

DOKUMENTACE SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI

2	Zpracování připomínek Ropidu	24.10.2017	Ing. Halama	
1	Zpracování připomínek města Kladna	30.06.2017	Ing. Halama	
Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:



Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Kontaktní adresa:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 2/1786
120 00 Praha 2

generální ředitel: Ing. David Krása
tel.: +420 296 105
www.metroprojekt.cz
info@metroprojekt.cz



METROPROJEKT

Souprava číslo:

HIP:

Podpis:

Název a účel díla:

Ing. Jan Nosek

Tel.: +420 296 154 221

Stupeň: PD / DUR

**Modernizace trati
Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)**

Zpracovatelský útvar:

STŘEDISKO S51 STAVEBNÍ

Tel.: +420 296 154 232

Vedoucí útvaru:

Ing. Jiří Mára

Podpis:

Název části díla:

**SOUHRNNÁ ČÁST
ORGANIZACE VÝSTAVBY**

**B
B.12**

Odpovědný projektant:

Ing. Miroslav Halama

Podpis:

Vypracoval:

Ing. Miroslav Halama

Podpis:

Název přílohy:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Změna:

2

Číslo. příl.:

100

Skart.
znak:

V20/2038

Datum:

01/2017

Počet
formátů:

30 A4

Měřítko:

-

IČD:

13

6090

02

12

00

00

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1 Identifikace stavby.....	2
1.2 Identifikace investora a projektanta	2
1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati.....	3
2. DOPRAVNÍ TRASY	4
2.1 Úvodem	4
2.2 Železnice	4
2.2.1 Plochy a koleje.....	4
2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti.....	5
2.2.3 Provizorní přístupy a provizorní nástupiště.....	6
2.3 Komunikace	8
2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace	9
2.3.2 Staveništní komunikace a provizorní přejezdy	9
2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	10
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	11
3.1 Obecné zásady řešení ZS.....	11
3.2 Základní zařízení staveniště.....	14
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS).....	14
3.2.2 Montážní základna (MZ)	14
3.2.3 Recyklační základna (RZ)	14
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště	15
3.3.1 Tabulka ZS	15
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	16
3.4 Dílčí Zařízení staveniště	16
3.4.1 Stavební úsek 06	16
3.4.1 Stavební úsek 07	20
3.4.2 Stavební úsek 08	22
3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP.....	25
3.6 Ochranná pásma.....	27

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: **Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)**
Číslo ISPROFIN: 521 372 0004

Stupeň dokumentace: DÚR (dokumentace pro územní rozhodnutí)
dle drážní terminologie PD (přípravná dokumentace)

Charakter stavby: Modernizace a rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby: Stavba dráhy
Umístění stavby: Kraj: Středočeský
Okres: Kladno
Obec s rozšířenou působností: Kladno
Obce: Kladno (dotčené části Kladno, Kročehlavy, Dubí, Rozdělov),
Kamenné Žehrovice

Katastrální území: Kladno, Kročehlavy, Rozdělov,
(pro kabelové trasy: *Malé Přítočno, Velké Přítočno, Pletený Újezd, Kamenné Žehrovice*)

Dotčené trati: celostátní ostatní, mimo síť TEN-T, jednokolejné, neelektrifikované
Hlavní:
- dle JŘ č. 120 Praha-Masarykovo n. – Rakovník
- dle TÚ č. 0101 Praha-Bubny (mimo) – Chomutov-záp.zhlaví (mimo)
- dle TTP č. 528B Praha – Bubny – Rakovník
- dle Prohlášení o dráze č.383 Praha Bubny-Kladno (včetně)
č.384 Kladno (mimo)-Lužná u Rakovníka
Přípojná:
- dle JŘ č. 093 Kladno (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo)
- dle TÚ č. 0811 Kladno (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo)
- dle TTP č. 528E Kladno – Kralupy nad Vltavou
- dle Prohlášení o dráze č.386 Kladno (mimo)-Kralupy nad Vltavou

Traťový úsek: Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)

Dopravní a zastávky řešené: stanice: Kladno, Kladno-Ostrovec
zastávka: Kladno město

Dopravní, zastávky a traťové úseky dotčené kabelizací:
stanice: Unhošť, Kamenné Žehrovice
zastávky: Kladno Rozdělov
traťové úseky: Unhošť-Kladno
Kladno-Kamenné Žehrovice

1.2 Identifikace investora a projektanta

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.)
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město

Kontaktní adresa Stavební správa západ se sídlem v Praze,
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

HIS Jaroslava Techmanová

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

HIP Ing. Jan Nosek

Část dokumentace: ZOV, B.12, příl.300 Časový průběh stavby (Harmonogram výstavby)
Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969)
tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz
Vypracoval: Ing. Miroslav Halama
(texty; řádkový harmonogram; podklady grafických částí - schémata, situace)
Spolupráce: Bc. Kateřina Adamová (grafické části - kresba schémat a koo situací)
Ivana Čiperová (grafické části - kresba schémat a situací)
Bc. Oldřich Havelka (grafická část – přehledná situace)

1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati

Hlavní specifika stavby navržená v PD jsou:

- modernizace (peronizace - 2 ostrovní nástupiště, jedno s dělenými hranami a jedno vnější) rozsáhlé železniční stanice Kladno se třemi hlavními kolejemi a s odbočnou tratí, (před redukcí zahrnovalo kolejiště v sudé skupině 4 průjezdné a 7 kusých kolejí, v liché skupině pak 20 kolejí průjezdných a 6 kusých; celkový počet výhybek byl 96; součástí stanice byly areály Nákladového obvodu (NO), Montážní základny (MZ), Mechanizace traťového hospodářství (MTH), Traťové distance (TD) se složištěm svrškového materiálu, Depa kolejových vozidel (DKV) vč. spojovací koleje do Poldi Kladno a vlečky Dřevařských závodů, (po redukcí a omezeném využívání kolejiště je současný stav následující - zůstal areál NO, DKV (bez napojení na Poldi Kladno) a napojení na MTH, v sudé skupině je o tři kusé a tři průjezdné manipulační nesjízdné (zarostlé) koleje méně, v liché skupině je méně o 6 průjezdných a 6 kusých kolejí, které byly demontovány a 6+1 manip.kolejí, které jsou nesjízdné (zarostlé); výhybek je o cca 19 méně, dalších cca 16 je nefunkčních (zarostlé nebo nastavené do jednoho směru)),
- modernizace jednokolejné odbočné trati na dvoukolejnou v délce cca 3,5 km vč. zastávky (Kladno město) a stanice Kladno Ostrovec s ukončením dvoukolejného úseku,
- plná elektrizace řešeného úseku (žst. a dvoukolejné přípojně trati) stejnosměrnou soustavou 3kV včetně Trakční měničny (TM) s napájením el.přípojkou 22 kV přes novou SpS z rozvodny ČEZ,
- přeložka městské komunikace ul.Železničářů x P.Bezručů/III/2385 délky cca 430 m včetně křižovatky, 100 m přípojně komunikace a chodníků.

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB) dvou stanic žst.Kladno a žst.Kladno Ostrovec a AB pro traťový úsek (TU) Kladno-Kladno Ostrovec, (součástí je i provizorní zab.zařízení pro žst.Kladno během výstavby),
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména MK a TK) i mimo stavební rozsah (do Kamenných Žehrovic - cca 6,5 km a směr Kladno Dubí - cca 1,5 km) a přeložky nedrážních sdělovacích a silnoproudých kabelů,
- technologie DŘT, silnoproudé technologie TM pro napájení TV, TS pro napájení EOv a zab.zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení a ÚO,
- četné přeložky (případně ochrany) potrubních vedení dosahujících u vodovodních 9 ks SO, kanalizačních 15, plynovodních 4 a horkovodních 4 ks SO,
- kompletní rekonstrukce a novostavba železničního spodku a svršku (rozsáhlá železniční stanice Kladno a zdvoukolejnění do žst. Kladno Ostrovec),
- novostavby 7 ks nástupišť, z toho dvě ostrovní celkové délky 430 m a 5 ks vnějších délky 1036 m,
- rekonstrukce 4 ks železničních přejezdů a 1 ks zrušený,
- výtahy a eskalátory v žst. Kladno a na zast.Kladno město,

- rekonstrukce, novostavby a rušení mostních objektů:
 - 2 ks nových podchodů zejména pro cestující na železnici (jeden dvoukolejný v žst. Kladno-Ostrovec; jeden pod celým kolejištěm v žst. Kladno s prodloužením do přednádražního prostoru celkové délky 130 m, s třemi výtahy, s pěti schodišti, dvěma páry eskalátorů na ostrovní nástupiště, eskalátorem do VB a rampami na obou koncích podchodu)
 - 2 ks nových podchodů pro veřejnost (oblast Sletišť a Pod ořechovkou),
 - 1 ks nový most pro přeložku městské komunikace (ul. Železničářů x P. Bezruče/III/2385),
 - 2 ks rekonstruovaných propustků a 6 ks propustků zrušených,
 - 6 ks zárubních zdí založených na pilotách o celkové délce 1046 m,
- PHS v celkové délce 1737 m,
- rozsáhlé úpravy místních komunikací včetně dvou nových kruhových objezdů, novostavby parkovišť a ostatních zpevněných ploch.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro Modernizaci trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně) je doprava železniční a silniční. Ostatní druhy dopravy jako např. vodní nebo letecká jsou pro tuto stavbu nepoužitelné. Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Silniční pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště modernizovaného úseku.

Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména Přehlednou situací 1 : 10 000 pro celou stavbu a pak i Koordinačními 1 : 2 000 pro jednotlivé úseky tratě.

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

Základním požadavkem a snahou plánu Organizace výstavby je preferovat transport maximálního objemu zemin a šterku po železnici.

Konkrétně se bude v Provozním úseku Kladno město jednat o odtěžování šterku na recyklaci prostřednictvím čističek s přidanými vozy na převoz šterku. V případě realizace šterkového lože v druhé koleji bude toto prováděno z vedlejší koleje výsypnými vozy. Zde ovšem bude docházet ke střetu požadavku zachování velmi hustého železničního provozu a nutností provádět práce v nočních sedlech s požadavkem minimalizace rušení nočního klidu.

Odvoz přebytečné zeminy bude z místa železniční stanice Kladno doporučen provádět překládkou na železniční vozy a dopravou (ve spolupráci s ČD Cargo) přímo do míst vhodných skládek, která jsou kolejově nebo jinak vhodně napojená (např. přepravníkovými pásy) na prostory vlastní skládky.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Žst. Kladno. Kolejiště a plochy jsou po návrhu rozmístění základních (RZ, HZS, MZ) a klasických ZS využity téměř beze zbytku. Lichá skupina kolejí, kde by bylo možné deponovat kolejovou mechanizaci vlastní stavby je podrobena rekonstrukci hned v prvním Stavebním postupu (SP) a její využití v rámci SP0 je jen dočasné. Po dokončení SP1 je pak možné se do nové liché

skupiny vrátit a ze čtyř kolejí využít 2 pro stavební stroje. Jiné, další, využití stávajícího kolejiště žst.Kladno hl.n. je pro kolejovou mechanizaci vlastní stavby v podstatě nulové.

Ze strany zadavatele byl v rámci připomínek dán pokyn prověřit možnost využití kol.č.4 a 4a pro odstavení mechanizace. Obě koleje jsou ve výrazně zanedbaném stavu, zanesené, zarostlé a dlouhodobě nepoužívané. Pokud jejich technický stav nebude zlepšen v rámci údržby ST OŘ Praha, bude pouze na vybraném zhotoviteli, zda v rámci přípravných prací bude ochoten investovat do dočasného využití. Pro kolej č.4a by doba využití koleje byla během stavební činnosti 7 měsíců plus 3 měsíce Zimní přestávky. V případě kol.č.4. je však nevýhodnost využití (ponechání) potvrzena i nutností zachovat před VB volný prostor pro přístup cestujících na stávající nástupiště (zejména během SP1 vč. období zimní přestávky).

Ohledně dalších možných ploch určitou rezervu tvoří prostor bývalé Montážní základny vlevo na pražském zhlaví. Plocha (cca 140 x 40 m, 5.600 m²) není v dokumentaci vyznačena, ale je na drážním pozemku (i když v majetku ČD) a po vykácení náletových dřevin ji lze využít jako mezideponii vytěženého materiálu pro případ, že by nebylo možné materiál odvézt ihned na skládku.

Sousední stanice. Pro možné odstavení kolejové mechanizace a využití dalších ploch lze uvažovat s kapacitními možnostmi sousedních stanic. Pro trať č.120 se v žst. Unhošť jedná o manipulační průjezdnou kolej č.5, kusé koleje č.4 a 5a a plochy Nákladového obvodu (NO). V žst. Kamenné Žehrovice manipulační kolej č.4 včetně výrazné části NO a jedné až dvou dopravních kolejí v liché kolejové skupině. Na trati č.093 v žst. Kladno Dubí lze počítat pouze s kolejovými kapacitami sudé části kolejiště – jedna až dvě dopravní koleje.

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během modernizace dojde k omezení kapacity dráhy a k trvalým uzavírkám (opatření jsou navržena v části B.12 Dopravní a provozní technologie). V zásadě předpokládáme následující.

Linka NAD směr Praha. Při výluce pražského zhlaví žst. Kladna trati č.120 bude Náhradní autobusová doprava (NAD) zavedena mezi žst. Unhošť a Kladno po silnici I/61 s možným zastavením na zastávkách autobusů v Malém a Velkém Přitočně. Možnost zastavování je vhodná a její realizace bude na zvážení jak ze strany železničního dopravce, tak ze strany krajského objednatele železniční dopravy.

Při současné výluce rakovnického zhlaví (trať č.120) a zhlaví ostrovského řešeného úseku trati č.093 (SP 2a/SP2-I) žst.Kladna po dobu 6 týdnů budou zavedeny dvě linky NAD. Obě budou začínat v žst Kladno. Jedna linka do žst. Kamenné Žehrovice a druhá do žst. Kladno Dubí (resp. žst. Brandýsek – viz dále). V části Kladna budou linky vedeny ve stejné stopě.

Samostatná linka NAD do Kamenných Žehrovic bude určena zejména pro rychlíkové spoje. U osobních vlaků bude ještě úvaha o jediné lince z Unhoště do Kladna (s pokračováním do Kladna Dubí) a přestupem na druhou linku NAD do Kamenných Žehrovic. Trasa na K.Žehrovice je od žst. Kladno uvažována z ulice M.Horákové, ulicí Železničářů, P.Bezruče, Sportovců, Štefánikova a Doberská na zast. Kladno Rozdělov. Zde je variantní možnost vést NAD i přímo (bez zajištění na zastávku) ulicí Rakovnickou (dále jako silnice II/238) a po odbočení na silnici II/2382 přímo do žst. K.Žehrovice k VB a kolejišti s nástupištěm pro přestup na vlak směr Rakovník.

Linka NAD do Kladna Dubí bude stejně jako linka do K.Žehrovic pokračovat z ul.M.Horákové po ul.Železničářů, dále ul. Ke Stadionu a Čs.Armády k poloze autobusové zastávky u zast. Kladno město. K žst.Kladno-Ostrovec se uvažuje pokračovat ulicí Tylovou, A.Škváry, J.Wericha a Závašova, kde bude zastavení na opačné straně kolejiště než je VB. Další trasa je předpokládána ulicí Kosmova, Braunova, V.Kratochvíla, Lesík, Hřbitovní, Slánská (jako silnice II/118) a Průmyslová k zast. Kladno Švermov. Do žst. Kladno Dubí je návrh vedení dále po ul. Průmyslová, Dubská a odbočením do ul.Oldřichova až k VB a kolejišti s nástupištěm pro přestup na vlak směr Kralupy n.Vlt.

Určitou nevýhodou tohoto spojení NAD je zdlouhavý průjezd Průmyslovou zónou Kladno-východ mezi zast.Kladno Švermov a žst.Kladno Dubí.

Linka NAD do Brandýska. Výše navržená linka NAD s ukončením v žst. Kladno Dubí byla na projednání změny koncepce ZZ dne 11.01.2017 zástupcem OŘ Praha zpochybněna z důvodů nemožnosti zajištění a otáčení autobusů v prostoru stávající VB. Bylo konstatováno, že je nutné linku NAD zavést až do žst.Brandýsek. Trasa z žst.Kladno je až na silnici II/118 shodná s linkou do Kladna Dubí. Na začátku Švermova však nezajíždí k žel. zastávce Kladno Švermov, zastaví pouze na autobusové zast. Na Kopci, odbočí do ulice 28.října (stále silnice II/118), v centru Švermova zastaví na autobusové zast. Havlíčkovu náměstí a odbočením do ulice Velvarské (silnice III/2288) se napojí do Brandýska ulicí Švermovskou. Podle zvyklostí dopravce (případně dohody s objednatelům dopravy) zastaví v centru Brandýska na některé z autobusových zastávek a ulicí Slánskou (silnice III/00712) dojedete až k VB žst.Brandýsek pro přestup na vlaky směr Kralupy n.Vlt.. Výhodou tohoto spojení je lepší obsluha Švermova a Brandýska, a relativně rychlejší a přímější spojení mezi těmito dvěma sídly.

Linka NAD do Kladna Dubí (nebo do Brandýska) bude během stavby zopakována celkem třikrát, dvakrát po dobu 3 týdnů (SP1a a SP3a) a jednou po dobu šesti týdnů (viz výše zmíněné ve SP2a/SP2-I).

2.2.3 Provizorní přístupy a provizorní nástupiště

Provizorní přístupy

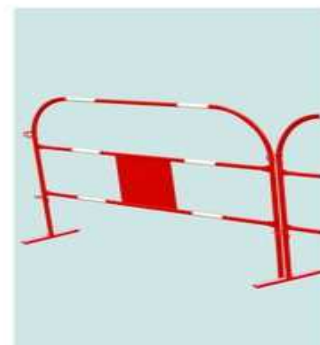
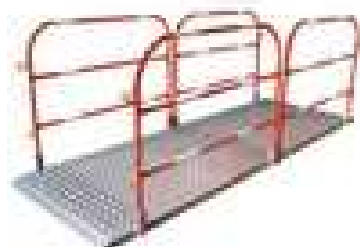
Na základě požadavku investora z projednání připomínek byla do Technické zprávy zařazena i kapitola Provizorních přístupů na nástupiště během stavby. V tomto stupni dokumentace se jedná pouze o průkaz možnosti, upřesnění bude provedeno až v dalším stupni, v Projektu stavby (dokumentace ke Stavebnímu povolení). V zásadě se jedná o zabezpečení přechodu pověřeným zaměstnancem, rozhlasem, tabulemi provizorního informačního systému a systémem technických opatření pro vlastní cestu přechodu včetně závor.

Vyznačení přístupů. Přístupy budou šířky 2 až 3m, pruh bude vyznačen reflexní páskou nebo ohraničen mobilním (dočasným) hrazením, barierou, zábradlím, zábranou či plotem buď ze sortimentu již na trhu existujících prvků (některé viz níže) nebo zhotovených přímo na stavbě např. z dřevěných prken, trámů a fošen. Povrch přístupů bude rovný, bez překážek, v případě nutnosti zachování schůdnosti upraven buď posypem drobným štěrkem (frakce do 16mm) nebo výdřevou z prken, fošen nebo pochozích desek. Navedení cestujících ke správnému nástupišti (vč. určení směru, kam vlak jede) bude prostřednictvím provizorních velkých informačních tabulí a směrových šipek.

Střežení přístupů přes prostor staveniště bude záležitostí vedoucích směn a všech pracovníků poučených, že v případě prací v blízkosti vyznačených přístupů, jsou povinni cestující upozornit na zvýšenou opatrnost, případně na krátkou dobu jejich přístup zastavit.

Střežení přístupů cestujících přes provozované koleje bude řešeno až čtvero zabezpečením. Za prvé rozhlasem, kdy cestující dostane informace, že na konkrétní kolej přijíždí nebo z ní odjíždí vlak včetně zákazu přechodu koleje dokud vlak nepřejede/nezastaví nebo neodjede. Za druhé budou před přechodem provozované koleje výstražné tabule upozorňující, že cestující přechází provozovanou kolej(e) (např. „POZOR! přecházíte provozovanou koleje“) s doplňujícím textem „Dbejte pokynů drážního rozhlasu a dozorce přechodu“. Dozorce přechodu je třetím (ale nejdůležitějším prvkem) zabezpečujícím přístup. Bude se jednat o náležitě proškolené a poučené pracovníky, kteří budou určeni ke střežení a současně budou nápomocni k přechodu osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Jako poslední, čtvrté opatření, je instalace závor před provizorním přechodem, jako technické opatření pro uzavření vyznačeného přístupu přes provozované kolejiště.

K výše uvedenému textu je nutné podotknout, že v současném stavu přecházejí cestující koleje k nástupišťům v úrovni a přes provozované koleje. Jinými slovy, jsou již dnes „navyklí“ se v kolejišti pohybovat, dbát své bezpečnosti a očekávat, že po kolejích vlaky opravdu jezdí.



Žst. Kladno

Jak již bylo řečeno, přístupy na nástupiště jsou buď přes prostor stavby, nebo přes provozované koleje. V případě žst.Kladno se bude jednat o přístup k novému ostrovnímu nástupišti č.3 a provizornímu u kol.č.7.

Hlavní přístup během rekonstrukce stanice (zejména od zimní přestávky 2019/2020 až do konce SP2) bude od ulice Milady Horákové situován do prostoru vpravo VB, kde je již dnes zpevněný chodník šířky cca 7 m. Odtud bude vyznačen podél kolejí DKV do km (nové staničení) cca 21,150, kde mezi stávajícími výh.210 a 209 bude veden kolmo přes koleje (souběh s novým kabelovodem) do prostoru před výměnovým stykem nové výhybky č.18X do čela nového 3.nástupiště a k provizornímu nástupišti u nové kol.č.7 kolmo přes novou kolej č.5, opět s napojením do čela nástupiště.

Žst. Kladno Ostrovec

Provizorní přístupy z ulice Závišovy a Havířské budou mít přes kolejiště stejné místo (staničení) přechodu stávající, ve výstavbě nebo nové koleje – cca n.km 3,700 vždy mezi koncem nového nástupiště a provizorním zarážedlem nebo výměnovým stykem výhybky č.X5 resp. X6. Přístup z ul.Závišovy od křižovatky s ul.Hakenovou bude po stávající cestě a mostku přes horkovod s pokračováním k čelu nástupiště. Přístup od ul.Havířské je rovněž po stávajícím chodníku k ZS v km 3,730 s provizorním vedením po pravé straně ke kolejím, podél nich až k výměnovému styku u výhybky č.6X.

Provizorní nástupiště

V řešené stavbě jsou dvě lokality, kde je navrženo využití provizorního nástupiště. První je v žst. Kladno u nové sedmé koleje a druhé v zast.Kladno město u stávající traťové koleje, obojí ve SP2. Výška nástupiště je uvažována cca 30 cm (max.35) nad TK, délky do 100 m, s úpravou dle vzorových listů buď jako sypané bez pevné hrany, nebo s nástupištní hranou např. typu Tischer nebo jako dřevěná konstrukce z hranolů a fošen.

Žst. Kladno

Provizorní nástupiště u nové kol.č.7 (mezi kol.5 a 7) je doporučeno provést pouze jako sypané (s důsledným oddělením materiálu separační geotextilií, aby se neznečistil nový svršek) případně

zřídit jako konstrukci z hranolů a fošen. Řešení s pevnou hranou (např. typu Tischer) není doporučeno právě z důvodů narušení nového ŠL pro nutnost stabilního založení „tvárnice“. Doba trvání (využití) hrany pro nástup a výstup cestujících bude cca 3,5 měsíce.

Zast. Kladno město

Na rozdíl od předchozího provizorního nástupiště, kde jsou okolní stavební úpravy ukončené, jedná se v případě této zastávky o provizorní nástupiště, kde stavební práce probíhají v těsné blízkosti, resp. v těsném souběhu s výstavbou zárubní zdi č.3b. Nástupiště přiléhá ke stávající koleji na opačné straně než je stávající (včetně přístupu k němu).

Poloha provizorního nástupiště je navržena v délce 100 m (km 2,660-2,760) s možností prodloužení či zkrácení ve směru proti staničení. Délka přibližně odpovídá délce nové zárubní zdi. Šířka nástupiště je uvažována 3 m se zakončením (oddělením stavebního prostoru pro zedř) buď zábradlím nebo plotem (v tomto místě bude i na provizorní konstrukci zavěšeno provizorní osvětlení). Výška nástupiště bude dle druhu konstrukce (dřevěné z fošen max. 35 cm nad TK, příp Tischer nebo jen sypané). Konstrukce nadjezdu ul.Čs.Armády bude (podobně jako u stávajícího nástupiště) mít funkci zastřešení. Prostor od zábradlí (plotu) prov.nástupiště k lici zárubní zdi bude cca 5 m, což je dostatečná šířka staveb.prostoru k jejímu vybudování i při použití návozu materiálu z úrovně koleje (mimo prostor podél stojek nadjezdu – zde je vhodný návoz materiálu vozy do 3,5 typu Multicar).

Přístup na toto nástupiště a doplnění mobilního zázemí pro odbavení cestujících (kontejner) je uvažován následně. Přístup bude provizorní rampou začínající v úrovni prov.nástupiště (km cca 2,770, cca 10 m za koncem nástupiště) do úrovně komunikace nad zářezem (prostor bočního parkoviště před Billou), kde je uvažováno i s umístěním mobilního kontejneru pro odbavování cestujících. Pro přístup od ul.Čsl.armády bude na jednosměrné silnici k Bille použit stávající levostranný chodník, v místě jeho přerušení (vystupující šachta) bude zbudována provizorní lávka, aby cestující nepřecházeli přes silnici.

Doba trvání (využití) hrany pro nástup a výstup cestujících bude cca 3,5 měsíce.

2.3 Komunikace

Komunikace pro stavbu

Komunikace jsou v zásadě rozděleny do čtyř kategorií.

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

Druhou kategorií jsou místní (městské) a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou sice zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a bude povinností stavby tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu. Silnice I. až III.třídy, místní (městské) komunikace podrobněji viz podkapitola 2.3.1.

Třetí kategorií jsou stávající polní a lesní cesty, které jsou nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské a lesní organizace. Tyto cesty si většinou vyžádají dodatečné povrchové úpravy-zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání. Tento typ se ve stavbě vyskytuje spíše ve formě cyklo-pěších cest např. v lese Milíř a pro stavbu je možnost jejich využití pouze dopravou vozidly pod 3,5 tuny (typ Multicar).

Čtvrtou kategorií jsou komunikace staveništní jako cesty zcela nové pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby (ve většině případů) sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Některé z těchto cest, zpevňované pro potřeby stavby, mohou být, po dohodě investora a v zájmu správců nebo uživatelů, ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu). Staveništní komunikace podrobněji viz podkapitola 2.3.2.

Veškeré níže uvedené informace o komunikacích přehledně doplňuje příloha č.201 Přehledná situace v měřítku 1:10 000.

2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace

Pro dopravu materiálu a zařízení bude, rozhodně ne zanedbatelnou, doprava silniční, a to zejména jako doprava staveništní v rámci modernizovaného úseku. Pro přísun materiálu ze vzdálenějších lokalit po silnici budou využity a doporučeny následující dálnice a silnice I. až III. třídy.

Z jihu a východu to budou dálnice D6 a D7, obě propojené silnicí I. třídy I/61. Na tuto silnici navazují silnice II. třídy II/118 a II/238, které obě kříží modernizované úseky trati, II/118 cca v první čtvrtině (na konci žst. Kladno) a II/238 ve třetí čtvrtině (nad zast. Kladno město). Uprostřed celé stavby kříží trať č.093 silnice III. třídy III/2385 (ulice P.Bezruče). Toto úrovňové křížení bude po stavbě nahrazeno mimoúrovňovým podjezdem přibližně v poloze stávající Jateční ulice. Doplnkovými a spíše objízdovými silnicemi III. třídy jsou před začátkem stavby mezi I/61 a II/118 silnice III/10138 (dtto Kožovská) a III/0069 (při uzavírací přejezdu v ul. Wolkerova na silnici II/118).

Hlavními místními (městskými) komunikacemi pro dopravu na stavbu jsou v souběhu (blízkém i vzdálenějším) s tratí určeny ulice Milady Horákové (při uzavírací objízdě ul. Americká), Železničářů, Ke Stadionu, Sportovců, U Vodojemu, Tylova/L. Zápotockého (jednosměrné ulice), A. Škváry, Závíšova a Havířská. V příčném směru jsou doplněny ulicemi Jutská, Wolkerova (dtto II/118), P. Bezruče (dtto III/2385), Fr. Kloze, J. Wericha, Kosmova, A. Suchého a V. Kratochvíla. doplňujícími komunikace v oblasti zast. Kladno město jsou ulice Erbenova, U zastávky, Klikorkova a L. Ševčíka.

Výběr výše uvedených komunikací splňuje požadavek zvýšené ochrany a vedení dopravy pro stavbu mimo území obytné zástavby, a to tak, jak je to v městské zástavbě jenom možné a stavba zůstala proveditelnou. Doprava pro stavbu a přístupy k trati jsou pro dodavatele mnohdy důležitější, než v dokumentaci vyhrazené plochy Zařízení stavenišť.

2.3.2 Staveništní komunikace a provizorní přejezdy

Staveništní komunikace.

Jak již bylo řečeno, staveništní komunikace jsou cesty zcela nové, pouze pro potřeby stavby, které budou po ukončení stavby ve většině případů sneseny a plochy uvedeny do původního stavu. Druhou alternativou je, že po skončení stavby budou staveništní komunikace rekonstruovány do podoby trvalých účelových komunikací.

Takovým případem je staveništní cesta na opačné straně kolejí žst. Kladno, která bude od ulice Wolkerovy po stavbě sloužit jako přístupová k Trakční měničárně (TM), Technologické budově a svým dalším pokračování až k areálu Provozního ošetření souprav (POS) pro jeho obsluhu.

Klasické staveništní komunikace jsou v žst. Kladno vpravo trati č.120 na pražském zhlaví od ul. Jutská k objektu SŽDC a vlevo od konce místní komunikace U Masokombinátu k trati a k budoucímu POS. Na rakovnicko-ostroveckém zhlaví je to komunikace vlevo mezi přejezdem ul. Wolkerovy a přejezdem lesní cesty (cyklo-pěší stezky) ke konci stavby. Od rakovnicko-ostroveckého zhlaví žst. Kladno (od rozpletu tratí) je staveništní komunikace navržena i vpravo podél trati č.093 s drobným přesahem do stavebního úseku 07.

Staveništní komunikace před zast. Kladno město jsou podél trati (vlevo i vpravo) a za zast. vlevo trati v místech, kde je nutný přístup zejména vrtné soupravy pro pilotové založení zárubních zdí a jejich následnou výstavbu. Důvodem je potřeba jejich výstavby za nepřerušeno drážního provozu, zejména osobní dopravy. Dva krátké úseky staveništní komunikace jsou za zast. Kladno město a v prostoru VB dopravní Kladno-Ostrovec pro „bodový“ (kolmo k trati) přístup ke kolejisti.

Provizorní přejezdy.

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

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

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

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

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

Ze strany zadavatele byl v rámci připomínek dán požadavek, aby Provizorní přejezdy v traťovém úseku byly v následujícím projekčním stupni (pokud možno) dohodnuty rovněž s DÚ. Vzhledem k tomu, že v TÚ jsou 3 stávající úrovně přejezdy, které se jeví pro staveništní dopravu (na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací) dostatečné, je realizace dalších (provizorních) přejezdů spíše hypotetická. Navíc je nutno poznamenat, že dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude v budoucnu předmětem veřejné obchodní soutěže a stanovení optimálního způsobu dopravy bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb. Přesto je požadavek na projednání provizorií s DÚ uveden v souhrnné části B.1 STZ, část B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby.

2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných silničních komunikacích jsou v rámci Souhrnných částí dokumentace podrobněji zpracované v samostatné části B.13 Dopravně inženýrská opatření (DIO) s doplněním o situace. V místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci budou značena snížením rychlosti a tabulemi upozorňujícími na výjezd ze stavby.

Omezení na komunikacích z přímé stavební činnosti (zúžení pruhů apod.) budou v lokalitách:

- přeložka silnice III/2385 v místě napojení na ulici Železničářů (kruhový objezd), Sportovců a silnici III/2385 směr Velká Dobrá a dálnice D6,
- křižovatka ulic P.Bezruče-Železničářů-Ke Stadionu při výstavbě kruhového objezdu,
- ulice Sportovců podél trati při budování zárubní zdi, přesněji zábor jednoho pruhu pro práci vrtacího stroje při pilotovém založení,
- ul.Čs.Armády v místě zast.Kladno město, kde budou budovány objekty výtahů a eskalátorů pro přístupy k zastávce.

Uzavírky komunikací se týkají zejména lokalit úrovněvých přejezdů:

- přejezd ev.km 28,472 ul. Wolkerova (uzavírky celkem 4x 1týden), objízdná trasa po silnici III/0069, III/10138(ul.Kožovská), I/61 (Unhošťská), Milady Horákové a Železničářů,
- přejezd lesní cesty v ev.km 28,973 (1týden) pouze upozornění na přístupových trasách od ul.Železničářů, II/118 (Wolkerova) a III/2385 (P.Bezruče) o uzávěře bez definování objízdnych tras, přechod trati na vlastní nebezpečí, přes přejezd vede modrá turistická pěší trasa,
- přejezd lesní cesty v ev.km 1,119 (2x 1týden) dtto text přejezd v ev.km 28,973,
- přejezd P.Bezruče v ev.km 1,683 (1x 4týdny, 1x 1týden, 2x 1den), objízdná trasa přes sousední žel.přejezd v ev.km 2,171 po ulici P.Bezruče, Ke Stadionu, Fr.Kloze s přejezdem a ul.Sportovců,
- přejezd Fr.Kloze v ev.km 2,171 (2x 1týden), objízdná trasa přes sousední žel.přejezd v ev.km 1,683 po ulici Fr.Kloze, Ke Stadionu, P.Bezruče s přejezdem a ul.Sportovců
- ulice M.Horákové v přednádražním prostoru VB žst. Kladno hl.n. pro výstavbu druhé části podchodu (35 týdnů) s objížděnou přes ul.Americká.

Ostatní omezení a úpravy dopravy se týkají:

- cyklo-pěších cest v lese Milíř pro stavbu možnost využití pouze vozidly do 3,5tuny typ Multicar, Pro oblast lokality Kladno město:
- ul.Klikorkova – příjezd ke stavbě povolen pouze vozidlům do 3,5 tuny - typ Multicar,
- ulice vpravo trati v souběhu s ul. Čs.Armády dočasně pro stavbu obousměrná,
- ul.Zápotockého – využití pro stavbu v celé délce od Kl.město směr Ostrovec jako jednosměrné.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Obecné zásady řešení ZS

Výběr ploch ZS.

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

Zákres ZS a komunikací.

Umístění ploch ZS (vč. tvaru a záboru pozemku), přístupových a staveništních komunikací je zakresleno v situacích v přílohách č.201 - Přehledná situace 1:10 000, a přílohách 202 až 204 Koordinační situace 1:2 000. Zákresy ZS jsou i v části dokumentace C. Situace stavby, část C.2 Koordinační situace stavby 1:1 000. Specifikace ploch záborů pro ZS i staveništní komunikace dle druhu pozemků a majitele je pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část.

Zřízení ZS a úpravy komunikací.

Založení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních komunikací jsou navrženy provádět v tzv. nultých etapách před započítáním konkrétních modernizačních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici.

Druhy ZS.

ZS jsou členěna u této stavby do dvou základních kategorií. První kategorií jsou tzv. klasická ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení. Druhou kategorií jsou tzv. základní ZS – Hlavní ZS, Montážní základna, Recyklační základna. Samostatnou částí jsou staniční koleje pro stavební a montážní vlak a dnes, už méně často, pro vlak ubytovací.

ZS pro dlouhodobé deponie (či mezideponie) vytěženého materiálu nebo deponie ornice nejsou v této stavbě samostatně vyčleněna. Ornice se na stavbě vyskytuje v zanedbatelném množství, vytěžený (výkopový) materiál bude rovnou odvážen do budoucích náspových těles zdvoukolejňovaného úseku nebo na skládku. Materiál pro zpětný zásyp mostních objektů (ve stavbě 3 ks), případně zárubních zdí (6 ks v 6-ti SO), bude deponován v rámci nejbližšího klasického ZS.

V drtivé většině budou ZS funkční po celou dobu výstavby, tedy nad 1 rok.

Popis jednotlivých ZS.

• staničení jako základní popisný údaj, je vztažené ke stávajícímu staničení modernizované trati a vyjadřuje kilometrickou hodnotu přibližného středu ZS (*průběžné číslování ZS bylo odmítnuto neboť v průběhu připomínkového řízení, dalšího pozemkového šetření a jednání s majiteli pozemků dochází většinou k dalšímu upřesňování a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS*),

- určení ZS podle kategorie (klasické ZS nebo klíčové),
- plocha v m², doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní,
- charakter pozemku – zpevněná plocha, zatravněná, křoviny, stromy, nutnost zemních úprav, výřez a kácení porostů,
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno (železniční spodek a svršek, mosty, propustky, zdi, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby, kabelovody, komunikace), ZS pro ostatní objekty bude umístěno kilometricky nejbližšímu klasickému ZS.

Napojení ZS na síť.

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

Kancelářské prostory.

Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele zatím nebyly v tomto stupni dokumentace vytipovávány. Pouze bylo vyhrazeno místo pro HZS k umístění sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení s přílehlými plochami alespoň provizorního parkování osobních vozidel.

Přístupy ke kolejišti, na trať a k objektům.

Orientace umístění stavebních přístupů vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran (zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati). Výjimečně je přístup uprostřed kolejiště.

Pokud bude nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasou) bude pod staveništní komunikací nebo zemní rampou ke kolejím zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zasyp proveden z hrubozrnného materiálu, který bude dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení.

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedeny v tabulce rekapitulace orientační kilometráže s uvedením přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích pak navíc s uvedením kilometráže.

Uvolnění ploch ZS.

Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho měsíce (4-5 týdnů) po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení.

Ostatní zabezpečení ZS.

Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu při ekologických haváriích, zejména pro ochranu vody a vodních zdrojů bude uvedeno v dalším stupni dokumentace v samostatné části Zásad organizace výstavby (ZOV) v Havarijním plánu. Podobně pak v dalším stupni dokumentace bude ve spolupráci s orgány životního prostředí rozhodnuto, zda součástí ZOV bude i Povodňový plán. Z pohledu vodotečí se v podstatě jedná o „suché“ místo a Povodňový plán nebude nutný.

Součástí stavby je zřízení Recyklační základny (RZ). Při jejím povolování je klíčovou součástí dokumentace Rozptylová studie pro vybranou lokalitu. V dokumentaci jsou sledovány dvě možné lokality pro umístění RZ, a to jednak v prostoru stávajícího Nákladového obvodu (NO) žst. Kladno a

jednak lokalitě na rakovnickém zhlaví u ul. Wolkerova vlevo trati za úrovnovým přejezdem v ev.km 28,472. Pro obě lokality jsou zpracovány Rozptylové studie, které z vyhodnocovacích parametrů (příspěvků k celkovému znečištění) vyhodnocují umístění jako možné, zvláště z důvodů krátkodobého provozu tohoto zdroje s tím, že 24 hodinová maxima jsou dosahována pouze v bezprostředním okolí recyklační linky (podrobněji viz dále).

Vybrané lokality NO více či méně splňují požadavek z procesu EIA – tedy zřízení na zpevněné ploše. Další požadavek, že vlastní prostor recyklační linky a prostor pro uložení prosevu z recyklace bude ze zpevněných ploch vyspádován do bezodtoké záchytné jímky s dostatečným objemem, bude předmětem Zadávacích podmínek pro dodavatele stavby.

V rámci zřizování ploch ZS nedojde v některých lokalitách ke kácení všech vzrostlých stromů, ale budou zachovány i během stavby. V Dendrologické části dokumentace jsou již dnes stromy určené ke kácení označeny, další pak v dosahu stavebních úprav zaměřeny a určeny k zachování. V těchto případech bude zhotoviteli stavby do Zadávacích podmínek předepsána povinná ochrana každého stromu, který může být zachován, ve smyslu ČSN DIN 18 920 Sadovnictví a krajinářství ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (včetně ochrany kořenového systému, tedy nejen korun stromů a kmenů).

V lokalitě lesa Milíř, kde bude trvalý zábor pro rozšíření trati, nebyly navrženy žádné dočasné zábory pro manipulační pásy (staveništní komunikace). Manipulace probíhá v první etapě v rámci trvalých záborů, v druhé po vyloučené koleji.

3.2 Základní zařízení staveniště

3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

Hlavní zařízení staveniště (HZS); v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení a relativně dostatečného počtu parkovacích stání je navrženo v prostoru rampy a skladů stávajícího Nákladového obvodu (NO) s přímým silničním napojením na ulici M.Horákové; velikost plochy je 3.370 m².

3.2.2 Montážní základna (MZ)

Montážní základna (MZ); pro umístění areálů byla zvolena lokalita plochy bývalého kolejiště lichých manipulačních kolejí podél areálu MTH; využití MZ bude i jako základny demontážní, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídát období se sníženou pracovní činností; plocha je v přímé návaznosti na SP0b, kde bude probíhat rozsáhlá činnost demontáží stávajícího kolejiště a SP1, ve kterém bude v rámci prací položeno největší množství staničních kolejí včetně koleje kusé (ta bude v dalších postupech využitelná přímo pro MZ jako kolej nakládací a vykládková); silniční přístup je z ul.Wolkerovy (silnice II/118) za železničním přejezdem v ev.km 28,472; velikost plochy je 2.590 m².

3.2.3 Recyklační základna (RZ)

Pro Recyklační základna (RZ) je v rámci stavby uvažováno variantně se dvěma lokalitami. Obě lokality mají v 05/2016 aktualizovanou Rozptylovou studii. Z pohledu imisních příspěvků (koncentrace prašných částic PM₁₀ a PM_{2,5}) na danou lokalitu, jsou obě místa akceptovatelná a příspěvky lze označit za malé a málo významné. Významnější příspěvky PM₁₀ jsou dosahovány pouze v bezprostředním okolí mimo obytnou zástavbu. Z hlediska krátkodobého provozu zdroje znečištění lze dle Rozptylových studií jejich provoz označit za možný.

Var.1. Plocha ZS v km 27,720 stávajícího NO v prostoru dlouhých kusých kolejí a částečně zpevněných ploch (vpravo); silniční napojení je z ul.M.Horákové; železniční napojení je možné z průjezdných kolejí č.6 a 8 a kusé č.10, kde technickou způsobilost kolejí bude nutné zajistit samotným dodavatelem (koleje č.12 a 14 jsou v napojení nesjízdné/zarostlé); plochu RZ lze využívat po celou dobu stavby, pouze od SP2 (resp.SP2-II) nebude možné využívat žádnou z kolejí; vzdálenost k nejbližší obytné zástavbě (2 domy) je nad 100 m, ostatní obytná zástavba je ve vzdálenosti nad 200 m; velikost plochy je nadstandardní – 6 540 m². Z tohoto pohledu lze plochu využít i pro jiné účely, např. pro dočasné mezideponie stavebního materiálu případně nekontaminovaného odpadového materiálu.

Var.2. Plocha ZS v km 28,500 vlevo podél rakovnického zhlaví za přejezdem ul.Wolkerovy v ev. km 28,472; drážní plocha; silniční napojení z ul.Wolkerovy; železniční napojení (samostatná kolej pro vykládku a nakládku) není k dispozici; plochu RZ lze využívat po celou dobu stavby; k nejbližší obytné zástavbě je vzdálenost nad 150 m; velikost plochy je 850 m²; poměrně malá velikost plochy se může, vzhledem k nabídce var.1 zdát nevýhodnou, avšak z pohledu celkového množství a denních výkonů, bude pouze záležitostí organizace výstavby, zajistit dostatečně operativní odvoz recyklovaného šterku a odpadu z prostoru RZ.

3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště

3.3.1 Tabulka ZS

Stavební úsek	Staničení (km)	Plocha	Umístění	Druh ZS
6	27,320	2 570	vpravo	klasické
6	27,400	400	vpravo	klasické
6	27,520	900	vlevo	klasické
6	27,720	6 540	vpravo	Recyklační základna, Var.1
6	27,850	3 370	vpravo	HZS
6	27,980	700	vpravo	klasické
6	28,015	1 060	vpravo	klasické
6	28,085	1 560	vpravo	klasické
6	28,105	830	vlevo	klasické
6	28,115	1 640	vlevo	klasické
6	28,315	2 590	vlevo	Montážní základna
6	28,450	500	vlevo	klasické
6	28,500	850	vlevo	Recyklační základna, Var.2
6	28,545	830	vpravo	klasické
6	28,960	390	vlevo	klasické
7	1,540	280	vpravo	klasické, pro kruhový objezd
7	1,575	1 060	vpravo	klasické, i pro výstavbu silnice
7	1,625	680	vlevo	klasické, pro výstavbu silnice
7	1,630	1 550	vlevo	klasické, i pro výstavbu silnice
7	1,755	340	vpravo	klasické, pro kruhový objezd
7	1,990	600	vpravo	klasické
7	2,060	1 350	vlevo	klasické
7	2,410	1 450	vpravo	klasické
7	2,710	670	vlevo	klasické
8	2,805	1 260	vlevo	klasické
8	2,815	870	vlevo	klasické
8	2,840	820	vpravo	klasické
8	2,955	980	vpravo	klasické
8	3,015	470	vlevo	klasické
8	3,100	370	vpravo	klasické
8	3,120	580	vlevo	klasické
8	3,370	260	vlevo	klasické
8	3,650	260	vlevo	klasické
8	3,715	180	vlevo	klasické
8	3,730	500	vpravo	klasické
8	3,840	850	vlevo	klasické

Poznámky:

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení tratí.

Staničení ZS je stávající

Celková plocha ZS je 40 110 m²

z toho je: - 26 760 m² klasická ZS

- 13 350 m² klíčová ZS (HZS, RZ, MZ)

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejíště

Stavební úsek	Staničení (km)	Umístění	Určení přístupu, lokalita
6	27,280	vlevo i vpravo	přístup na oba směry na pražské zhlaví žst.Kladno; vpravo z ul.Jutská
6	27,300	vpravo	přístup na pražské zhlaví žst.Kladno
6	27,425	vpravo	přístup na pražské zhlaví žst.Kladno
6	27,595	vpravo	přístup na pražské zhlaví žst.Kladno
6	27,945	vpravo	přístup do centrální části kolejíště žst.Kladno z ul.Milady Horákové
6	28,475	vlevo i vpravo	přístup do tratě na oba směry z přejezdu ev.km 28,472; ul. Wolkerova, rakovnické zhlaví žst.Kladno
6	28,970	vlevo i vpravo	přístup do tratě na oba směry z přejezdu ev.km 28,983 (lesní cesta)
7	0,750	vpravo	přístup do tratě za koncem rakovnického zhlaví žst.Kladno směr Kladno-Ostrovec
7	1,125	vlevo i vpravo	přístup do tratě na oba směry z přejezdu v ev.km 1,119 (lesní cesta)
7	1,685	vlevo i vpravo	přístup do tratě na oba směry z přejezdu ev.km 1,683; ul.Petra Bezruče (dtto silnice III/2385)
7	2,005	vlevo i vpravo	vstup do tratě a k objektu nového podchodu z ulice Sportovní a od účelové komunikace od Zimního stadionu
7	2,170	vlevo i vpravo	přístup do tratě na oba směry z přejezdu ev.km 2,171; ul.Františka Kloze
7	2,480	vlevo i vpravo	přístup do tratě před zast.Kladno město
7	2,570	vlevo	přístup na zast.Kladno město z ulice Erbenova
8	2,795	vpravo	přístup na zast.Kladno město
8	2,855	vlevo	přístup za zast.Kladno město od ul.Klikorkova
8	2,965	vpravo	přístup do trati
8	3,130	vlevo	Přístup z ul.Klikorkova k objektu nového podchodu
8	3,740	vpravo	přístup za zast.Kladno město od ul.Havířská
8	3,800	vlevo	přístup za zast.Kladno město z ul.Závišova
8	4,040	vlevo i vpravo	přístup do tratě na konci úprav z přejezdu v ev.km 4,040 z ul.Antonína Suchého

Poznámky:

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení tratí.

Staničení přístupů je stávající.

3.4 Dílčí Zařízení staveniště

3.4.1 Stavební úsek 06

Trat' č.120; žst. Kladno

Rozsah: v novém staničení km 27,108 – 29,450, délka 2,342 km
(konec staničení směr Kladno – Ostrovec km 28,743 = 0,697 trati č.093)

Přístupy do kolejíště:

- 27,280	vlevo i vpravo	- 27,945	vpravo
- 27,300	vpravo	- 28,475	vlevo i vpravo
- 27,425	vpravo	- 28,970	vlevo i vpravo
- 27,595	vpravo		

ZS km 27,320

- klasické ZS,
- plocha 5.570 m², již dnes částečné oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC, pozemní objekt skladu OŘ Praha východ, SSZT,
- plocha rovná, částečně travnatá, částečně štěrková, částečně zarostlá (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
SO 06-10-01 Železniční svršek
SO 06-11-01 Železniční spodek
SO 06-21-01 Propustek v ev.km 27,292
PS zab. a sděl.zařízení

ZS km 27,400

- klasické ZS,
- plocha 400 m², již dnes oplocená plocha,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC, areál OŘ Praha, SEE a SBBH
- plocha rovná, zatravněná, křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
SO TV a energetických zařízení

ZS km 27,520

- klasické ZS,
- plocha 900 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, částečně zarostlá stromy a křovinami (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
SO 06-10-02 Provozní ošetření, železniční svršek
SO 06-11-02 Provozní ošetření, železniční spodek

ZS km 27,720

- Recyklační základna (RZ), **var.1**
- plocha 6.540 m², v rámci areálu bývalého NO částečně oplocené
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, částečně zpevněná, drobné křoviny (možný výřez),
- na ploše jsou dvě dlouhé kusé koleje č.12 a 14 (nepřístupné, vjezdová výhybka a začátek kolejí je zarostlý stromky), dále kusá kolej č.10 (dl.51 m) k čelní rampě a dvě průjezdné manipulační koleje č.6 a 8 (dl.199 a 384 m) v současné době nesjízdné,
- hlavní stavební objekt:
SO Železničního svršku

ZS km 27,850

- Hlavní zařízení staveniště (HZS),
- plocha 3.370 m² (bez demolice stávajících objektů), oploceno v rámci stávajícího drážního areálu,
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, zpevněná, na ploše objekty skladů určené k demolici (je na dodavateli, zda objekty zdemoluje pro zvětšení plochy HZS (o cca 1.100 m²) nebo je po dobu stavby využije ke zvětšení zejména parkovací plochy).
- hlavní stavební objekt:
SO 90-47-01 Demolice

ZS km 27,980

- klasické ZS,
- plocha 700 m², oploceno v rámci stávajícího drážního areálu
- vpravo, drážní pozemek - ČD,

- plocha rovná, částečně zatravněná, částečný porost stromy (ponechání a ochrana dle doporučení Dendrologického průzkumu) a křovinami (možný výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-05-01 Výtahy
 - SO 06-05-02 Eskalátory
 - SO 06-13-01 Nástupiště
 - SO 06-20-01 Most – podchod v km 28,038
 - SO 06-40-02 Úprava VB
 - SO 06-41-01 Zastřešení nástupišť a čekárny
 - SO 90-47-01 Demolice

ZS km 28,015

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 1.060 m², doporučené částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, z větší části zatravněná, vzrostlé stromy (ponechání a ochrana dle doporučení Dendrologického průzkumu), výřez křovin,
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-05-01 Výtahy
 - SO 06-05-02 Eskalátory
 - SO 06-13-01 Nástupiště
 - SO 06-20-01 Most – podchod v km 28,038
 - SO 06-40-02 Úprava VB
 - SO 06-41-01 Zastřešení nástupišť a čekárny
 - SO 06-00-02 Úprava přednádraží

ZS km 28,085

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 1.560 m², doporučené částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, z větší části zatravněná, vzrostlé stromy (ponechání a ochrana dle doporučení Dendrologického průzkumu), výřez křovin,
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-05-01 Výtahy
 - SO 06-05-02 Eskalátory
 - SO 06-13-01 Nástupiště
 - SO 06-20-01 Most – podchod v km 28,038
 - SO 06-40-02 Úprava VB
 - SO 06-41-01 Zastřešení nástupišť a čekárny

ZS km 28,105

- klasické ZS,
- plocha 830 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, částečně porostlá křovinami (nutný výřez), na ploše pozůstatky žel.svršku (nutné odstranění),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-05-01 Výtahy
 - SO 06-05-02 Eskalátory
 - SO 06-13-01 Nástupiště
 - SO 06-40-01 Trakční měnírna (TM)
 - SO 06-40-03 Technologická budova (TB)

ZS km 28,115

- klasické ZS,
- plocha 1.640 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, výrazně zarostlá stromky a křovinami (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-10-01 Železniční svršek
 - SO 06-11-01 Železniční spodek
 - SO 06-21-01 Propustek v ev.km 27,691
 - SO 06-21-01 Propustek v ev.km 27,985
 - SO 06-21-01 Propustek v ev.km 28,088
 - SO 06-21-01 Propustek v ev.km 28,165

ZS km 28,315

- Montážní základna (MZ),
- plocha 2.590 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, částečně porostlá křovinami (nutný výřez), na ploše pozůstatky žel.svršku (nutné odstranění),
- hlavní stavební objekt:
 - SO Železničního svršku

ZS km 28,450

- klasické ZS,
- plocha 500 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, částečně porostlá křovinami (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-10-01 Železniční svršek
 - SO 06-11-01 Železniční spodek
 - SO 06-12-01 Přejezd ev.km 28,472

ZS km 28,500

- Recyklační základna (RZ), **var.2**
- plocha 850 m², bez oplocení,
- vlevo, drážní pozemek – z větší části ČD, cca 1/6 SŽDC,
- plocha rovná, částečně zatravněná, bez kolejového napojení,
- hlavní stavební objekty:
 - SO Železničního svršku

ZS km 28,545

- klasické ZS,
- plocha 830 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek – většina SŽDC,
- plocha rovná, drobné křoviny (nutný výřez), na ploše pozůstatky žel.svršku (nutné odstranění),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-10-01 Železniční svršek
 - SO 06-11-01 Železniční spodek
 - SO 06-10-04 Železniční svršek, vlečka DKV
 - SO 06-11-04 Železniční spodek, vlečka DKV
 - SO 06-12-01 Přejezd ev.km 28,472
 - SO 90-47-01 Demolice

ZS km 28,960

- klasické ZS,,
- plocha 390 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha částečně rovná (drobné zemní úpravy), stromky a křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 06-10-01 Železniční svršek
 - SO 06-11-01 Železniční spodek
 - SO 06-12-02 Přejezd ev.km 28,973

Alternativní ZS, km cca 27,360 (v situaci nezakreslené)

- možnost využití plochy jako Mezideponie vytěženého zeminy, případně materiálu z demolic,
- plocha 9.800 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek - ČD, původní plocha areálu Montážní základny,
- plocha vyvýšená, rovná, zarostlá stromy a křovinami (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO Železničního spodku
 - SO mostních objektů (nové podchody a zdi)

3.4.1 Stavební úsek 07

Trať č.093; TÚ Kladno – Kladno-Ostrovec

Rozsah: v novém staničení km 0,697 – 2,765, délka 2,068 km

Přístupy do kolejiště:	- 0,750	vpravo	- 2,170	vlevo i vpravo
	- 1,125	vlevo i vpravo	- 2,480	vlevo i vpravo
	- 1,685	vlevo i vpravo	- 2,570	vlevo
	- 2,005	vlevo i vpravo		

ZS km 1,540

- klasické ZS, pro kruhový objezd,
- plocha 280 m², doporučené částečné oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, cca z poloviny zpevněná a z poloviny zatravněná,
- hlavní stavební objekt:
 - SO 07-80-01 Přeložka místní komunikace, km 1,575

ZS km 1,575

- klasické ZS,
- plocha 1.060 m², doporučené částečné oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - lesy ČR, menší část město Kladno,
- plocha rovná, stromy a křoviny (nutné kácení a výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 07-10-01 Železniční svršek
 - SO 07-11-01 Železniční spodek
 - SO 07-20-01 Most v km 1,576
 - SO 07-80-01 Přeložka místní komunikace, km 1,575

ZS km 1,625

- klasické ZS, pro výstavbu přeložky silnice,
- plocha 680 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - Lesy ČR,
- plocha rovná, stromy a křoviny (nutné kácení a výřez),
- hlavní stavební objekt: SO 07-80-01 Přeložka místní komunikace, km 1,575

ZS km 1,630

- klasické ZS,
- plocha 1.550 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, částečně drážní pozemek - SŽDC a ČD; ostatní - Lesy ČR,
- plocha rovná, stromy a křoviny (nutné kácení a výřez), pozemní objekty (nutná demolice),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 07-10-01 Železniční svršek
 - SO 07-11-01 Železniční spodek
 - SO 07-12-01 Přejezd v ev.km 1,683
 - SO 07-20-01 Most v km 1,576
 - SO 90-47-01 Demolice
 - SO 07-80-01 Přeložka místní komunikace, km 1,575

ZS km 1,755

- klasické ZS, pro kruhový objezd,
- plocha 340 m², doporučené částečné oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zatravněná,
- hlavní stavební objekt:
 - SO 07-80-03 Úprava křižovatky Železničářů x P.Bezruče, km 1,760

ZS km 1,990

- klasické ZS,
- plocha 600 m², doporučené částečné oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zpevněná, stromy a křoviny (nutné kácení a výřez)
- hlavní stavební objekty:
 - SO 07-20-02 Podchod v n.km 2,004

ZS km 2,060

- klasické ZS,
- plocha 1.350 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zpevněná,
- hlavní stavební objekty:
 - SO 07-10-01 Železniční svršek
 - SO 07-11-01 Železniční spodek
 - SO 07-12-01 Přejezd v ev.km 2,171
 - SO 07-23-01 Zárubní zeď v km 1,8
 - SO 07-44-01 Protihlukové stěny, km 2,173-2,680

ZS km 2,410

- klasické ZS,
- plocha 1.450 m², doporučené částečné oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zatravněná, drobné křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 07-10-01 Železniční svršek
 - SO 07-11-01 Železniční spodek
 - SO 07-23-02 Zárubní zeď v km 2,5
 - SO 07-44-01 Protihlukové stěny, km 2,173-2,680

ZS km 2,710

- klasické ZS,
- plocha 670 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zpevněná,
- hlavní stavební objekty:
SO 07-23-02 Zárubní zeď v km 2,7
SO 07-44-01 Protihlukové stěny, km 2,173-2,680

3.4.2 Stavební úsek 08

Trať č.093; žst. Kladno-Ostrovec

Rozsah: v novém staničení km 2,765 – 4,009, délka 1,244 km

Přístupy do kolejiště:	- 2,795	vpravo	- 3,740	vpravo
	- 2,855	vlevo	- 3,800	vlevo
	- 2,965	vpravo	- 4,040	vlevo i vpravo
	- 3,130	vlevo		

ZS km 2,805

- klasické ZS, pro úpravu komunikací k zast.Kladno město,
- plocha 1.260 m² (nezmenšená o ochranu dřevin), doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha lehce skloněná, zatravněná, stromy a křoviny (bez výřezu, s ochranou před stavbou),
- hlavní stavební objekt:
SO 07-80-02 Úprava místních komunikací, km 2,7

ZS km 2,815

- klasické ZS,
- plocha 870 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha částečně skloněná, částečně zpevněná, částečně zatravněná, stromy a křoviny (doporučený výřez),
- hlavní stavební objekty:
SO 07-05-01 Výtahy
SO 07-05-01 Eskalátory
SO 07-10-01 Železniční svršek
SO 07-11-01 Železniční spodek
SO 08-10-01 Železniční svršek
SO 08-11-01 Železniční spodek
SO 07-13-01 Nástupiště
SO 07-23-03 Zárubní zeď v km 2,7
SO 07-41-01 Zastřešení nástupišť a schodišť
SO 90-47-01 Demolice

ZS km 2,840

- klasické ZS,
- plocha 820 m², doporučené částečné oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zatravněná,
- hlavní stavební objekty:
SO 07-05-01 Výtahy
SO 07-05-01 Eskalátory

- SO 07-10-01 Železniční svršek
- SO 07-11-01 Železniční spodek
- SO 08-10-01 Železniční svršek
- SO 08-11-01 Železniční spodek
- SO 07-13-01 Nástupiště
- SO 07-23-03 Zárubní zeď v km 2,7
- SO 07-41-01 Zastřešení nástupišť a schodišť

ZS km 2,955

- klasické ZS,
- plocha 980 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zatravněná, nutné drobné zemní úpravy, křoviny (doporučený výřez),
- hlavní stavební objekt:
 - SO 08-11-01 Železniční spodek (gabionová zeď)

ZS km 3,015

- klasické ZS,
- plocha 470 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, zatravněná, křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekt:
 - SO 08-23-01 Zárubní zeď v km 3,0
 - SO 08-44-01 Protihlukové stěny, km 2,750-3,980

ZS km 3,100

- klasické ZS,
- plocha 370 m², bez oplocení,
- vpravo, většinově drážní pozemek - ČD, ostatní město Kladno,
- plocha rovná, plocha zahrádek, částečně zatravněná, křoviny (nutný výřez), bez přímého přístupu silniční mechanizace (kolize s objektem produktovodu), pouze jako prostor pro uložení materiálu s pomocí jeřábu přes produktovod,
- hlavní stavební objekt:
 - SO 08-20-02 Podchod v n.km 3,130

ZS km 3,120

- klasické ZS,
- plocha 580 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - město Kladno,
- plocha rovná, plocha zahrádek, zatravněná, stromy a křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekt:
 - SO 08-20-02 Podchod v n.km 3,130

ZS km 3,370

- klasické ZS,
- plocha 260 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, částečně drážní pozemek - SŽDC; částečně nedrážní - TEPO,
- plocha částečně skloněná, zatravněná, křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
 - SO 08-20-01 Most – podchod v km 3,651
 - SO 08-13-01 Nástupiště
 - SO 08-41-01 Zastřešení nástupišť a čekárny
 - SO 08-44-01 Protihlukové stěny, km 2,750-3,980

ZS km 3,650

- klasické ZS,
- plocha 260 m², doporučené částečné oplocení,
- vpravo, částečně drážní pozemek - SŽDC; částečně nedrážní - TEPO,
- plocha v místě demolované VB,
- hlavní stavební objekty:
SO 08-20-01 Most – podchod v km 3,651
SO 08-13-01 Nástupiště
SO 08-41-01 Zastřešení nástupišť a čekárny

ZS km 3,715

- klasické ZS,
- plocha 180 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, částečně drážní pozemek - SŽDC; částečně nedrážní - TEPO,
- plocha částečně skloněná, zatravněná, křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
SO 08-13-01 Nástupiště
SO 08-41-01 Zastřešení nástupišť a čekárny

ZS km 3,730

- klasické ZS,
- plocha 500 m², doporučené částečné oplocení
- vpravo, částečně drážní pozemek - SŽDC; částečně nedrážní - město Kladno,
- plocha částečně skloněná, nutné zemní práce, husté křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
SO 08-10-01 Železniční svršek
SO 08-11-01 Železniční spodek
SO 08-13-01 Nástupiště
SO 08-41-01 Zastřešení nástupišť a čekárny

ZS km 3,840

- klasické ZS,
- plocha 850 m², doporučené částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha částečně skloněná, křoviny (nutný výřez),
- hlavní stavební objekty:
SO 08-10-01 Železniční svršek
SO 08-11-01 Železniční spodek
SO 08-44-01 Protihlukové stěny, km 2,750-3,980

3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

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

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

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

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

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

Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

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

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

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

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

Ekologická opatření při provádění staveb.

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

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

Vliv provádění staveb na životní prostředí.

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

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

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

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

Ochrana stávající zeleně a půdy

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

Ochrana před hlukem a vibracemi

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

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

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

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

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

Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

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

Požární prevence

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

3.6 Ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo je u dráhy státní a regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Při rychlosti nad 160 km/h je ochranné pásmo dráhy ve vzdálenosti 100 m. Touto stavbou nebude stávající ochranné pásmo dotčeno.

Ochranné pásmo komunikace

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

Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

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

- nad 1kV do 35 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- nad 35 kV do 110 kV včetně:
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,

- nad 110 kV do 220kV včetně 15 m,
- nad 220 kV do 440 kV včetně 20 m,
- nad 440 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

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

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

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

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

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

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

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

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

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

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

Ochranné pásmo plynovodů

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

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

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

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
- plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m

- plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m
Pro polohu kabelových vedení (vč.HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:
- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
- kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

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

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

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

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

Ochranné pásmo lesních pozemků

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