



Změna	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město kontaktní adresa Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278. 190 00	Inženýrská činnost:
		METROPROJEKT Praha, a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz

Člen sdružení		SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz
---------------	---	--

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Vyskočil		Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla
Tel.: +420 296 154 153		
Stupeň: DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	B B.8
STŘEDISKO S60 DOPRAVNÍCH STAVEB Tel.: +420 296 154 247	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	
Vedoucí útvaru: Ing. Petr Zobal		

Odpovědný projektant:		Podpis:	Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA								Změna:		
Ing. Miroslav Halama											-		
Vypracoval:		Podpis:									Číslo. příl.:		
Ing. Miroslav Halama											100		
Skart. znak:	V20/2041	Datum:	09/2020										
Počet formátů	21 A4	Měřítko:	-	IČD:	16	7033	02	08	10	00			

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1 Identifikace stavby.....	2
1.2 Identifikace investora a projektanta	2
1.3 Charakteristika Novostavby žst. P.Letiště	3
 2. DOPRAVNÍ TRASY	 4
2.1 Obecně	4
2.2 Komunikace	5
2.2.1 Výčet komunikací pro stavbu	5
2.2.2 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	5
 3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	 6
3.1 Obecné zásady řešení ZS.....	6
3.2 Základní zařízení staveniště.....	8
3.3 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	10
3.4 Ochranná pásma.....	13
3.5 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště	15
3.6 Dílčí Zařízení staveniště	16
3.6.1 Stavební úsek 14, Aviatický tunel.....	16
3.6.2 Stavební úsek 15, žst.Praha Letiště V.H.	18
3.6.3 Stavební úseky mimo vlastní staveniště.....	19

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: **Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla**
Číslo ISPROFIN: **511 352 0017**

Stupeň dokumentace: **DÚR (Dokumentace pro Územní rozhodnutí)**
Charakter stavby: **Novostavba – liniová stavba**
Druh stavby: **Stavba dráhy**

Umístění stavby: Kraj: **Praha**
Obec: **Praha 6**
Katastrální území: **Ruzyně**

Dotčená trať: celostátní ostatní, součástí sítě TEN-T, jednokolejná, neelektrizovaná
(nejbližší, nepropojená) - 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)

Novostavba: dvoukolejná, elektrizovaná
(nepropojená) výhledově na žst.Praha-Ruzyně (nová)

1.2 Identifikace investora a projektanta

Zadavatel: Správa železnic, 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 Ing. David Ježek

Generální projektant: sdružení **MP+SUDOP – Veleslavín-Letiště**
METROPROJEKT Praha a.s. (lídr sdružení)
nám. Argentinská 1621/36, Praha 7
IČ: 45271895 DIČ: CZ45271895
a
SUDOP Praha a.s.
Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3
IČO: 25793349 DIČ: CZ25793349

HIP Ing. Petr Vyskočil (Metroprojekt)
Výkonný asistent HIP: Ing. Kamil Bednařík

Část dokumentace: ZOV, B.8, příl.100 Průvodní zpráva
Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969)
tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz

Vypracoval: Ing. Miroslav Halama
(texty; rádkový harmonogram; podklady grafických částí - schémata, situace)

Spolupráce: Bc. Oldřich Havelka, Hana Ranochová
(grafické části - kresba schémat, přehledná a koo situace)

1.3 Charakteristika Novostavby žst. P.Letiště

Hlavní specifika stavby:

- dělení původní stavby P.Veleslavín-P.Ruzyně-P.Letiště dosáhlo „vrcholu“ oddělením na stavebně samostatný zahloubený úsek trati s hloubenou železniční stanicí,
- oboustranně kusý dvoukolejný úsek trati s hlavovou stanicí s ostrovním nástupištěm (cca dl.910 m), bez možnosti provozu, ale v dalekém výhledu bez stavebních a technologických zásahů do nově rozšiřovaného areálu vlastního letiště s řadou klíčových developerů,
- elektrizace navržena na stejnosměrnou soustavu 3kV s výhledovým přepojením na trakci střídavou 25kV, 50Hz,
- v dalekém výhledu napájení z Trakční Napájecí stanice (TNS) Liboc a SpS Ruzyně s připojením k distribuční soustavě 110 kV PREdistribuce, a.s.,
- pro organizaci dopravy bude v dalekém výhledu (v úseku P.Masarykovo n.do hlavového nádraží P.Letiště) použito tzv. vratných souprav tvořených lokomotivou, vozy a řídicím vozem, pro které se v nové žst.P.Ruzyně uvažuje se zřízením potřebného zázemí pro odstavení, zbrojení i opravy,
- celý zahloubený úsek produkuje velké objemy vytěžených zemních hmot (téměř 185 000 m³).

Hlavní náplň stavby (technologické a stavební části):

- nové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB),
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (DOK, TK, místní kabelizace), rozhlasová zařízení, telefonní zapojovače, kamerové systémy, informační zařízení, EZS, EPS a ostatní,
- technologie DŘT, silnoproudá technologie dvou TS 22/0,4 kV pro napájení zab.zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO,
- ostatní technologie stanice jako jsou výtahy, eskalátory a vzduchotechnika (větrání),
- přeložky, úpravy či zřízení nedrážních slaboproudých (11 ks SO) a silnoproudých kabelů (8 ks SO) vč. veřejného osvětlení (5 ks SO),
- přeložky, přípojky (případně ochrany) potrubních vedení v počtu – u vodovodních 8 ks SO, kanalizačních 11, plynovodní 1 a horkovodních 2 ks SO,
- kompletní novostavba železničního spodku a svršku (traťový úsek a nová žst.) vč.kolejového propojení (DKS),
- novostavba ostrovního nástupiště dl.225 m,
- nové tunelové objekty
 - dvoukolejný tunel Aviatická (dl.360 m),
 - hloubená stanice P.Letiště (dl.438 m),
- novostavba nového podchodu uvnitř stanice,
- novostavby objektů 3 ks zárubních zdí v celkové délce 302 m,
- početné úpravy místních komunikací (vč. zřízení provizorních příjezdů a staveništních obslužných komunikací pro využití frekventovanou těžkou staveništní dopravu s nutností úpravy buď šterkovou vrstvou nebo zpevněním panely),

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Obecně

Základním (a jediným) druhem dopravy pro novostavbu trati železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla je doprava silniční. Ostatní druhy dopravy jako vodní (ohledně napojení příliš daleko) a letecká (i když přímo v místě) jsou pro tuto stavbu nepoužitelné.

Doprava železniční je použitelná, ale až tzv. zprostředkovaně, přes dopravu silniční. Bohužel však i toto je nepřehledné. Slovo „nepřehledné“ je nutno chápat jednak ve smyslu termínovém, jako stále se měnící pořadí a nové dělení základních staveb. A jednak ve smyslu fyzického napojení a využití – tedy ohledně napojení na nějakou novou nebo stávající železnici a využití pro zásobování. Tato železniční stavba je vyčleněná jako stavba „v poli“, která nemá ani na základní stavbu žádnou návaznost. Z pohledu termínu byla (alespoň pro nějaké dílčí osazení) použita poloha jako v původní základní stavbě Veleslavin-Ruzyně-Letiště.

V základní stavbě byla Železniční doprava pro dopravu materiálu na stavbu i z ní preferována, resp. dokumentací EIA předepsána, jako základní a i v základní stavbě byla na krátké vzdálenosti železnice vždy dobudována co nejbližší aktivní poloze staveniště. V původní základní stavbě byly koleje dotaženy až do prostoru – zde označeno jako 1SZ (první Stavební Záběr) a odvoz vytěženého materiálu realizován po kolejích do nové stanice P.Ruzyně.

Překládková místa. Nyní není jasné, do jakého překládkového místa bude silniční doprava na železniční směřována. Zda již do nové žst.P.Ruzyně nebo do stávající. Další možností je odvoz po silnici nasměrovat do nové nebo stávající žst.Hostivice. Tedy není ani logické zde vypisovat variantní možnosti využitelných ploch a kolejí a zůstaneme jen při konstatování, že někde v těchto stanicích dojde k napojení na zásobování a odvoz po železnici.

Silniční doprava je shrnuta v následující samostatné kapitole, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména Přehlednou situací 1 :10 000 (příloha č.201) pro celou oblast a pak i Koordinální 1 : 1 000 (příloha č.202).

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 kolejíště.

Odvoz přebytečné zeminy (téměř 185 000 m³) bude v určených překládkových místech prováděn z nákladních aut na železniční vozy a dopravou (uvažuje se se spoluprací s ČD Cargo) odvážen buď přímo do míst vhodných skládek nebo opuštěných či k rekultivaci určených lomů, která jsou kolejově nebo jinak vhodně napojená (např. přepravníkovými pásy) na prostory vlastní skládky či úložiště. Jedním z nejbližších míst ukládání přebytečného materiálu je zatím výhledově uvažovaný Dalejský lom po trati č.122 přes Rudnou na trať č.173 směr Smíchov do místa bývalé (požadavek na obnovení) vlečky lomu v oblasti Na Požárech.

Druhou možností (optimálnější, legislativně jednodušší a zejména levnější) je odvoz do skládkových míst (či přímo do prostoru) železničních staveb s potřebou velkého množství náspového materiálu. Jednou z takových staveb je v současnosti projekčně (ve fázi DUR) připravovaná stavba „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) odb.Babín (mimo) vč. Libické spojky“, kde právě v prostoru Libické spojky je nedostatek náspového materiálu pro železniční i silniční těleso. Celkově požadovaný objem se pohybuje (dle varianty řešení) v rozsahu mezi 600 až 670 tis m³. V případě realizace náhrad stávajících přejezdů silničními nadjezdy v dalších úsecích řešení trati mezi Kolínem a Nymburkem se bude jednat o potřebu dalšího zemního materiálu v objemech cca 40 – 50 tis. m³ na jeden nadjezd.

Poznámka: Úsek novostavby na P.Ruzyně-P.Letiště svým přebytkem sice nepokryje celkové požadavky stavby Kolín-Babín, ale další přebytek vzniká a je možno využít ze sousední stavby P.Ruzyně-Kladno (cca 300 tis. m³).

2.2 Komunikace

2.2.1 Výčet komunikací pro stavbu

Komunikace pro tuto stavbu lze rozlišovat v zásadě pouze dvojího druhu – zpevněné (veřejné) a nezpevněné (staveništní).

Zpevněné komunikace tvoří dálnice, silnice I. až III.třídy jako státní a místní (městské) ve vlastnictví a správě obcí a organizací. Tyto komunikace by měly (u vyšších tříd i s rezervou) vyhovět zvýšenému zatížení od dopravy materiálu a zařízení stavbou.

Pro příjezd na stavbu jsou ze vzdálenějších lokalit k dispozici dálnice D6 a D7 s pokračováním jako Pražský okruh D0. Doplnkovou silnicí je z východu z centra Prahy ulice Evropská a ze západu pak silnice II/6060 (ul. Čsl.armády) z Hostovic. Jako městské komunikace budou stavbě sloužit ulice Aviatická, Schengenská, K Letišti a Drnovská s doplněním ul. Karlovarská ve směru na Hostovice, kde jsou k použití (k napojení na překládku na železnici) vytipovány ul. K Dálnici, Nádražní, Jiráskova a Železničářů. Pro připojení (obsahu) stávající betonárky z Ruzyně je k dispozici ul. U Prioru a betonárky v Kněževsi přes ulice Na Hlavní silnici, Na Staré silnici, Ke Hřbitovu a U Nádraží.

Nezpevněné komunikace 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.

Staveništní komunikace, určené pouze pro provoz staveništní mechanizace a strojů, jsou v těsné blízkosti (podél) hloubených jam pro Aviatický tunel a tunel stanice Letiště.

2.2.2 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.5 Dopravně inženýrská opatření (DIO) s doplněním o situace.

V místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci budou místa značena snížením rychlosti a tabulemi upozorňujícími na výjezd ze stavby. Toto opatření se vlastně týká celého areálu Letiště s časovým členěním na dílčí Stavební záběry – najednou sice nebude postižen celý areál, ale prostor bude ovlivněn kompletně.

Omezení na komunikacích z přímé staveništní dopravy (větší hustota provozu) bude zejména v ulici Drnovská z napojení silniční dopravy na žst. P.Ruzyně (stávající nebo nová) nebo bude podobně omezen (zahuštěn) provoz v ulicích v oblasti Hostovic. Odvoz zemního materiálu z hloubených částí úseku jižně (k železnici) přes prostor Dlouhá Míle bude moci být (z areálu stavby) řešen alternativně – buď ul. K Letišti nebo ul. Aviatickou a po dálnici D7/D0..

Uzavírky komunikací se týkají následujících lokalit:

- nájezdové rampy od „centrálního“ kruhového objektu (CKO) silnic K Letišti a J.Kašpara směr ul. Aviatická, objízdná trasa z CKO podjezdem pod ul. Aviatická, napojením do směru k Terminálu 1 a vzápětí odbočením po provizorní komunikaci dl. cca 20 m do zpětného směru ul.Aviatická,
- ulice K Letišti (podjezd ul. Aviatická) z CKO; objízdná trasa z CKO nájezdovými rampami do ul. Aviatická směr dálnice D7 na kruhový objezd za benzinovou stanicí Schell a zpět směr letiště,
- oblast ulice Aviatická ve směru z letiště do centra v celé délce od Terminálu 2 včetně částí ul. Schengenské od křižovatky s ul. J.Kašpara a ostatních příčných přípojek; objízdná trasa od dálnice D7 ul.Aviatickou podél Terminálu 1, pokračováním ul. Schengenskou podél Terminálu 2 ,s napojením na ul. J.Kašpara přes CKO zpět do ul. Aviatická směr dálnice D7.

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 příloze č.202 Koordinační situace 1:1 000. 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 (případné zpevnění) staveništních komunikací jsou navrženy provádět v rámci Stavebních záběrů ihned na začátku. V tomto stupni dokumentace nejsou na tyto práce vymezeny žádné samostatné „nulté“ stavební (přípravné) postupy, které by mohly zahrnovat i přeložky a úpravy Inženýrských sítí.

Druhy ZS.

ZS jsou členěna do tří základních kategorií. První je tzv. klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení pro konkrétní stavební nebo technologické objekty. Druhou kategorií tvoří tzv. základní ZS – Hlavní zařízení staveniště (HZS). V této kategorii se v klasické železniční stavbě mohou objevit Montážní základny (MZ) vč. možnosti demontáží, Recyklační stanice (RS) a Betonárny. MZ pro železniční svršek bude využita až v závěru prací v celé délce stavby, po dobu stavby bude ale fungovat jako plocha pro montáž částí nebo celků armovacích košů pro zdi a konstrukce hloubených tunelů. RS zde nepřichází v úvahu. Jako betonárny jsou v blízkosti stavby vytipovaná stávající zařízení. Třetí kategorií ploch ZS jsou plochy pro deponie nebo mezideponie vytěženého zemního materiálu a sejmuté ornice, případně materiál odpadový.

Do kategorie zařízení staveniště je nutno počítat i staniční koleje pro stavební a montážní vlak a (dnes už velmi výjimečně) pro vlak ubytovací. V případě této stavby je to však bezpředmětné.

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

ZS budou v této stavbě funkční po celou nebo většinovou dobu výstavby, tedy nad 1 rok.

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj, je vztažené k novému 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, změnám/nové výstavbě v areálu letiště, dochází většinou k dalšímu upřesňování a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS*),

- určení ZS podle kategorie (klasické ZS nebo základní, deponie materiálu nebo ornice),
- plocha v m², doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní, soukromé (*v případě této stavby zde pozemky drážní nefigurují*),

- charakter pozemku – zpevněná plocha, zatravněná, křoviny, stromy, nutnost zemních úprav, výřez a kácení porostů,
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno (kolejový spodek a svršek, tunely, 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 klasické drážní stavbě je pro napojení v prostoru železniční stanice využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v úsecích mimo stanici je u dotčených objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselaagregátů, *(v případě této stavby – zejména v místě tunelových staveb je návrh na zajištění samostatné elektrické přípojky 22kV k trafostanici, ostatní přípojky budou řešeny z veřejné sítě samostatnými přípojkami, s ohledem na hlukovou zátěž budou v menší míře využívány převozná diesel agregáty)*
- voda – v prostoru areálu letiště bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody; v menší míře (pro některá místa a objekty) se uvažuje o technologické vodě dopravované v cisternách dovezených dodavatelem stavby; *(v případě této stavby – voda bude využívána 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, pokud to Řízení letového provozu povolí.

Kancelářské prostory.

Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele zatím nebyly v tomto stupni dokumentace vytipovávány. Pouze byla vyhrazena variantní místa pro HZS k umístění sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení s přilehlými 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).

V případě klasické drážní stavby jsou místa, kdy je nutné překonat příkop nebo vodoteč (byť občasnou). Zde je pak 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 *(netýká se této stavby)*.

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedeny v tabulce rekapitulace orientační kilometráže. V přehledné situaci 1:10 000 jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích pak navíc s uvedením kilometráže.

(v této hloubené stavbě je takové místo jediné s přístupem na začátku stavby a v úrovni dna jámy, resp. dna tunelové trouby až na konec; ostatní přístupy jsou ze shora možné průběžně z podélných staveništních komunikací)

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. ZS mezideponií a deponií materiálu a ornice se budou uvolňovat ve zvláštním režimu, většinou se zpožděním několika měsíců až roků, dle možností dalšího využití pro vlastní stavbu nebo stavbu v jiné lokalitě, u ornice pak dle potřeby (většinou dle určení dotčeného úřadu).

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. Vzhledem k dané lokalitě nepřichází v úvahu že by součástí ZOV byl i Povodňový plán.

Součástí stavby nebude zřízení Recyklační základny (RZ), tedy ani nedojde k povolovacímu řízení jehož součástí by pro vybranou lokalitu byla dokumentace Rozptylové studie.

V rámci klasické drážní stavby, při zřizování ploch ZS v některých lokalitách, nedochází ke kácení všech vzrostlých stromů, ale jsou 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).

3.2 Základní zařízení staveniště

Hlavní zařízení staveniště (HZS)

Hlavní zařízení staveniště (HZS) jako venkovní, v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení a relativně dostatečného počtu parkovacích stání, je navrženo ve dvou variantách.

První lokalita HZS je umístěna vlevo na začátku stavby podél slepé ulice v přímém pokračování ul. K Letišti na Centrální kruhový objezd (CKO), na který bude během stavby napojené včetně výjezdu k ul. Aviatická směr D7. Staničení HZS je km 16,290, plocha 1.420 m². U silnice bude vyhrazeno pro osobní auta stavby podélné parkování (veřejné parkování bude z celé ulice vyloučeno).

Druhá lokalita HZS je na zpevněné ploše před Parkovacím domem PC Comfort mezi ulicemi Aviatická a Schengenská se staničením v novém km 16,590. Komunikační přístup je z ulice Aviatická. Plocha HZS je cca 2.790 m². Parkovací místa pro osobní auta stavby budou na zpevněné ploše vyhrazena vč. označení, že plocha je vyhrazena pouze pro potřeby stavby.

Montážní základna (MZ)

Montážní základna je navržena vlevo na začátku úseku mezi tratí a slepou ulicí (v přímém pokračování ul. K Letišti na CKO). Staničení MZ je km 16,120, plocha 1520 m².

Klasická náplň MZ pro montáž kolejového roštu a výhybek bude využita až v závěru prací pro pokládku svršku v celé délce stavby. Po dobu stavby však bude MZ fungovat jako plocha pro montáž částí nebo celků armovacích košů pro zdi, konstrukci PJD a konstrukce hloubených tunelů.

Mezideponie ornice

Plochy ZS a vlastní stavby, kde se vyskytuje ornice, podorniční nebo zatravněná plocha (v katastru značená jako ostatní plocha), ale s očekávanou hodnotou kvality minimálně jako podorniční, je na začátku stavby. Pro tento materiál platí následující níže uvedená pravidla.

Sejmutí ornice. Tloušťka sejmutí orniční příp. podorniční vrstvy vychází z pedologického průzkumu a na této stavbě se pohybuje nejčastěji v tloušťce 30-50 cm. Sejmutí ornice se na liniové stavbě tohoto typu provádí buldozerem (dozerem) nahrnutím na „haldy“ podél nově budované trati. Ornice je sejmuta z plochy nového zemního tělesa (výkopy), z plochy staveništních komunikací a ploch Zařízení stavenišť (ZS), kde to určení ZS vyžaduje např. části ZS, kde se ukládá odpad nebo plochy Mezideponií pro uložení vytěženého zemního materiálu.

Způsob uložení ornice. Ornice se nenaváží na vysoké haldy, jako je to možné u ostatní těžené zeminy. Tvar haldy (řez) pro uložení ornice je doporučen lichoběžníkový nebo trojúhelníkový.

Doporučená výška haldy je 2 m (max.3), sklon svahů v úhlu cca 45 stupňů. Takto deponovaná ornice se po dobu uložení udržuje v bezplevelném stavu (obvykle chemické ošetření postřikem).

Pro Mezideponie ornice jsou v dokumentaci zakreslena samostatná úložiště (vyčleněné plochy), aby nedošlo k znečištění nebo promíchání ornice s jiným materiálem (separace-oddělení je důležitou podmínkou uložení ornice na krátkou i dlouhou dobu).

Použití ornice. Ornice je deponována pro zpětné použití na svahy/plochy železničního a silničního zemního tělesa, na uvedení staveništních komunikací a ZS do původního stavu a na rekultivaci případných trvalých deponií v rámci této stavby, i když zatím nebyly žádné vytipovány ani navrženy. Nadbytečné množství bude (dle požadavku a určení příslušného orgánu ŽP) odvezeno na předepsanou lokalitu nebo (rovněž dle rozhodnutí orgánu ŽP) rozhrnuto na sousední (přílehlé) pozemky ZPF.

Doba uložení (deponie) ornice je pro tuto stavbu a s ohledem na její množství a zpětné použití na drážní a silniční těleso, určena nad 1 rok. Doba zahrnuje čas na výstavbu železničních a silničních součástí stavby (min 12 měsíců), vyklizení ZS a staveništních komunikací (cca 3 měsíce), období Zimní přestávky, kdy není vhodné s ornici manipulovat, resp. ji převážet a ukládat (3 měsíce – prosinec, leden, únor) a další cca 3 měsíce na rozvoz do jiných lokalit nebo rozhrnutí na sousední (přílehlé) pozemky.

Doporučené uložení ornice



Mezideponie zemního materiálu

V této stavbě se bude jednat o rozsáhlé a kapacitní plochy ZS, které jsou určené pro dočasné (ale dlouhodobé – řádově až několik let) uložení vytěženého zemního materiálu ze zahloubených úseků (zářezy, tunel a hloubená stanice).

Využití tohoto materiálu (vzhledem k jeho množství) nebude, s největší pravděpodobností, možné uložit na skládky, ale bude účelnější je použít na zavezení opuštěných lomů (pokud nebyly vyhlášeny přírodní chráněnou rezervací) nebo ještě lépe, využít na náspová tělesa jiných železničních staveb, kde je naopak nedostatek materiálu.

Odvoz přebytečné zeminy bude na této stavbě prováděn v určených překládkových místech z nákladních aut na železniční vozy a dopravou (uvažuje se se spoluprací s ČD Cargo) odvážen buď přímo do míst vhodných skládek nebo opuštěných či k rekultivaci určených lomů, která jsou kolejově nebo jinak vhodně napojená (např. přepravníkovými pásy) na prostory vlastní skládky či úložiště nebo přímo do prostor nové železniční (případně silniční) stavby.

Betonárny

Ve stavbě bude drtivá většina stavebních objektů zřizována monoliticky, a to z betonu. Vzhledem k velkým objemům jsou dvě možnosti, jak beton zajistit. První je zřízení vlastní betonárny v prostoru staveniště. Druhou, je využití stávajících, kilometricky dostupných stávajících zařízení. Pro tuto stavbu byla zvolena druhá možnost, která odstraní zhotoviteli problémy se zřízením nového zařízení, které by muselo mít nová povolení, prostor stavby by zatěžovalo prašností a vyžadovalo by další logistické povinnosti z navážení surovin. Stávající zařízení jsou tři a bude na zhotovitelích, které si pro své účely vybere.

Betonárna Kámen Zbraslav. Současné zařízení je na katastru obce Kněževes, na pozemcích Letiště Praha z vnější strany (od stavby železnice a Terminálu letiště) za VPD (vzletovou a přistávací dráhou). Betonárna je pro zásobování kolejově napojena vlečkovou kolejí z žst. Středokluky na trati č.121 (Hostivice - Podlešín). Silniční napojení na dálnici D7 je komunikací podél hranice VPD, okolo areálu PHM letiště, podél Hřbitova ul. U Hřbitova a pak z ulice Na Staré silnici alternativně buď vlevo přes obec Kněževes na ul. Na Hlavní silnici nebo vpravo mimo obec přes areál CTPark Prague Airport ulicí Nad Kovárnou. Tato betonárna je uvedena jako jedno ze základních řešení s tím, že v jejím prostoru příp. v sousedství by mohlo dojít k využití zálohových ploch pro stavbu (uložení stavebního materiálu, vytěženého materiálu, odpadu a podobné deponovací plochy) s možností nakládky a odvozu po železnici. Její vzdálenost po silnici do „centra“ stavby je přes obec Kněževes (dle varianty průjezdu) cca 6,1 až 6,4 km. Přes okraj areálu VPD lze vzdálenost zkrátit na cca 4,8 km (tato možnost ale není do situace zakreslena a byla by pouze na dohodě dodavatele s provozovatelem letiště).

Betonárna ZAPA beton. Současné zařízení je na katastru obcí Kněžívka a Středokluky, na pozemcích areálu firmy PORR. Betonárna kolejově přiléhá ke kolejišti žst. Středokluky na trati č.121 (Hostivice - Podlešín). Silniční napojení na dálnici D7 je přes obec Kněževes ul. U Nádraží a ul. Na Hlavní silnici. Tato betonárna je uvedena jako druhé ze základních řešení k využití dodavatelem. Její vzdálenost po silnici do „centra“ stavby je přes obec Kněževes cca 4,9 km.

Betonárna Skanska Transbeton. Současné zařízení je na katastru městské části Ruzyně, na pozemcích ve vlastnictví betonárny v ulici U Prioru. Betonárna není pro zásobování kolejově napojena, ale je téměř v sousedství stávající žst.P.Ruzyně, kde je areál Nákladového obvodu s překládkovou kolejí. Silniční napojení směr Letiště je u ul.U Prioru ulicí Drnovskou a pak alternativně ul.K Letišti nebo na Pražský okruh D0 a dálnici D7. Tato betonárna je uvedena jako alternativní řešení. Její vzdálenost do „centra“ stavby je po ulici K letišti cca 5,6 km a po dálnici cca 6,2 km.

3.3 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

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

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

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

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

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

Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

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

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

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

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

Ekologická opatření při provádění staveb.

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

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

Vliv provádění staveb na životní prostředí.

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

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) vztažený k době trvání vibrací T v chráněných vnitřních prostorech staveb je vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

a) hladiny zrychlení vibrací Law,T 75 dB, nebo

b) hodnotou zrychlení vibrací aew,T 0,0056 m/s².

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

Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

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

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.

3.4 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, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

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

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

Ochranné pásmo plynovodů

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

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

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

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
 - plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m
 - plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m
- Pro polohu kabelových vedení (vč. HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:
- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
 - kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,
 - nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

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

- před zahájením prací zařízení nechat správcem vytýčit,
- prokazatelně seznámit pracovníky s existencí a trasou plynovodu,
- práce provádět obezřetně s ohledem na plynárenské zařízení,
- výkopové práce a zemní práce ve vzdálenosti do 4 m od plynovodu provádět zásadně ručně,
- při čištění mostních objektů v místě styku s plynovodem provádět rovněž ručně,
- nové propustky situovat mimo ochranné pásmo plynovodu,
- nové opěrné zdi nesmí křížit plynovod,
- nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy, trafostanice atd.) situovat mimo bezpečnostní pásmo plynovodu,
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí plynovodu,
- nepoškodit nadzemní části plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.),

- v ochranném pásmu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál,
- případné dočasné zařízení staveniště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit ve vzdálenosti nad 20 m od plynovodu,
- po dobu prací chránit plynovod proti mechanickému poškození silničními panely a ochranné pásmo vyznačit výstražnou páskou.

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

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

Ochranné pásmo lesních pozemků

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

3.5 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejíště

Tabulka ZS

Stavební úsek	Staničení (km)	Plocha	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
mimo	-	3 900	mimo	Betonárna Skanska Transbeton, U Prioru (alternativa)
mimo	-	11.400	mimo	Mezideponie vytěženého materiálu, nová žst.P.Ruzyně
14	16,060	2 620	vlevo i vpravo	Mezideponie ornice
14	16,120	1 520	vlevo	Montážní základna (MZ)
14	16,165	8 750	vlevo	Mezideponie skřívky
14	16,170	2 000	vlevo	Mezideponie vytěženého materiálu
14	16,270	1 580	vlevo	klasické ZS
14	16,290	1 420	vlevo	Hlavní zařízení staveniště (HZS) var.1
14	16,355	570	vlevo	klasické ZS
14	16,425	3 300	vlevo	klasické ZS
14	16,520	3 060	vpravo	klasické ZS
14	16,560	1 430	vlevo	klasické ZS
14	16,590	2 790	vpravo	Hlavní zařízení staveniště (HZS) var.2
15	16,690	3 700	vlevo	alternativní rozšíření ZS
15	16,745	2 290	vlevo	klasické ZS
15	16,780	1 080	vpravo	klasické ZS
15	16,910	1 270	vlevo	klasické ZS
15	16,930	1 860	vpravo	klasické ZS
15	16,990	4 920	vlevo	klasické ZS
15	16,995	840	vpravo	klasické ZS
15	17,025	660	vpravo	klasické ZS (pod rampou)
mimo	-	31 600	mimo	Betonárna Kámen Zbraslav, Kněževes
mimo	-	27 600	mimo	ostatní plochy, Kněževes
mimo	-	52 500	mimo	Betonárna ZAPA beton, Středokluky

Poznámka:

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

Celková plocha ZS je 172 660 m²

- z toho je:
- 22 860 m² klasická ZS
 - 88 000 m² Betonárny
 - 20 150 m² Mezideponie vytěženého materiálu
 - 31 300 m² alternativní rozšíření ZS, ostatní plochy
 - 4 620 m² Mezideponie ornice a skřívky
 - 4 210 m² Hlavní zařízení staveniště (HZS)
 - 1 520 m² Montážní základna (MZ)

Tabulka přístupů do kolejiště

Stavební úsek	Staničení (km)	Umístění	Určení přístup, lokalita
14	16,190	vlevo	rampa do kolejiště, ze slepé ul. K Letišti

Poznámky:

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

V této hloubené stavbě je jediné místo přístupu rampou do úrovně dna jámy, resp. dna tunelové trouby na začátku stavby; ostatní přístupy jsou možné průběžně pouze ze shora z podélných staveništních komunikací.

3.6 Dílčí Zařízení staveniště

3.6.1 Stavební úsek 14, Aviatický tunel

Rozsah: km 16,120 – 16,648, délka 0,528 km

Přístup do kolejiště: - n.16,190 vlevo

V této hloubené stavbě je jediné místo přístupu rampou do úrovně dna jámy, resp. dna tunelové trouby na začátku stavby; ostatní přístupy jsou možné průběžně pouze ze shora z podélných staveništních komunikací.

ZS km n.16,060

- Mezideponie ornice,
- plocha 6.620 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – Letiště Praha (LP),
- plocha rovná, pole

ZS km n.16,120

- Montážní základna (MZ),
- plocha 1.520 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – Správa letiště Praha (ČR SLP),
- plocha rovná, pole,
- hlavní stavební objekty:
zárubní zdi, PJD, kce tunelů, žel.svršek

ZS km n.16,165

- Mezideponie vytěženého materiálu,
- plocha 8 750 m², cca 44.000 m³, bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ostatní plocha) – LP,
- plocha rovná, zatravněná

ZS km n.16,170

- Mezideponie skřívky,
- plocha 2.000 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ostatní plocha) – LP,
- plocha rovná, zatravněná

ZS km n.16,270

- klasické ZS,

- plocha 1.580 m², doporučené částečné oplocení vč.brány u vjezdu,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – část ČR SLP, zbytek LP,
- plocha rovná, travnatá, drobné křoviny (nutný výřez), doporučené snesení skřívky,
- hlavní stavební objekt:
tunel Aviatická

ZS km n.16,290

- Hlavní zařízení staveniště (**HZS**) var.1,
- plocha 1.420 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – část SLP, zbytek LP,
- plocha rovná, zatravněná

ZS km n.16,355

- klasické ZS,
- plocha 570 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha svažitá, travnatá, drobné křoviny (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
tunel Aviatická

ZS km n.16,425

- klasické ZS,
- plocha 3.300 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP
- plocha rovná, travnatá, drobné křoviny (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
tunel Aviatická

ZS km n.16,520

- klasické ZS,
- plocha 3.060 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, částečně travnatá, zbytek zpevněná, drobné křoviny (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
tunel Aviatická

ZS km n.16,560

- klasické ZS,
- plocha 1.430 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, částečně travnatá, zbytek zpevněná, hustý porost stromů a křovin (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
tunel Aviatická

ZS km n.16,590

- Hlavní zařízení staveniště (**HZS**) var.2,
- plocha 2.790 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha a zastavěná plocha) – LP,
- plocha rovná, zpevněná

3.6.2 Stavební úsek 15, žst.Praha Letiště V.H.

Rozsah: v novém staničení km 16,648 – 17,008, délka 0,360 km

Přístupy do kolejiště:

V této hloubené stavbě je jediné místo přístupu rampou do úrovně dna jámy, resp. dna tunelové trouby na začátku stavby; ostatní přístupy jsou možné průběžně pouze ze shora z podélných staveništních komunikací.

ZS km n.16,690

- alternativní rozšíření ZS pro vytěžený materiál, stavební materiál, odpady, ...,
- plocha 3.700 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, zatravněná, drobné křoviny (možný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

ZS km n.16,745

- klasické ZS,
- plocha 2.290 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, částečně travnatá, zbytek zpevněná, drobný porost stromů a křovin (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

ZS km n.16,780

- klasické ZS,
- plocha 1.080 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, zpevněná, drobný porost stromů a křovin (nutný výřez),
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

ZS km n.16,910

- klasické ZS,
- plocha 1.270 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, z větší části zpevněná, drobný porost stromů a křovin (možný výřez),
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

ZS km n.16,930

- klasické ZS,
- plocha 1.860 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, z větší části zpevněná, drobný porost stromů a křovin (možný výřez),
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

ZS km n.16,990

- klasické ZS,
- plocha 4.920 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, z větší části zpevněná, zbytek zatravněná, drobný porost stromů a křovin (možný výřez), doporučené snesení ornice
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

ZS km n.16,995

- klasické ZS,
- plocha 840 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, zpevněná,
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

ZS km n.17,025

- klasické ZS,
- plocha 660 m², požadavek oplocení vč.brány u vjezdu,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – LP,
- plocha rovná, zpevněná, pod rampou
- hlavní stavební objekt:
zhloubená stanice Letiště

3.6.3 Stavební úseky mimo vlastní staveniště

Betonárna Skanska Transbeton, U Prioru

- alternativní možnost
- plocha 3.900 m², stávající oplocený areál,
- nedrážní pozemek (ostatní plocha) – Skanska Transbeton,
- k.ú Ruzyně

Mezideponie vytěženého materiálu, nová žst. P.Ruzyně

- plocha 11.400 m², cca 55.000 m³, bez oplocení,
- nedrážní pozemek (orná půda) – Výzkumný ústav rostlinné výroby,
- napojení z ul.Drnovské přes ul. Ztracená s pokračováním na staveništní komunikaci,
- k.ú Ruzyně

Betonárna Kámen Zbraslav, Kněževes

- první základní možnost pro použití
- plocha 31.600 m², stávající oplocený areál,
- nedrážní pozemek (ostatní plocha) – Letiště Praha (LP),
- kolejové napojení na dvoukolejnou vlečku s oboustranným kolejovým propojením (dvě jednoduché spojky) z žst.Středokluky,
- k.ú Kněževes

Ostatní plochy, Kněževes

- alternativní možnosti využití pro vytěžený materiál, stavební materiál, odpady, ...
- plocha 27.600 m², cca 80.000 m³, stávající oplocený areál,
- nedrážní pozemek (ostatní plocha) – Letiště Praha (LP),
- kolejové napojení na dvoukolejnou vlečku s oboustranným kolejovým propojením (dvě jednoduché spojky) z žst.Středokluky,
- k.ú Kněževes

Betonárna ZAPPA beton, Středokluky

- druhá základní možnost pro použití
- plocha 52.500 m², stávající oplocený areál,
- nedrážní pozemek (ostatní plocha) – areál firmy PORR,
- možné napojení na souběžné kolejiště žst.Středokluky,
- k.ú Kněžívka a Středokluky