

ČISTOPIS 06/2020

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:	
Investor, objednatel:		Korespondenční adresa:			
 SPRÁVA ŽELEZNIC Správa železnic, s. o. Dílžďená 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město		Správa železnic, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9			
METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 gen. ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 METROPROJEKT		Souprava číslo:	
HIP: Ing. Václav Křivánek tel.: +420 296 154 330 Specialista profese: Ing. Miroslav Halama Stupeň: DUR		Podpis: <i>Křivánek</i> Podpis: <i>Halama</i> Název a účel díla: <h2>Rekonstrukce žst. Čáslav</h2>			
Zpracovatelské středisko: S-60 tel.: +420 296 154 247 Vedoucí střediska: Ing. Petr Zobal Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama		Název části díla: <h2>Souhrnná technická zpráva Zásady organizace výstavby</h2>		B B.8	
Vypracoval: Hana Ranochová Kontroloval: Ing. Václav Křivánek Skart. znak: V20/2041 Počet formátů: 20xA4		Podpis: <i>Ranochová</i> Podpis: <i>Křivánek</i> Datum: 06/2020 Měřítko: - IČD: 15 6759 02 08 00 00			Číslo desek.: Číslo příl.: <h1>100</h1>

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
1.1 Identifikace stavby	3
1.2 Identifikace investora a projektanta	3
1.3 Charakteristika stavby Rekonstrukce traťového úseku.....	4
2. DOPRAVNÍ TRASY	5
2.1 Úvodem	5
2.2 Železnice	5
2.2.1 Plochy a koleje.....	5
2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti	5
2.3 Komunikace pro stavbu	6
2.3.1 Veřejné komunikace	6
2.3.2 Účelové, polní, lesní a staveništní komunikace	7
2.3.3 Obecné zásady pro komunikace	7
2.3.4 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	8
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	9
3.1 Obecné zásady řešení ZS.....	9
3.2 Základní ZS a mezideponie	10
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS).....	10
3.2.2 Montážní základna (MZ)	11
3.2.3 Recyklační základna (RZ)	11
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště	12
3.3.1 Tabulka ZS	12
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	12
3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	13
3.5 Ochranná pásma.....	15
3.6 Dílčí zařízení staveniště.....	17
3.6.1 Stavební úsek 02	17
3.6.2 Stavební úsek 03	18

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce:	Rekonstrukce žst. Čáslav
Číslo ISPROFIN:	521 352 0036
Stupeň dokumentace:	DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí)
Charakter stavby:	Modernizace a rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby:	Stavba dráhy
Umístění stavby:	Kraj: Středočeský
Okres:	Kutná Hora
Obce s rozšířenou působností:	Čáslav
Obce:	Čáslav
Katastrální území:	Čáslav
Dotčená trať:	celostátní ostatní: <ul style="list-style-type: none">- součást sítě TEN-T- dle JŘ č.230 Havlíčkův Brod - Kolín- dle TÚ č. 1201 Retz (OBB) část – Kolín (mimo)- dle GVD č. 324 Brno hl.n. – Kutná Hora hl. n.- dvoukolejná, elektrifikovaná
Přípojně trati:	- celostátní ostatní Čáslav místní n. - Chotusice (TÚ 1215, GVD 515) - regionální Čáslav místní n. – Žleby (JŘ č.236, TÚ 1211, GVD 515)
Řešený úsek:	Čáslav (rekonstrukce)
Stanice:	Čáslav

1.2 Identifikace investora a projektanta

Investor:	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Kontaktní adresa:	Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
HIS:	Ing. Václava Macháčová
Generální projektant:	METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00, Praha 7
HIP:	Ing. Václav Křivánek
Část dokumentace:	ZOV, B.8, příl. 300 Časový průběh stavby (Harmonogram výstavby)
Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969) tel. 296 154 225, e-mail: halama@metroprojekt.cz
Vypracoval:	Ing. Miroslav Halama / Hana Ranochová (řádkové harmonogramy postupů výstavby, textové části, podklady pro grafické části – schémata postupů výstavby, koordinační a přehledné situace)

1.3 Charakteristika stavby Rekonstrukce traťového úseku

Hlavní specifika stavby jsou:

- peronizace (kompletní rekonstrukce) žst. Čáslav včetně zapojení trati od/do Třemošnice do jednoho (společného) osobního nádraží (zprehlednění a zkrácení přestupních vazeb díky novému podchodu včetně zajištění bezpečnosti cestujících zrušením jejich pohybu v kolejišti stanice),
- snesení stávající ocelové pěší lávky délky 120 m až po dokončení rekonstrukce celého kolejiště žst. Čáslav a zprovoznění nového podchodu,
- přeložka silnice III/33824 v délce téměř 330 m (oblast žst. Čáslav, včetně nových přejezdů)

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové staniční ZZ typu Elektronické stavědlo (EA) a traťové ZZ 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB) se soustředěnou výstrojí v přilehlých stanicích, (součástí je i provizorní zab. zařízení pro žst. Čáslav během výstavby),
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména DOK a TK) a přeložky nedrážních sdělovacích a silnoproudých kabelů,
- technologie DŘT, silnoproudé technologie TS pro napájení EOv a zab. zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení a ÚO,
- přeložky příp. ochrany potrubních vedení - vodovodní (2 ks), kanalizační (4 ks), plynovodní (2 ks) a dva produktovody (Čepro),
- kompletní rekonstrukce a novostavba železničního spodku a svršku vč. rekonstrukcí a novostaveb nástupišť (v žst. Čáslav 5 hran z toho dvě hrany u ostrovního) a 4 ks železničních přejezdů (vč. 1 ks zrušených),
- rekonstrukce a novostavby železničních mostních objektů:
 - 1 ks nových podchodů (ve stanici pod celým kolejištěm vč. rampy a výtahů),
 - 2 ks kompletně přestavěné mosty (nová nosná kce),
 - 1 ks rekonstruovaný propustek,
 - 2 ks propustek zrušený.
- PHS jsou navrženy na dvou místech, v délkách 85 m a 781
- kompletní rekonstrukce trakčního vedení včetně 2 nových trakčních dělení,
- přeložka silnice III/33824 vč. přístupových chodníků a zpevněných ploch.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro rekonstrukce žst. Čáslav je doprava železniční a silniční. Ostatní druhy dopravy jako např. vodní nebo letecká jsou pro tuto stavbu nepoužitelné. Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Silniční pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště rekonstruovaného úseku.

Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména přehlednou situací (příloha 210) v měřítku 1 : 10 000 znázorňující širší okolí stavby a dále koordinační (příloha 202) v měřítku 1 : 2 000 zabývající se zejména samostatným rekonstruovaným úsekem a jeho nejbližším okolím.

Základní síť silnic a ostatních komunikací je předmětem této dokumentace k Územnímu rozhodnutí a v úrovni Projektu stavby bude jen drobně doplněna a upřesněna zejména v oblasti staveništních komunikací a přístupů do kolejiště.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Klíčové možnosti v dosahu stavby rekonstrukce řešeného úseku se týkají samostatné rekonstruované žst. Čáslav.

Plochy ZS včetně základních jsou přehledně zpracovány v Koordinačních situacích 1:2 000, přehledně pak v Přehledné situaci 1:10 000. Základní ZS (HZS, RZ, MZ) jsou popsány v kapitole 3.2 Základní zařízení staveniště (viz dále); všechna ZS jsou pak přehledně sumarizovány v kapitole 3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště (rovněž viz dále).

V žst. Čáslav jsou Montážní základna resp. Recyklační stanice ve dvou resp. třech variantách. Plochy, které svojí variantností nebudou pro uvažovaný účel využity, jsou pak k dispozici jako ostatní plochy pro stavbu. Během rekonstrukce jsou v rámci kolejiště stanice pro stavbu (zejména odstavení kolejové mechanizace), v závislosti na SP rekonstrukce, vytipovány následující koleje:

- kusé manipulační koleje č.7 a 9 (obě délky 125 a 127m) u nezpevněné plochy NO,
- průjezdné manipulační č.12 (dl.211m) a 14 (dl.146m) u nezpevněné plochy,
- kusá č.14a dl.50m podél ul.Za Tratí,
- oboustranně napojené kol.č.14c dl.173m u nezpevněné plochy,
- kusé kol.č.16a (dl.140m) a 18 (dl.283m) bez možnosti přilehlé manipulační plochy.

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Na hlavní řešené trati (dle JŘ č.230) během rekonstrukce dojde k omezení kapacity dráhy a vlivem možných nočních prací i k dopravním. Dle stávajícího GVD lze náhradou nočního spoje autobusovou dopravou získat cca 5 hodin (23:30 – 04:30). Neuvažuje se však (nejsou navrženy) s dlouhodobými uzavírkami (nickolejným provozem).

Přípojná trať (dle JŘ 236) bude při svém novém zapojení dotřena poměrně podstatným způsobem včetně vlivu na provoz při demontáži posledního pole lávky nad kolejištěm. Během napojování trati na hlavní nádraží bude trať vyloučena na dobu 1 měsíce (4 týdnů) a po tuto dobu bude i nutná Náhradní autobusová doprava (NAD).

Dopady omezení dopravy na 1 měsíc však větší komplikace než v dopravě osobní způsobí v dopravě nákladní. Týká se to obsluhy tří významných vleček – vlečky č.1046 „Čáslav pila“ odbočující z žst. Čáslav, vlečky č.1084 „Goldbeck Prefabeton s.r.o. Skovice“ a vlečky

„Ethanol Energy a. s. provozovna Vrdy“ z ní odbočující. Tyto dvě jsou napojené z trati ze Skokovic do areálu mezi Dolní Bučicí a Vrdy. Vlečka č.1154 "Paleten, s.r.o. Žleby", odbočující ze stanice Žleby, není provozována a je na ní zákaz jízdy drážních vozidel.

NAD se uvažuje v celém úseku Čáslav – Třemošnice. Proti zkrácení např. pouze na část Čáslav – Žleby hovoří problémy zbrojení a nočního odstavení vlakových souprav mimo žst. Čáslav a absence potřebného prostoru pro zastavování a otáčení autobusů. Naopak v Třemošnici je v bezprostřední blízkosti koncové stanice poměrně rozsáhlé autobusové nádraží. Trasa NAD bude vedena především po silnici II/337 s odbočením před Čáslaví na silnici III/33724 k zast. Koudelov a napojením do Čáslavi po I/17. Ostatní nácestné zastávky budou obslouženy na hlavní silnici bez zajištění k místům zastavování vlaku. V řadě případů to bude i pro cestující výhodnější místo, neboť železniční zastávky jsou od obytné zástavby poměrně vymístěny.

Podobná omezení železniční dopravy jako na trati do Třemošné se ze žst. Čáslav očekávají v zásobování i ostatních připojených vleček, zejména vlečky vojenské k letišti u Chotusic. Obsluha a výluky na vlečkách budou podrobněji rozpracovány v dalším stupni dokumentace v části Dopravní a provozní technologie, zejména na základě dalšího projednávání s jednotlivými vlečkaři a možnostmi alternativního zásobování a expedice jejich areálů. Důležité body (případně odkazy) budou doplněny i do části ZOV.

2.3 Komunikace pro stavbu

Pro dopravu materiálu a zařízení bude, rozhodně ne zanedbatelnou (ale spíše klíčovou), doprava silniční, a to zejména, v rámci rekonstruovaného úseku, jako doprava staveništní. Komunikace pro stavbu jsou v zásadě rozděleny do čtyř kategorií.

V první kategorii se jedná o dálnice a silnice I. až III. třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a kraje. Tyto komunikace by měly vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou.

Druhou kategorií jsou místní a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou sice zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a bude povinností stavby tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.

Třetí kategorií jsou stávající polní a lesní cesty, které jsou v drtivé většině nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské a lesní organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy-zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.

Čtvrtou kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest, zpevňované pro potřeby stavby, budou po dohodě investora v zájmu správců nebo uživatelů ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu).

2.3.1 Veřejné komunikace

Silnice I. třídy. Pro řešený úsek je nejdůležitější (páteřní) komunikací silnice I. třídy I/38, která stejně jako trať vede směrem severozápadním a jako severní obchvat obchází město. Ještě před stavbou dráhy bude v oblasti obce Církvice vystavěn obchvat I/38, kde se silnice místo průjezdu obcí přímkuje k trati.

Silnice I/17 přicházející do Čáslavi od Heřmanova Městce má pro stavbu spíše význam pro Náhradní autobusovou dopravu od Třemošnice, která v tomto případě bude určitě využita (v rámci rekonstrukce/nového zapojení/zaústění trati do stanice Čáslav v této variantě).

Silnice II. třídy. V podélném směru s řešenou tratí je druhou nejdůležitější komunikací silnice II/339, která přes město Čáslav navazuje na silnici II/337 (přes ulice Masarykova a Chrudimská) až na začátek stavby.

Silnice III. třídy. Uvnitř města Čáslav se jedná o doplnění silnicí III/33824, která je představována ulicemi Vrchovská, Za Tratí a Chotusická. V oblasti města jsou ke stavbě vytipovány tyto další ulice: Pražská, Tyršova, Pod Zahradami, Jeníkovská, Filipovská, Vrchlického, Plynárenská, Pod Nádražím, Potoční a Nad Budínem.

Místní komunikace. Zejména se jedná o silnici vycházející z města od kruhového objezdu II/337 (ul. Masarykova) a II/339 jako ulice Nazaret skrz Čáslav přes ul. Jeníkovská až po nájezd na silnici I/38.

2.3.2 Účelové, polní, lesní a staveništní komunikace

Účelové komunikace. Jedná se o komunikace v rámci drážního areálu v žst. Čáslav – přístupy k montážní základně, Recyklační základně a ostatním ZS na drážním pozemku či pozemcích firem a jednotlivců.

Polní a lesní cesty. Tyto cesty nejsou pro naše účely využívány.

Staveništní komunikace. Jak už bylo uvedeno, jsou to zcela nové komunikace vybudované pro přístup na stavbu, které jsou ve většině případů po stavbě zrušené, resp. plocha po nich bude uvedena do původního stavu. V případě řešené rekonstrukce žst. Čáslav jsou staveništní komunikace navrženy primárně jako přístupy k ZS v okolí stavby.

2.3.3 Obecné zásady pro komunikace

Zřízení a úpravy komunikací. Založení staveništních komunikací a úpravy (zpevnění) polních jsou navrženy provádět obecně v tzv. nultých etapách (přípravných pracích) před započítím konkrétních rekonstrukčních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici.

Přístupy ke kolejišti, na trať a k objektům. Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran. Zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati, což je výhodné zejména u dvoukolejných tratí, kde si přístup nevyžádá rušení dopravy v provozované koleji. Výjimečně je přístup uprostřed kolejiště (týká se větších a kolejevě rozsáhlejších železničních stanic).

Způsoby dopravy mechanizace a materiálu do prostorů staveniště jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a stanovení optimálního způsobu dopravy bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb.

Pokud je nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou) je pod staveništní komunikací (příp. nájezdovou rampou) zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zásyp proveden z hrubozrnného materiálu, který bude dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení.

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedeny v tabulce rekapitulace orientační kilometráže (uvedena stávající i nová) s poznámkou přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích pak navíc uvedením obou kilometrží.

Provizorní přejezdy. Pro potřeby stavby, z důvodů možného přístupu do různých částí kolejiště a zařízení, je v řadě případů nutné přeježdět stávající či nové koleje příp. jejich rozvětvení. Přejezdy stávajících kolejí je možné řešit několika způsoby:

- položením geotextilie a přesypání šterkem (pokud jsou koleje po dobu části stavby trvale pro kolejovou dopravu uzavřené),

- vložení výdřevy (u kolejí provozovaných),
- užitými přejezdovými panelovými prvky (doporučeno u kolejí provozovaných, kde četnost silniční staveništní dopravy je vyšší).

U nové koleje jsou tyto úpravy choulostivější, zde je pak doporučeno využít odpovídajících přejezdových konstrukcí spíše než provést úpravy podle prvních dvou odrážek.

Provizorní přejezdy kolejí provozovaných je nutné pro přejíždění silničními vozidly chránit odpovídajícími dopravními a organizačními opatřeními, které jednak odbourají nutnost zřizování provizorního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení na trati a ve stanici a jednak budou minimalizovat potřebu krátkodobých přerušení provozu příp. výluk. Tato opatření si stavba dohodne s drážním provozovatelem či provozovatelem vlečky.

Přejezdy pro veřejnou dopravu. Na trati jsou přejezdy, kde jejich uzavření až neúměrně prodlužuje objízdné trasy, které mají dopad i do času i ceny veřejné autobusové dopravy. Uzavírky se týkají nejen stavební části, ale i technologické části zabezpečení přejezdu pro železniční i silniční dopravu. Stavební část je obvykle záležitostí doby do 1 týdne. Zabezpečení dvoukolejné trati je však složitější a dlouhodobější záležitost týkající se pokládky kabelů a povinného odzkoušení.

Na řešené dvoukolejné trati je předpoklad zkracovat uzávěry přejezdů následujícím způsobem. Při výluce traťového úseku nejprve v 1TK bude na přejezdech v činnosti stávající PZZ (přejezd koleje ve stavbě bude upraven dle výše uvedené kapitoly Provizorní přejezdy). Při rekonstrukci v 2TK budou přejezdy přepnuty na nové PZZ s tím, že přejezd koleje ve stavbě bude stavebně řešen předchozím způsobem.

2.3.4 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných komunikacích jsou v rámci Souhrnných částí dokumentace rozpracovány v části B.15 Dopravní opatření (DO), kde jsou texty doplněny o situace. Jedná se zejména o uzavírky (vč. objízdných tras) či omezení na komunikacích s rekonstruovanými železničními mosty, výstavbou zdi a na železničních přejezdech. V místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci se pak jedná o upozornění - značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na těchto komunikacích.

Uzavěry a omezení se týkají:

- silnice I/38 silniční podjezd (most v ev.km 276,621) omezení provozu při úpravách říms svedením do 1 pruhu, kyvadlový provoz řízený světly, doba 2 x 1 týden pro jednu kolej;
- ul. Chrudimská (II/337) silniční podjezd (most v ev.km 277,650) plná uzavěra silnice při snášení stávající mostní konstrukce, doba 2 x 1 týden pro každou kolej a dtto při montáži ochranné skruže a pokládky ocelových nosníků spřažené kce; po ostatní dobu omezení provozu zúžením do 1 pruhu, kyvadlový provoz řízený světly, doba 3 + 2 měsíce s přestávkou 7 měsíců mezi rekonstrukcí pod lichou a sudou částí kolejiště;
- ul. Vrchovská / ul. Za Tratí (III/33824) přeložka komunikace a chodníků a nový přejezd P3729. Vzhledem k rozsáhlosti stavby bude úsek od křižovatky ulic Vrchovská x Pod Nádražím po vjezd do areálu uhelných skladů TEDOP s.r.o. uzavřen. Ul. Za Tratí bude zaslepena. Omezení potrvají v rámci SP3a (3 týdny) do úplného zprovoznění přeložky komunikace a přejezdu.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Obecné zásady řešení ZS

Výběr ploch ZS. Plochy ZS do prostorů staveniště (příp. mimo) jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Prioritou návrhu ploch je využít nejprve pozemky drážní, i když legislativa ohledně drážních pozemků mnohé změnila a na plochy ve vlastnictví ČD, a.s. se již pohlíží jako na plochy cizího subjektu včetně finančního zatížení na jejich pronájem. V druhé řadě jde o využití pozemků veřejných (státní, městské, obecní), teprve pak přichází na řadu návrh na zábor pozemků firem, organizací a soukromých majitelů.

Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a zřízení ZS bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb resp. vlastní technologie. Ne vždy se tedy stane, že pozemky navržené projektantem a zahrnuté dokumentací do dočasných záborů pro stavbu v rámci Územního rozhodnutí, pak dodavatel skutečně využije. V některých případech si naopak zajistí plochy jiné.

Zákres ZS. Umístění ploch ZS (vč. tvaru záboru pozemku) je zakresleno v grafických přílohách této části dokumentace (Koordinační situace 1:2 000 – příl. č.202), přehledně v Přehledné situaci 1:10 000, příl. č.201). Podobné informace jsou pak i v části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby v měřítku 1:1 000. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele jsou pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část.

Druhy ZS. ZS jsou členěna do tří základních kategorií. První je tzv. klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení pro konkrétní stavební nebo technologické objekty. Druhou kategorií tvoří tzv. základní ZS – Hlavní zařízení staveniště (HZS), Montážní základny (MZ) a Recyklační základny (RZ). V některých případech může dojít ke sloučení několika funkcí ZS a takto utvořené staveniště se nazývá Hlavní stavební dvůr (HSD). Třetí kategorií ploch jsou plochy pro deponie nebo mezideponie vytěženého zemního materiálu, odpadů a případně sejmuté ornice.

V neposlední řadě patří do kategorie zařízení staveniště i staniční koleje pro stavební a montážní vlak výjimečně pro vlak ubytovací (výčet kolejí viz podkapitola 2.2.1 Plochy a koleje; plochy ZS podrobněji v další části dokumentace).

Podle délky trvání záboru ploch ZS se rozlišují deponie-mezideponie krátkodobé (do 1 roku záboru), dlouhodobé (nad 1 rok) a u některých staveb i deponie trvalé. To je případ, kdy se materiál (většinou zemní) neodveze na skládku, ale využije se vhodný prostor (terénní prohlubeň, zářez po opuštěné trati nebo uložení do umělého valu většinou s funkcí protihlukové bariéry).

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj
(v případě této stavby jsou udávána staničení dvě – stávající a nové (stavební) vztažené k rekonstruované trati a vyjadřuje kilometrickou hodnotu přibližného středu (těžiště) ZS)
(průběžné číslování ZS bylo odmítnuto neboť v průběhu připomínkového řízení, dalšího pozemkového šetření a jednání s majiteli pozemků dochází většinou k dalšímu upřesňování a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS),
- určení ZS podle kategorie
(klasické ZS, základní nebo deponie-mezideponie materiálu včetně určení zda se jedná o krátkodobou, dlouhodobou příp. trvalou),
- plocha v m², doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní s uvedením majitele (jména soukromých majitelů nejsou uváděna),
- charakter pozemku
(zpevnění, zatravnění, pole, zahrada, křoviny, stromy, nutnost zemních úprav, výřez a kácení porostů),
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno
(železniční spodek a svršek, mosty, nadjezdy, propustky, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby,

komunikace, TV)

(ZS pro ostatní objekty bude umístěno kilometricky nejbližšímu zařízení).

Napojení ZS na síť.

- elektrika - v prostoru železniční stanice bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v traťovém úseku bude u malých objektů elektrická energie získávána pomocí převozných diesela agregátů,
- voda - v prostoru železniční stanice bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťovém úseku bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby, vodu bude nutné využít pro snížení prašnosti provozu zejména Recyklační základny, pro kropení nezpevněných staveništních komunikací a čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků,
- kanalizace - pro potřeby stavby bude v rámci sociálního zařízení pro pracovníky stavby převážná část realizována chemickými suchými záchody, odpadní vody z technologických procesů se nepředpokládají. Případné čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků bude ošetřeno jímáním do mobilních sedimentačních nádrží (toto zabezpečení bude záležitostí dodavatele),
- plyn - využití tohoto média se v rámci stavby neuvažuje,
- telefon - v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V obou železničních stanicích lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele se SŽDC (příp. ČD).

Kancelářské prostory. Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele jsou navrženy do prostoru HZS (Čáslav) v rámci sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení s přilehlými plochami alespoň provizorního parkování osobních vozidel.

Uvolnění ploch ZS. Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho měsíce po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení. Plochy mezideponií ornice, s uvažovaným zábořem nad 1 rok, budou zrušeny v samostatném časovém režimu.

Ostatní zabezpečení ZS. Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu při ekologických haváriích, zejména pro ochranu vody a vodních zdrojů je uvedeno v samostatné části dokumentace Zásad organizace výstavby v části F.2 Havarijní plán. Z hlediska zabezpečení stavby je zatím neobsazena část F.3 Povodňový plán. Z pohledu rozsahu záplavového území hladinou vody Q_{100} , zůstávají navržená ZS nedotčena (výjimkou je pouze oblast estakády na přeložce trati) a proto zatím ani není důvod uvedenou přílohu zřizovat. Pokud by však byl Povodňový plán zpracován, pak stejně jako Havarijní plán bude, kromě jiného, obsahovat spojení na nejbližší stanice první pomoci, střediska zdravotní služby, nemocnice, požární stanice apod. Všechna spojení je však nutné, aby před začátkem stavby i během ní, dodavatel ověřil a průběžně aktualizoval. Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

3.2 Základní ZS a mezideponie

Základní ZS budou umístěny v prostoru žst. Čáslav jsou řešené pro některá Základní ZS ve variantách.

3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

HZS je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení navrženo následovně.

V žst. Čáslav na drážním pozemku stávajícího Nákladového obvodu (NO) s rampou (vlevo skladu) mezi kolejištěm a ul. Tyršova, kde je možné využít plochu o velikosti cca 1100 m². Výhodou je velmi dobrý přístup z ul. Tyršova; vůči celé stavbě je HZS sice umístěné excentricky, ale

s kvalitním a rychlým napojením na traťovou část stavby. Rovněž z hlediska obtížnosti rekonstrukce stanice je umístění vedení a specialistů stavby v tomto místě další nespornou výhodou. Dílčí nevýhodou se může jevit obtížnější zajištění parkovacích prostor pro osobní vozidla vedení stavby zvláště pak při kontrolních dnech.

3.2.2 Montážní základna (MZ)

Pro umístění areálů jsou možné dvě lokality v rámci žst. Čáslav. Využití Montážních základen bude i jako základen demontážních po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídat období se sníženou a zvýšenou pracovní činností.

Var. 1. Plocha vlevo od HZS na místě stávajícího NO mezi kusými kolejemi č.7 a 9; silniční příjezd na plochu je z ul. Tyršovy, plocha je částečně zpevněná, o velikosti necelých 1900 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice z jeníkovského zhlaví.

Var. 2. Plocha se nachází na pozemku, který v současné době slouží jako Skladový areál MR Čáslav. Je v těsné blízkosti třemošnické trati v oblasti místního nádraží. Plocha je částečně zpevněná panely. Přístup je zajištěn po staveništní komunikaci z ul. Pod Nádražím. Plocha základny je necelých 2500 m².

3.2.3 Recyklační základna (RZ)

Stav možností (umístění) je obdobný jako u Montážní základny. Jedná se o tři lokality v prostoru žst. Čáslav. Základny jsou uvažovány jako zařízení vybavené mobilní drtící soupravou s činností občasnou (provoz základny není v průběhu stavby trvalý, ale odpovídá obdobím, kdy probíhá stavební činnost na železničním svršku).

Varianta 1. je umístěna na nezpevněné drážní ploše za objektem DKV mezi kol.č.14b a kol.č.205; silniční příjezd na plochu je ze silnice III/33824 ulicemi Za Tratí nebo Vrchovskou, plocha je o velikosti cca 2500 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice, k využití pro návoz a odvoz materiálu po kolejích je uvažována kol.č.14c.

Varianta 2. je umístěna podél vlečkové koleje k letišti v Chotusicích; silniční příjezd na plochu je po nezpevněné cestě ze silnice III/33824 z ulice Vrchovská; plocha je z části drážní na plochách ZPF (nevýhoda), ale i přesto částečně zpevněná, o velikosti téměř 4600 m², s přímou vazbou na kolejiště sudé skupiny stanice, k využití pro návoz a odvoz materiálu po kolejích je uvažována kolej vojenské vlečky.

Varianta 3. je umístěna na nezpevněné ploše SSHR v prostoru, který vzniká mezi kusou staniční kol.č.18 a novou stopou třemošnické trati; je o velikosti přes 2700 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice; na kraji areálu je vlečková kolej SSHR s jeřábovou dráhou (kolej SSHR je uvažována k využití pro návoz a odvoz materiálu po železnici, jeřábová dráha bude bez využití a zkrácena); silniční příjezd na plochu je z ulice Pod Nádražím a napojením na silnici II/337 (ul. Chrudimská), vjezd do areálu bude nutné provizorně zřídit na konci účelové komunikace k fy Recykling (kovošrot).

3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště

3.3.1 Tabulka ZS

Stavební úsek	Staničení (km)		Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
	stávající	nové			
2	276,580	276,560	400	vpravo	klasické
2	276,815	276,795	100	vpravo	klasické
2	276,805	276,785	200	vlevo	klasické
3	277,620	277,600	150	vpravo	klasické
3	277,615	277,595	180	vlevo	klasické
3	277,690	277,670	700	vpravo	klasické
3	277,695	277,675	520	vlevo	klasické
3	277,780	277,760	2 700	vpravo	Recyklační základna Var.3
3	277,910	277,885	1 860	vlevo	Montážní základna var.1
3	277,965	277,940	2 400	vpravo	Montážní základna var.2
3	277,995	277,970	1 100	vlevo	HZS
3	278,135	278,110	570	vpravo	klasické
3	278,240	278,185	190	vlevo	klasické
3	278,265	278,240	340	vlevo	klasické
3	278,300	278,275	1 770	vpravo	klasické
3	278,310	278,285	2 450	vpravo	Recyklační základna Var.1
3	278,480	278,460	4 580	vpravo	Recyklační základna Var.2
3	278,450	278,425	1 000	vlevo	klasické
3	278,495	278,470	500	vlevo	klasické
3	278,775	278,750	590	vlevo	klasické
3	278,785	278,760	390	vpravo	klasické

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

Celková plocha ZS je 22,690 m²

- z toho jsou:
- 7600 m² klasická ZS pro železnici
 - 1 100 m² Hlavní zařízení staveniště žst. Čáslav
 - 9 730 m² Recyklační stanice žst. Čáslav (var.1, 2, 3)
 - 4 260 m² Montážní základny žst. Čáslav (var.1, 2)

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště

Stavební úsek	Staničení (km)		Umístění
	st.	n.	
2	276,555	276,535	vpravo
2	276,830	276,810	vlevo i vpravo
3	277,740	277,760	vpravo
3	277,840	277,820	vlevo
3	278,155	278,130	vpravo
3	278,315	278,290	vlevo
3	278,470	278,445	vpravo
3	278,510	278,485	vlevo
3	278,760	278,735	vlevo i vpravo

*Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.
Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran. Zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati.*

3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

Po dobu celé výstavby musí být při všech pracích v rámci staveb dodržena obecná Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.601/2006 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a Nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích (oba dokumenty s účinností od 01.01.2007).

Z drážních předpisů se pak bezpečnost při práci v kolejišti řídí předpisem SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně při práci (účinnost od 01.10.2013) a TKP staveb státních drah SŽDC, kap.1.13 Bezpečnost práce, ochrana zdraví a provoz technických zařízení, zejména podkapitola 1.13.3 BOZP v kolejích a jejich blízkosti. Zhotovitel rozpracuje uvedené normy s ohledem na podmínky konkrétních objektů a prací se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdném průřezu provozované trati,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech trakčního vedení a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

Vedoucí prací zhotovitele musí být držitelem dokladu o Odborné zkoušce podle Předpisu SŽDC Zam1 o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy (účinnost od 01.09.2014), který upravuje podmínky pracovní činnosti na dráhách provozovaných SŽDC..

Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se Zákonem č.225/2012 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví. Ve znění pozdějších předpisů.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace.

Z charakteru stavby vyplývá, že na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby.

Pracovníci dodavatelských organizací musí být o bezpečnostních předpisech prokazatelně seznámeni a proškoleni.

Ekologická opatření při provádění staveb.

Z prostorů ZS nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by zejména v oblasti vodotečí mohly zapříčinit ekologickou havárii. Při provádění stavby je vůči okolí nutno dodržovat:

- ochranu proti znečišťování přilehlých komunikací,
- ochranu proti nadměrné prašnosti,
- ochranu proti hluku a vibracím,
- ochranu proti znečišťování podzemních i povrchových vod,
- ochranu proti poškození vzrostlé zeleně.

Vliv provádění staveb na životní prostředí.

Problematika provádění stavby s určením příslušných opatření proti znečištění životního prostředí je podrobně zpracována v elaborátu v příloze dokumentace stavby. Pro určení místa likvidace odpadů jsou zde doporučeny možné blízké skládky. Nevyužitý materiál stavby bude odvezen na trvalé skládky, případně u nebezpečných odpadů odvezen na určené skládky k recyklaci do míst dle návrhu v kapitole B.3 „Vliv stavby na životní prostředí“.

Ochrana životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užívání a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí např. emisemi či odpady.

V oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (zejména § 7-8 o ochraně a kácení dřevin),
- nařízení vlády č.9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů (zejména § 39 o evidenci o nakládání s odpady a příl.č.5 o typech nebezpečných odpadů např. oleje, maziva, baterie, azbest),
- zákon č.350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška MMR č.20/2012 Sb. o technických požadavcích na stavby,
- nařízení vlády č.272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací,
- zákon č.258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů (zejména jde o definici chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb)

Ochrana stávající zeleně a půdy

Při provádění prací bude dodržována ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČSN DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (náležitá ochrana dřevin v dosahu stavby po dobu výstavby před poškozením).

Ochrana před hlukem a vibracemi

Zhotovitel stavby bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., kde je stanoveno, že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hygienický limit LAeq,s 65 dB v době 7.00-21.00 hod, LAeq,s 60 dB v době 6.00-7.00 hod a 21.00-22.00 hod, LAeq,s 45 dB v době 22.00-6.00 hod, a že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb (v bytech) nepřesáhne:

- a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin LAeq,s 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB,
- b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin LAmax 40 dB, od 22 do 06 hodin LAmax 30 dB.

Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztažený k době trvání vibrací T v chráněných vnitřních prostorech staveb je vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

- a) hladiny zrychlení vibrací Law,T 75 dB, nebo
- b) hodnotou zrychlení vibrací aew,T 0,0056 m/s².

K těmto hodnotám se přiřazují korekce v závislosti na typu prostoru, denní době a povaze vibrací.

Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

- důsledným očištěním dopravních prostředků (nekolejových vozidel stavby) před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci;
- používané komunikace musí být po dobu stavby udržovány v pořádku a čistotě. Při znečištění komunikací vozidly stavby je nutné znečištění bez průtahů odstranit a uvést komunikaci do původního stavu, např. použitím samosběrného vozu;
- uložení sypkého nákladu musí být zakryto plachtami.

Další podrobnosti a upřesnění vztahující se k dané problematice viz Povodňový (zatím nedoložená část F.3) a Havarijný plán (část F.2).

3.5 Ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo je u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Touto stavbou nebude ochranné pásmo dotčeno.

Ochranné pásmo komunikace

Ochranné pásmo silnice I.třídy je 50 m od osy přilehlého jízdního pásu (zpravidla vozovky). U silnic II. a III. třídy a místních komunikací je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu. Ochranné pásmo komunikace bude dotčeno především stavební činností spojenou s opravou objektů přejezdů, souvisejících úprav kabelizace zejména zabezpečovacího zařízení a rekonstrukcí železničního svršku.

Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicích, ochranných, řídicích, zabezpečovacích, informačních a telekomunikačních technik.

Ochranné pásmo venkovního vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů, mění se podle napětí a u napětí do 110 kV i podle typu izolace vodiče:

- nad 1kV do 35 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- nad 35 kV do 110 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- nad 110 kV do 220kV včetně 15 m,
- nad 220 kV do 440 kV včetně 20 m,
- nad 440 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,

- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV 1 m,
- nad 110 kV 3 m.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic, stanic s napětím větším než 52 kV a výroben elektřiny v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavení.

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskladňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m.

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 (příp. 6) tuny.

Písemný souhlas s činností v ochranném pásmu může vydat provozovatel přenosové soustavy nebo příslušný provozovatel distribuční soustavy pokud to umožňují technické a bezpečnostní podmínky. Souhlas není součástí stavebního řízení u stavebního úřadu a musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do DN 500 včetně 1,5 m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad DN 500 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle předchozích odrážek zvyšují o 1,0 m.

Ochranné pásmo plynovodů

U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od vnějšího líce plynovodního potrubí a půdorysu technologické stavby, měřeno kolmo na jeho obrys:

- nízkotlaký (NTL) a středotlaký (STL) plynovod a plynovodní přípojky v zastavěném území obce 1 m,
- vysokotlaké (VTL) plynovody a přípojky 4 m,
- technologické stavby 4 m.

Pro plynová zařízení jsou na obě strany plynovodu vymežována (kromě ochranných pásem) také bezpečnostní pásma. U VTL jsou to dle DN vzdálenosti:

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
- plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m
- plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m

Pro polohu kabelových vedení (vč. HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:

- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
- kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,

- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

Při rekonstrukci železničního svršku a spodku, pracích na mostních objektech a zdech, zvláště v oblasti VTL, správce požaduje:

- před zahájením prací zařízení nechat správcem vytýčit,
- prokazatelně seznámit pracovníky s existencí a trasou plynovodu,
- práce provádět obezřetně s ohledem na plynárenské zařízení,
- výkopové práce a zemní práce ve vzdálenosti do 4 m od plynovodu provádět zásadně ručně,
- při čištění mostních objektů v místě styku s plynovodem provádět rovněž ručně,
- nové propustky situovat mimo ochranné pásmo plynovodu,
- nové opěrné zdi nesmí křížit plynovod,
- nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy, trafostanice atd.) situovat mimo bezpečnostní pásmo plynovodu,
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí plynovodu,
- nepoškodit nadzemní části plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.),
- v ochranném pásmu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál,
- případné dočasné zařízení staveniště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit ve vzdálenosti nad 20 m od plynovodu,
- po dobu prací chránit plynovod proti mechanickému poškození silničními panely a ochranné pásmo vyznačit výstražnou páskou.

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení je 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo lesních pozemků

Ochranné pásmo lesních pozemků je 50 m od hranice lesa. Touto stavbou ochranné pásmo lesních pozemků není nijak dotčeno.

3.6 Dílčí zařízení staveniště

3.6.1 Stavební úsek 02

Rozsah: v novém staničení km 276,400 – 277,189; délka 0,789 km
(navazuje na staničení dokončeného úseku zvýšení TR G.Jeníkov-Čáslav)

Přístupy do kolejiště: st.km 276,555 (n.km 276,535) vpravo
st.km 276,830 (n.km 276,810) vlevo i vpravo

ZS st.km 276,580 (n.km 276,560)

- klasické ZS
- plocha 400 m², oplocení
- vpravo, částečně drážní pozemek SŽDC x Čáslav
- plocha rovná, zatravněná, drobné křoviny (výřez), příjezd ze silnice II/337
- hlavní stavební objekty: most ev.km 276,621

ZS st.km 276,805 (n.km 276,785)

- klasické ZS
- plocha 200 m², částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha zvlňená, zatravněná, silniční napojení z ul. Filipovská x Vrchlického
- hlavní stavební objekty: přejezd ev.km 276,831

ZS st.km 276,815 (n.km 276,795)

- klasické ZS
- plocha 100 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, silniční napojení z ul. Filipovská x Vrchlického (rezervní od silnice II/337 přes silniční lávku – pro vozidla do 3,5t typu Multicar)
- hlavní stavební objekty: přejezd ev.km 276,831

3.6.2 Stavební úsek 03

Rozsah: v novém staničení km 277,189 – 278,717; délka 1,528 km
(vlastní železniční stanice Čáslav)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	st.km 277,740 (n.km 277,760)	vpravo
	st.km 277,840 (n.km 277,820)	vlevo
	st.km 278,155 (n.km 278,130)	vpravo
	st.km 278,315 (n.km 278,290)	vlevo
	st.km 278,470 (n.km 278,445)	vpravo
	st.km 278,510 (n.km 278,485)	vlevo
	st.km 278,760 (n.km 278,735)	vlevo i vpravo

ZS st.km 277,615 (n.km 277,595)

- klasické ZS
- plocha 180 m², oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek Čáslav
- plocha rovná, zatravněná, silniční napojení z ul.Vrchlického
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 277,608; most ev.km 277,650

ZS st.km 277,620 (n.km 277,600)

- klasické ZS
- plocha 150 m², oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha svažité, zatravněná, silniční napojení z ul.Plynárenská
- hlavní stavební objekty: propustek ev.km 277,608; most ev.km 277,650

ZS st.km 277,690 (n.km 277,670)

- klasické ZS
- plocha 700 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha zvlňené, zatravněná, ojedinělé dřeviny (výřez), silniční napojení z účelové komunikace z ul.Pod Nádražím
- hlavní stavební objekty: most ev.km 277,650; propustek ev.km 277,698

ZS st.km 277,695 (n.km 277,675)

- klasické ZS
- plocha 520 m², v souč. stavu oplocená
- vlevo, nedrážní soukromý pozemek
- plocha rovná, zpevněná panely, silniční napojení z ul. Tyršovy
- hlavní stavební objekty: most ev.km 277,650; propustek ev.km 277,698

ZS st.km 277,780 (n.km 277,760)

- Recyklační základna Var.3
- plocha 2700 m², v souč. stavu oplocená
- vpravo, nedrážní pozemek Správa stát. hmotných rezerv (SSHR) ČR
- plocha rovná, zatravněná, kusá vlečková kolej s jeřábovou dráhou, silniční příjezd po účelové komunikaci z ul. Pod Nádražím

ZS st.km 277,910 (n.km 277,885)

- Montážní základna Var.1
- plocha 1860 m², v souč. stavu oplocená
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha NO, rovná, částečně zpevněná, kusá kolej č.9, silniční příjezd z ul. Tyršovy

ZS st.km 277,965 (n.km 277,940)

- Montážní základna Var.2
- plocha 2400 m², v souč. stavu oplocená
- vpravo, nedrážní pozemek (Lesy ČR)
- plocha rovná, částečně zpevněná panely, třemošnická trať, příjezd po staveništní komunikaci z ul. Pod Nádražím

ZS st.km 277,995 (n.km 277,970)

- Hlavní zařízení staveniště
- plocha 1100 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zpevněná, kterou tvoří konstrukce boční rampy NO, pro parkování doporučený pronájem části přilehlého parkoviště města Čáslav

ZS st.km 278,135 (n.km 278,110)

- klasické ZS
- plocha 570 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, zatravněná, v rozštěpu sudých manipulačních kolejí kutnohorského zhlaví, silniční napojení jen vozidly typu Multicar (do 3,5t)
- hlavní stavební objekty: odvodnění žel. spodku, kabelové rozvody

ZS st.km 278,240 (n.km 278,185)

- klasické ZS
- plocha 190 m², v souč. stavu oplocená
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, porostlá stromy (doporučený kompletní výřez), silniční napojení z ul. Tyršovy
- hlavní stavební objekty: podchod v km 278,190; lávka v ev.km 278,200

ZS st.km 278,265 (n.km 278,240)

- klasické ZS
- plocha 340 m², v souč. stavu chráněná oplocením sousedního pozemku
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, porostlá stromy (nutný výřez), silniční napojení z ul. Tyršovy
- hlavní stavební objekty: nástupiště, zastřešení, kabelové rozvody

ZS st.km 278,300 (n.km 278,275)

- klasické ZS
- plocha 1770 m², v souč. stavu oplocená

- vpravo, drážní pozemek ČD, garáž depa pozemek SŽDC
- plocha opuštěného kolejíště DKV s točnou, rovná, částečný porost stromy (nutný výřez), silniční napojení z ul. Za Tratí
- hlavní stavební objekty: demolice, demontáže, podchod v km 278,190; lávka v ev.km 278,200, nástupiště, zastřešení

ZS st.km 278,310 (n.km 278,285)

- Recyklační základna Var.1
- plocha 2450 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha za objekty DKV, rovná, zatravněná, částečný porost stromy (nutný výřez), průjezdná kolej č.14c, silniční napojení z ul. Vrchovské x Za Tratí

ZS st.km 278,480 (n.km 278,460)

- Recyklační základna Var.2
- plocha 4580 m², bez oplocení
- vpravo, větší plocha (pozemek) drážní ČD, menší plocha duplicitní vlastnictví ČD x soukromníci
- plocha ZPF (využití jako ostatní - složiště), rovná, částečně zatravněná, částečný porost (nutný výřez), nutné vyklizení ploch, vlečková kolej vojenské letiště, silniční napojení přes účelovou komunikaci (přes soukromé pozemky) z ul. Vrchovské

ZS st.km 278,450 (n.km 278,425)

- klasické ZS
- plocha 1000 m², v souč. stavu oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, částečně porostlá stromy (nutný výřez), silniční napojení z ul. Pod Zahradami
- hlavní stavební objekty: žel. svršek a spodek vč. odvodnění, TV

ZS st.km 278,495 (n.km 278,4)

- klasické ZS
- plocha 500 m², v souč. stavu oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná, částečně porostlá stromy (nutný výřez), silniční napojení z ul. Pod Zahradami
- hlavní stavební objekty: žel. svršek a spodek vč. odvodnění, TV

ZS st.km 278,775 (n.km 278,750)

- klasické ZS
- plocha 590 m², částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, silniční napojení z ul. Chotusická
- hlavní stavební objekty: podchod km 278,750; přeložka silnice Chotusická

ZS st.km 278,785 (n.km 278,760)

- klasické ZS
- plocha 390 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, živý plot (výřez) částečně chodník, silniční napojení z ul. Chotusická x Za Tratí
- hlavní stavební objekty: podchod km 278,750; zárubní zeď a přeložka silnice Chotusická