V METROPROJEKTU Praha
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: "Optimalizace traťového úseku Lysá n L. (mimo) - Čelákovice (mimo)" - žel. stavby - vstupní výrobní výbor

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
Ing. Bazgier	SŽDC SSZ	727 827 272	bazgier@szdc.cz	
Ing. Fridrich	SŽDC SSZ	972 244 833	fridrich@szdc.cz	
Ing. Velíš	SŽDC O 6	972 244 368	velis@szdc.cz	
Ing. Bednář	SŽDC O13	972 244 564	bednarjo@szdc.cz	
ÚLEHLA	METROPROJEKT	603 198874	ulehla@metroprojekt.cz	
Petr Vovák	ČD a.s.	592 241 625	vovak@cd.cz	
Bohuslav VASÍČEK	SŽDC O12	602 384 238	VASICER.B@szdc.cz	
Štrobach Lukáš	SŽDC OŘPra	9422 53135	strobach.l@szdc.cz	
Sýkora Pavel	SŽDC ST Mynbuh	702 005 382	sykora@szdc.cz	
Bárta Milan	Metroprojekt	602 285 913	barta@metroprojekt.cz	
Pátek Vladimír	Metroprojekt	734 226 780	patek@metroprojekt.cz	
Poschl David	METROPROJEKT	734 387 048	poschl@metroprojekt.cz	
DANIEL KARCH	METROPROJEKT	296 454 121	karch@metroprojekt.cz	
Pavel HOUDEK	ČD Praha	725 721 430	pavel.houdek@cd.cz	
Miroslav HALAMA	MP Praha	296 154 225	halama@metroprojekt.cz	
MAREK RADA	ČMLUVEN	NE-MOC		

6.2 Stav svršku pro technologii stavby, ST Nymburk, 26.06.2017



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Praha
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZN. (č. j.): 11378/2017-SZDC-OR-Pha-390
UKLÁDACÍ ZN.:
SKART. ZN.-LH.:
POČ. LISTŮ: 0
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:
VYŘIZUJE: Ing. Vladimír Trtík
TEL.: 972 255 505
FAX:
E-MAIL: trtik@szdc.cz
DATUM: 26. 06. 2017

Ing. Jiří ÚLEHLA

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 1786/2

120 Praha 2

Věc: Přípomínky k zápisu z jednání „Optimalizace TÚ Lysá n. l. – Čelákovice“:

Část Železniční spodek:

V úseku 1,270 – 5,650 je navrženo zřízení konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku technologií bez snášení kolejového roštu a dále provedení sanace s využitím sanačního stroje bez snášení kolejového roštu. Protože ze zápisu však není jasné, zda tyto práce proběhnou před nebo až po výměně železničního svršku, ST Nymburk upozorňuje na následující skutečnosti:

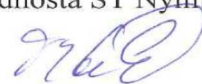
- Stávající železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru T a pražců SB3/SB5 s dřevěnými hmoždinkami z roku 1968. Tyto dřevěné hmoždinky jsou ve velmi špatném stavu (především v obloucích je velmi špatná držebnost vrtulí a jsou jasně patrné velké změny rozchodu) a z toho důvodu byly v letech 2015 – 2017 prováděny především v obloucích plošné regenerace plnoprofilovými plastovými hmoždinkami, aby byla zajištěna max. držebnost vrtulí min. do doby investice.
- Výše uvedený úsek mezi těmito regenerovanými úseky není, neboť je převážně v přímé s oblouky o poloměru nad 500 m.

Vyvstává tedy otázka, zda sanace s využitím sanačního stroje bez snášení kolejového roštu, pokud by měla proběhnout **před výměnou starého svršku**, je nejvhodnější technologií, neboť nebezpečí vytrhávání vrtulí ze starých pražců je v tomto případě více než reálné.

Je třeba znovu zvážit navrhované postupy – doporučujeme jednoznačně nejdříve vyměnit svršek a sanační stroj použít následně.

V Nymburce dne: 26. 06. 2017

Ing. Vladimír Trtík
Přednosta ST Nymburk



Doručovací adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Praha, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

6.3 Jednání ZOV a přejezdy, 18.10.2017

Akce	Optimalizace traťového úseku Lysá n. Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)
Záznam z jednání	Vstupní jednání – ZOV, přejezdy
Datum a čas jednání:	18. 10. 2017, 9:00 - 11:00
Místo jednání:	budova METROPROJEKTu Praha a. s. I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2, velká zasedací místnost v suterénu
Přítomni:	dle přiložené prezenční listiny v příloze

Na poradě bylo projednáno:

Zásady Organizace výstavby (ZOV)

1. Předloženy byly následující materiály:

- řádkový harmonogram Přípravy stavby a stavby v rev.00
(tato revize předložila návrh projektanta ZOV v klasickém postupu, kdy zahájení soutěže na dodavatele navazuje až na vydání SP a ne v souběhu se Stavebním řízením)
- schéma etapizace v rev.00

2. Příprava stavby - historie

2.1. Časový průběh:

- předpoklad PD uváděl, že ÚR bude získáno na konci 05/2016 – skutečnost nabytí právní moci byla 02.02.2017,
- dalším předpokladem PD bylo, že dokumentace P bude v čistopise odevzdána v 01/2017 – skutečnost dle dosavadní smlouvy má být na konci 05/2018,
- SP mělo být vydáno na konci 04/2017 – nyní je předepsáno na konec 12/2018,
- v Harmonogramu stavby měla mezi 05-07/2017 proběhnout soutěž na dodavatele a na začátku 10/2017 předání staveniště – nyní projektant předpokládá posun nejdříve na konec r.2019 (viz předložená rev.00),
- po podepsání smlouvy s dodavatelem budou probíhat nejprve práce na Zabezpečovacím zařízení, které vlastní začátek stavebních prací v kolejišti odsune (vzhledem k současným zkušenostem) cca o 12 měsíců, tedy až na začátek r.2021.

2.2. Základní vstupy, podmínky a změny od původního Hmg z PD (11/2015):

- odbočka Káraný měla být provizorní pro výstavbu nové konstrukce mostu přes Labe – nově je definitivní, navíc s posunem směrem k Lysé
- pro úsek mezi Lysou a Labem byla definitivně předepsána sanace podloží technologií bez snášení kolejového roštu (typu „AHM“), kde požadavkem použití bylo zajištění dostatečné tloušťky a šířky konstrukčních vrstev mezi zemní plání a plání železničního spodku,
- připomínky přednosty ST Nymburk, OŘ Praha, k problému žel.svršku ve výše uvedeném rozsahu, kde od r.1968 (49 let) nebyla provedena žádná obnova ani čištění (zarůstání řešeno chemickými postřiky) a v trati leží svršek tvaru T na pražcích s dřevěnými hmoždinkami s důsledkem minimální držebnosti vrtulí – tedy bez výměny svršku nelze použít technologii typu „AHM“,
- z výstupů dokumentace EIA a dalších šetření ŽP bylo odmítnuto v úseku od přejezdu v ev.km 5,100 k Labi na levé straně (ve směru staničení) používat polní cestu a na pravé zřídit staveništní komunikaci včetně zákazu použití místních komunikací pro těžkou dopravu přes lokalitu rekreačních obydlí od obce Káraný,
- most v ev.km 1,755 nebude prováděn z prefabrikátů, ale monoliticky s tím, že původně určená doba 6 týdnů je pro tuto technologii nedostatečná; obdobně je z mostní profese požadavek na prodloužení časů na rekonstrukce mostních objektů v úseku mezi Labem a stanicí Čelákovice.

3. Požadavky, návrhy zadavatele, komentář zpracovatele

- ověření realizace SZZ Káraný a TZZ úseku co do délky trvání přípravy (projekce, výroby, instalace a zkoušení) – *zkrácení může být až na 10 (min.9) měsíců, nejdéle potrvá výroba (cca 4 měsíce),*

- ověření, zda ZZ bude opravdu definitivní bez potřeby provizorních stavů – ANO, budou to pouze definitivní stavy,
- požadavek zadavatele na soutěž o dodavatele je na konec 08/2018 (tedy ještě před získáním SP) – zapracováno, viz příloha záznamu - Řádkový harmonogram rev.01,
- pro inventární svršek doporučeno snesení a pokládka technologií Donelli, kolejnice může zůstat stávající tvaru T, inventární budou nutné pouze pražce – ANO, technologii lze využít; navíc úspora může být, pro technologii SUM (viz kap.4 záznamu níže) i Donelli, i v počtu pražců, kde lze pro technologii „AHM“ v inventárním kolejovém roštu použít větší rozteč.

4. Stavba

4.1. Celkově:

- stavba je (od předání staveniště do ukončení zkušebního provozu) v rev.00 rozvržena do období od 11/2019-03/2023 (43 týdnů = cca 3,5 let), v rev.01 do období 03/2019-05/2022 (38 týdnů = cca 3 roky),
- v rev.00 byl rok 2019 ve znamení soutěže na dodavatele, jejího vyhodnocení, podpisu smlouvy a předání staveniště (od této doby byly zahájeny i projekční práce na definitivním ZZ); práce na projekci, výrobě, instalaci a zkoušení vč. aktivace def. ZZ Káraný by probíhaly v dalším roce 2020,
- v rev.01 je soutěž na zhotovitele navázána přímo na odevzdání P (26.08.2018) s požadavkem zadavatele zahájit vlastní stavbu v 04/2019; v 04/2019 bude zahájena projekce, výroba, instalace a stavební příprava (technologický objekt) ZZ pro odb.Káraný,
- velké kolejové úpravy v trati a počátky výstavby klíčového stavebního objektu (most přes Labe) by v rev.00 probíhaly v letech 2021-2022; v rev.01 v letech 2020-2021,
- dokončovací práce vč. zkušebního a ověřovacího provozu by v rev.00 proběhly na začátku r.2023; v rev.01 na začátku r.2022.

4.2. Traťový úsek Lysá – most přes Labe:

- během prací na přípravě ZZ bude v místě odbočky Káraný zahájena výstavba technologického domku u něhož konečné přezkoušení a aktivace technologií ZZ bude spadat do realizace kolejové části odbočky,
- další výstavba se bude týkat přístupové komunikace k domku u přejezdu v ev.km 1,524; od jejího zprovoznění bude ZZ a přejezd jako takový definitivně zrušen,
- v rámci přípravy žel.svršku na použití technologie „AHM“ dojde k výměně stávajícího svršku za inventární (např. technologie SUM, Donelli příp. jiným dodavatelským způsobem, podmínkou pro zhotovitele bude zajistit si inventární materiál),
- délka výluky jednotlivých kolejí se bude odvíjet od délky rekonstrukce mostu v ev.km 1,755 přes potok Mlynařice – 8 týdnů pro jednu kolej,
- během tohoto času se provede nejen příprava žel. svršku na technologii „AHM“, ale i rozšíření tělesa v oblouku (km 4,1-4,4) vyztuženými zeminami a ZKPP přejezdu, kde se neuvažuje se zajištěním únosnosti pouhým zvětšením vrstvy z technologie „AHM“ (není jistota dosažení 80 MPa)
- práce (s ohledem na rozšíření žel. tělesa) se začnou v TK1.

4.3. Most přes Labe:

- příprava, provedení a dokončovací práce budou včetně využití pozemků a ploch naprosto stejné, jako bylo navrženo v PD,
- bude se jednat o Stavební fáze SF1 až SF13, které začnou Přípravnými pracemi a skončí demontáží provizorního přemostění.

4.4. Traťový úsek most přes Labe – Čelákovice:

- platí opět stejný komentář, že příprava, provedení a dokončovací práce budou včetně využití pozemků a ploch naprosto stejné, jako bylo navrženo v PD,
- pouze z časového hlediska dojde k prodloužení času na rekonstrukci mostů v obou kolejích o 2 týdny; v TK1 i TK2 na celkem 10 týdnů.

Přejezdy – text vypuštěn

Zaznamenali:

Ing. M.Halama (ZOV)
Ing. D.Karch (přejezdy)

PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

KONANÉHO DNE: 18.10. 2017

V METROPROJEKTU Praha
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: "Optimalizace traťového úseku Lysá n L. (mimo) -
Čelákovice (mimo)" - VV - ZOV, přejezdy

jméno	organizace	telefon	e-mail	podpis
- ULEHLA	METROPROJEKT	003 798874	ulehla@metroprojekt.cz	
VALĚNKA	ROPID	234704564	valenka@ropid.cz	
Bohadlova	SZDC	727 984 355	bohadlova@szdc.cz	
VOJTOUŠ EVA	SZDC	607 550 182	vojtous@szdc.cz	
PAVEL HONDA	OD Cargo, a.s.	725 721 430	pavel.honda@odcargo.cz	
TOMÁŠ VLAČIL	SZDC, PR PRAHA ŘÍZENÍ PROVOZU	724 630 465	vblacil@szdc.cz	
Václav HRAŠ	ROPID	737 704 575	hras@ropid.cz	
TOMÁŠ HARTMAN	SZDC GŘ D13	972 244 462	HARTMAN@SZDC.LZ	
HARCELA TYLOVÁ	SZDC-SSZ		TYLOVAH@SZDC.LZ	
David Pöschl	METROPROJEKT	739 387 098	Poeschl@metroprojekt.cz	
Miroslav HALAMA	HP Praha	296 154 225	halama@metroprojekt.cz	
PEŠR KUNIK	SZDC SSZ	725 805 707	kunik@szdc.cz	
Potek	Metroprojekt	734 226 480	potek@metroprojekt.cz	
Hrnčířová	SZDC SSZ	602 660 047	hrncirova@szdc.cz	

6.4 Řešení výměny svršku před AHM, 09.02.2018

From: Fridrich@szdc.cz [mailto:Fridrich@szdc.cz]

Sent: Friday, February 09, 2018 9:51 AM

To: Úlehla Jiří Ing. Ulehla@metroprojekt.cz

Cc: Bárta Milan Ing. <Barta@metroprojekt.cz>; Halama Miroslav Ing. <Halama@metroprojekt.cz>; Pátek Vladimír Ing. <Patek@metroprojekt.cz>; HruskovaE@szdc.cz; TylovaM@szdc.cz; Bohadlova@szdc.cz; Juza@szdc.cz; Trtik@szdc.cz; Hartman@szdc.cz

Subject: RE: LYCE_místní šetření

Pěkný den,

volal mi přednosta ST Nymburk pan Trtík. Navrhuje vyměnit rošt za nový již před průjezdem sanačního stroje, dvojí výměnu roštu považuje správce za zbytečnou. Tomuto postupu se jako zadavatel nebráníme, je úspornější i rychlejší.

Pak je přidělování užitého materiálu nepotřebné (vyjma úseku u provizorního přemostění Labe, tam se nic nemění) a místní šetření je možné zrušit.

S pozdravem

Karel Fridrich

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955, 190 00 PRAHA 9

Tel.: 972 244 833, 602 269 052

www.szdc.cz

6.5 Informace o hladinách Labe, 14.09.2015

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

Dobrý den, pane inženýre,

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

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

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

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

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

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

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

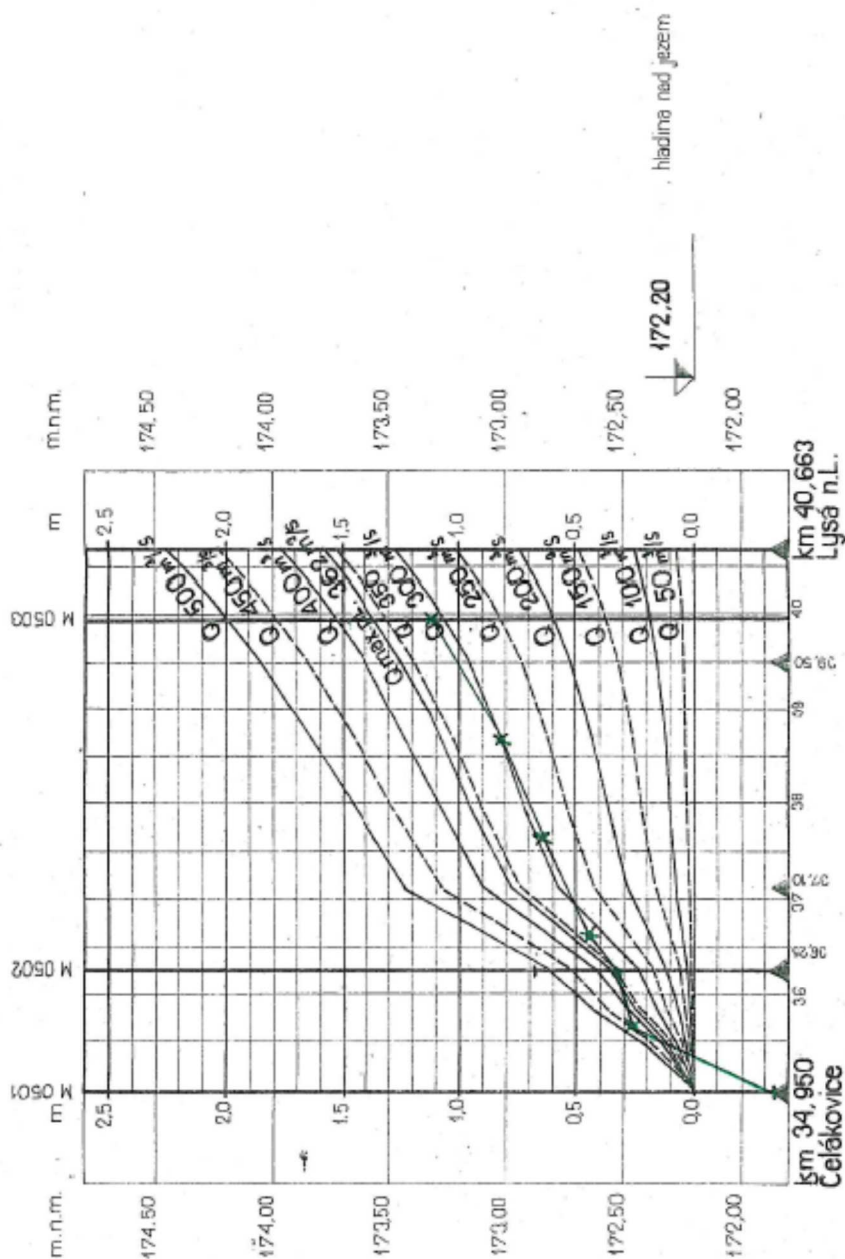
Budete-li potřebovat něco vysvětlit popř. doplnit, ozvěte se. Rád Vám potřebné údaje poskytnu.
S přáním hezkého dne

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

Příloha č.1

05. Zdrž Čelákovice

průběh hladin při různých průtocích



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

Příloha č.2

Tok: Labe

Stanice: Brandýs n.L.

Km: 27.9

Databankové číslo stanice: 1040

Plocha povodí: 13111.4 km²

Dlouhodobá průměrná roční výška srážek: 726 mm

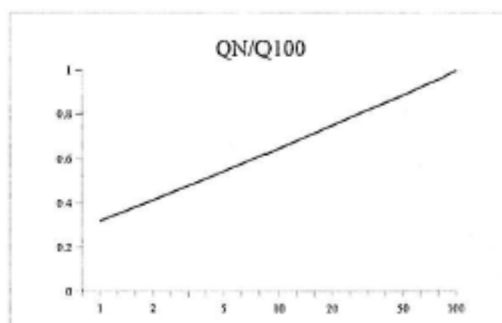
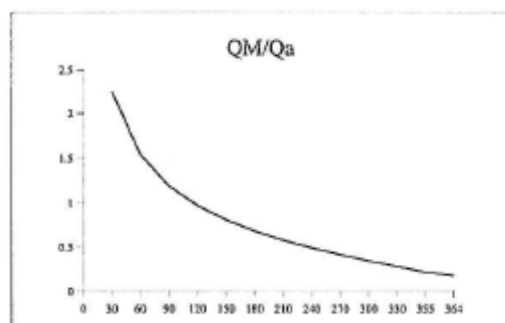
Dlouhodobý průměrný průtok (Qa): 99.3 m³.s⁻¹

Číslo hydrologického pořadí: 1-05-04-005

Průměrná nadmořská výška povodí: 387 m n.m.

Průměrná roční výška odtoku: 239 mm

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

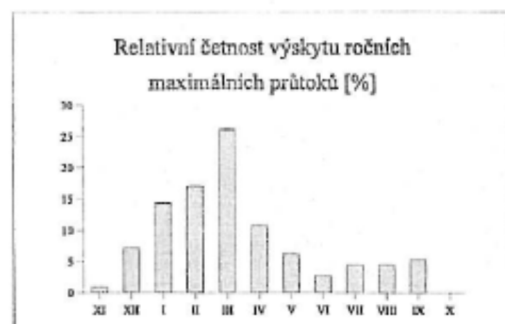
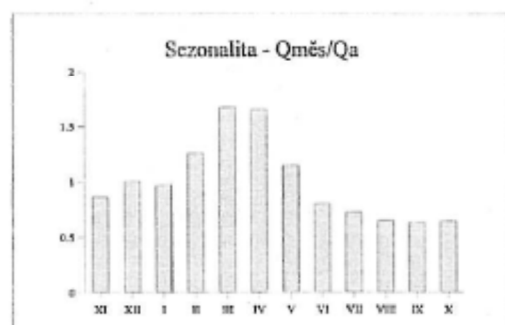


M-denní průtoky [m³.s⁻¹]

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

N-leté průtoky [m³.s⁻¹]

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



Charakteristika stanice:

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

Informace o pozorování

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

Ovlivnění odtokového režimu

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

STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA - POBOČKA PRAHA
Jankovcova 4, P.O. BOX 28, 170 04 Praha 7 - Holešovice

Ministerstvo dopravy
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9
110 15 PRAHA 1

V Praze dne
27.07.2015

Věc:

Stanovisko k rekonstrukci železničního mostu přes Labe v Čelákovicích

Státní plavební správa obdržela Vaši žádost o stanovisko k rekonstrukci železničního mostu přes Labe v Čelákovících, připravované v rámci investiční akce „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“.

Navrhované technické řešení předpokládá navýšení stávající podjezdné výšky 4,70 m vztažené k max. plavební hladině na hodnotu 5,25 m. Zároveň budou mostní pilíře třetího mostního pole během rekonstrukce stavebně připraveny včetně naddimenzování tak, aby výhledově bylo možné most dodatečnými stavebními pracemi zdvihnout na podjezdnou výšku 7 m od maximální plavební hladiny. V souladu s Vaším sdělením požadujeme, aby připravovaná investiční akce disponovala průkazem technického řešení včetně organizace postupu výstavby, který prokáže, že je v budoucnu možno stavebním zásahem upravit most tak, aby vyhovoval na podjezdnou výšku 7 m ve třetím mostním poli.

Státní plavební správa, jako dotčený orgán státní správy ve věcech vnitrozemské plavby ve smyslu § 39 a § 40 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění, po posouzení uvedeného záměru sděluje, že k navrhovanému způsobu řešení rekonstrukce železničního mostu přes Labe v Čelákovících nemá námitek.

Ing. Hynek Beneš v. r.
ředitel pobočky

Za správnost vyhotovení

Adéla Nováková

Telefon: 234 637 111 S provolbou: 234 637 Fax: 266 710 545

E-mail: pobockapraha@plavebniurad.cz Web: www.plavebniurad.cz IČ: 00003352 IDS: 5e2iuqh

Název akce: Optimalizace traťového úseku Lysá n.L. (mimo) – Čelákovice (mimo)

str. 52/57

Vypracoval: Inq. Miroslav Halama

Identifikační číslo dokumentu:

15	6563	02	11	00	00	300
----	------	----	----	----	----	-----

Změna: -

6.7 Připomínky ŽESNAD, 13.04.2018 (vč.vypořádání)

7157-MP51-AV-013/HA

Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
13672/2018-SŽDC-SSZ-ÚT1 4.3.2018	132/2018	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 13.4.2018

Věc: Optimalizace traťového úseku Lysá n. L. (mimo) – Čelákovice (mimo)

Vážený pane náměstku,

Na základě Vaší žádosti posíláme následující připomínku k dokumentaci Optimalizace traťového úseku Lysá n. L. (mimo) – Čelákovice (mimo):

Žádáme, aby v průběhu stavby (návoz materiálu, odstavení kolejové mechanizace) v ŽST Lysá nad Labem nebyla omezena činnost při vykládce na koleji č. 8 (uhelné sklady). U manipulačních kolejí č. 101-105 organizovat odstavování mechanismů tak, aby nebránily obsluze vlečky Altman tj. zachování volné koleje č. 103 a + jedna kolej č. 101 nebo 102 pro objetí HV nebo přestavení soupravy.

Ing. Oldřich Sládek

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

Projekční požadavky

Plocha v žst. Lysá n/L. (označená jako ZS km -0,180, 6 300 m²) je v dokumentaci jako celek určena pro železniční svršek. Bylo tomu tak již v dokumentaci DUR, potvrzeno ÚR a opět prezentováno v dokumentaci DSP. Zároveň s touto plochou byla ve stejném režimu požadována a zabrána plocha ZS km 0,290 (3 910 m²) jako plocha pro ostatní specializace a částečně i jako plocha mezideponie. Takto rozsáhlý požadavek ploch měl své opodstatnění v použitých postupech a technologii úprav žel.svršku (výměna za dočasný) a sanace žel.spodku (technologie bez snášení žel.svršku).

Stávající realita

V průběhu DSP však bylo zjištěno, že požadovaná plocha ZS km 0,290, byla (přes ochranu nabytí právní moci ÚR) chybou KÚ rozparcelována a spolu s machinacemi ČD zablokována a určena k odprodeji městu pro parkoviště. ŽESNAD pak z plochy ZS km -0,180 (vč.koleje č.8) požaduje, aby nebyla omezena činnost uhelných skladů (cca 1 100 m²). Tím se celkové plošné požadavky pro stavbu (zakotvené v ÚR) smrskly na polovinu včetně podstatně omezené využitelnosti manipulační koleje. Další požadavek ŽESNADu k organizaci odstavování mechanismů tak, aby toto nebránilo obsluze vlečky Altman, už je sice proveditelnější, ale skrývá v sobě další omezení stavby.

Závěr

Zpracovatel ZOV požaduje řešení na zadavateli.

M.Halama

6.8 Požadavky RSM ČD, 04.05.2018 (vč.vypořádání)

7157-MP51-AV-013/HA

Projednání se zadavatelem v rámci připomínek:
(dne 09.05.2018)

Pro upřesnění pojmu machinací s drážními pozemky (viz předcházející odstavec Stávající realita) je níže uveden text ČD, RSM, který ekvilibristiku s pozemky „dokresluje“:

From: Froschova@rsm.cd.cz [mailto:Froschova@rsm.cd.cz]

Sent: Friday, May 04, 2018 10:50 AM

To: Vykydal Martin Ing.

Cc: PospisilO@rsm.cd.cz

Subject: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo) - Majetkoprávní část
Importance: High

Dobrý den,

dle stanoviska Generálního ředitelství vás žádáme o doplnění a změnu PD v těchto bodech:

- doplnění záborového elaborátu s vyznačením hranic ÚMVŽST a s označením zda se jedná o pozemky A, B, C dle Dohody o postupu majetkového vypořádání mezi SŽDC a ČD pro potřeby investiční výstavby;
 - ve stanici Lysá nad Labem zasahuje VB i ZS2 do pozemku (parc. 2126/26 k.ú. Lysá nad Labem) , který je určen k prodeji. ZS2 zde nepovolíme a VB je nutné vést mimo pozemek, který v rámci ÚMVŽST zůstane ČD. Požadujeme opravu v PD;
 - ve stanici Čelákovice zasahuje ZS8 do pozemku (parc. 3230/5 k.ú. Čelákovice), který v rámci ÚMVŽST zůstane ČD. ZS8 na této části pozemku nepovolíme. požadujeme opravu v PD.
- Žádáme o úpravu PD dle výše uvedených podmínek a zaslání k odsouhlasení.

S pozdravem

Renáta Froschová

referent správy majetku

České dráhy, a. s., RSM Praha

Oddělení technické

Prvního pluku 81/2A, 130 00 Praha 3

T: +420 972 245 416, M: +420 725 517 443

E: froschova@rsm.cd.cz, www.cd.cz

Při projednání se zadavatelem bylo, za odebrané pozemky, navrženo níže uvedené řešení, které se sice v dokumentaci ZOV bude prezentovat, ale do záborového elaborátu se zřejmě nedostane. Jedná se o následující návrhy:

A. Plocha v rozštěpu tratí směr Čelákovice a Brandýs n/L přilehlá k TK1 (směr Čelákovice), která sice bude předmětem trvalého záboru pro stavbu rekonstrukce žst.Lysá, ale dnes se jedná o pozemky soukromé, navíc druh pozemku orná půda. Plocha činí 2 375 m², využitelná délka koleje pro překládku je 100 m (s částí sousedního pozemku ČD činí celkem 120 m), průměrná šířka plochy je cca 23 m.

B. Plocha na nymburském zhlaví stanice u SK13a. Jedná se o plochu ve vlastnictví ČD, a.s., zpevněná (vypanelovaná), která bude po rekonstrukci přilehlého nadjezdu na konci příštího roku opět k dispozici. Plocha činí cca 2 300 m², využitelná délka koleje pro překládku je 115 m, průměrná šířka plochy je cca 20 m.

V Územním rozhodnutí byly vytipované plochy drážní, nezemědělské (ostatní), částečně zpevněné, přizpůsobené k manipulaci se sypkým materiálem, s dispozicí manipulační koleje, i když pro TK1 s dílčí nevýhodou návozu (přistavení) zásobovacích vozů s blokováním části kolejiště při přejezdu ze sudé do liché části. Určitou výhodou obou nových ploch je zásobování vozů pro technologii bez snášení žel.svršku pro dotčenou TK buď v bezprostřední blízkosti úseku nebo alespoň ve správné části kolejiště.

6.9 Připomínky SSZ, 23.04.2018 (vč.vypořádání)

7157-MP51-EV-005/HA

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

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

Část B.2:

1. kap. 3.1 Rozsah dopravy, současný stav: Aktualizovat rozsah dopravy ve stávajícím stavu dle aktuálně platného GVD.
2. kap. 4.4 Následná mezidobí: Jízdní doby vlaků Os v tabulkách neodpovídají jízdním dobám v tabulkách v kap. 4.3, sjednotit.
3. kap. 5 Dopravní opatření v průběhu výstavby: Stavební postupy jsou popsány v části F (nikoliv B.12) odbočka Káraný je definitivní (nikoliv provizorní), opravit.

Části B.2 + D.1:

4. Sjednotit staničení návěstidel 1S / 2S na odb. Káraný.

Část D.1:

5. Ze situačních schémat vypustit rychlostníky s $V > 100$ km/h, popř. doplnit poznámky, že se jedná o rychlosti pouze s vlakovým zabezpečovačem ETCS a rychlostníky nebudou fyzicky osazovány.
6. Informace, že zařízení PZS přejezdu P3612 bude umístěno v reléovém domku u přejezdu je zřejmě neaktuální.
7. Chybí schéma provizorního stavu (TZZ odb. Káraný – Čelákovice s provizorní výhybkou), doplnit.

E.1.1 (SO 00-10-01):

8. Přejezd P3610 bude stavbou zrušen, opravit (vč. žlutých staničníků v km 2,2 směr Lysá n. L.).
9. Demontované rychlostníky na lyseckém zhlaví ŽST Čelákovice opravit dle projektu stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany, 2. stavba - I. část žst. Čelákovice“. Demontáže na mstětickém zhlaví (vč. pousnu předvěstníku „8“ z km 8,068 do km 7,775) vypustit.
10. Sklonovnik v km 6,896 u 1.TK navrhnout zřejmě na stožár TV, resp. tak, aby nebyl v prostoru nástupiště.
11. Je třeba dorešit na jakou vzdálenost mají být umístovány „Tabule před zastávkou“ a žluté staničníky.

E.3.1. (SO 02-60-01):

12. Z předložené dokumentace není zřejmá potřeba výměny TV v části ŽST Čelákovice vyplývající z části F, stavebních postupů 5 a 6. Prověřit a popř. doplnit úpravy TV dle části F.

Část F:

13. 100, kap. 2.2.1 Plochy a koleje: V ŽST Čelákovice není v novém stavu kolej 4a.
Opraveno.
14. 100, kap. 2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy: Prověřit délku provizorních chodníků u podchodu v km 7,046.
Prověřeno, opraveno. M.Halama
Prověřit též zahrnutí provizorního osvětlení do příslušného SO (nedohledáno).
Jako provizorní stavba nemá tato část samostatný objekt, investiční náklady budou na provedení chodníku a osvětlení zahrnuty do položek objektů zast.Č.Jiřina (jednou z možností bylo i zařazení do objektu podchodu, který potřebu provizorních přístupů v podstatě vyvolal). M.Halama
15. 100, kap. 3.1.1 Zařízení stavenišť, obecné zásady: Způsob zabezpečení případných provizorních staveništních přejezdů v traťovém úseku je třeba navrhnout a projednat s DÚ.
V TÚ není požadován žádný provizorní přejezd, text je upraven a doplněn. M.Halama

16. 300, kap. 2.3: Kapitulu vypustit jako nesouvisející zcela nebo minimálně poslední odrážku. Kapitola se týká klíčové problematiky výšky mostu, tedy jedné ze základních investic celé stavby. Projektant má povinnost upozornit zadavatele na řešení, která by mohla stavbu prodražit nebo vést k „polovičatému“ řešení. Právě takové technické řešení si zadavatel svým zadáním na projektantovi vyžádal. Proto kapitola 2.3. příl.300 tuto situaci souhrnně mapuje a upozorňuje na úskalí zadavatelem požadované koncepce. Poslední odrážka je projektantem ZOV přeformulována jako doporučení s tím, že uznává, že do zadání bylo vloženo řešení přijatelné pro všechny s orgány státní správy a účastníky stavebního řízení.
M.Halama
17. 300, kap. 2.4 Základní údaje a podmínky výstavby a též kap. 3.1 Stavební postupy koncepčně: Doplňující informace: V tuto chvíli s předpokládá souběh se stavbou „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“, částečný souběh (bez zákrytu výluk) se stavbou „Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“, stavba „Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem“ by měla probíhat časově až po této stavbě. Rekonstrukce ŽST Praha-Vysočany je součástí stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“.
Text bude v dokumentaci orientačně aktualizován, ale provozními a stavebními dopady dále neřešen.
M.Halama
18. 300 kap. 2.7 Zásady zabezpečovacího zařízení, 6. odrážka: Prověřit aktivaci AB v úseku odb. Káraný-Čelákovice ve 2.TK na provizorní přeložce při existenci provizorní výhybky do stavby. V úseku Káraný-Čelákovice bude s aktivací SZZ odb.Káraný (propojení ES Káraný s ES Čelákovice) ve 2TK aktivováno integrované zab.zař. (ITZZ) - tedy Automatické hradlo (AH), které dovolí pozdější vložení a zabezpečení provizorní výhybky spolu s provizorní přeložkou trati.
I.Jabůrek
Zřejmě bude aktivován nejprve AB v 1.TK v SP5d a následně AB ve 2.TK v SP6, jak popisuje 9. odrážka.
Na konci SP5d bude v 1TK aktivován místo ITZZ AB a obdobně ve SP6 pro 2TK. I.Jabůrek
19. 300, kap. 2.8 Zásady trakčního vedení: Zvážit betonáže též ze sousední pozemní komunikace vpravo koleje (v úseku Lysá n. L. – odb. Káraný).
Tato možnost nebude pro dodavatele uzavřena, pouze bude nutné se stavební činností nedotknout chráněné oblasti EVL Písečná u Byšiček. Z pohledu zpracovatele TV ovšem dodavatel zvolí spíše klasickou kolejovou variantu těžení, armování, bednění a betonáže základů. Text o možnosti betonáže ze souběžné pozemní komunikace bude do kapitoly 2.8. Zásady TV doplněn.
J.Rydlová, M.Halama
20. zimní přestávka 2019-2020: Prověřit počet denních výluk pro základy TV. Navržený počet se jeví podhodnocený.
Počet výluk bude upřesněný a upravený vložen do textu.
J.Rydlová
21. SP 1a a 1b: Zvážit aktivaci SZZ odb. Káraný a obou TZZ ve 2.TK v závěru kolejové výluky 2.TK, následně výluku překlomit do výluky 1.TK (bez mezistavu) a následně na konci výluky 1.TK provést aktivaci SZZ a TZZ v 1.TK.
Ano, viz řešení v odpovědi na dotaz č.18.
I.Jabůrek
22. SP 1a a 1b: Není zřejmý dopad aktivace SZZ odb. Káraný na činnost PZS v km 5,100, S novým ES Káraný bude aktivováno nové PZS (nové závory na stáv.místě, pak přeloženo při stavebních pracích v TK).
I.Jabůrek
prověřit možnost uzavírky přejezdu pro uživatele pozemní komunikace po dobu aktivace ZZ (a tím eliminovat potřebu jízdy na rozkaz „Op“).
Ano, po dobu aktivace bude přejezd pro uživatele pozemní komunikace uzavřen. K dispozici bude přejezd v km 2,832 – sledováno prostřídání přejezdů.
I.Jabůrek
Prověřit též event. dopad aktivace na činnost PZS v km 2,832.
V rámci stavebních úprav přejezdu zůstane TZZ stávající.
I.Jabůrek

23. SP 2b: Není zřejmá délka výluky PZS v km 2,832 a její dopady na provoz. Doporučuji prověřit možnost časové koordinace prací s uzavírkou přejezdu pro uživatele pozemní komunikace, **Přejezd bude pro uživatele pozemní komunikace uzavřen na týden (5 prac.dnů) I.Jabůrek** popř. vytvoření časového prostoru mezi postupy 2b a 3a, aby byl provoz po dobu aktivace PZS dvoukolejný.
Dvoukolejný provoz je řešením vyloučen. V TÚ nejsou vedle sebe v činnosti staré AH a nový AB. Aktivace na konci SP2b do SP3 proběhne z hodiny na hodinu. I.Jabůrek
24. SP 2b a 3b: Oba postupy nezahrnují výluky na návoz a odvoz materiálu pro sanační stroj. Není zřejmé, odkud bude navážen nový materiál a kam bude odvážen vytěžený materiál.
Nový materiál bude navážen ze stanice Lysá n/L, k nakládce bude sloužit manipulační kolej č.8 a prostor přilehlého ZS; výluky staniční koleje navazující na kolej traťovou budou do dokumentace doplněny; vytěžený materiál bude odvezen a uložen přímo do provizorních náspů u trati před mostem přes Labe; výluky dotčených TK budou doplněny (výluky v celém úseku Lysá-Čelákovice).
Poznámka: Při projednávání připomínek týkajících se využití pozemků v žst.Lysá n/L byla konstatována následující reálná situace (dtto viz komentář zpracovatele k připomínkám ŽESNADu). Územním rozhodnutím posvěcených, ale chybou KÚ a pochybnou činností RSM ČD (ohledně prodeje pozemků a jejich neuvolněním pro dočasné potřeby stavby) byly při projednání se zadavatelem vytipovány jiné pozemky, které by ČD neposkytnuté plochy ZS nahradily. Pak by místa nakládky a návozu materiálu k sanačnímu stroji byly pro stavbu (oproti SK8 a přilehlé plochy) dodavatelem upraveny a přizpůsobeny. M.Halama
Dle zkušeností ze stavby „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly“ se jeví jako potřebné, aby i části koleje s provozem zásobovacích vozů pro sanační stroj byly po dobu jeho práce vyloučeny, čemuž je potřeba přizpůsobit zásobovací místa tak, aby výluky pro plynulý přísun/odsun materiálu neznamenal zastavení provozu. Je třeba tyto informace do dokumentace doplnit, vč. naznačených výluk.
25. SP 3b: Opravit vyloučené a provozované koleje (zaměněna 2.TK za 1.TK).
Opraveno. M.Halama
26. SP 5b, 5c, 5d: Upřesnit prováděné práce v nočních výlukách.
Bude do textu doplněno. M.Halama
27. SP 5d: Prověřit, zda nebude nové PZS v km 5,100 realizováno již společně s novým SZZ odb. Káraný v SP 1a a 1b.
Ano, viz odpovědi na dotazy č.18 a 22. M.Halama
28. SP 5d: Prověřit počet výluk pro výměnu TV v Čelákovících.
Počet výluk bude upřesněný a upravený vložen do textu. J.Rydlová
29. SP 6: Upřesnit prováděné práce v nočních výlukách.
Bude do textu doplněno. M.Halama
30. SP 6: Prověřit počet výluk pro výměnu TV v Čelákovících.
Počet výluk bude upřesněný a upravený. J.Rydlová
31. 400: Křížek ve 2.TK odb. Káraný – Čelákovice ve schématu SP3a zřejmě nadbytečný.
Ano, byl vyškrtnut. M.Halama