

Název stavby/akce: REKONSTRUKCE TRAŽOVÉHO ÚSEKU KUTNÁ HORA (MIMO) - KOLÍN (MIMO)		Označení investora: S631600412 Zakázka: 08429	
Název části: Souhrnná technická zpráva		Označení části: B	
Název objektu/dílčí části: Zásady organizace výstavby		Označení objektu/komplexu: B.8	
Název přílohy: Technická zpráva Název dílčí části přílohy: -		Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001	
Odpovědný projektant: Ing. Václav Křivánek Zpracovatel přílohy: Bc. Jiří Palas Měřítko: - Formáty: 39 x A4		Stupeň dokumentace: DSP + PDPS	
Kraj: Středočeský kraj Katastrální území: viz textová část TU/DU: 1201/50		Smluvní datum zpracování: 14.05.2025	
Označení investora: S 6 3 1 6 0 0 4 1 2 Stupeň dokumentace: Část: P D P S B 8 X X X X Objekt: X X X X X X X X X X X X Podobjekt: X X X Příloha: 1 0 0 1 Revize: 0 0 0			
IČD: 08429 01 00 B 08 00 00 00 00 001		SKARTOVACÍ ZNAK: V20/2046	

Obsah:

1. INFORMACE O DOKUMENTACI	3
1.1 Identifikační údaje stavby	3
1.2 Rozcestník – struktura částí dokumentace dle vyhlášky	4
2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVBY	5
3. PŘÍSTUP NA STAVBU	7
3.1 Obecně	7
3.2 Pozemní komunikace	7
3.2.1 Stávající síť komunikací	7
3.2.2 Staveništní komunikace	9
3.2.3 Přístupy do kolejiště	10
3.3 Železnice	11
4. ZÁBORY STAVENIŠTĚ	12
4.1 Celkový trvalý a dočasný zábor stavby	12
4.2 Zařízení staveniště	12
4.2.1 Umístění a seznam zařízení staveniště	12
4.2.2 Hlavní zařízení staveniště	14
4.2.3 Recyklační základna	14
4.2.4 Montážní základna	14
4.2.5 Deponie materiálu	14
5. POSTUP VÝSTAVBY	16
5.1 Etapizace výstavby	16
5.2 Časový plán a harmonogramy	16
5.3 Dopravně inženýrská opatření	18
5.4 Výluky	19
5.5 Provizoria	22
5.5.1 Provizorní zabezpečovací a sdělovací zařízení	22
5.5.2 Provizorní koleje, nástupiště a trakční vedení	22
5.5.3 Provizorní přejezdy, přechody a komunikace	23
5.5.4 Provizorní stavební objekty, ostatní provizoria	23
5.6 Náhradní autobusová doprava	23
5.6.1 Náhradní doprava v úseku Kutná Hora hl.n. – Kolín	23
5.6.2 Náhradní doprava v úseku Záboří nad Labem – Kolín (noční výluky)	24
5.6.3 Náhradní doprava v úseku Záboří nad Labem – Kolín (jednokolejný provoz)	25
5.6.4 Další opatření v osobní vlakové dopravě	25
6. NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU A BILANCE SPOTŘEBY MATERIÁLŮ	26
6.1 Napojení staveniště na stávající infrastrukturu	26
6.1.1 Dodávka elektrické energie	26
6.1.2 Dodávka pitné vody a likvidace splaškových vod	26
6.1.3 Dodávka užitkové vody a likvidace technologických vod	26

6.2	Odvodnění staveniště	26
6.3	Zemní práce	27
6.4	Potřeby a spotřeby rozhodujících hmot a médií	27
6.5	Odpadové hospodářství	28
7.	POŽADAVKY NA ZPŮSOB REALIZACE	29
7.1	Zásady stavební technologie	29
7.2	Zásady dopravní technologie.....	30
7.3	Zásady zabezpečovacího a sdělovacího zařízení	31
7.4	Zásady trakčního zařízení.....	32
7.5	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.....	33
7.6	Podmínky pro fázi realizace záměru ze stanoviska EIA	34
8.	VLIV REALIZACE STAVBY NA OKOLÍ, OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ, POŽADAVKY NA PŘÍPRAVU ÚZEMÍ	34
8.1	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	34
8.2	Ochrana okolí staveniště	35
8.2.1	Ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti	35
8.2.2	Ochrana proti hluku a vibracím	35
8.3	Ochrana životního prostředí při výstavbě	36
8.3.1	Ochrana proti znečišťování vody	36
8.3.2	Ochrana stávající zeleně a půdy.....	36
8.4	Požadavky na asanace, demolice a kácení zeleně.....	37
8.4.1	Asanace	37
8.4.2	Demolice	37
8.4.3	Kácení zeleně	37
8.5	Bezbariérová přístupnost	37
8.5.1	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	37
8.5.2	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	37
9.	ZABEZPEČENÍ VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ	38
10.	PODKLADY	38

1. INFORMACE O DOKUMENTACI

1.1 Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo) (DSP+PDPS)
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro stavební povolení (ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 3, pro stavby drah a staveb na dráze pro ohlášení stavby uvedené v § 104 odst. 1 písm. a) až e) stavebního zákona nebo pro vydání stavebního povolení) Projektová dokumentace pro provádění stavby (ve smyslu Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, příloha č. 4, pro stavby drah a staveb na dráze pro provádění stavby).
Datum zpracování:	05/2025 (3. dílčí etapa)
Charakter:	Rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby:	Stavba dráhy (mimokoridorová trať celostátní dráhy)
Trať podle Prohlášení o dráze:	č. 680 Havlíčkův Brod – Kolín, č. 540 Česká Třebová – Kolín
Traťový/Definiční úsek:	1201/50
Místo stavby:	
Kraj:	Středočeský kraj
Okres:	Kutná Hora, Kolín
Katastrální území:	Sedlec u Kutné Hory [677973], Malín [678023], Nové Dvory u Kutné Hory [706078], Hlízov [706051], Libenice [681989], Starý Kolín [755052], Kolín [668150]
Údaje o stavebníkovi:	Správa železnic, s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Korespondenční adresa:	Správa železnic, s. o. Stavební správa západ Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8
Zástupce investora:	Ing. Alena Mráčková
Zhotovitel dokumentace:	METROPROJEKT Praha, a. s. Argentinská 1621/26, 170 00 Praha 7 IČ: 452 71 895, DIČ: CZ45271895
Vedoucí týmu:	Ing. Jiří Úlehla
Výkonný HIP:	Ing. Václav Křivánek
Zpracovávané objekty:	B.8 Zásady organizace výstavby
Vypracoval:	Bc. Jiří Palas

1.2 Rozcestník – struktura částí dokumentace dle vyhlášky

Následující tabulka informuje, ve kterých kapitolách této technické zprávy, případně jiných přílohách dokumentace v části B.8, jsou naplněny požadavky dle bodů Přílohy č. 3 Vyhlášky č. 146/2008 Sb., o projektové dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen Vyhlášky):

označ.	popis bodu dle Přílohy č. 3 Vyhlášky	odpovídající část dokumentace
B.8.1 a)	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	kapitola 6.4
B.8.1 b)	Odvodnění staveniště	kapitola 6.2
B.8.1 c)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	kapitoly 3.2, 6.1
B.8.1 d)	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	kapitola 8.1
B.8.1 e)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení	kapitoly 8.3, 8.4
B.8.1 f)	Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	kapitola 4.1
B.8.1 g)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	kapitola 8.5.1
B.8.1 h)	Max. produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace	kapitola 6.5
B.8.1 i)	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	kapitola 6.3
B.8.1 j)	Ochrana životního prostředí při výstavbě	kapitola 8.2
B.8.1 k)	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	kapitola 7.5
B.8.1 l)	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	kapitola 8.5.2
B.8.1 m)	Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby	kapitola 5.3
B.8.1 n)	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby	kapitola 7
B.8.1 o)	Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu	kapitola 5.2
B.8.1 p)	Požadavky na vyluky veřejné dopravy	kapitola 5.6
B.8.1 q)	Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	kapitola 4.2
B.8.2	Výkresy	→ příl. 201, 301–306
B.8.3	Harmonogram výstavby	→ příl. 101, 111, 112
B.8.4	Schéma stavebních postupů	→ příl. 401, 402
B.8.5	Bilance zemních hmot	kapitola 6.3, → příl. 185

Tučně označená čísla kapitol odkazují na kapitoly v této technické zprávě, za šipkou → jsou uvedena čísla jiných příloh části dokumentace B.8.

Bod B.8.1 m) Dopravní inženýrská opatření je podrobněji řešen také v části dokumentace B.10.

2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVBY

Předmětem stavby **Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)** je rekonstrukce 8,1 km dlouhého úseku dvoukolejné železniční trati ve stávající stopě a výstavba 1,2 km dlouhého nového úseku jednokolejné trati – traťové spojky mezi obvody ŽST Kolín. Stavba zahrnuje zemní práce na železničním spodku, obnovu kolejového svršku, rekonstrukci mostních objektů a propustků a úpravy trakčního, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V existujícím traťovém úseku je předmětem stavby zejména:

- Rekonstrukce železničního spodku a svršku v km 288,672–296,758 – zlepšení zemin železničního spodku, pokládka geosyntetik, zřízení konstrukční vrstvy, výměna kolejového svršku, úprava geometrických parametrů koleje zejm. ve směrových obloucích;
- Rozšíření ŽST Kolín o „obvod Kaplička“ – vložení výhybek č. 501–504 v km 293,484–293,852, rozšíření zemního tělesa přisypáním;
- Vložení výhybky č. 1XA ŽST Kolín v km 344,641 trati Kolín – Česká Třebová;
- Rekonstrukce zast. Hlízov – rekonstrukce vnějších nástupišť (délka 110 m), přesun nástupiště u koleje č. 2 za přejezd;
- Železniční mosty:
 - 3 rekonstruované – km 294,148, km 295,765, km 296,142;
 - 1 nový – km 294,425;
- Železniční propustky:
 - 6 rekonstruovaných – km 288,800, km 288,933, km 290,077, km 291,738, km 291,869, km 295,081;
- Železniční přejezdy:
 - 2 rekonstruované – P3725 (km 290,382), P3727 (km 292,750);
 - 2 rušené – P3726 (km 290,825), P3728 (km 295,237);
- Přeložky a ochrana inženýrských sítí a trubních vedení;
- Výstavba 3 nových účelových pozemních komunikací:
- Polní cesta v Hlízově (náhrada za přejezd P3726) – délka 850 m;
- Přístupová komunikace k TB Kaplička – délka 950 m;
- Přístupová komunikace k TB Borovinka – délka 500 m;
- Výstavba nové technologické budovy v obv. Kaplička;
- Rekonstrukce trakčního vedení v celém úseku kromě km 294,200–294,560 – demontáž stávajícího vedení a podpěr vč. demolice základů, výstavba nových základů v jiné poloze, montáž nových podpěr a lan;
- Přeložka zabezpečovací a sdělovací kabelizace do společné kabelové trasy v km 287,960 (technologická budova ŽST Kutná Hora hl. n.) – km 297,720 (TB ŽST Kolín);
- Výměna traťového zabezpečovacího zařízení za TZZ 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 (tříznaké TZZ), úprava SZZ ŽST Kolín kvůli přeložkám kabelizace a vložení nových výhybek.

V novém úseku je předmětem stavby:

- Výstavba „Hlízovské spojky“ – jednokolejné trati mezi výhybkami č. 503 (km 0,000) a 1XA (km 1,203) – násyp zemního tělesa, instalace kolejového svršku;
- Železniční most – 1 nový (km 0,482);
- Železniční propustek – 1 nový (km 0,940);
- Úpravy 1 účelové pozemní komunikace – přeložka stávající komunikace v délce 200 m, výstavba nové komunikace podél trati v délce 200 m;

- Výstavba a montáž trakčního vedení;
- Výstavba napájecího kabelu 22 kV pro budovu a zařízení v obv. Kaplička;
- Výstavba a přeložky drážní kabelizace, instalace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení podobně jako ve zbytku trati.

Rekonstruovaný traťový úsek je z hlediska polohy na železniční síti součástí trasy (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. V této relaci jsou pravidelně provozovány dálkové vlaky linky R9, ostatní dálková osobní doprava mezi Prahou a Brnem je primárně vedena po I. tranzitním koridoru přes Českou Třebovou. Vzhledem k nedostatečné kapacitě na trati Kolín – Česká Třebová je nicméně trasa přes Havlíčkův Brod pravidelně využívána dálkovou nákladní dopravou, a v případě výlukové činnosti na koridorové trati také dálkovými osobními vlaky Praha – Brno – Bratislava / Vídeň. Trasa přes Havlíčkův Brod představuje pro dálkovou osobní i nákladní dopravu jedinou možnou alternativu vyhovující z hlediska kapacity tratí, traťových rychlostí, traťových tříd zatížení a druhu trakce. Také traťový úsek Kutná Hora – Kolín je tedy důležitou součástí české železniční sítě, z čehož pramení nejen nároky na jeho parametry řešené v rámci stavební a technologické části tohoto projektu, ale také požadavky na organizaci výstavby. Zásadními požadavky jsou v tomto směru minimalizace dob výluk a koordinace se souvisejícími stavbami.

Stavba *Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)* je součástí balíku staveb pokrývajících úsek Čáslav – Kolín:

- Rekonstrukce ŽST Čáslav, předpoklad realizace 2027–2028;
- Rekonstrukce traťového úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo), předpoklad realizace 2029–2030;
- Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n., předpoklad realizace 2028–2030;
- Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo), předpoklad realizace 2026–2028.

Vzhledem k možným změnám v průběhu další projektové přípravy je **dokumentace ZOV zhotovena bez uvedení konkrétních letopočtů** s tím, že zahájení stavby (předání a příprava staveniště) je naplánováno na rok 1 a hlavní stavební činnost na roky 1–2.

3. PŘÍSTUP NA STAVBU

3.1 Obecně

Během realizace stavby je předpokládáno využití pozemní stavební techniky – silničních a železničních, případně dvoucestných vozidel. Silniční dopravu je navrženo použít k lokálnímu rozvozu zeminy mezi místy vytěžení (příp. vykládky), deponiemi a násypy. Dále je využití silniční dopravy předpokládáno k zásobování stavby stavebními materiály a hmotami pro chod stavebních strojů a zajištění potřeb pracovníků stavby. Železniční dopravu je navrženo využít zejména k přepravě zeminy na větší vzdálenosti, přičemž dovoz zemního materiálu se předpokládá především kvůli novostavbě Hlízovské spojky (asi 25 000 m³ násypu), zatímco výkop je navržen v celé délce trati (celkem asi 100 000 m³ výkopu – bilance zemních prací viz kapitola 6.3). Výkopová zemina bude pocházet převážně z tělesa železničního spodku kvůli zřízení konstrukční vrstvy a obnově drážních příkopů, a její opětovné využití v zemním tělese není možné (násypové práce budou provedeny v předstihu před výkopovými). Násypovou zeminu tedy bude nutné téměř všechnu nakoupit a dovézt, výkopovou naopak odvézt na skládku nebo lokálně uložit do deponie.

3.2 Pozemní komunikace

Komunikace používané vozidly stavby lze obecně rozdělit do čtyř kategorií:

- **Dálnice a silnice I.–III. třídy** – tyto komunikace jsou ve vlastnictví a správě státu, resp. krajů, a jsou dimenzovány na zvýšené zatížení v důsledku pojíždění těžkou stavební technikou; nepředpokládá se stavební zásah do těchto komunikací;
- **Místní a účelové komunikace** – tyto komunikace jsou ve vlastnictví a správě obcí, případně soukromých subjektů; jsou sice zpevněné a šířkově dostačující, ale nejsou dimenzovány na zvýšené zatížení v důsledku pojíždění těžkou stavební technikou; tyto komunikace je během výstavby nutné udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po ukončení výstavby provést případné opravy poškozených částí vozovky (viz kapitola 9);
- **Polní a lesní cesty** – tyto komunikace jsou ve vlastnictví a správě soukromých zemědělských a lesnických subjektů, případně obcí; jedná se převážně o komunikace nezpevněné a místy šířkově nedostačující pro průjezd stavební techniky; v případě navrhovaného využití vozidly stavby je navrženo tyto komunikace stavebně upravit (zpevnit vozovku, příp. rozšířit) a po ukončení výstavby ponechat v upravené podobě pro další užívání – konkrétně však dle dohody se správcem komunikace;
- **Staveništní komunikace** – tyto komunikace ve stávajícím stavu neexistují, budou zřízeny jako provizoria po dobu výstavby na vytipovaných pozemcích; po ukončení výstavby je zpravidla navrženo jejich snesení a uvedení ploch do původního stavu, nedojde-li po dohodě s majiteli pozemků jinak.

Dálnice, silnice, místní a účelové komunikace a polní a lesní cesty jsou dále popsány v kapitole 3.2.1. Vedení staveništních komunikací je popsáno v kapitole 3.2.2. Technologické zásady zřizování staveništních komunikací jsou popsány v kapitole 7.1.

3.2.1 Stávající síť komunikací

Dálnice a silnice I. třídy

Páteří sítě pozemních komunikací v zájmovém území je silnice I/38, která představuje hlavní silniční tah mezi Kolínem a Kutnou Horou. Silnice na sever od Kolína pokračuje k Poděbradům, kde se

nachází sjezd 39 dálnice D11, a dále k Nymburku a Mladé Boleslavi (sjezd 40 dálnice D10), případně dále na sever do České Lípy. Na jih od Kutné Hory silnice pokračuje přes Čáslav a Havlíčkův Brod ke sjezdu 112 dálnice D1 u Jihlavy, dále do Jihlavy a Znojma. Dalšími páteřními komunikacemi v území, jejichž využití je v rámci stavby předpokládáno, jsou silnice I/2 (Praha – Kutná Hora – Pardubice), I/12 (Praha – Kolín) a I/17 (Čáslav – Chrudim – dálnice D35). Z uvedených komunikací se v zájmovém území s tratí kříží pouze I/2 (v ŽST Kutná Hora hl. n.) a I/38 (v km 289,344), v obou případech se jedná o mimoúrovňové křížení silničním mostem.

Komunikace II. a III. třídy

V zájmovém území trať není v kontaktu s komunikacemi II. třídy, pro vozidla stavby je však navrženo využití silnic II/125 a II/328 v úseku Dobšice (sjezd 50 dálnice D11) – Kolín a silnice II/327 v úseku Chlumec nad Cidlinou (sjezd 62 dálnice D11) – Týnec nad Labem – Kutná Hora. Dále je navrženo využít silnice III/3272, III/3273, III/3275 a III/3277, sloužící pro místní dopravu mezi Kolínem, Starým Kolínem, Hlízovem a Kutnou Horou a napojení obcí na páteřní komunikace. Silnice III/3273 a III/3277 trať úrovně kříží železničními přejezdy, na obou komunikacích je navržena rekonstrukce přejezdů.

Místní komunikace

Místní komunikace je navrženo využít ve všech dotčených obcích, přičemž se jedná především o průtahy již uvedených silnic I.–III. třídy a o komunikace vedoucí k trati (ul. K Dílnám v Kolíně, ul. Cihlářská a Slévárenská v Kutné Hoře).

Účelové komunikace, polní a lesní cesty

K využití vozidly stavby je navrženo 5 účelových komunikací:

- účelová komunikace Kolín, ul. Starokolínská – do areálu SŽ mezi tratěmi (přes přejezd P3728); úsek přes přejezd zpevněný, dále v areálu nezpevněný, předpokládá se zpevnění;
- lesní cesta Kolín (od ul. Havlíčkova v lokalitě Štářalka) – Starý Kolín (napojení na III/3277 mimo obec) – povrch zpevněný štěrkem; stav povrchů a šířku vozovky nutno prověřit, průjezd od Štářalky předpokládán pouze pro rozměrově menší vozidla (obtížný průjezd lesem), průjezd od Starého Kolína předpokládán pro veškeré druhy staveništní techniky vč. případného rozšíření vozovky a zpevnění povrchu;
- polní cesta Starý Kolín (napojení na III/3277 mimo obec) – km 293,7 trati vpravo – povrch zpevněný štěrkem, šířka vozovky 4 m; nepředpokládá se stavební zásah;
- polní cesta Hlízov – Nové Dvory (napojení na II/327 mimo obec) – asfaltový povrch, šířka vozovky 4–5 m; nepředpokládá se stavební zásah;
- polní cesta Hlízov (od přejezdu P3726) podél trati do km 291,3 – povrch částečně zpevněný štěrkem, částečně nezpevněný, šířka vozovky 3 m; předpokládá se zpevnění povrchu, rozšíření vozovky na 4 m.

Seznam využitých stávajících komunikací

V tabulce na další straně jsou uvedeny úseky komunikací navržené k využití vozidly stavby. V tabulce nejsou uvedeny komunikace, u nichž lze předpokládat, že provoz vozidel stavby nebude představovat výrazné zvýšení intenzity dopravy těžkých nákladních vozidel oproti stávajícímu stavu (dálnice, silnice I.–II. třídy).

Tabulka 1: Seznam stávajících pozemních komunikací využitých stavbou.

Označení	Předpokládaný úsek využití Poznámka	Dl. úseku [m]
I/38H	Kolín, II/125 – Kolín, lesní cesta od Štářalky (ul. Havlíčkova)	2 300
II/125	Ovčáry, II/328 – Kolín, jih I/38 (celkem) z celku jen intravilán Kolín (ul. Ovčárecká, U Křížovatky, Polepská, Nový most)	6 500 5 000
II/328	Dobšice (exit 50 D11) – Ovčáry, II/125	9 000
III/3272	Hlízov – Malín (celkem) z celku jen intravilán Hlízov z celku jen intravilán Malín (ul. Starokolínská)	1 100 500 870
III/3273	celá komunikace, vše intravilán Hlízov	500
III/3275	Kolín, II/125 – Starý Kolín, III/3277 z celku jen intravilán Kolín (ul. Starokolínská)	6 500 3 000
III/3277	celá komunikace	2 700
MK	Hlízov, bezejmenná MK k domu č.p. 169	120
MK	Hlízov, bezejmenná MK k domu č.p. 239	600
MK	Kolín, K Dílnám	500
MK	Kutná Hora, Cihlářská	1 300
MK	Kutná Hora, Slévárenská	500
ÚK	účelová komunikace Kolín, Starokolínská – areál SŽ Borovinka	120
ÚK	lesní cesta Kolín, Havlíčkova – Starý Kolín, III/3275	2 000
ÚK	polní cesta Starý Kolín – km 293,7 vpravo	1 300
ÚK	polní cesta Hlízov – Nové Dvory, II/327	1 800
ÚK	polní cesta Hlízov, P3726 – podél trati do km 291,3	500
	Celkem z celku jen úseky v intravilánu	45 760 11 440

3.2.2 Staveništní komunikace

Staveništní komunikace slouží k obsluze staveniště těžkou staveništní technikou a k přepravě materiálů na krátké vzdálenosti (zpravidla mezi deponií materiálu a polohou konkrétního stavebního objektu – dovoz zeminy do místa uložení, odvoz z místa výkopu, odvoz kácených dřevin a vybouraného materiálu, dovoz stavebních materiálů). Vzhledem k navrženému postupu stavebních prací, kdy je vždy zachován provoz alespoň v jedné traťové koleji a obsluha staveniště po železnici tedy není možná, jsou staveništní komunikace navrženy po obou stranách trati, je-li to v daném místě možné.

Úseky, kde nejsou staveništní komunikace navrženy po obou stranách trati, jsou například:

- km 289,900–290,400 vpravo (jedná se o zahrady kolem domů – došlo by k zásahu do oplocení, lze předpokládat odpor majitelů);
- km 293,700–294,700 obě strany (komunikace zde jsou vedeny podél trati, ale podél paty zemního tělesa násypu, jenž v nejvyšším místě dosahuje až 10 m);
- km 295,250–295,600 vlevo (obtížný přístup kvůli kolejím trati Kolín – Česká Třebová, staniční koleji 38a a oplocení areálu DKV Kolín);
- km 295,800–296,800 vlevo (přístup zablokován staniční kolejí 20a – spádovištěm seřadovacího nádraží ŽST Kolín, oplocením areálu DKV Kolín a horkovodním potrubím).

Z hlediska postupu výstavby představuje komplikaci především obtížný přístup do kolejíště ŽST Kolín přes sudou kolejovou skupinu, zejména mezi a za mosty v km 295,765 a km 296,142, u nichž je v obou případech navržena demolice a nahrazení nosné konstrukce. V ostatních úsecích lze vzhledem k rozsahu stavebních prací a zajištění lokálních přístupů do kolejíště předpokládat možnost realizace prací přímo z trati bez zásadního dopadu na dobu trvání prací.

Staveništní komunikace jsou dále navrženy:

- v km 288,2–288,7 vlevo přes průmyslový areál ve vlastnictví města Kutná Hora a pozemky (bývalé polní cesty) rovněž ve vlastnictví města;
- v km 290,4–290,5 vlevo po nové účelové komunikaci nahrazující přístup k polním pozemkům po zrušení přejezdu P3726;
- v km 293,6–293,8 vpravo kolem bývalého strážního domku p.č. 187 k.ú. Starý Kolín a okolních pozemků, protože domek je ve vlastnictví soukromého majitele a je trvale obydlen; část pozemků kolem domku je využívána jako výběh pro hospodářská zvířata, staveništní komunikace by nebylo účelné vést přes rozbahněné a znečištěné plochy;
- v km 294,4–295,2 mezi tratěmi v lokalitě Borovinka přes pozemky Správy železnic a Českých drah – na základě stávajícího vedení nebezpečných komunikací v areálu; kolem měnírny Borovinka navržen průjezd pod vedením VN / VVN mezi budovou a stožárem, nutno prověřit průjezdnou šířku a výšku;
- v km 295,6–295,8 přes areál DKV Kolín (České dráhy), přístup od ul. K Dílnám přes přejezd P4921; areálové komunikace jsou zpevněné, ale průjezd areálem může být obtížný kvůli uskladněnému materiálu, křížení s kolejemi a pohybu zaměstnanců; dále omezena maximální průjezdná výška vstupní branou na 4,5 m kvůli horkovodnímu vedení; přístup do trati (SK 38a) navržen ze tří míst, bude nutná úseková demontáž oplocení v celkové délce asi 30 m.

Celková délka staveništních komunikací je vyčíslena na cca 15 200 m. Staveništní komunikace jsou navrženy v základní šířce 5,0 m (3,5 m na průjezd vozidel, 2×0,75 m po stranách pro pohyb pracovníků stavby). Podrobnější informace ke způsobu zřizování staveništních komunikací jsou uvedeny v kapitole 7.1.

3.2.3 Přístupy do kolejíště

Přístup do kolejíště, resp. na těleso železniční trati, je navržen ze všech stávajících železničních přejezdů, a dále ze staveništních komunikací, případně veřejných komunikací vedoucích podél trati. Poloha přístupů do kolejíště z komunikací je určena zejména směrovými a prostorovými poměry na komunikaci v daném místě, a dále polohou budovaných objektů (je např. žádoucí zajistit přístup do kolejíště na obě strany od rekonstruovaného mostu). Seznam přístupů do kolejíště je uveden v tabulce na další straně.

Tabulka 2: Seznam přístupů do kolejíště.

Staničení ev. km	vlevo / vpravo	Přístup odkud	Staničení ev. km	vlevo / vpravo	Přístup odkud
288,770	L	staveništní komunikace	291,850	P	staveništní komunikace
288,840	P	staveništní komunikace	291,910	L	staveništní komunikace
289,015	P	silnice III/3272	292,730	L;P	přejezd P3727
289,020	L	staveništní komunikace	292,735	L;P	přejezd P3727
289,230	L	staveništní komunikace	293,050	P	staveništní komunikace
289,390	L	staveništní komunikace	293,660	L	staveništní komunikace
289,760	L	staveništní komunikace	293,660	P	staveništní komunikace
289,770	P	silnice III/3272	294,980	L	staveništní komunikace
290,195	L	staveništní komunikace	295,235	L;P	přejezd P3728
290,380	L;P	přejezd P3725	295,240	L;P	přejezd P3728
290,385	L;P	přejezd P3725	295,580	L	areál ČD
290,490	P	místní komunikace Hlízov	295,720	P	staveništní komunikace
290,510	L	staveništní komunikace	295,750	L	areál ČD
290,825	L	staveništní komunikace	295,780	L	areál ČD
290,830	P	polní cesta	296,180	P	silnice III/3275 (Starokolínská)
291,230	P	staveništní komunikace	296,660	P	silnice III/3275 (Starokolínská)
291,280	L	staveništní komunikace	344,495	L	staveništní komunikace
291,720	L	staveništní komunikace			

3.3 Železnice

Využití železniční dopravy pro potřeby stavby přichází v úvahu zejména pro dopravu nakupované násypové zeminy a odvoz výkopové zeminy do místa uložení ve větší vzdálenosti od trati. Vykládku a nakládku nákladních vozů lze provádět na vlečkových kolejích v areálu SŽ kolem km 295,0 vlevo, kde je mimo jiné navržena mezideponie materiálu o rozloze přes 7 000 m². Vlečkové koleje jsou napojeny do staniční koleje 38a ŽST Kolín, která je významným uzlem na české železniční síti a její součástí je velký nákladový obvod. Zpracovatel ZOV doporučuje přebytečnou zeminu použít v jiných stavbách investora realizovaných ve stejném časovém období. Nebude-li to možné, bude zemina odvezena na vhodné místo trvalého uložení (skládku).

4. ZÁBORY STAVENIŠTĚ

4.1 Celkový trvalý a dočasný zábor stavby

Zábory stavby jsou vyčísleny v tabulce níže. Údaje jsou převzaty z majetkoprávní části dokumentace (E.5.2) platné v době zpracování této technické zprávy. V případě nesouladu mají přednost informace uvedené v části dokumentace E.5.2.

Tabulka 3: Zábory stavby.

Katastrální území podle KN	Trvalý zábor [m²]				Dočasný z. nad 1 rok [m²]			Dočasný z. do 1 roku [m²]		
	ZPF	PUPFL	ostatní	bez výkupu	ZPF	PUPFL	ostatní	ZPF	PUPFL	ostatní
Hlízov	3 901	0	2 372	77 967	25 990	0	7 128	28	0	73
Kolín	0	1 497	5 199	71 584	2 415	4 63	9 636	0	104	298
Libenice	3 607	0	155	8 584	2 854	0	0	283	0	0
Malín	1 665	0	496	8 975	3 620	0	4 469	0	0	0
Nové Dvory u Kutné Hory	531	0	509	5 642	1 128	0	1	16	0	257
Sedlec u Kutné Hory	485	0	127	2 971	1 810	0	2 659	0	0	56
Starý Kolín	0	28 680	1 885	126 919	767	11 316	6 952	0	82	0
Celkem	10 189	30 177	10 743	302 642	38 584	11 779	30 845	327	186	684

Katastrální území podle KN	ÚMVŽST [m²]			
	ČD pro SŽ	Trvalý zábor	Dočasný nad 1 r.	Dočasný do 1 r.
Hlízov	0	0	0	0
Kolín	388 892	273	11281	0
Libenice	0	0	0	0
Malín	0	0	0	0
Nové Dvory u Kutné Hory	0	0	0	0
Sedlec u Kutné Hory	58 240	0	1714	0
Starý Kolín	0	0	0	0
Celkem	447 132	273	12 995	0

4.2 Zařízení stavenišť

4.2.1 Umístění a seznam zařízení stavenišť

Běžná zařízení stavenišť (ZS) pro uskladnění materiálu a odstavení stavební techniky jsou v rámci stavby obecně umístěna v blízkosti jednotlivých stavebních objektů (zejména mostů a pozemních objektů), přičemž jejich umístění je prioritně navrženo na pozemcích investora, Českých drah nebo veřejných subjektů, a prioritně na pozemcích nepodléhajících ochraně v rámci zemědělského půdního fondu a na pozemcích mimolesních.

Umístění speciálních ZS (hlavního ZS, recyklační základny a montážní základny) je navrženo v areálu SŽ / ČD před ŽST Kolín kolem km 295,0 vlevo. Pro umístění ZS v dané lokalitě hovoří velká plocha

pozemků, které jsou v majetku investora, a jsou téměř celé pouze zatravněny bez nutnosti kácení zeleně. Dále je to výhodná poloha v blízkosti ŽST Kolín a silnice III/3275, a z hlediska umístění recyklační linky na štěrk také velká vzdálenost od nejbližší souvislé obytné zástavby. Pozemky jsou v současné době využívány ke skladování různého materiálu z výstavby a demolice staveb (nástupištní obruby, kolejová pole, štěrk, písek aj.). Před zahájením výstavby bude nutné plochu vyklidit.

Tabulka 4: Seznam zařízení staveniště.

Typ ZS	Staničení ev. km	vlevo / vpravo	Výměra [m²]	Dotčený pozemek (katastr. území, p.č.)	Druh ochrany pozemku	Majitel pozemku	Využití ZS pro objekty
ZS	287,950	P	1150	Sedlec u Kutné Hory 812/4	bez ochrany	ČD	
ZS	288,750	L	125	Malín 569	ZPF	soukromý	propustek SO 06-21-01
ZS	288,820	P	230	Malín 716	ZPF	soukromý	propustek SO 06-21-01
ZS	289,010	L	460	Malín 202, 203	bez ochrany; ZPF	město K. Hora	propustek SO 06-21-02
ZS	290,105	L	160	Hlízov 341/3	bez ochrany	obec Hlízov	propustek SO 06-21-03
ZS	290,340	L	1 000	Hlízov 341/3	bez ochrany	obec Hlízov	zast. Hlízov
ZS	290,400	L	1 650	Hlízov 77/1	ZPF	soukromý	komunikace SO 06-50-01
ZS	290,420	P	900	Hlízov 293/2	bez ochrany	SŽ	zast. Hlízov
ZS	290,830	L	130	Hlízov 1338/1	ZPF+CHLÚ	obec Hlízov	přejezd SO 06-13-02
ZS	291,340	L	1 030	Hlízov 1332	bez ochrany	SŽ	
ZS	291,800	P	2 300	Hlízov 1075, 1330	bez ochrany	obec Hlízov	propustek SO 06-21-04
ZS	291,880	L	210	Hlízov 1090, 1333	bez ochrany; ZPF	obec Hlízov	propustek SO 06-21-05
ZS	292,710	L	355	Libenice 759	ZPF	soukromý	přejezd SO 06-13-03
ZS	292,720	P	270	Libenice 760	ZPF	soukromý	přejezd SO 06-13-03
ZS	292,820	L	30	Libenice 450/1	ZPF	soukromý	plynovod SO 06-38-04
ZS	293,740	L	680	Starý Kolín 874/7	PUPFL	Lesy ČR	TB SO 07-61-01
ZS	294,175	L	250	Starý Kolín 874/12	PUPFL	Lesy ČR	most SO 09-20-01
ZS	294,180	P	1 700	Starý Kolín 2571	bez ochrany	SŽ	most SO 08-20-01
MDEP	294,250	P	5 800	Starý Kolín 2571	bez ochrany	SŽ	zemní těleso SO 09-11-01
MDEP	294,320	L	1 230	Starý Kolín 874/9	PUPFL	Lesy ČR	zemní těleso SO 09-11-01
ZS	294,400	P	870	Starý Kolín 807/1	PUPFL	Lesy ČR	most SO 08-20-02
ZS	294,450	L	340	Starý Kolín 793/2	PUPFL	Lesy ČR	most SO 08-20-02
HZS	294,930	L	2 000	Kolín 3031/3	bez ochrany	SŽ	
MDEP	295,050	L	7 250	Kolín 3031/3, 3031/7, 3031/13	bez ochrany	SŽ; ČD; ČD	
MZ	295,055	L	2 000	Kolín 3031/3	bez ochrany	SŽ	
RZ	295,100	L	4 800	Kolín 3031/3, 3031/7, 3031/13	bez ochrany	SŽ; ČD; ČD	
ZS	295,285	P	225	Kolín 3031/59	bez ochrany	ČD	
ZS	295,565	L	370	Kolín 3031/1	bez ochrany	ČD	
ZS	295,600	L	900	Kolín 3031/1	bez ochrany	ČD	
ZS	295,775	L	90	Kolín 3031/1	bez ochrany	ČD	most SO 08-20-03
ZS	295,830	P	1 700	Kolín 3031/17	ZPF	soukromý	most SO 08-20-03
ZS	296,090	P	550	Kolín 3031/1	bez ochrany	ČD	most SO 08-20-04
celkem		32	40 755				

4.2.2 Hlavní zařízení staveniště

Umístění hlavního zařízení staveniště (HZS) je navrženo v areálu SŽ Borovinka, na ploše cca 2 000 m² v km 294,930 vlevo. Na ploše HZS se po dobu výstavby předpokládá umístění mobilních buněk s kanceláři a sociálním zařízením pro pracovníky stavby. Silniční přístup je zajištěn z komunikace III/3275 přes přejezd P3728 a dále po staveništních komunikacích v areálu, po zrušení přejezdu bude silniční přístup zajištěn po účelové komunikaci přes sousední areál transformační stanice Borovinka. Zásobování HZS elektrickou energií se předpokládá provizorní přípojkou právě z TT Borovinka.

4.2.3 Recyklační základna

Umístění recyklační základny (RZ) je navrženo v areálu Borovinka, na pozemcích Správy železnic a Českých drah, a to na ploše cca 4 800 m² v km 295,100 vlevo. Umístění recyklační základny v rámci areálu je zvoleno v co největší vzdálenosti od objektů, jejichž vnitřní prostor podléhá ochraně před hlukem ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Nejbližším takovým objektem je rodinný dům parc.č. 464 k.ú. Kolín, který se od recyklační základny nachází asi 320 m severovýchodně.

Provoz recyklační základny se předpokládá pouze v denních hodinách (6–22 h), a to v závislosti na přísunu materiálu během trvání stavebních postupů, při kterých je obnovován kolejový svršek (SP 1, SP 2 – rok 2). Celkem je k vytěžení z kolejového lože a zpracování v recyklační stanici navrženo asi 15 000 m³ (27 000 tun) štěrku. Při průměrném výkonu recyklační linky 100 t/h a průměrné délce směny 8 hodin lze předpokládat provoz linky v celkové době 2 x 135 h = 34 dní. Bližší informace podají přílohy v části dokumentace B.6 (*Hluková studie, Rozptylová studie*).

Silniční přístup k RZ je zajištěn z komunikace III/3275 přes přejezd P3728. RZ je umístěna v sousedství vlečkové koleje, lze tedy teoreticky uvažovat také o dopravě recyklovaného materiálu po železnici; vzhledem k navrženému postupu prací se zachováním provozu v jedné traťové koleji se však tato varianta nejeví jako reálná. Zásobování RZ elektrickou energií se předpokládá provizorní přípojkou z TT Borovinka.

4.2.4 Montážní základna

Umístění montážní základny kolejového svršku (MZ) je navrženo v areálu SŽ Borovinka, na ploše cca 2 000 m² v km 295,055 vlevo. Silniční přístup je zajištěn z komunikace III/3275 přes přejezd P3728. MZ je dále umístěna v sousedství vlečkové koleje, která je zaústěna do SK 38a ŽST Kolín. Staniční kolej č. 38a je nicméně také předmětem stavebních prací, vlečku je tedy možné pro dopravu kolejových polí použít pouze během SP 1, kdy je kolej č. 38a v provozu.

4.2.5 Deponie materiálu

Jsou navržena celkem 3 zařízení staveniště s funkcí deponie materiálu, přičemž ve všech případech se předpokládá využití primárně pro zeminu.

Největší deponií je deponie v km 295,050 vlevo v areálu SŽ Borovinka s vymezenou plochou cca 7 250 m². Využití této deponie se předpokládá pro překládku zemních hmot mezi nákladními vlaky (dálková doprava zeminy) a silniční technikou (doprava v rámci stavby do místa uložení, resp. z místa výkopu). Objem deponovaného zemního materiálu v žádném okamžiku nepřesáhne 10 000 m³. Deponie je navržena jako dočasná (mezideponie), trvalé uložení materiálu v tomto místě není předpokládáno.

Násyp se předpokládá v objemu asi 25 000 m³, přičemž tento objem bude prakticky celý směřovat do nově budovaného tělesa Hlízovské spojky. Pro dočasné uložení násypové zeminy je kromě mezideponie v areálu SŽ Borovinka vyhrazena mezideponie v km 294,320 vlevo (1 230 m²). Prostor je ve stávajícím stavu zalesněn, je nutné jeho vymýcení.

Výkop je navržen ze stávajícího spodku (zejm. při zřizování konstrukčních vrstev), a to v celkovém objemu asi 100 000 m³. Neznečištěnou zeminu je navrženo využít v jiných stavbách investora v okolí, objem max. 20 000 m³ lze taktéž uložit na pozemku p.č. 2571 k.ú. Starý Kolín v km 294,250 vpravo. Zde je navržena deponie na ploše cca 5 800 m². Využití není přesně stanoveno, jedná se především o prostorovou rezervu na pozemku investora; je však nutno podotknout, že ač se nejedná o lesní pozemek, je ve stávajícím stavu taktéž zalesněn a bude nutné jeho vymýcení.

Z hlediska nakládání s výkopovou zeminou je nutné upozornit na skutečnost, že se ve značné míře jedná o jemnozrnnou zeminu náchylnou k rozbídnutí v kontaktu s vodou. Zemní práce nemohou probíhat za deštivého počasí. Jemnozrnnou zeminu obecně není doporučeno skladovat na mezideponiích po delší dobu, mezideponie by měly sloužit pouze k překládce zemního materiálu při jeho odvozu. Pro dlouhodobé uložení zeminy bude nutné řešit opatření proti erozi a degradaci materiálu.

V rámci deponií materiálu bude samostatně vymezen prostor pro uložení asphaltových směsí. Asphaltové směsi budou vzorkovány a tříděny za účelem dalšího využití. Shromažďování asphaltových směsí získaných z demolic se předpokládá primárně na deponii v areálu Borovinka.

5. POSTUP VÝSTAVBY

Text v této kapitole je zkrácenou verzí přílohy č. 101 „Organizace stavebních postupů“.

5.1 Etapizace výstavby

Stavba je rozdělena do pěti stavebních úseků, stavební práce však probíhají ve všech úsecích současně. Práce jsou rozděleny do pěti stavebních postupů (SP 0 – SP 4), přičemž obsahem SP 0 jsou převážně přípravné práce (kácení zeleně a příprava území, vytyčení inženýrských sítí, založení zařízení staveniště a staveništních komunikací, zemní práce); hlavní stavební činnost je naplánována do SP 1 – SP 3; a v SP 4 probíhají dokončovací práce a úklid. Stručný popis SP je uveden v následující kapitole.

5.2 Časový plán a harmonogramy

Podrobný návrh časového plánu výstavby je doložen samostatně jako příloha č. 101. Řádkový harmonogram výstavby je doložen samostatně jako příloha č. 111.

Realizace stavby je rozdělena do následujících stavebních postupů:

SP 0 – Přípravné práce a TB Kaplička	R1 T1 – R2 T10 (62 týdnů)
SP 0A – Demontáž SK 4b v ŽST Kutná Hora hl.n.	R1 T9
SP 0B – Úprava TV v záhlaví směr Záboří n/L	R1 T24 – R1 T28 (5 týdnů)
SP 0C – Přípravné práce s výlukou TK 1	R2 T7 – R2 T10 (4 týdny)
SP 1 – Traťová kolej č. 2	R2 T11 – R2 T29 (19 týdnů)
SP 1A – Trakční vedení v úseku s kolizí	R2 T15 – R2 T16 (2 týdny)
SP 1B – Trakční vedení ve zbytku TK 2	R2 T24 – R2 T28 (4 týdny)
SP 1C – Demontáž SK 20a, 38a ŽST Kolín	R2 T27 – R2 T29 (3 týdny)
SP 2 – Traťová kolej č. 1	R2 T30 – R2 T46 (17 týdnů)
SP 3 – Zprovoznění nového ZZ, zapojení spojky	R2 T45 – R2 T50 (6 týdnů)
SP 3A – Vložení výhybky č. 1XA	R2 T45 – R2 T46 (2 týdny)
SP 3B – Úprava SZZ	R2 T47
SP 3C – Dokončení obv. Kaplička	R2 T48 – R2 T49 (2 týdny)
SP 3D – Úprava ETCS	R2 T50 – R2 T51 (2 týdny)
SP 4 – Dokončení stavby	R2 T52 – R3 T21 (22 týdnů)
Celkem	R1 T1 – R3 T21 (125 týdnů)

pozn. R1 T2 = druhý týden prvního roku výstavby apod.

Níže je uveden stručný výčet náplně jednotlivých SP:

- **SP 0:**
 - vytyčení inženýrských sítí, příprava území, kácení zeleně, zřízení zařízení staveniště a staveništních komunikací;
 - založení, hrubá a čistá stavba technologického objektu Kaplička (SO 07-61-01) (přesahuje do SP 1);
 - stavba polní cesty v Hlízově (SO 06-50-01), zrušení přejezdu P3726;
 - zemní práce na Hlízovské spojnici;

- novostavba mostu (SO 09-20-01) a propustku (SO 09-21-01) na Hlízovské spojce;
- provizorní a definitivní přeložky kabelových tras zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- **SP 0A (dílčí část SP 0 během 1. roku):**
 - odstranění koleje č. 4b v ŽST Kutná Hora hl.n. kvůli prostorové kolizi s kabelizací zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.
- **SP 0B (dílčí část SP 0 během 1. roku):**
 - výstavba trakčních bran v záhlaví ŽST Kolín směr Záběh nad Labem v souvislosti s rozšířením železničního spodku v místě napojení Hlízovské spojky.
- **SP 0C (část SP 0 po zimní přestávce ve 2. roce):**
 - provizorní úprava GPK koleje č. 1 v levotočivých obloucích;
 - instalace provizorního pažení mezi kolejemi v mostech a propustcích;
 - instalace mostního provizoria v km 294,427 v TK 1 (SO 08-20-02);
 - zemní práce v železničním spodku TK 1 v obv. Kaplička – přísyp Hlízovské spojky;
 - základy pro nové brány TV – betonáž z TK 1 (obv. Kaplička, oblouk kolem km 294,5), betonáž z SK 38a (ŽST Kolín).
- **SP 1:**
 - práce v traťové koleji č. 2 – demontáž stávajícího železničního svršku a trakčního vedení, zřízení konstrukční vrstvy v tělese železničního spodku, demolice stávajících a betonáž nových základů trakčních podpěr, rekonstrukce přejezdů, novostavba nástupiště v zast. Hlízov, rekonstrukce mostních objektů a propustků, montáž nového kolejového svršku a trakčního vedení;
 - realizace mostu v km 294,427 (SO 08-20-02) pod mostním provizoriem.
- **SP 1A (dílčí část v první polovině SP 1):**
 - výstavba trakčních bran v ŽST Kolín v úseku, kde jsou podpory stávajících bran v prostorové kolizi s novou polohou TK 2.
- **SP 1B (dílčí část ve druhé polovině SP 1):**
 - výstavba trakčních bran v úseku bez kolize (zast. Hlízov, obv. Kaplička, oblouk kolem km 294,5, zbytek ŽST Kolín), tažení trakčního vedení v TK 2 s přesahem do ŽST Kutná Hora hl.n. a do staniční koleje č. 42 v ŽST Kolín.
- **SP 1C (konec SP 1, v souběhu s SP 1B):**
 - ŽST Kolín, SK 38a – demontáž svršku a trakčního vedení;
 - ŽST Kolín, SK 20a (spádoviště) – demontáž svršku a vytěžení zemního tělesa nad mostem (SO 08-20-04).
- **SP 2:**
 - práce v traťové koleji č. 1 – demontáž stávajícího železničního svršku a trakčního vedení, zřízení konstrukční vrstvy v tělese železničního spodku, demolice stávajících a betonáž nových základů trakčních podpěr, rekonstrukce přejezdů, rekonstrukce nástupiště v zast. Hlízov, rekonstrukce mostních objektů a propustků, montáž nového kolejového svršku vč. výhybek č. 502 a 503 v obv. Kaplička, montáž trakčního vedení s přesahem do ŽST Kutná Hora hl.n. a staničních kolejí č. 38–40 ŽST Kolín;
 - demontáž mostního provizoria SO 08-20-02, dokončovací práce na mostě;

- ŽST Kolín, SK 38a – práce na mostních objektech a železničním spodku, obnova svršku a montáž trakčního vedení;
- ŽST Kolín, SK 20a (spádoviště) – obnova zemního tělesa a železničního svršku;
- položení kolejového svršku na Hlízovské spojení.
- **SP 3A (v souběhu s koncem SP 2):**
 - vložení výhybky č. 1XA do záhlaví ŽST Kolín směr Zábोří nad Labem.
- **SP 3B:**
 - změna software SZZ v ŽST Kolín bez úpravy ETCS;
 - zkoušení definitivního TZZ v TK 1, na konci postupu zprovoznění.
- **SP 3C:**
 - vložení výhybky č. 501 v obv. Kaplička;
 - zkoušení definitivního TZZ v TK 2, na konci postupu zprovoznění.
- **SP 3D:**
 - úprava ETCS.
- **SP 4:**
 - dokončovací práce, úklid.

5.3 Dopravně inženýrská opatření

Stavba je s pozemními komunikacemi pouze v minimálním rozsahu: kromě sítě pozemních komunikací v území, které budou využívány vozidly stavby, se jedná pouze o čtyři úrovně železniční přejezdy v rekonstruovaném úseku (P3725, P3726, P3727, P3728). Následující text shrnuje omezení provozu na jednotlivých přejezdech v době stavebních prací na trati.

- **P3725** (ev. km 290,382, Hlízov, průtah III/3273) – je navržena rekonstrukce přejezdu a přilehlého úseku místní komunikace vč. přístupů na nástupiště zast. Hlízov (SO 08-13-01), přejezd bude rekonstruován po polovinách spolu s pracemi v traťových kolejích; z tohoto důvodu je navrženo uzavření přejezdu pro silniční dopravu na 3 týdny v SP 1 a na 3 týdny v SP 2. Komunikace spojuje obec Hlízov a silnici I/38, objízdná trasa je vedena po silnici III/3272 přes Kutnou Horu-Malín. Na přejezdu je nutné zachovat pěší provoz, neboť komunikace vedoucí přes přejezd je jedinou komunikací spojující severní a jižní část obce Hlízov; v koleji, ve které bude během daného stavebního postupu přejezd stavebně zrušen, bude zřízeno provizorium pro pěší (výdřeva, přechodová lávka). Přejezd není využíván linkami veřejné dopravy. Uzavření přejezdu P3725 je nutné časově koordinovat s uzavřením přejezdu P3727, protože je přes něj vedena objízdná trasa.
- **P3726** (ev. km 290,825, Hlízov, účelová komunikace – polní cesta) – je navrženo zrušení přejezdu a nahrazení objíždou účelovou komunikací, připojenou sjezdem na komunikaci III/3273 jižně od obce Hlízov. Přejezd bude uzavřen v SP 0 a stavebně zrušen během SP 1 a SP 2.
- **P3727** (ev. km 292,730, extravilán, III/3277) – je navržena rekonstrukce přejezdu a přilehlého úseku silnice (SO 08-13-02), přejezd bude rekonstruován po polovinách spolu s pracemi v traťových kolejích; z tohoto důvodu je navrženo uzavření přejezdu pro silniční dopravu na 3 týdny v SP 1 a na 3 týdny v SP 2. Komunikace spojuje obec Starý Kolín a silnici I/38. Objízdná trasa je vedena po komunikacích III/3271, III/3272 a III/3273 přes Hlízov a přejezd P3725.

Uzavření přejezdu P3725 je tedy nutné časově koordinovat s uzavřením přejezdu P3727, aby nedošlo k narušení objízdne trasy. Přejezd P3727 není využíván pěšími ani linkami veřejné dopravy.

- **P3728** (ev. km 295,237, Kolín, účelová komunikace – příjezdová komunikace do areálu SŽ) – jedná se o přejezd na účelové komunikaci do areálu Správy železnic a Českých drah; přejezd bude používán vozidly stavby pro obsluhu zařízení staveniště v areálu a bude zrušen nejpozději na konci SP 2 (před zprovozněním definitivního zabezpečovacího zařízení); náhradní přístup do areálu bude zajištěn novou účelovou komunikací (SO 08-50-02).

5.4 Výluky

Tato kapitola shrnuje návrh výlukové činnosti na trati.

SP 0 (R1 T1 – R2 T10)

- Trať **Kutná Hora – Kolín, obě koleje**:
 - Výluky sdělovacího a zabezpečovacího zařízení při přepojování kabelizace, během výluky zabezpečovacího zařízení jízda mezistaničně s telefonickým dorozumíváním a přes přejezdy na příkaz Op, přičemž přejezd P3727 je uzavřen; denní výluky (celkem 1 týden, předpoklad R1 T50);
- Trať **Kolín – Záboří nad Labem, TK 1**:
 - úsekové omezení rychlosti na 80 km/h v místě stavebních prací na železničním spodku Hlízovské spojky (km 344,2–344,5) (1 týden v R1 T24 a 1 týden v R1 T28), podrobněji viz SP 0B.

SP 0A (R1 T9)

- **ŽST Kutná Hora hl.n., SK 4a, 4b, 6a**: denní výluky uvedených kolejí (2 dny) z důvodu zkrácení trakčního vedení a demontáži koleje č. 4b za výhybkou č. 39.

SP 0B (R1 T24 – R1 T28)

- Trať **Kutná Hora – Kolín, obě koleje**:
 - Noční výluky kvůli montáži trakční brány č. 21–22, převěšení trakčního vedení a demontáži stávající brány (celkem 3 noci, R1 T28);
- Trať **Záboří nad Labem – Kolín**:
 - **TK 1** – noční výluky kvůli montáži nových trakčních bran č. 5–6 až 11–12 a stožáru č. 13, převěšení trakčního vedení a demontáži stávajících stožárů (celkem 5 nocí, R1 T28), noční výluky kvůli pracím na trakční bráně č. 21–22 (celkem 3 noci, R1 T29, neprobíhají v souběhu s předchozími);
 - **TK 2** – noční výluky kvůli montáži nových trakčních bran č. 5–6 až 11–12 a stožárů č. 14 a 14A, převěšení trakčního vedení, demontáži stávajících stožárů a regulaci TV (celkem 6 nocí, R1 T28), noční výluky kvůli pracím na trakční bráně č. 21–22 (celkem 3 noci, R1 T29, neprobíhají v souběhu s předchozími);
- **ŽST Kolín**:
 - **SK 1a** – noční výluky trakčního vedení během prací v TK 1 směr Záboří nad Labem (celkem 5 nocí, R1 T28), noční výluky provozu během prací na bráně č. 21–22 (celkem 3 noci, R1 T29, neprobíhají v souběhu s předchozími);

- **SK 2a** – noční výluky trakčního vedení během prací v TK 2 směr Záboří nad Labem (celkem 6 nocí, R2 T28), noční výluky provozu během prací na bráně č. 21–22 (celkem 3 noci, R1 T29, neprobíhají v souběhu s předchozími);
- **SK 38a** – noční výluka koleje během prací na bráně č. 11–12, do které je kotveno trakční vedení v koleji (1 noc, R1 T28), noční výluky během prací na bráně č. 21–22 (celkem 3 noci, R1 T29, neprobíhají v souběhu s předchozí).

SP 0C (R2 T7 – R2 T10)

- **Trať Kutná Hora – Kolín:**
 - **TK 1** – výluka koleje po celou dobu postupu (4 týdny);
 - **TK 2** – omezení rychlosti na 80 km/h v místě stavebních prací v sousední koleji po celou dobu postupu (4 týdny), noční výluky pro instalaci pažení v mostních objektech a propustcích a pro instalaci mostního provizoria (celkem 17 nocí, R2 T7–T9, v souběhu s výlukou TK 1);
- **ŽST Kolín:**
 - **SK 36b** – denní výluka kvůli betonáži z trati (1 den, R2 T10).
 - **SK 38a** – denní výluky kvůli betonáži z trati (celkem 7 dní, R2 T10);
 - **SK 42a** – denní výluka kvůli betonáži z trati (1 den, R2 T7).

SP 1 (R2 T11 – R2 T29)

- **Trať Kutná Hora – Kolín:**
 - **TK 1** – omezení rychlosti na 80 km/h v místě stavebních prací v sousední koleji po celou dobu postupu (19 týdnů);
 - **TK 2** – výluka koleje po celou dobu postupu (19 týdnů).
- **ŽST Kolín:**
 - **SK 42, 44** – denní výluka trakčního vedení kvůli demontáži trakčního vedení v TK 2 a zkrácení trakčního vedení v SK 42 (1 den na začátku stavebního postupu).

(Noční výluky pro trakční vedení viz SP 1A, SP 1B; výluky v SK 20a a SK 38a viz SP 1C.)

SP 1A (R2 T15 – R2 T16)

- **Trať Kutná Hora – Kolín:**
 - **TK 1** – noční výluky kvůli montáži nových trakčních bran, převěšení TV a demontáži stávajících bran (celkem 8 nocí);
 - **TK 2** – výluka koleje po celou dobu postupu (viz SP 1);
- **ŽST Kolín:**
 - **SK 38a** – začátkem postupu denní výluky pro stavbu trakčních podpor č. 565–615 (4 dny), poté noční výluky kvůli pracím na trakčních branách (celkem 8 nocí).

SP 1B (R2 T25 – R2 T26)

- **Trať Kutná Hora – Kolín:**
 - **TK 1** – noční výluky kvůli montáži nových trakčních bran, převěšení TV a demontáži stávajících bran (celkem 27 nocí);
 - **TK 2** – výluka koleje po celou dobu postupu (viz SP 1);
- **ŽST Kolín:**
 - **SK 32, SK 34, SK 36, SK 38, SK 40** – noční výluky trakčního vedení kvůli pracím na trakčních branách, na vedení v SK 38a a TK 1 a zkrácení TV v SK 38, celkem 4 noci;

- **SK 38a** – noční výluky kvůli pracím na trakčních branách (celkem 9 nocí), poslední dva týdny nepřetržitá výluka koleje (viz SP 1C);
- **SK 42, SK 44** – noční výluky trakčního vedení kvůli pracím na trakčních branách (celkem 2 noci), denní výluky trakčního vedení kvůli odstranění stávajícího a tažení a regulaci nového (v TK 2 / SK 42, celkem 3 dny);
- **ŽST Kutná Hora hl.n., SK 2 (část ve stejnosměrné trakci), SK 4a a SK 6a** – denní výluky trakčního vedení kvůli tažení trakčního vedení v TK 2 (celkem 3 dny).

SP 1C (R2 T27 – R2 T29)

- Probíhají výluky z SP 1 a SP 1B;
- **ŽST Kolín:**
 - **SK 20a** – výluka, resp. zkrácení koleje poslední týden postupu (R2 T29);
 - **SK 38a** – výluka koleje po celou dobu postupu (3 týdny).

SP 2 (R2 T30 – R2 T46)

- **Trať Kutná Hora – Kolín:**
 - **TK 1** – výluka koleje po celou dobu stavebního postupu (17 týdnů);
 - **TK 2** – omezení rychlosti na 80 km/h v místě stavebních prací v sousední koleji po celou dobu postupu (17 týdnů);
- **ŽST Kolín:**
 - **SK 20a** – výluka koleje; zahájena v SP 1A, v SP 2 trvá 8 týdnů = 56 dní (R2 T30–T38);
 - **SK 38a** – výluka koleje; zahájena v SP 1A, v SP 2 trvá 16 týdnů = 112 dní (R2 T30–T45);
 - **SK 32–40** – denní výluka trakčního vedení kvůli demontáži TV v TK 1 a zkrácení TV v SK 40 (1 den na začátku stavebního postupu), denní výluky trakčního vedení kvůli obnově TV v SK 38, SK 40 na konci postupu (celkem 6 dní na konci SP 2), denní výluky koleje během prací na trakčním vedení v dané koleji (3 dny v každé koleji na konci SP 2, souběh s 6denní výlukou trakčního vedení).

SP 3A (R2 T45 – R2 T46)

- Probíhají výluky z SP 2;
- **Trať Kolín – Záboří nad Labem, TK 1:**
 - výluka koleje po dobu 1 týdne (7 dní) z důvodu vložení výhybky č. 1XA;
 - denní výluky (3 dny) kvůli tažení trakčního vedení do SK 93 (Hlízovská spojka);
- **ŽST Kolín, SK 1a:** denní výluky (3 dny) kvůli tažení trakčního vedení do SK 93 (Hlízovská spojka).

SP 3B (R2 T47)

- **Trať Kutná Hora – Kolín, obě koleje:**
 - výluka zabezpečovacího zařízení po celou dobu stavebního postupu (cca 1 týden), provoz řízen mezistaničně s telefonickým dorozumíváním;
- **Trať Záboří nad Labem – Kolín, TK 1:**
 - výluka ETCS;

- **ŽST Kolín (celá stanice):**

- noční výluka změněné části kolejiště během aktivace úprav SZZ (1 noc, zahájení postupu);
- výluka staničního zabezpečovacího zařízení a ETCS po celou dobu postupu (cca 1 týden), aktivace SZZ po částech (prioritně v nezměněné části kolejiště);
- výluka TZZ v traťových úsecích směr Velim, Velký Osek a Záboří nad Labem za výluky SZZ ve stanici (předpokládá se souběžně s noční výlukou na aktivaci úprav SZZ, odhadovaná doba trvání v řádech jednotek hodin do dokončení aktivace upraveného SZZ v nezměněné části kolejiště).

SP 3C (R2 T48 – R2 T49)

- **Trať Kutná Hora – Kolín:**

- **TK 1 (SK 91, 91a, 91b ŽST Kolín)** – noční výluky kvůli tažení trakčního vedení v kolejové spojnici obv. Kaplička, celkem 2 noci (R2 T49);
- **TK 2** – výluka koleje po celou dobu stavebního postupu (2 týdny);

- **Trať Záboří nad Labem – Kolín, TK 1:**

- výluka ETCS;

- **ŽST Kolín:**

- výluka ETCS ve změněné části kolejiště.

SP 3D (R2 T50 – R2 T51)

- **Trať Záboří nad Labem – Kolín, TK 1:**

- výluka ETCS;

- **ŽST Kolín:**

- výluka ETCS ve změněné části kolejiště.

SP 4 (R2 T52 – R3 T22)

Bez výlukové činnosti.

5.5 Provizoria

5.5.1 Provizorní zabezpečovací a sdělovací zařízení

Použití provizorního zabezpečovacího nebo sdělovacího zařízení není předpokládáno. Informace o případných provizorních kabelových trasách budou uvedeny v dokumentaci příslušných provozních souborů těchto zařízení.

5.5.2 Provizorní koleje, nástupiště a trakční vedení

Provizorní kolejové úpravy se týkají směrových oblouků v rekonstruovaném traťovém úseku s poloměrem menším než 500 m. Postup stavebních prací po jednotlivých traťových kolejích způsobí, že kolej uvedená do nového stavu zasáhne svým průjezdným průřezem do koleje sousední ve stávajícím stavu. Proto je navržena:

- **provizorní úprava GPK TK 1 v km 288,885–289,865** – úprava opakovaným podbíjením koleje, směrový posun o max. 390 mm do středu oblouku, bude nutná regulace trakčního vedení;

- **provizorní úprava GPK TK 1 v km 294,442–295,103** – úprava opakovaným podbíjením koleje, směrový posun o max. 300 mm do středu oblouku, bude nutná regulace trakčního vedení.

Obě provizorní úpravy jsou navrženy ve stavebním postupu 0A (jaro roku 2). Provizorní úpravy koleje budou zrušeny v SP 2, kdy bude celá TK 1 demontována a uvedena do nového definitivního stavu.

Provizorní nástupiště ani trakční vedení nejsou navržena.

5.5.3 Provizorní přejezdy, přechody a komunikace

Provizorní železniční přejezdy ani přechody nejsou navrženy. Z hlediska pozemních komunikací lze za provizorium považovat navržený postup při budování některých nových účelových komunikací, které jsou zároveň navrženy k využití vozidly stavby, tedy že nejprve bude vybudována spodní stavba a po ukončení provozu těžkých nákladních vozidel bude položena vozovka. Celé provizorní komunikace však navrženy nejsou.

5.5.4 Provizorní stavební objekty, ostatní provizoria

Provizorní konstrukce je navržena u jediného stavebního objektu – mostu SO 08-20-02 v km 294,427. Most bude vybudován celý najednou, přičemž v TK 1 bude kvůli potřebě zachovat provoz zřízeno mostní provizorium. Provizorium bude existovat od SP 0C (jaro roku 2) do cca poloviny SP 2 (podzim roku 2). Podrobnější informace o řešení provizorní mostní konstrukce budou uvedeny v dokumentaci SO 08-20-02.

5.6 Náhradní autobusová doprava

Vzhledem k navrženému rozsahu stavebních prací bude nutné část spojů veřejné vlakové dopravy nahradit autobusy. V úsecích Kutná Hora hl.n. – Kolín a Záběh nad Labem – Kolín bude nahrazován první ranní pár osobních vlaků během nočních výluk. V úseku Záběh nad Labem – Kolín budou dále nahrazovány osobní vlaky po celou dobu jednokolejného provozu.

Noční výluky jsou navrženy v minimální délce 5 h (4 hodiny práce + rezerva 2×30 minut pro zahájení, resp. ukončení výluky). S ohledem na jízdní řád je pro noční výluky vytipováno období 0:00–5:00.

Text je zpracován s využitím GVD 2024/25. V době realizace stavby se může rozsah nahrazované dopravy lišit.

5.6.1 Náhradní doprava v úseku Kutná Hora hl.n. – Kolín

V úseku Kutná Hora hl.n. – Kolín bude nezbytné zavést náhradní autobusovou dopravu během nočních výluk s úplným přerušením provozu. Za jednokolejného provozu nebude náhradní doprava nezbytná, lze pouze očekávat vznik zpoždění.

Noční výluky je navrženo provádět v čase 0:00–5:00. V tomto období je nutno nahradit následující spoje:

- Sp 1500 (Kutná Hora hl.n. 4:17 – Kolín 4:26); pokračuje dále směr Praha hl.n. (odjezd 4:34), v úseku Kutná Hora hl.n. – Kolín jede pouze v pracovní dny do 30. května a od 1. září;
- Os 9303 (Kolín 4:58 – Kutná Hora 5:07); jede do Kolína ze směru Praha hl.n. (příjezd 4:57), v úseku Kolín – Kutná Hora hl.n. jede pouze v pracovní dny do 30. května a od 1. září.

Dále je nutno upravit časovou polohu 1 spoje:

- Os 5955 (Kolín 23:52 – Kutná Hora hl.n. 0:02); pokračuje dále směr Čáslav (odjezd 0:03) – uspíšení odjezdu z Kolína o 2 minuty, případně zahájení výluky až po příjezdu vlaku do ŽST Kutná Hora hl.n.

Nahrazením Os 5955 lze noční výlukou v trati Kutná Hora hl.n. – Kolín prodloužit na 6 h (23:00–5:00). Potřebu takového opatření vyhodnotí zhotovitel stavby v závislosti na průběhu realizačních prací.

Náhradní doprava bude vedena v trase Kutná Hora hl.n. (před výpravní budovou) – po silnicích I/2 a III/3272 – Hlízov (na křižovatce před obecním úřadem) – po silnicích III/3273 a I/38 a ul. Havlíčkova a Dukelských Hrdinů – Kolín (v autobusovém terminálu před výpravní budovou). Trasa je dlouhá cca 12 km. Předpokládá se prodloužení jízdní doby z 10 na cca 15 minut, bude nutná úprava časové polohy spojů pro zajištění návazností.

Celkem je navrženo **48 nocí** s výlukou, z toho:

- 3 noci v SP 0B (červenec 1. roku);
- 17 nocí v SP 0C (únor–březen 2. roku);
- 8 nocí v SP 1A (duben 2. roku);
- 17 nocí v SP 1B (červen–červenec 2. roku);
- 1 noc v SP 3B (listopad 2. roku);
- 2 noci v SP 3C (listopad 2. roku);

Za předpokladu platnosti GVD 2024/25 by byly nahrazovány spoje v SP 0C, SP 1A a SP 3C, celkem tedy po dobu **28 nocí**. K nahrazení každého spoje bude kapacitně postačovat jeden autobus standardní délky.

Potřeba opatření v dálkové dopravě se v trati Kutná Hora hl.n. – Kolín nepředpokládá.

5.6.2 Náhradní doprava v úseku Zábोří nad Labem – Kolín (noční výluky)

V trati Zábоří nad Labem – Kolín mají noční výluky dopad do regionální i dálkové dopravy. Prodloužení výluk nad období 0:00–5:00 se zde nejeví jako účelné vzhledem k rozsahu nahrazované dopravy.

Náhradní dopravu bude nutné zavést za tyto spoje:

- Os 5031 (Kolín 4:01 – Zábоří nad Labem 4:12); pokračuje dále směr Pardubice hl.n. (odjezd 4:12);
- Os 5001 (Kolín 4:50 – Zábоří nad Labem 5:02); pokračuje dále směr Česká Třebová (odjezd 5:02); v úseku Kolín – Přelouč jede pouze v pracovní dny;
- Os 5030 (Zábоří nad Labem 4:19 – Kolín 4:30); jede ze směru Pardubice hl.n. (příjezd 4:19); jede pouze v pracovní dny.

Náhradní doprava bude vedena v trase Zábоří nad Labem (před výpravní budovou) – po silnicích II/327 a III/3275 – Starý Kolín (v zastávce autobusů PID) – po silnici III/3275, Novém mostě a Rorejsovou ulicí – Kolín (v terminálu autobusů před výpravní budovou). Zastávku Kolín dílny je navrženo ponechat bez obsluhy. Trasa je dlouhá cca 17 km, předpokládá se prodloužení jízdní doby z 12 na cca 20 minut. Pro zajištění návazností bude nutná úprava časové polohy spojů. K nahrazení každého spoje bude kapacitně postačovat jeden autobus standardní délky.

Dále je navrženo **vést odklonem** následující vlaky dálkové dopravy:

- IC 579 (Praha hl.n. 0:01 – Kolín 0:39–0:41 – Pardubice hl.n. 1:01); ze stanice Pardubice hl.n. pokračuje ve směru Brno hl.n. (odjezd 1:03);
- Nightjet 457 (Praha hl.n. 0:36 – Pardubice hl.n. 1:38); do stanice Praha hl.n. jede ze směru Berlin Hbf (tief) (příjezd 0:25), ze stanice Pardubice hl.n. pokračuje ve směru Graz Hbf (odjezd 1:40); v ŽST Kolín nezastavuje;
- Nightjet 456 (Pardubice hl.n. 2:00 – Praha hl.n. 3:01); do stanice Pardubice hl.n. jede ze směru Graz Hbf (příjezd 1:58), ze stanice Praha hl.n. pokračuje ve směru Berlin Hbf (tief) (odjezd 3:08); v ŽST Kolín nezastavuje.

Odklon je navrženo vést po trase Pardubice hl.n. – Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Praskačka – Velký Osek – Nymburk hl.n. – Poříčany. Vlak IC 579 za nočních výluk ŽST Kolín vynechá. Z důvodu odklonu dojde ke vzniku zpoždění v řádu desítek minut.

Dále je nutno upravit časovou polohu 1 spoje:

- RJ 1020 (Pardubice hl.n. 4:44 – Praha hl.n. 5:40); do stanice Pardubice hl.n. jede ze směru Košice (příjezd 4:42).

Vlaku bude umožněn průjezd v pravidelné trase přes ŽST Kolín po ukončení noční výluky, předpokládán vznik zpoždění je asi 10 minut.

Celkem je navrženo **9 nocí** s výlukou, z toho:

- 8 nocí v SP 0B (červenec 1. roku);
- 1 noc v SP 3B (listopad 2. roku).

Potřeba náhradní dopravy za jednokolejného provozu v trati je řešena v následujícím bodě.

5.6.3 Náhradní doprava v úseku Záboří nad Labem – Kolín (jednokolejný provoz)

Za jednokolejného provozu v denních hodinách v úseku Záboří nad Labem – Kolín je předpokládána potřeba nahrazení spojů regionální dopravy z důvodu zajištění propustnosti trati pro dálkovou dopravu. Celkem se dle GVD 2024/25 jedná o 18 párů vlaků (v přibližně hodinovém taktu mezi 4. a 23. hodinou).

Náhradní doprava bude vedena v trase Záboří nad Labem (před výpravní budovou) – po silnicích II/327 a III/3275 – Starý Kolín (v zastávce autobusů PID) – po silnici III/3275, po Novém mostě a Rorejsovou ulicí – Kolín (v terminálu autobusů před výpravní budovou). Zastávku Kolín dílny je navrženo ponechat bez obsluhy. Trasa je dlouhá cca 17 km, předpokládá se prodloužení jízdní doby z 12 na cca 20 minut. Pro zajištění návazností bude nutná úprava časové polohy spojů. K nahrazení každého spoje bude kapacitně postačovat jeden autobus standardní délky.

Celkem je navrženo **10 dní** jednokolejného provozu, všechny v SP 3A (listopad 2. roku).

5.6.4 Další opatření v osobní vlakové dopravě

Během nočních výluk SZZ ŽST Kolín a TZZ v sousedních traťových úsecích lze očekávat zpoždění vlaků cca 10 minut z důvodu řízení provozu telefonickým dorozumíváním a snížené rychlosti na neuzavřených přejezdech. Pro úpravu software SZZ (SP 3B) je navržena noční výluka provozu v upravené části kolejí (ze směru Kutná Hora hl.n. a Záboří nad Labem). Provoz bude zachován ze směru Ledebč, Velim a Velký Osek. Úprava software RBC ECTS spojená s výlukou SZZ (SP 3D) se předpokládá v noční pauze bez nutnosti výluky.

6. NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURU A BILANCE SPOTŘEBY MATERIÁLŮ

6.1 Napojení staveniště na stávající infrastrukturu

Staveniště bude napojeno na síť pozemních komunikací v okolí, což bylo podrobněji popsáno v kapitole 3 této technické zprávy. Z hlediska technické infrastruktury klade realizace stavby nároky na odběr elektrické energie, odběr pitné a užitkové vody a odvod splaškových a dešťových vod. Využití plynu nebo jiných energií není navrženo. Připojení na telekomunikační síť bude realizováno z mobilních zařízení bez nutnosti zřízení fyzické přípojky.

6.1.1 Dodávka elektrické energie

Dodávka elektrické energie bude potřebná pro napájení strojů (případně také vozidel), pro osvětlení staveniště a pro odběry v zázemí pro pracovníky stavby. Očekávané množství spotřebované elektrické energie upřesní zhotovitel stavby na základě zvolené technologie a počtu zařízení.

V traťovém úseku bude dodávka elektrické energie řešena mobilními dieselovými agregáty. Napojení na stávající energetickou infrastrukturu lze uvažovat v prostoru hlavního zařízení staveniště v areálu Správy železnic kolem km 295,0 vlevo, a to napojením do sousední trakční měnárny Borovinka.

6.1.2 Dodávka pitné vody a likvidace splaškových vod

Sociální zařízení pro pracovníky stavby budou mít podobu mobilních buněk (sprchy, toalety) s vlastním zásobníkem pitné vody i nádrží na odpadní vodu. Alternativně lze využít také balenou vodu v lahvích (pro pitný režim pracovníků stavby), mobilní cisterny na pitnou vodu (např. na mytí rukou) a suché mobilní záchody. Typ, počet a kapacitu zařízení specifikuje zhotovitel stavby.

Veškerá zařízení jímající odpadní vodu musí být pravidelně vyvážena a čištěna (zajistí zhotovitel stavby). Provizorní připojení staveniště na vodovodní a stokovou síť se nepředpokládá.

6.1.3 Dodávka užitkové vody a likvidace technologických vod

Užitková voda pro technologické potřeby, pro zkrápění zemních materiálů a pro očistu vozidel stavby bude dovážena v mobilních cisternách. Odpadní voda z uvedených činností bude jímána do mobilních sedimentačních nádrží a likvidována v souladu s postupy stanovenými platnou legislativou. Potřebné množství užitkové vody specifikuje zhotovitel stavby.

6.2 Odvodnění staveniště

Se srážkovou vodou na staveništi bude nakládáno dle míry jejího znečištění v důsledku stavebních prací a provozu staveništní techniky. Neznečištěné srážkové vodě (např. na volných plochách, na zemních tělesech apod.) bude primárně umožněno vsakování do půdních vrstev. Srážková voda znečištěná ropnými látkami, oleji apod. (např. v důsledku stékání vody po vozidlech nebo zařízeních) bude jímána, vyčištěna v souladu s platnými předpisy a vypuštěna do stokové kanalizační sítě. Zbytková neznečištěná srážková voda bude odváděna do stávajících odvodňovacích zařízení v území (drážní příkopy, dešťová kanalizace aj.). Před jejím vypouštěním mimo prostor staveniště budou zachycovány hrubé nečistoty a splaveniny (větve, štěrky, odpad apod.).

6.3 Zemní práce

Orientační bilance zemních prací stavby je uvedena v tabulce níže. Podrobnější rozvaha je uvedena v příloze č. 185 (Bilance zemních hmot).

Tabulka 5: Orientační bilance zemních prací.

Stavební úsek		Objem prací [m ³]	
ozn.	název úseku	výkop	násyp
06	Kutná Hora – Kolín, obv. Kaplička	46 500	0
07	ŽST Kolín, obv. Kaplička	7 300	3 500
08	Kolín, obv. Kaplička – Kolín	25 800	1 500
09	Hlízovská spojka	7 100	25 000
10	ŽST Kolín	850	0
	Celkem	87 550	30 000

Předpokládá se, že násypovou zeminu bude na stavbu v téměř celém objemu nutné dovézt, a výkopovou zeminu naopak ve většině objemu odvézt mimo území stavby (vzhledem k postupu stavebních prací není možné výkopovou zeminu uložit do nově budovaných násypů, neboť násypy jsou budovány první).

Dovoz zeminy je navržen po železnici do areálu Borovinka (km 295,0 vlevo), s dočasným uložením na mezideponii v areálu a následným převozem silniční technikou do místa trvalého uložení. Většina násypového materiálu putuje do tělesa Hlízovské spojky, tedy během jara roku 1 výstavby. Je uvažován dovoz 25 000 m³ zemní hmoty během 75 dní, což odpovídá cca 84 nákladním vlakům za toto období a směr (při průměrné kapacitě jednoho vlaku 300 m³) a cca 2 100 naloženým jízďám nákladních silničních vozidel (při průměrné kapacitě 1 nákladního automobilu 12 m³).

Odvoz výkopové zeminy je navržen:

- do deponie na pozemku p.č. 2571 k.ú. Starý Kolín v km 294,250 vpravo (max. kapacita 20 000 m³);
- mimo území stavby po železnici z areálu Borovinka (km 295,0 vlevo), s dočasným uložením na mezideponii v areálu, z místa výkopu bude zemina přivezena nákladními vozidly.

Odvoz výkopové zeminy bude probíhat zejména během prací v traťových kolejích, tedy během 2×60 dní roku 2 výstavby. Během těchto období (celkem 120 dní) je uvažován odvoz max. 20 000 m³ zeminy do deponie v km 294,250 vpravo (odpovídá 14 nákladním vozidlům / den / směr) a odvoz 80 000 m³ zeminy mimo území stavby s překládkou v areálu Borovinka (celkem 76 nákladních vozidel / den / směr a celkem cca 270 nákladních vlaků / směr).

Výkopová zemina musí pro uložení v zemním tělese nebo deponii (souhrnně zasypávání) splňovat požadavky Vyhlášky č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů (zejména nesmí obsah vybraných látek v zemině překročit limitní hodnoty dle Přílohy č. 5 předmětné vyhlášky). V opačném případě je výkopovou zeminu nutno odstranit v souladu s ostatními body této vyhlášky a jinou platnou legislativou.

6.4 Potřeby a spotřeby rozhodujících hmot a médií

Způsob dodávky elektrické energie a vody byl popsán v předchozích kapitolách. Ostatní materiály (stavební materiály, pohonné hmoty, maziva a oleje, technologické kapaliny apod.) budou na stavbu

dováženy, přičemž k jejich dovozu se předpokládá primárně využití silniční dopravy. Přesné množství těchto materiálů vyčíslí zhotovitel stavby na základě počtu a specifikace technických zařízení a požadavků vyplývajících z technologických postupů, které se zhotovitel rozhodne použít pro realizaci stavby. Nespotřebovaná média a hmoty a odpadní materiál (obaly, palety apod.) budou zlikvidovány v souladu s platnými předpisy týkajícími se odpadového hospodářství. Po ukončení výstavby budou dočasné zábery staveniště uvedeny do původního stavu a nespotřebovaný materiál bude vyklizen.

6.5 Odpadové hospodářství

Předpokládané množství odpadu vzniklého během výstavby je uvedeno v tabulce níže. Údaje jsou převzaty z části dokumentace B.6.4 *Odpadové hospodářství* platné v době zpracování této technické zprávy. V případě nesouladu mají přednost informace v části B.6.4.

Tabulka 6: Předpokládané množství odpadu vzniklého během výstavby.

číslo kategorie	kat.	název druhu odpadu	jedn.	množství celkem
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t	0,630
15 01 02	o	plastové obaly	t	1,185
15 01 10	n	obaly znečištěné nebezpečnými látkami	t	0,120
16 02 13	n	trafo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks	33,000
16 02 13	n	vyřazená elektrická zařízení – pikt., prosvětlené tab.	ks	1,000
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zař. a přístr.– Al, Cu a vz. kovy)	t	16,420
16 06 02	n	akumulátory alkalické (NiCd)	t	0,400
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t	735,760
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t	3 188,000
17 01 01	o	kůly a sloupy betonové	t	8,000
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t	232,520
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t	1,500
17 02 03	o	PE podložky	kg	4 534,300
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	0,025
17 02 04	n	pryžové podložky	kg	9 215,000
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t	20,700
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton / živичné lepenky bez dehtu	t	2,060
17 04 05	o	železný šrot – konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	1 437,400
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t	31,640
17 05 04	o	výkopová zemina – odkop	t	224 718,035
17 05 04	o	zemina a kamení	t	1 489,821
17 05 08	o	šterk z kolejiště	t	16 881,000
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t	403,600
17 09 04	o	kamenivo + beton	t	727,000
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t	7 538,860
20 03 01	o	komunální odpad	t	1,935

Projekt odpadového hospodářství (způsob nakládání s odpady, možnost jejich recyklace, zásady pro odstraňování odpadů) je předmětem části dokumentace B.6.4. V odkazované části dokumentace jsou uvedeny podmínky pro fázi realizace stavby týkající se odpadového hospodářství, které je zhotovitel stavby povinen dodržet.

7. POŽADAVKY NA ZPŮSOB REALIZACE

7.1 Zásady stavební technologie

- **Řešení dokumentace ZOV.** Dokumentace ZOV je připravena bez vazby na konkrétní letopočet. Časový postup prací je navržen s podrobností po týdnech, přičemž měsíce leden–květen a říjen–prosinec jsou uvažovány v délce 4 týdnů a měsíce červen–září jsou uvažovány v délce 5 týdnů. Toto rozdělení vychází z předpokladu, že v letních měsících jednak panují příznivější klimatické podmínky pro provádění většiny technologických postupů, jednak je delší doba denního světla, a lze tedy ve srovnání s jarními a podzimními měsíci za stejný počet dní vykonat větší množství prací. Některé položky v harmonogramu prací jsou do jisté míry variabilní (nemají vazbu na ostatní položky), provedení těchto prací lze odložit nebo urychlit o řádově několik týdnů.
- **Pracovní doba, rozdělení prací do měsíců roku.** Délka denní pracovní směny je uvažována průměrně 8 hodin (8:00–16:00), ale s úpravou dle doby denního světla, tzn. například během měsíců leden, únor, listopad a prosinec lze předpokládat zkrácení směny na až 6 hodin, naopak v květnu, červnu a červenci lze uvažovat prodloužení směny na 12 hodin, nebo i zavedení dvousměnného provozu (např. 4:30–12:30, 12:30–20:30). Některé činnosti budou vyžadovat výkon prací v noci během noční výluky trati (zejména práce na montáži trakčních bran nebo instalace pažení pro mostní objekty). Konkrétní způsob organizace výkonu práce na staveništi bude záležitostí zhotovitele stavby, množství stavebních prací je v dokumentaci ZOV předběžně rozděleno do jednotlivých měsíců s ohledem na očekávané klimatické a světelné podmínky.
- **Zřizování staveništních komunikací a ZS.** Jsou-li staveništní komunikace a plochy ZS zřizovány na pozemcích ZPF, musí být před jejich zřízením provedena skryvka ornice. Komunikace a plochy ZS je vhodné zpevnit např. hutněným štěrkem nebo betonovými panely, aby během deštivého počasí nedošlo k jejich rozbahnění. Po domluvě s majitelem pozemku mohou být plochy komunikací a ZS rekultivovány do původního stavu, nebo může naopak být ponechána zpevněná konstrukce. Veškerá vozidla a jiná technika musí být udržována v takovém stavu, aby z ní neunikaly provozní kapaliny, pohonné hmoty a jiné látky, které by mohly způsobit znečištění půdy. Srážková voda by měla primárně být vsakována v místě jejího spadu, v případě řešení odvodnění staveniště jiným způsobem je nutné před vypouštěním odtokové vody do kanalizace nebo jiného recipientu zachytit bahno a hrubé nečistoty.
- **Nakládání s ornici.** Zemina vytěžená z orniční, případně podorniční vrstvy (dle pedologického průzkumu) bude soustřeďována na haldách výšky max. 3 m se sklonem svahů 1:1, přičemž bude věnována zvláštní pozornost tomu, aby nedošlo k promísení této zeminy s jinými zemními materiály nebo k jejímu znečištění cizími látkami. Ornice bude po dokončení hrubých zemních prací na tělesech železničního spodku a pozemních komunikací použita na dokončení svahů (příprava pro vegetační úpravu); dále bude ornice použita na rekultivaci ploch po zrušení zařízení staveniště a staveništních komunikací; přebytečnou ornici lze po dohodě s majiteli taktéž rozhrnout na pozemky ZPF v okolí staveniště. Doba deponie ornice se předpokládá max. na 12 měsíců, vzhledem k tomu, že bude průběžně těžena i ukládána.
- **Provizorní pažení pro inženýrské objekty železničního spodku.** Vzhledem k rozdělení výstavby po traťových kolejích bude demolice a výstavba mostů a propustků probíhat po částech, mezi koleje bude nutné instalovat provizorní pažení. U propustků, které je navrženo

obnovit v mírně odlišné poloze, bude do stávající koleje provizorně doplněno potrubní vedení (protlakem), aby se v místě pažení v novém propustku nehromadila voda.

- **Recyklace štěrkového lože.** Z ekonomických důvodů je po vytěžení kolejového lože ze stávajícího železničního svršku navržena jeho recyklace a opětovné využití v maximální možné míře. Celkově je v rámci stavby navrženo zpracovat cca 15 000 m³ vytěženého štěrku. Předpokládá se míra opětovného využití 56 % ve štěrkovém loži a 14 % v zemním tělese, zbytek (30 %) bude zlikvidován jako odpad. Míra využití byla stanovena na základě průzkumu mechanického znečištění kolejového lože a dlouhodobé zkušenosti z jiných staveb. Recyklační základnu je navrženo umístit v areálu SŽ Borovinka v km cca 295,0 vpravo.
- **Pomalé jízdy kolem pracovního místa.** Z důvodu minimalizace dopadů stavebních prací na železniční provoz je navrženo případné potřebné snížení rychlosti v provozované koleji kolem pracovního místa (pracovních míst) na 80 km/h, a to za podmínek:
 - Zajištění bezpečného provozování dráhy z hlediska stability koleje s případným návrhem konkrétních stavebních opatření (týká se stavebních postupů, kdy se v sousední koleji provádí úpravy železničního spodku);
 - Prostor staveniště, resp. prostor pro provádění bude zabezpečen / ohraničen proti neúmyslnému vstupu do prostoru provozované koleje schválenými mechanickými bezpečnostními zábranami (schválené zábrany jsou uvedeny na webu SŽ, viz <https://www.spravazeleznice.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobyky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc/varovne-systemy>);
 - Pro práce / pohyb strojních mechanismů, které svým konstrukčním řešením mohou zasáhnout do profilu provozované koleje, lze použít pouze takové stroje, které jsou vybaveny bezpečnostním systémem omezující otočení pro zamezení střetu projíždějícího vlaku s pracovním strojem, resp. omezovačem zdvihu. Tyto omezovače musí být při práci vždy správně naprogramovány/nastaveny, zapnuté a plně funkční. O funkčnosti, nastavení a použití je povinen Zhotovitel vést písemný záznam.

(Znění podmínky upraveno na základě požadavku investora.)

- **Místa odstavení kolejové stavební mechanizace.** Pro odstav vozidel stavby v době jejich nečinnosti jsou vytipovány tyto koleje:
 - SK 32, 34, 36, 38, 44 ŽST Kolín;
 - SK 7, 5, 3, 4, 6 ŽST Kutná Hora hl.n.;
 - vlečková kolej SŽ v areálu Borovinka.

Nepředpokládá se obsazení všech uvedených kolejí současně, koleje budou využity dle potřeby stavby.

7.2 Zásady dopravní technologie

- **Minimalizace výlukové činnosti.** Vzhledem k vysokému významu tratí Kutná Hora – Kolín i Záběh nad Labem – Kolín pro osobní i nákladní dopravu v celé České republice je jednoznačným požadavkem na ZOV minimalizace výluk a omezení na tratích. V denních hodinách je nezbytně nutné zachovat provoz vždy alespoň v jedné traťové koleji.
- **Noční výluky a náhradní doprava.** Během nočních výluk, kdy je přerušen provoz v tratích Kutná Hora – Kolín a Záběh nad Labem – Kolín, bude nutné několik spojů regionální dopravy nahradit autobusy. Dálkové vlaky je během nočních výluk navrženo vést po odklonové trase.

Za jednokolejného provozu na trati Záboří nad Labem – Kolín bude pro zachování propustnosti pro dálkovou a nákladní dopravu nutné nahradit autobusy veškerou regionální dopravu. Podrobnosti k náhradní dopravě a dalším opatřením ve veřejné dopravě jsou uvedeny v kapitole 5.6 tohoto dokumentu.

- **Zjišťování volnosti za výluky TZZ.** Během výluky TZZ v úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín, kdy budou jízdy vlaků zabezpečeny telefonickým dorozumíváním, bude skutečnost, že vlak vjel z tratě celý, zjišťovat v ŽST Kutná Hora hl. n. staniční dozorce TOP a v ŽST Kolín provizorní dopravní zaměstnanec se stanovištěm v prostoru zhlaví směr Kutná Hora hl. n., kterého zajišťí zhotovitel stavby.

7.3 Zásady zabezpečovacího a sdělovacího zařízení

- **Předání technologického objektu Kaplička s předstihem před změnou ZZ.** Čistá stavba objektu musí být předána pro instalaci technologických zařízení minimálně 6 měsíců před výměnou traťového zabezpečovacího zařízení za nové, resp. úpravou SZZ ŽST Kolín.
- **Vazba úpravy SZZ ŽST Kolín a výměny TZZ Kutná Hora – Kolín.** Vložením obvodu Kaplička do ŽST Kolín vzniká zásah do staničního zabezpečovacího zařízení stanice. Zároveň je navržena výměna traťového zabezpečovacího zařízení v traťovém úseku za nový typ, přičemž nové TZZ již nepokryje úsek Kaplička – seřaďovací nádraží. Úprava SZZ ŽST Kolín a aktivace nového TZZ tedy musí proběhnout současně. Zároveň je tyto práce možné provést až ve chvíli, kdy se v kolejišti fyzicky nacházejí potřebné stavební prvky (koleje, výhybky) nebo v bezprostřední blízkosti tohoto okamžiku.
- **Dočasné obnovení stávajícího TZZ v TK 2.** Ve stavebním postupu 2, kdy je již vybudována TK 2 v nové poloze a s novým železničním spodkem, je v této koleji nutno zachovat provoz, protože současně probíhá výluka TK 1 a stavební práce v ní. Protože v tuto chvíli ještě nelze spustit nové ZZ, je navržena obnova stávajícího TZZ s tím, že do TK 2 budou nařezány provizorní kolejové styky pro zajištění funkce kolejových obvodů.
- **Vkládání výhybek v obv. Kaplička.** Stávající TZZ Kutná Hora – Kolín neumožňuje vložení výhybek do kolejí s kolejovým obvodem. Výhybka č. 501 v první realizované koleji (TK 2) tedy bude vložena až dodatečně, po výměně TZZ.
- **Doba pro výměnu (úpravu) a zkoušení ZZ.** Na úpravu SZZ ŽST Kolín (změnu SW elektronického stavědla) je uvažována 1 noc. Zároveň v tomto okamžiku dojde ke spuštění nového TZZ, pro jeho zkoušení je nicméně zapotřebí minimálně dalších 5 dní. Po tuto dobu je na trati Kutná Hora – Kolín uvažován provoz v obou traťových kolejích řízený mezistaničně s telefonickým dorozumíváním.
- **Výluka ETCS v TK 1 Záboří nad Labem – Kolín.** Vložením výhybky č. 1XA do traťové koleje č. 1 trati Záboří nad Labem – Kolín bude zahájena výluka ETCS v této koleji (bude mj. znamenat snížení traťové rychlosti v úseku na 100 km/h). Pro minimalizaci doby výluky ETCS je žádoucí, aby ke vložení výhybky došlo ke konci stavebních prací, kdy již zároveň existuje nová konfigurace kolejiště v obv. Kaplička a ve změněných částech stanice jsou nainstalovány prvky ETCS v kolejišti. Poté bude nutná doba pouze cca 5 týdnů pro zaměření těchto prvků a vývoj a zkoušení software radioblokové centrály (RBC) Kolín, po níž bude možné uskutečnit změnu software a ukončit výluku.

- **Výluka ETCS v ŽST Kolín.** Z důvodu minimalizace výluky ETCS ve stanici je navrženo při změně software SZZ ŽST Kolín ponechat v činnosti stávající software RBC ETCS a zachovat provoz systému ETCS na kolejišti, které nebylo dotčeno úpravami SZZ. Tímto bude na většině kolejiště stanice Kolín zkrácena výluka ETCS na dobu výluky SZZ. Výluka ETCS bude nadále pokračovat pouze pro obě traťové koleje směr Kutná Hora (včetně nového obvodu Kaplička a spojovacích kolejí) a pro TK 1 směr Záboří nad Labem (začátek výluky u odjezdových a cestových návěstidel). Podmínkou tohoto postupu je zachování číslování jízdních cest v nové závěrové tabulce dle stávající závěrové tabulky (jsou uvedeny v SW RBC). Aktivace úprav SW RBC proběhne cca 1 měsíc po aktivaci úprav SZZ za další výluky ETCS ve stanici.
- Další zásady:
 - Výluky pro zabezpečovací zařízení nelze slučovat s výlukami pro trakční vedení.
 - Při pokládce nové zabezpečovací a sdělovací kabelizace je nutné důsledně dodržovat geodetickou dokumentaci, aby nedošlo ke kolizi kabelizace s jinými stavebními objekty (zejména základy trakčního vedení).
 - Stávající venkovní sdělovací kabel ČD Telematika, zavěšený na trakčních podpěrách, není v provozu a stavba nebude řešit jeho dočasné přeložky. Kabel bude společně s ostatní kabelizací uložen do nové definitivní společné kabelové trasy.
 - Veškeré práce, které se týkají sdělovacích kabelových tras nebo zařízení SŽ Telematika budou předem konzultovány se správcem sítí (týká se zejména vytyčení tras a manipulace se zařízeními SŽ Telematika v rámci provizorních nebo definitivních stavů). Výluky na zařízeních SŽ Telematika budou předem konzultovány se společností ČD Telematika, a.s., a bude ověřena jejich provázanost a dopad na zabezpečovací systémy.

7.4 Zásady trakčního zařízení

- **Trakční brány.** Z hlediska časové koordinace prací vyžadují trakční brány nejpodrobnější přípravu, neboť na rozdíl od samostatně stojících stožárů je nutno při montáži provést výluku ve všech kolejích, přes které vede břevno. Stavba zahrnuje celkem 56 nových trakčních bran:
 - SÚ 06: 8 bran (zast. Hlízov)
 - SÚ 07: 7 bran (obv. Kaplička)
 - SÚ 08: 10 bran (oblouk před ŽST Kolín)
 - SÚ 09: 4 brány (napojení Hlízovské spojky na zhlaví ŽST Kolín směr Záboří nad Labem)
 - SÚ 10: 27 bran (v místě souběhu SK 38a, TK 1, TK 2; z toho brána č. 21–22 vede také přes SK 1a, SK 2a, tj. celkem přes 5 kolejí).

Montáž bran je předpokládána v nočních výlukách, přičemž odhadovaný čas je 2 hodiny prací na 1 bránu (za běžnou 4h noční výluku tedy lze stihnout instalaci 2 bran). Výjimku představuje brána č. 21–22, která vzhledem ke své délce vyžaduje delší montážní dobu (cca 4–6 h za předpokladu, že bude břevno smontováno v předstihu a poté pouze instalováno na podpěry). Kromě výluk pro montáž bude potřebná výluka pro převěšení TV, v závislosti na délce upravovaného úseku bude převěšení provedeno buď za noční nebo denní výluky.

Základy nových bran a stožárů je převážně navrženo provádět ze staveništních komunikací vedle trati, případně z dlouhodobě vyloučené koleje, tedy bez zásahu do provozu na trati.

Betonáž z traťové koleje za denních výluk bude nutná v násypech v km 293,5–294,5 (z TK 1) a v ŽST Kolín (ze SK 38a).

- **Tažení trakčního vedení do ŽST Kutná Hora hl.n.** V souvislosti s úpravou trakčního vedení od km cca 288,450 (nové stožáry č. 9, 10) bude vyměněno trakční vedení v celém trakčním úseku (elektrické dělení se nachází na stožárech č. 69, 70 v ŽST Kutná Hora hl.n., km 288,160). Během tažení trakčního vedení v SK 1 a SK 2 musí být vypnuto také trakční vedení v sousedních kolejích v liché, resp. sudé části kolejiště. Pro práci v každé koleji se předpokládají denní výluky (vždy 3 po sobě jdoucí dny, je zapracováno v harmonogramu).
- **Obnova trakčního vedení v seřadovacím nádraží ŽST Kolín.** Práce na trakčním vedení zasahují do elektrického dělení v km 296,570 a do úseku cca 200 m za ním. Vznikl požadavek nezřizovat v troleji provizorní spojky a vyměnit ji v celém elektrickém úseku. Úsek končí elektrickým dělením v km 297,790 (brána č. 243–242). Pro práci v každé koleji se předpokládají denní výluky provozu (vždy 3 po sobě jdoucí dny, je zapracováno v harmonogramu), zároveň bude probíhat výluka trakčního vedení v dotčené části kolejiště. Pro úpravu elektrického dělení v km 296,570 (přesunutí na nové trakční brány) je dále třeba v předstihu vybudovat kabelovou trasu DOÚO.
- **Provizorní stav trakčního vedení v seřadovacím nádraží ŽST Kolín.** Během prací na železničním svršku a spodku v TK 2, resp. TK 1 a SK 38a v km cca 296,5–296,7 bude trakční vedení v tomto úseku demontováno. V navazujících staničních kolejích č. 42, resp. 38 a 40 bude trakční vedení vždy zkráceno a ukotveno do provizorních kotevních sloupů zřízených u brány č. 215–216. Provizorní kotvení bude zrušeno na konci SP 1, resp. SP 2 natažením nových vodičů ve staničních kolejích, které budou kotveny již v definitivních polohách.
- **Úpravy na silničním mostě ev. km 289,344 (SO 06-22-01).** Na spodní straně nosné konstrukce mostu budou demontovány stávající odrazné tyče a nahrazeny novými tyčemi dle nové polohy kolejí. Práce na výměně odrazných tyčí budou provedeny během dlouhodobých výluk v traťových kolejích, kdy se v nich nenachází trakční vedení.

7.5 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Právní rámec pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP) na staveništi železniční trati tvoří zejména tyto dokumenty:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí;
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky;
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů;
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů;
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů;

- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- Nařízení vlády č. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků;
- Předpis SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic“ ve znění změny č. 1.

Zhotovitel stavby je povinen při realizaci stavby postupovat v souladu s ustanoveními výše uvedených dokumentů a zajistit splnění požadavků BOZP, zejména v následujících oblastech:

- informovanost pracovníků stavby o zásadách BOZP – všichni pracovníci stavby musí být prokazatelně informováni o relevantních předpisech týkajících se BOZP např. dle výčtu výše;
- sestavení plánu BOZP;
- vybavení pracovníků vhodnými pracovními nástroji a ochrannými prostředky a vybavením;
- dodržování hygienických podmínek (mytí rukou, přístup k toaletám, pitný režim);
- dodržování bezpečnostních zásad, vykonávání kvalifikovaných činností pouze povolanými osobami, zajištění bezpečnostního dozoru;
- vytyčení a označení podzemních elektrických vedení před zahájením výkopových prací, označení elektrických rozvaděčů a zařízení;
- zabezpečení staveniště proti vniknutí nepovolaných osob, zamezení manipulace s nebezpečnými látkami a zařízeními nepovolanými osobami.

Budou-li na staveništi pracovat zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je investor povinen zajistit koordinátora BOZP.

7.6 Podmínky pro fázi realizace záměru ze stanoviska EIA

K záměru nebylo vydáno závazné stanovisko EIA, neboť záměr prošel zjišťovacím řízením EIA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ale závěrem zjišťovacího řízení bylo, že záměr nepodléhá posouzení podle tohoto zákona.

8. VLIV REALIZACE STAVBY NA OKOLÍ, OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ, POŽADAVKY NA PŘÍPRAVU ÚZEMÍ

8.1 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Realizace stavby musí probíhat tak, aby došlo k minimalizaci negativních vlivů výstavby na okolní stavby a pozemky. Obecně lze negativní vlivy výstavby rozdělit do následujících kategorií (vždy je uvedena kapitola tohoto dokumentu nebo část dokumentace, která se předcházení nebo minimalizaci daného negativního dopadu věnuje podrobněji):

- Šíření hluku a vibrací – kapitola 8.2.2;
- Znečištění ovzduší – kapitola 8.2.1;
- Znečištění půdy a vody – kapitoly 8.3.1, 8.3.2;
- Poškození vegetace – kapitola 8.3.2;
- Znečištění pozemních komunikací – kapitola 8.2.1;

- Omezení přístupu na pozemky, objízdné trasy – část dokumentace B.10 (Dopravně inženýrská opatření).

8.2 Ochrana okolí staveniště

8.2.1 Ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti

Pro eliminaci znečišťování pozemních komunikací provozem vozidel stavby budou dodržována následující opatření:

- důsledné očištění dopravních prostředků (nekolejových vozidel stavby) před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci;
- dojde-li ke znečištění komunikace, bezodkladné odstranění znečištění a uvedení komunikace do původního stavu, např. s použitím samosběrného vozu.

Pro eliminaci nadměrné prašnosti vlivem stavebních prací budou dodržována následující opatření:

- zakrytí sypkého nákladu na vozidlech stavby plachtami;
- bude-li to účelné, zkrápění nezpevněných staveništních komunikací;
- zkrápění proti prašnosti během demoličních prací;
- provoz recyklační linky na štěrk pouze v rozsahu potvrzeném rozptylovou studií jako vyhovující z hlediska limitů na znečištění ovzduší stanovených platnou legislativou.

8.2.2 Ochrana proti hluku a vibracím

Zhotovitel stavby bude během stavebních prací postupovat tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb, chráněném venkovním prostoru a chráněném vnitřním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Nařízení stanovuje pro hluk ze stavební činnosti následující limity (zejm. § 11, § 12, příloha č. 2, příloha č. 3, části A, B – výběr nejvíce relevantních hodnot):

- v chráněném venkovním prostoru staveb:
 - od 7 do 21 h $L_{Aeq,T}$ 65 dB,
 - od 6 do 7 h a od 21 do 22 h $L_{Aeq,T}$ 60 dB,
 - od 22 do 6 h $L_{Aeq,T}$ 45 dB;
- v chráněném vnitřním prostoru staveb – v obytných místnostech:
 - od 6 do 22 h $L_{Aeq,T}$ 40 dB,
 - od 22 do 6 h $L_{Aeq,T}$ 30 dB.

Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztažený k době trvání vibrací T v chráněných vnitřních prostorech staveb je dle § 18 nařízení vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

- hladiny zrychlení vibrací $L_{aw,T}$ 75 dB, nebo
- 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 dle přílohy č. 5 Nařízení.

8.3 Ochrana životního prostředí při výstavbě

Problematika realizace stavby s určením příslušných opatření na ochranu životního prostředí je podrobněji zpracována v části dokumentace B.6.

V oblasti ochrany životního prostředí je zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi povinen postupovat s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržovat příslušné právní předpisy v platném znění, kterými jsou 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. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 350/2011 Sb., chemický zákon, ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů;
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- 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).

8.3.1 Ochrana proti znečišťování vody

Během výstavby musí být dodržována platná legislativa týkající se ochrany vod a hospodaření s látkami znečišťujícími vodu, zejména Zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů, a Vyhláška č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů. Pracovníci stavby musí být s těmito dokumenty seznámeni.

Riziko z hlediska znečištění vod představují především ropné látky, konkrétně pohonné hmoty, oleje a maziva pro stavební techniku. Doplnění těchto hmot bude probíhat na předem určených místech, která budou chráněna proti případnému úniku ropných látek do okolí. Skladování těchto látek na staveništi se nepředpokládá, pokud k němu ovšem dojde, je nutné rovněž skladovací místo zabezpečit proti úniku látek do okolí. Znečištění vod ropnými látkami bude dále předcházeno: 1) kontrolami stavební techniky, zda nedochází k úniku těchto látek, 2) použitím předčišťovacího zařízení na odpadní vody vzniklé při mytí stavební techniky.

8.3.2 Ochrana stávající zeleně a půdy

Při provádění stavebních prací bude postupováno v souladu s technickými normami z řady ČSN 83 90xx *Technologie vegetačních úprav v krajině*. Zejména se jedná o následující normy:

- ČSN 83 9011 Práce s půdou,
- ČSN 83 9021 Rostliny a jejich výsadba,
- ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání,

- ČSN 83 9041 Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce,
- ČSN 83 9051 Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy,
- ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

8.4 Požadavky na asanace, demolice a kácení zeleně

8.4.1 Asanace

Stavba nevytváří požadavky na asanace.

8.4.2 Demolice

Součástí stavby je demolice dvou přístřešků pro cestující v železniční zastávce Hlízov. Jedná se o jednoduché ocelové přístřešky s betonovou podlahou. Objekty jsou v dobrém stavu a výskyt nebezpečných materiálů není předpokládán. Demolice jiných pozemních objektů není v rámci stavby navržena.

8.4.3 Kácení zeleně

V době zpracování této technické zprávy je k odstranění navrženo 9 915 ks stromů a 89 855 m² porostů. Bližší informace podá dokumentace SO 90-92-01 *Kácení lesní a mimolesní zeleně* (v případě nesouladu mají údaje v dokumentaci SO 90-92-01 přednost). Kácení bude prováděno výhradně v době vegetačního klidu (listopad–březen kalendářního roku).

8.5 Bezbariérová přístupnost

8.5.1 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Stavbou nevznikají požadavky na bezbariérové obchozí trasy, neboť její realizaci nebudou přerušeny stávající bezbariérové trasy v území.

8.5.2 Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Úpravy pro bezbariérové užívání během výstavby budou řešeny v místech, kde se předpokládá pohyb pěších.

Předmětem stavby jsou mj. úpravy vedení inženýrských sítí prováděné v otevřených výkopech. Pro zabezpečení výkopů v místě pohybu chodců platí následující podmínky:

- Výkopy budou mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou záražku jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí, sledující půdorysný průřez překážky.
- Případné pochozí lávky přes výkopy budou široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách budou mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pro pochozí rošt platí, že bude mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm a pochozí plochy budou řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením.

Bezbariérové úpravy budou dále řešeny na rekonstruovaném železničním přejezdu, kde je po dobu výstavby navrženo zachování přístupu pro pěší (P3725). Pro výkopy, případně také pro pochozí lávky přes neprovozované koleje na přejezdech platí ustanovení uvedená výše.

9. ZABEZPEČENÍ VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ

Náplní objektu Zabezpečení veřejných zájmů (někdy vyčleňován jako samostatný objekt v rámci dokumentace) jsou práce spojené s uvedením okolí staveniště do původního stavu po ukončení stavby (nad rámec běžného úklidu a rekultivace ploch zařízení staveniště a staveništních komunikací) a dokončovací práce mimo stavební objekty záměru. V rámci této stavby se z hlediska Zabezpečení veřejných zájmů předpokládá zejména tato činnost:

- Obnova vozovek veřejných a soukromých zpevněných komunikací poškozených vozidly stavby – uvažována obnova ohrubné vrstvy asfaltových vozovek na místních a účelových komunikacích při průměrné šířce komunikace 5 m a rozsahu poškození 20 %, celkem k obnově navrženo 6 500 m² vozovky;
- Obnova oplocení soukromých pozemků poškozeného během výstavby – uvažován plot s podezdívkou výšky do 0,75 m a drátěným pletivem výšky 1 m, souhrnná délka 100 m;
- Obnova demontovaného oplocení v areálu DKV Kolín ČD – uvažován plot bez podezdívky, drátěné pletivo výšky 2 m, souhrnná délka 30 m.

10. PODKLADY

- Dokumentace záměru „Rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo)“ ve stupni DUR vč. záznamů z projednání, zpracovatel METROPROJEKT Praha, a.s., čistopis 02/2021;
- Geotechnický a stavebně technický průzkum, GeoTec – GS, 2016, doplnění 2024;
- Geodetické zaměření stávajícího stavu trati;
- Předpis SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic“ ve znění změny č. 1.

v Praze, květen 2025

Bc. Jiří Palas