

ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK 02/2016

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:					
Investor, objednatel:		Kontaktní adresa:							
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9							
METROPROJEKT Praha a.s. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz				Souprava číslo:					
HIP:	Podpis:	Název a účel díla:							
Ing. Jaroslav Janeček		Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)							
Tel.: +420 296 154 302									
Stupeň: PD (DUR)									
Zpracovatelský útvar:		Název části díla:							
S 51		Souhrnná část Zásady organizace výstavby		B B.12					
Tel.: +420 296 154 202									
Vedoucí útvaru:	Podpis:								
Ing. Jaroslav Kácovský									
Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:		Změna:					
Ing. Miroslav Halama		Technická zpráva		-					
Vypracoval:	Podpis:			Číslo. příl.:					
Ing. Petr Ocásek									
Skart. znak: V20/2037	Datum: 02/2016	IČD:	15	6590	02	12	00	00	100
Počet formátů: 25xA4	Měřítko: -								

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1 Identifikace stavby	3
1.2 Identifikace investora a projektanta	3
1.3 Náplň stavby - souhrnně	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	6
2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace	6
2.3.2 Nezpevněné a staveništní komunikace	6
2.3.3 Zvláštní úpravy na staveništních komunikacích	6
2.3.4 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	7
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	7
3.1 Obecné zásady řešení ZS	7
3.2 Klíčová zařízení staveniště	9
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)	9
3.2.2 Montážní základna (MZ)	9
3.2.3 Recyklační základna (RZ)	10
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště	10
3.3.1 Tabulka ZS	10
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	12
3.4 Dílčí zařízení staveniště	13
3.4.1 Stavební úsek 04	13
3.4.2 Stavební úsek 05	18
3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	21
3.6 Ochranná pásma	23

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)
Číslo ISPROFIN: 521 352 0021
Číslo ISPROFOND: 327 321 4901
Stupeň dokumentace: PD (přípravná dokumentace) - dle drážní terminologie
DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí)
Charakter stavby: Optimalizace a rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby: Stavba dráhy
Umístění stavby: Kraj: Středočeský
Okres: Praha-východ, Nymburk
Obec s rozšířenou působností: Brandýs n.L.-Stará Boleslav
Pověřené obce: Čelákovice (pro Nehvizdy, Zeleneč), Úvaly (pro Jirny)
Obce: město Čelákovice (součástí města je Záluží), městys Nehvizdy,
Zeleneč (součástí obce jsou Mstětice)
Katastrální území: Čelákovice, Záluží u Čelákovic, Nehvizdy, Mstětice, Jirny, Zeleneč
Dotčená trať: celostátní:
- dle JŘ č. 231 (Praha-Vysočany – (Lysá n.L.) – Kolín),
- dle TÚ č. 1192,
- dle GVD č. 524,
- zařazena do sítě TEN-T
regionální:
- jednokolejné, neelektrizované:
- dle JŘ č. 074 (Čelákovice-Neratovice),
- dle JŘ č. 233 (Čelákovice-Mochov)
Traťový úsek: Čelákovice - Mstětice
Stanice: Čelákovice, Mstětice
Provizorní odbočka: odb.Záluží

1.2 Identifikace investora a projektanta

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Kontaktní adresa Stavební správa západ se sídlem v Praze,
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
HIS Ing. Michaela Ječmínková
Generální projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
nám. I. P. Pavlova 1786/2, Praha 2
HIP Ing. Jaroslav Janeček
Část dokumentace: ZOV, B.12, 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 (texty, podklady pro grafické části – schémata, situace)
Spolupráce: Ing. Petr Očásek (schémata, situace)

1.3 Náplň stavby - souhrnně

Stavba Optimalizace traťového úseku Čelákovice-Mstětice, která je součástí 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) ve směru Kolín, Pardubice, Česká Třebová.

Hlavní specifika stavby jsou:

- Čelákovická přeložka za žst. Čelákovice v rozpletu tratí na Mochov a Brandýs n.L. zčásti přes průmyslovou zástavbu zbytek orná půda; dl. cca 1,950 km; zkrácení trasy 520 m; opuštěný úsek stávající trati ponechán částečně jednokolejný, neelektrifikovaný pro zapojení vlečky NTM (Národní technické muzeum),
- Mstětická přeložka před žst.Mstětice vpravo areálu Čepra přes ornou půdu; dl. cca 1,130 km; zkrácení trasy 30 m,
- silniční nadjezd na silnici II/101 na zhlaví žst. Mstětice; 4 pole, celková dl. cca 110 m; šířka konstrukce 10,5 m spojitá monolitická deska s chodníkovými konzolami z předpjatého betonu; založení na velko-průměrových pilotách; převádí silnici kategorie S 7,5,
- řešení vleček NTM (viz první odrážka), Čepra, Keraclay a ACHP (všechny lokalita žst.Mstětice, výluky vlečky Čepro omezeny na max. 14 dní, přerušení provozu 3x),
- provizorní odb. Záluží (pro zvýšení propustnosti traťového úseku) ve dvou alternativách:
 - alt.1, stáv.km 10,730 (z předchozí dokumentace, v úseku stáv.trati na konci Čelákovické přeložky)
 - alt.2, stáv.km 11,660 (nový 11,145), v úseku stejné stopy stávající a rekonstruované trati za Čelákovickou přeložkou.

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; nové staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronické stavědlo,
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (v trati zejména DOK a TK, v žst. MK), nové silové rozvody (EOV, osvětlení, nn rozvody, DOÚO),
- přeložky neodrážních sdělovacích a silnoproudých (VVN, VN, NN) kabelů a potrubních vedení (vodovod 2x, kanalizace 3x, plynovod VTL a STL, ropovod, produktovod),
- částečná novostavba (cca 3,1 km) a rekonstrukce (cca 1,4 km) železničního spodku a svršku v traťovém úseku a rekonstrukce žel.spodku a svršku vč. nového ostrovního nástupiště (dl.200 m) v žst.. Mstětice,
- zrušení 2 ks a novostavba 2 ks železničních přejezdů,
- novostavby a rekonstrukce železničních mostních objektů pod dvěma traťovými kolejemi (9 ks propustků, 7 ks mostů vč. podchodu v žst.Mstětice),
- novostavby silničních mostních objektů (1 ks propustku, 5 ks mostů vč. výše uvedeného nadjezdu v žst.Mstětice),
- opěrná zeď dl. 185 m, výšky do 5 m,
- pozemní komunikace v celkové délce novostaveb 4.700 m (cesty 3.300 m, místní komunikace 850 m a silnice II. a III. třídy 550 m),
- úpravy (přeložky) Zálužského a Čelákovického potoka,
- PHS v úseku Čelákovické přeložky (310 m) a v žst.Mstětice (75 m),
- pozemní objekty, zejména rozsáhlé demolice pro Čelákovickou přeložku a novostavba Provozní budovy v žst. Mstětice,
- kompletní rekonstrukce trakčního vedení.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro optimalizaci traťového úseku Čelákovice – Mstětice je doprava železniční a silniční. Ostatní druhy dopravy jako např. vodní nebo letecká jsou pro tuto stavbu nepoužitelné.

Železniční doprava bude podstatná v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Kolejových vozidel a zařízení pak bude použito při demontáži a pokládce kolejového roštu, materiál podkladních vrstev železnic a špalkového lože bude dopravován výsypnými vozy z vedlejší (souběžné) koleje, drtivá většina prací na trakčním vedení bude prováděna rovněž z koleje pomocí kolejových zařízení a železničních vozidel.

Silniční bude hrát podstatnou roli v rámci vlastního staveniště optimalizovaného úseku. Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména přehlednou situací 1 : 10 000 pro celou stavbu a pak i koordinacími 1 : 2 000 pro jednotlivé části tratě Čelákovice – Mstětice.

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

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Pro návoz materiálu (zejména součástí kolejového roštu a prvků TV) bude v žst. Čelákovice místem určeným k soustředění plocha Montážní základny (plocha cca 4700m²) alt.1. Stanice (rekonstrukce bude dokončena před zahájením stavby optimalizace trati) bude sloužit i pro odstavení kolejové mechanizace pro stavbu. Předpokládá se využití kusých kol.č.4 (délky cca 260m) a 5 (cca 150m), částečně i kol.č.6 délky cca 250m, pokud nebude používána pro potřeby Montážní základny.

V žst. Mstětice se k odstavení kolejové mechanizace pro stavbu nabízí průjezdná manipulační kol.č.6 a kusá č.6a, ale hned v prvním Stavebním stavu „A“ je do kol.č.6 zapojena vlečka Čepa a použití pro odstavení se tak při provozu vlečky zmenšuje. Provoz vlečky však není častý a využití kolejí lze se stavbou koordinovat. Ve stanici jsou dvě vlečkové koleje (č.5 a 7) vlečky Keraclay, které si může stavba pronajmout. Jako plocha pro uložení materiálu se nabízí zpevněná plocha bývalého nákladového obvodu (cca 1800m²), kterou však ČD, a.s. prodalo soukromníkovi. Přesto je v tomto prostoru navržena Montážní základna alt.2 a bude na dodavateli stavby, zda se o využití plochy se soukromníkem dohodne.

Cca 6 km od Mstětic směr Praha je žst. Horní Počernice, kde by pro stavbu mohly být využity zpevněné drážní plochy vlevo za VB. První o velikosti cca 1500m², druhá (oplocená) o velikosti cca 2500m². Na straně VB jsou od obou zhlaví kusé koleje č.5a a 5b délek cca 210 a 410m, na zhlaví pražském je kusá kolej č.6 délky cca 175m. Uvedené koleje by mohly sloužit potřebám stavby pro odstavení kolejové mechanizace.

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během modernizace dojde k omezení kapacity dráhy (opatření navržena v části B.2 Dopravní a provozní technologie (DPT)). Opatření ve smyslu upřednostnění průvozu vlaků osobní dopravy přes den a nákladních vlaků v noci nebude nutné. V úseku je provozován mizivý počet nákladních spojů (3 pravidelné vlaky). DPT ověřila, že se i při omezení na jednokolejný provoz (eliminace zřízením provizorní odb.Káraný) podaří provést všechny vlaky.

Pro případ práce v noci, kdy bude nutné uzavřít provoz v obou traťových kolejích (např. při návozu materiálu ŠL z provozované vedlejší koleje nebo při pracích na TV) bude dle stávajícího GVD využito noční sedlo bez provozu vlaků v trvání cca 2 hodiny (01:30 - 03:30); dopravním opatřením (náhrada nočního spoje do Milovic NAD a posunem trasy nákladního spoje) lze pak získat výlukou až 4 hodiny (00:00 – 04:00).

2.3 Komunikace

2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace

Prostor stavby je z širšího hlediska sevřen do pomyslného trojúhelníku jehož základnu tvoří dálnice D11 (spojnice oblasti H.Počernic a Mochova) s vrcholem odvěšen v oblasti Brandýse n.L. Západní odvěsnu tvoří silnice II.třídy č.611 (souběžně s ní i vzdálenější dálnice D10) jako spojnice oblasti H.Počernic a Brandýse, východní odvěsnu tvoří silnice II.třídy č.245 (spojnice oblasti Brandýse a Mochova), kde v půli vzdálenosti leží město Čelákovice.

Nejčastěji stavbou využívanými komunikacemi II. a III. tříd budou:

- silnice III/10162, která ve vzdálenějším severním souběhu s optimalizovanou tratí vychází z Čelákovic ul.Sokolovskou, prochází Mstěticemi a pokračuje na Zeleneč,
- silnice III/2455 vedoucí severo-jižně z Čelákovic (jako ul.Masarykova a dále Cihelna) s polohou v rozštěpu stávající a nově přeložené optimalizované trati, přes Záluží (jako Zálužská) s pokračováním na Nehvizdy,
- silnice II/245 (na začátku řešeného úseku) jako ulice Toušeňská, spojuje vpravo trati silnice III/2455 a III/10162,
- silnice III/2453 vedoucí severo-jižně (od Lázní Toušeň do Nehvizd), kříží cca ve $\frac{2}{3}$ trať mezi Čelákovici a Mstěticemi,
- silnice II/101, stejně jako předchozí silnice vede severo-jižně (od obce Zápy/od D10 do obce Jirny/k II/611 a D11) a kříží trať na čelákovickém zhlaví stanice Mstětice

Zpevněnou veřejnou komunikací místního významu je ulice Jedenáctka, která vede od II/101 do přednádražního prostoru stanice Mstětice.

Výše uvedené veřejné (zpevněné) komunikace jsou přehledně vyznačeny na výkrese v příloze 201 – Přehledná situace.

2.3.2 Nezpevněné a staveništní komunikace

Úsek trati včetně stanice Mstětice je stavebně dlouhý cca 5 km. V délce více než 4 km jsou podél trati stávající polní, ale zejména nové nezpevněné staveništní komunikace, které zde zůstanou i po dokončení stavby s částečně upraveným, polo zpevněným povrchem. Z pohledu stavby mají uvedené komunikace nejvýznamnější místo neboť mají za úkol obsloužit bezprostřední prostor trati, kolejíště nebo objektu, který je určen k rekonstrukcím, úpravám nebo novostavbě. Komunikace jsou vedeny jednostranně v celé délce nového i rekonstruovaného traťového úseku.

Mezi takto navržené komunikace patří:

- nová polní cesta vpravo nové Čelákovické přeložky trati od začátku stavby (napojení na přeložku silnice III/2455) do km cca 10,0 v prostoru skládky odpadků a střelnice; polní cesta je napojena na zpevněnou komunikaci křižující (severo-jižně) trať od silnice III/10162 do obce Záluží; celková délka komunikace je cca 1km,
- částečně nová polní cesta vlevo trati od křížení trati (cca km 10,0) zpevněnou komunikací vedoucí do Záluží až po žst. Mstětice; délka nové cesty je cca 2,2km, stávající cca 0,8km, celková délka pak cca 3km,
- nová komunikace tzv. „zanádražní“ vlevo podél kolejíště stanice Mstětice; komunikace nahrazuje železniční přejezd na pražském zhlaví stanice a je propojením polní cesty od silnice II/611 z prostoru průmyslového areálu, kolem skupinky obytných domů „Na samotě“, se silnicí II/101 s novým nadjezdem; délka je necelých 600m
- prodloužená polní cesta vpravo na konci stanice, ke konci stavby; délka je cca 200m.

2.3.3 Zvláštní úpravy na staveništních komunikacích

Jedná se o provizorní (dočasné) úrovňové přejezdy a překonávání příkopů nebo menších občasných či trvalých vodotečí staveništními komunikacemi. V této stavbě jsou identifikována následující místa:

- provizorní přejezd přes traťovou kolej mochovské trati ve stáv.km cca 0,300 do prostoru RZ1,
- provizorní překonání Zálužského potoka ve stáv.km cca 9,130 pro do prostoru RZ1,

- provizorní přejezd přes traťovou kolej č.1 ve výstavbě (na začátku Mstětické přeložky) ve stáv.km 12,400 z levostranné staveništní komunikace do prostoru RZ2,
- provizorní přejezdy (3-4ks) vlečkových kolejí Čepra staveništní komunikací v oblasti stáv.km cca 13,670 až 13,760,
- provizorní přejezd vlečkové koleje Keraclay ve stáv.km cca 13,740 pro stav.kom podél trati,
- provizorní překonání občasné vodoteče ve stáv.km cca 13,670 pro stav.kom podél trati,
- provizorní překonání Čelákovického potoka pro provizorní objížďku silnice II/101.

2.3.4 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných silničních komunikacích jsou součástí dokumentace části B13:

- jedná se zejména o značení výjezdů ze staveniště u napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci včetně pokynu ke snížení rychlosti na této komunikaci,
- zcela ojediněle může v této stavbě nastat případ uzavírky (vč. objízdných tras) či omezení na komunikacích a železničních přejezdech.

Během stavby nedojde k žádné trvalé uzavírce některé z důležitých veřejných komunikací.

K omezení dopravy (v omezené délce svedení do jednoho pruhu) dojde při výstavbě přeložky silnice III/2455 (na konci Čelákovice v ul.Cihelna). Omezení se budou týkat zejména fáze přepojování provozu ze stávající na novou stopu komunikace při výstavbě nového silničního propustku v km 0,102 (dělení na dvě části).

Další drobná omezení silniční dopravy lze očekávat při přepojování stávající silnice II/101 na její přeloženou polohu přes nový nadjezd ve Mstěticích. Řešení s nadjezdem nahradí úrovnový přejezd na čelákovickém zhlaví. Na zhlaví pražském pak bude zrušen další úrovnový přejezd, který komunikačně nahradí „zanádražní“ komunikace s propojením na silnici II/101 s novým nadjezdem.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Obecné zásady řešení ZS

Výběr ploch ZS.

Plochy ZS a 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 zřízení ZS bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb včetně stanovení optimálního způsobu dopravy.

Zákres ZS a komunikací.

Umístění ploch ZS (vč.tvaru a záboru pozemku), přístupových a staveništních komunikací je zakresleno v příloze č.201 Přehledná situace v měřítku 1:10 000, podrobně v přílohách č.202 a 203 Koordinační situace 1:2 000. Zjednodušené informace jsou pak i v části dokumentace C. Situace stavby - přehledně v části C.1. Celková situace stavby 1:10 000, podrobně v částech C.2 Koordinační situace stavby 1:1 000. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele je pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace.

Druhy ZS.

ZS jsou na této stavbě členěna do tří základních kategorií.

První je tzv. klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení.

Druhou kategorií ZS jsou plochy pro deponie s členěním na mezideponie (dočasné) zejména skryté ornice a deponie trvalé většinou pro zemní materiál, který není kontaminovaný a není nutné jej odvážet na skládku.

Třetí kategorií tvoří zvláštní druh ZS - plochy pro klíčová ZS (Hlavní ZS, Montážní základna, Recyklační základna – podrobněji následující kapitola 3.2. Klíčová zařízení staveniště)

Podle délky trvání záboru ploch ZS jsou v dalším textu uvedeny zábory do 1 roku, nad 1 rok zábory trvalé.

K výbavě ZS patří v neposlední řadě i staniční koleje pro stavební a montážní vlak případně pro vlak ubytovací (výčet kolejí viz podkapitola 2.2.1 Plochy a koleje).

Komunikace pro stavbu.

Komunikace jsou na této stavbě v zásadě rozděleny do dvou skupin.

V první se jedná o dálnice, silnice I. až III. třídy, které jsou ve vlastnictví a správě státu a kraje. Tyto komunikace jsou veřejné, zpevněné a měly by vyhovět i zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou (viz podkapitola 2.3.1).

Druhou skupinou jsou místní komunikace a polní cesty ve vlastnictví a správě obcí (většinou nezpevněné) a zejména staveništní komunikace (viz podkapitola 2.3.2).

Zřízení ZS a úpravy komunikací.

Založení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních komunikací jsou navrženy provádět v tzv. nultých etapách před započítáním konkrétních modernizačních 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).

Pokud bude nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou) bude pod 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 kilometrů s uvedením přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích pak navíc uvedením kilometrů.

Provizorní přejezdy.

Pro potřeby stavby z důvodů možného přístupu do různých částí kolejiště a stavby je v některých případech nutné přejíždět stávající (výjimečně nové) koleje. Přejezdy kolejí je možné řešit několika způsoby:

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

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj, je vztažené ke stavebnímu staničení optimalizované trati a vyjadřuje kilometrickou hodnotu přibližného středu 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 nebo deponie-mezideponie materiálu – krátkodobá, dlouhodobá příp. trvalá),
- plocha v m², doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní,
- charakter pozemku – zatravnění, 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 (většinou u mostních objektů) elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů,
- 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,
- 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 (*tyto práce budou záležitostí dodavatele*),
- plyn – využití tohoto média se v rámci stavby neuvažuje,
- telefon – v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V žst. lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele s ČD nebo SŽDC.

Kancelářské prostory.

Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele nebyly v okolních objektech vytipovány ani orientačně. Kancelářské prostory budou v rámci Hlavního zařízení staveniště (HZS) v sestavách mobilních buněk spolu se sociálním zařízením.

Uvolnění ploch ZS.

Zpracovatel ZOV doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho měsíce po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení. Plochy trvalých deponií budou podrobeny rekultivačním zásahům (pokrytí orníci, zatravnění, příp. výsadba keřů, stromků a minimálně dvojnásobné sečení)

Ostatní zabezpečení ZS.

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu při ekologických haváriích, zejména pro ochranu vody a vodních zdrojů bude v dalším stupni dokumentace uvedeno v samostatné části dokumentace Organizace výstavby v Havarijním plánu. Další částí Organizace výstavby z hlediska zabezpečení stavby bude i Povodňový plán. V obou materiálech budou uvedeny, kromě jiného, 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 Klíčová zařízení staveniště

3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

HZS je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení navrženo alternativně buď:

- **Alt.1.** v Čelákovících (areál žst.) v ulici Masarykova vpravo trati v km 8,410 (za VB), kde na drážním pozemku na ploše velikosti cca 1800 m² jsou plochy s rezervou i ploch parkovacích; pozemek bude po demolici stávajícího skladu částečně zpevněný.
- **Alt.2.** ve Mstěticích (areál žst.) v ulici Jedenáctka vpravo trati v km 13,330 (za VB), kde na drážním pozemku na ploše velikosti cca 1100 m² jsou plochy z velké části zpevněné.

3.2.2 Montážní základna (MZ)

Umístění areálu MZ je rovněž alternativní, a to na plochách v sousedství ploch alternativ HZS:

- **Alt.1.** v Čelákovících (areál žst.) 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 2600 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice; využití plochy jako Montážní základny by bylo velmi vhodné i pro stavbu Lysá-Čelákovice, to ovšem velmi ostře koliduje s informací, že po dokončení rekonstrukce žst. Čelákovice má být pozemek prodán městu za účelem úpravy přednádražního prostoru.

- **Alt.2.** ve Mstěticích (areál žst.) plocha bývalého nákladového obvodu (nyní pozemek soukromý) vpravo trati v km 14,400; velikost pozemku je cca 1900 m², jsou plochy jsou zpevněné
Využití Montážní základny bude i jako základny demontážní, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídát období se sníženou či zvýšenou pracovní činností.

3.2.3 Recyklační základna (RZ)

Recyklační základny – pro umístění areálu jsou navrženy dvě vhodné lokality, s tím, že se nejedná o alternativy, ale realizaci obou. První bude pro realizaci Čelákovické přeložky, druhá pro optimalizaci zbylého traťového úseku (vč. Mstětické přeložky) do Mstětic a rekonstrukci kolejí stánice Mstětice.

- **RZ1** plocha rozpletu tratí za žst.Čelákovice mezi tratěmi do Mochova a Prahy (vlevo silnice III/2455 na Záluží, ul.Cihelna):
 - pozemky jsou částečně v majetku města Čelákovice, částečně soukromé, patří do ZPF, před využitím nutné sejmutí ornice, po použití pak rekultivace,
 - od nejbližší roztroušené obytné zástavby (v oblasti průmyslové zástavby Záluží) je vzdálenost nad 80 m, od obytné zástavby Čelákovice cca 300 m,
 - přístup na plochu RZ1 je od silnice II/2455 (ul.Cihelna) provizorní staveništní komunikací, která si ve stáv.km cca 9,130 vyžádá provizorní překonání Zálužského potoka a přes mochovskou trať zřízení provizorního přejezdu (cca v km 0,300).
- **RZ2** plocha v oblasti Mstětické přeložky (prostor mezi stávající a nově přeloženou tratí), kde je prostor ve finále určen pro Trvalou deponii materiálu:
 - pozemky patří do ZPF a jsou součástí trvalých výkupů, před využitím nutné sejmutí ornice, po použití pak návoz materiálu pro trvalou deponii a zpětné vrácení ornice vč. rekultivace,
 - od nejbližší zástavby (průmyslového areálu Čepa) je vzdálenost nad 50 m; od drobné obytné zástavby obce Mstětice cca 400 m,
 - přístup na plochu RZ2 je z obou stran traťových kolejí; než bude zprovozněna nová TK2 Mstětické přeložky, bude přístup z levostranné staveništní komunikace cca ve stáv.km 12,850 (dočasně i přes novou neprovozovanou TK2); po zprovoznění nové TK2 bude přístup ze silnice II/10162 cca ve stáv.km 13,360 (přes prostor demontovaných traťových kolejí).

3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejí

3.3.1 Tabulka ZS

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Staničení kilometrické polohy ZS je použito nové.

Stavební úsek	Staničení (km)	Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
04	0,270	9 170	vlevo	trať na Mochov, RZ1, částečně trvalá deponie
04	8,490	4 710	vlevo	žst.Čelákovice HZS alt.1, MZ alt.1
04	9,020	210	vpravo	klasické
04	9,040	440	vlevo	klasické
04	9,090	350	vpravo	klasické
04	9,100	190	vlevo	klasické
04	9,110	5 660	vpravo	mezideponie ornice
04	9,160	680	vlevo	klasické
04	9,260	510	vlevo	klasické
04	9,320	275	vlevo	klasické
04	9,430	2 410	vpravo	trvalá deponie zeminy
04	9,450	1 010	vlevo	klasické

Stavební úsek	Staničení (km)	Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
04	9,840	7 790	vpravo	mezideponie ornice
04	10,230	1 870	vpravo	mezideponie ornice
04	10,280	95	vpravo	klasické
04	10,320	150	vlevo	klasické
04	10,340	1 620	vlevo	klasické
04	10,380	1 470	vpravo	mezideponie ornice
04	10,510	960	vpravo	mezideponie ornice
04	11,855	350	vlevo	klasické
04	11,910	480	vpravo	klasické
04	11,910	130	vlevo	klasické
04	12,410	2 620	vpravo	alt. plocha trvalé deponie zeminy
04	12,480	2 090	vpravo	mezideponie ornice
04	12,670	13 470	vpravo	5 000 m ² dočasně RZ2, trvalá deponie zeminy
04	12,700	9 640	vlevo	mezideponie ornice
04	12,870	2 810	vpravo	mezideponie ornice
04	12,940	2 580	vpravo	alt. plocha trvalé deponie zeminy
05	13,310	4 440	vpravo	mezideponie ornice
05	13,320	1 140	vpravo	mezideponie ornice
05	13,370	1 110	vlevo	klasické
05	13,380	1 290	vpravo	klasické
05	13,410	940	vpravo	klasické
05	13,700	270	vpravo	klasické
05	13,760	1 040	vpravo	HZS alt.2
05	13,840	1 830	vpravo	MZ alt.2
05	14,000	400	vlevo	klasické
05	14,180	260	vlevo	klasické
05	14,180	280	vpravo	klasické

Celková plocha ZS je 86 740 m²

- z toho je:
- 11 040 m² klasická ZS
 - 14 170 m² Recyklační základny
 - 4 710 m² HZS alt.1 + MZ alt.1
 - 2 870 m² HZS alt.2 + MZ alt.2
 - 37 870 m² mezideponie ornice
 - 15 880 m² trvalé deponie
 - 5 200 m² alternativní plochy trvalé deponie

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejíště

Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

Staničení přístupů je uvedeno ve stávající kilometrāži s výjimkou *), kde je staničení kilometrāže přístupů nové.

Stavební úsek	Staničení	Umístění	Určení přístupu, lokalita
04	8,930	vpravo	začátek trati, za rozpletem tratí směr Mochov, Praha
04	9,130	vlevo	v trati směrem na Mochov (km cca 0,300), přístup na RZ1
04	10,190*)	vpravo	v traťovém úseku Če-Mst., u napojení na nový úsek
04	10,350*)	vpravo	v traťovém úseku Če-Mst., u napojení na nový úsek
04	10,400*)	vlevo	v traťovém úseku Če-Mst., u napojení na nový úsek
04	10,730	vlevo	na rušené části trati Če-Mst.do kolejíště alt. přístup
04	11,670	vlevo	do kolejíště oběma směry u rušeného propustku
04	11,800	vlevo	do kolejíště oběma směry
04	12,340	vpravo	u rekonstruovaného mostu, do kolejíště oběma směry
04	12,360	vlevo	u rekonstruovaného mostu, do kolejíště oběma směry
04	12,425	vlevo	u rekonstruovaného mostu, do kolejíště oběma směry
04	12,460	vpravo	u rekonstruovaného mostu, do kolejíště oběma směry
04	12,850	vlevo	traťový úsek Če-Mst., do trati oběma směry
04	13,360	vpravo	traťový úsek Če-Mst., do trati oběma směry
05	13,640	vpravo	ze silnice III/10162, po vlečce do kolejíště stanice
05	13,670	vpravo	ze silnice III/10162, po vlečce do kolejíště stanice
05	13,690	vpravo	do traťového úseku Če-Mst., do kolejíště oběma směry
05	13,750	vlevo	do traťového úseku Če-Mst. oběma směry
05	13,870	vlevo i vpravo	před žst. Mstětice, u rušeného přejezdu
05	13,980	vlevo	vstup do trati u nového mostu přes žel. trať
05	14,000	vpravo	do traťového úseku Če-Mst. oběma směry
05	14,200	vpravo	vstup do kolejíště v žst. Mstětice
05	14,360	vpravo	vstup do kolejíště v žst. Mstětice
05	14,565	vlevo	vstup do kolejíště na oba směry za žst. Mstětice
05	14,585	vpravo	vstup do kolejíště na oba směry za žst. Mstětice
05	14,770	vlevo i vpravo	na konci stavby za žst. Mstětice
05	14,940	vpravo	na konci stavby za žst. Mstětice, vstup z polní cesty

Klíčové přístupy do kolejíště pro optimalizaci traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně) jsou v prostoru začátku stavby vpravo v km 8,930 u rozpletu tratí směrem na Mochov a na Prahu. Další přístupy jsou v okolí km 10,400, kde se nová přeložka trati napojuje na stávající trať. V oblasti druhé přeložky před žst. Mstětice pro vstupy do prostoru RZ2 a deponií. V oblasti žst. Mstětice jsou to přístupy v místě obou stávajících žel.přejezdů (na každém zhlaví stanice jeden) v km 13,370 až 14,770.

3.4 Dílčí zařízení staveniště

3.4.1 Stavební úsek 04

Rozsah: v novém staničení km 8,763 – 13,215, délka 4,452 km,
ve stávajícím staničení km 8,763 – 13,762, délka 4,999 km

<u>Přístupy na trať:</u>	- 8,930	vpravo
	- 9,130	vlevo
) staničení nové	- 10,190)	vpravo
	- 10,350*)	vpravo
	- 10,400*)	vlevo
	- 10,730	vlevo
	- 11,670	vlevo
	- 11,850	vlevo
	- 12,340	vpravo
	- 12,360	vlevo
	- 12,425	vlevo
	- 12,460	vpravo
	- 12,800	vlevo
	- 13,360	vpravo

ZS km 0,270

- Recyklační základna 1 zábor nad 1 rok, drážní část po skončení stavby využita pro trvalou deponii,
- plocha 9 170 m², bez oplocení,
- vpravo trati na Mochov, částečně drážní pozemek,
- plocha zatravněná, drobné křoviny, nutný výřez a zemní úpravy (sejmutí ornice)

ZS km 8,490

- HZS alt.1, MZ alt.1, zábor nad 1 rok,
- plocha 4 170 m², stávající oplocení,
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha převážně zpevněná, panelová

ZS km 9,020

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 210 m², doporučené oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, drobné křoviny, zpevněná, asfaltová,
- hlavní stavební objekty:
SO 04-25-01 Silniční most ve st.km 0,239
SO 04-30-01 Komunikace
SO 04-70-02 Přeložka kanalizace km 9,0
SO 04-71-02 Přeložka vodovod km 9,0

ZS km 9,040

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 440 m², doporučené oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, drobné křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
SO 04-20-01 Most ve st.km 9,008
SO 04-25-01 Silniční most ve st.km 0,239
SO 03-60-01.1 Úpravy TV
SO 04-10-01 Železniční svršek

SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-45-01 Demolice stavebniny č. 02,03

ZS km 9,090

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 350 m², doporučené oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 04-10-01 Železniční svršek
 - SO 04-11-01 Železniční spodek
 - SO 04-20-02 Most nový ev-km. 9,103
 - SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 9,100

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 190 m², doporučené oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 04-10-01 Železniční svršek
 - SO 04-11-01 Železniční spodek
 - SO 04-20-02 Most nový ev-km. 9,103
 - SO 04-45-01 Demolice stavebniny č.04

ZS km 9,110

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 5 660 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, pole

ZS km 9,160

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 680 m², doporučené oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 04-10-01 Železniční svršek
 - SO 04-11-01 Železniční spodek
 - SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 9,260

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 510 m², doporučené oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 04-10-01 Železniční svršek
 - SO 04-11-01 Železniční spodek
 - SO 04-20-06 Most nový ev-km. 9,243
 - SO 04-45-02 Demolice jiné č.01
 - SO 04-45-02 Demolice jiné č.02
 - SO 04-60-01 Úpravy TV
 - SO 04-74-08 Přeložka VO

ZS km 9,320

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 275 m², doporučené oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 04-10-01 Železniční svršek
 - SO 04-11-01 Železniční spodek
 - SO 04-21-01 Propustek ev-km.9,330
 - SO 04-24-01 Opěrná zeď ve st.km 9,335-9,520
 - SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 9,430

- Trvalá deponie zeminy, zábor trvalý,
- plocha 2 410 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez

ZS km 9,440

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 1 010 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, nepevněná, travnatá
- hlavní stavební objekty:
 - SO 04-10-01 Železniční svršek
 - SO 04-11-01 Železniční spodek
 - SO 04-24-01 Opěrná zeď ve st.km 9,335-9,520
 - SO 04-40-01 Požární nádrž, PL
 - SO 04-40-02 Trafostanice, PL
 - SO 04-40-04 Vodárna PL
 - SO 04-45-03 Demolice posklizňová linka č.04
 - SO 04-50-02 PHS 9,170-9,480
 - SO 04-60-01 Úpravy TV
 - SO 04-74-01 Přeložky VVN ČEZ
 - SO 04-74-10 Přeložky VN JZD

ZS km 9,840

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 7 790 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, pole

ZS km 10,230

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 1 870 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, pole

ZS km 10,280

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 95 m², doporučené oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha částečně rovná, křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 04-10-01 Železniční svršek

SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-20-04 Most nový ev.-km. 10,299
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 10,320

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 150 m², doporučené oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha částečně rovná,
- hlavní stavební objekty:
SO 04-10-01 Železniční svršek
SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-20-04 Most demolice ev.-km. 10,822
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 10,340

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 1 620 m², doporučené oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha částečně rovná, křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
SO 04-10-01 Železniční svršek
SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-20-03 Most nový km 10,299
SO 04-20-04 Most rušení ev.-km. 10,822
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 10,380

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 1 470 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha částečně rovná, malé křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
SO 04-10-01 Železniční svršek
SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-20-03 Most nový ev.-km 10,299
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 10,510

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 960 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha částečně rovná, malé křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
SO 04-10-01 Železniční svršek
SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 11,855

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 350 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha částečně rovná, křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
SO 04-10-01 Železniční svršek

SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-20-05 Most ev.-km. 12,408
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 11,910 - vpravo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 480 m², doporučené částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha částečně rovná, křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
SO 04-10-01 Železniční svršek
SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-20-05 Most ev.-km. 12,408
SO 04-21-06 Propustek ev.-km 11,930
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 11,910 - vlevo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 130 m², doporučené oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha částečně rovná, křoviny, výřez
- hlavní stavební objekty:
SO 04-10-01 Železniční svršek
SO 04-11-01 Železniční spodek
SO 04-20-05 Most ev.-km. 12,408
SO 04-21-06 Propustek ev.-km 11,930
SO 04-60-01 Úpravy TV

ZS km 12,410

- alt. plocha Trvalé deponie zeminy, zábor trvalý,
- plocha 2 620 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha částečně rovná, malé křoviny, výřez

ZS km 12,480

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
po využití ornice na rekultivaci trvalé deponie se prostor použije jako Trvalá deponie zeminy
- plocha 2 090 m², bez oplocení
- vpravo, částečně drážní pozemek,
- plocha částečně svažitá, malé křoviny, výřez

ZS km 12,670

- Recyklační základna 2 (zábor nad 1 rok) a Trvalá deponie zeminy, zábor trvalý,
po vymístění RZ2 celý prostor Trvalá deponie zeminy,
- plocha 13 470 m² z toho cca 5 000 m² na RZ2, bez oplocení
- vpravo, částečně drážní pozemek,
- plocha částečně svažitá, malé křoviny, výřez

ZS km 12,700

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 9 640 m², bez oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek,
- plocha částečně svažitá, pole

ZS km 12,870

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok, po využití ornice na rekultivaci trvalé deponie se prostor použije jako Trvalá deponie zeminy
- plocha 2 810 m², bez oplocení
- vpravo, z větší části drážní pozemek,
- plocha částečně svažité, malé křoviny, výřez

ZS km 12,939

- alt. plocha Trvalé deponie zeminy, zábor trvalý,
- plocha 2 580 m², bez oplocení
- vpravo, částečně drážní pozemek,
- plocha částečně svažité, malé křoviny, výřez

3.4.2 Stavební úsek 05

Rozsah: v novém staničení km 13,215 – 14,546, délka 1,331 km,
ve stávajícím staničení km 13,762 – 15,113, délka 1,351 km

<u>Přístupy na trať:</u>	- 13,640	vpravo (kolejově)
	- 13,670	vpravo (kolejově)
	- 13,690	vpravo
	- 13,750	vlevo
	- 13,870	vlevo i vpravo
	- 13,980	vlevo
	- 14,000	vpravo
	- 14,200	vpravo
	- 14,360	vpravo
	- 14,565	vlevo
	- 14,585	vpravo
	- 14,700	vlevo i vpravo
	- 14,940	vpravo

ZS km 13,310

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 4 440 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, pole

ZS km 13,320

- Mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 1 140 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, pole

ZS km 13,370

- klasické ZS, nad 1 rok,
- plocha 1 110 m², doporučené oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-10-01 Žel. svršek
 - SO 05-11-01 Žel. spodek
 - SO 05-13-01 Přejezd P3613 ev.-km 13,869
 - SO 05-25 01 Silniční nadjezd ve st.km 13,386
 - SO 05-30-01 Přeložka silnice II/101

- SO 05-45-01 Demolice drážní č.01
- SO 05-60-01 Úpravy TV
- SO 06-60-02 Úpravy TV – neutrální pole
- SO 05-70-01 Dešťová kanalizace
- SO 05-73-02 Úprava trasy kabelu

ZS km 13,380

- klasické ZS, nad 1 rok,
- plocha 1 290 m², doporučené oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-10-01 Žel. svršek
 - SO 05-10-02 Žel. svršek vl. Čepro
 - SO 05-11-01 Žel. spodek
 - SO 05-11-02 Žel. spodek vl. Čepro
 - SO 05-13-01 Přejezd P3613 ev.-km 13,869
 - SO 05-25 01 Silniční nadjezd ve st.km 13,386
 - SO 05-30-01 Přeložka silnice II/101
 - SO 05-30-01 Komunikace
 - SO 05-30-02 Komunikace
 - SO 05-30-03 Komunikace
 - SO 05-60-01 Úpravy TV
 - SO 06-60-02 Úpravy TV – neutrální pole
 - SO 05-73-02 Úprava trasy kabelu

ZS km 13,410

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 940 m², doporučené oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-25 01 Silniční nadjezd ve st.km 13,386
 - SO 05-30-01 Přeložka silnice II/101
 - SO 05-62-01 Rozvod NN a OSV
 - SO 05-74-01 Přeložka VO

ZS km 13,700

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 270 m², doporučené oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, asfaltová plocha, vedle VB
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-14-01 Nástupiště
 - SO 05-20-01 Most-podchod nový ev.-km 13,670
 - SO 05-30-04 Komunikace
 - SO 05-32-01 Komunikace
 - SO 05-40-02 Provozní budova
 - SO 05-44-01 Kabelovod
 - SO 05-45-01 Demolice drážní č.02
 - SO 05-60-01 Úpravy TV
 - SO 05-62-01 Rozvod NN a OSV.
 - SO 05-70-01 Dešťová kanalizace
 - SO 05-71-01 Vodovodní přípojka
 - SO 05-74-01 Přeložka VO

ZS km 13,760

- HZS alt.2, (možnost rozmístit stavební buňky ve dvou řadách nad sebou), částečné využití jako klasické, zábor nad 1 rok,
- plocha 1 040 m², doporučené oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, asfaltová plocha, vedle nové provozní budovy
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-04-02 Provozní budova
 - SO 05-10-01 Žel. svršek
 - SO 05-11-01 Žel. spodek
 - SO 05-14-01 Nástupiště
 - SO 05-42-01 Drobná architektura
 - SO 05-43-01 Orientační systém
 - SO 05-44-01 Kabelovod
 - SO 05-45-01 Demolice drážní č.02
 - SO 05-60-01 Úpravy TV

ZS km 13,840

- MZ alt.2, zábor nad 1 rok,
- plocha 1 830 m², doporučené oplocení
- vpravo, z menší části drážní pozemek,
- plocha rovná, asfaltová plocha, vedle VB

ZS km 14,000

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 400 m², doporučené oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-10-01 Žel. svršek
 - SO 05-11-01 Žel. spodek
 - SO 05-21-01 Propustek ev.-km 14,565
 - SO 05-60-01 Úpravy TV

ZS km 14,180 - vpravo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 280 m², doporučené oplocení
- vpravo, drážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-10-01 Žel. svršek
 - SO 05-11-01 Žel. spodek
 - SO 05-13-02 Přejezd P3614 ev.-km 14,773
 - SO 05-45-01 Demolice drážní č.03
 - SO 05-60-01 Úpravy TV
 - SO 05-64-01 EOVS

ZS km 14,180 - vlevo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 260 m², doporučené oplocení
- vlevo, drážní pozemek,
- plocha rovná, křoviny, nutný výřez
- hlavní stavební objekty:
 - SO 05-10-01 Žel. svršek

SO 05-11-01 Žel. spodek
SO 05-13-02 Přejezd P3614 ev.-km 14,773
SO 05-45-01 Demolice drážní č.03
SO 05-60-01 Úpravy TV
SO 05-64-01 EOv

3.5 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 poničení 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 doporučené 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 chem.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 $L_{Aeq,s}$ 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB,
b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB.

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

- a) hladiny zrychlení vibrací $L_{aw,T}$ 75 dB, nebo
b) hodnotou zrychlení vibrací $a_{ew,T}$ 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 a Havarijný plán.

3.6 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 měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

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 obestavění.

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.