

DOKUMENTACE SE ZAPRACOVANÝMI PŘIPOMÍNKAMI

Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK

Změna:		Název změny:		Datum:	Provedl:	Podpis:			
Investor, objednatel:		 SPRÁVA ŽELEZNIC Správa železnic, s.o. Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město kontaktní adresa: Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		Inženýrská činnost:					
				METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz					
Člen sdružení:		 SUDOP PRAHA		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.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 METROPROJEKT			Souprava číslo:				
HIP: Ing. Petr Vyskočil tel.: +420 296 154 153 Stupeň: DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ		Podpis:  Název a účel díla: Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo)							
Zpracovatelský útvar: STŘEDISKO S60 DOPRAVNÍCH STAVEB tel.: +420 296 154 247 Vedoucí útvaru: Ing. Petr ZOBAL		Název části díla: SOUHRNNÁ ČÁST ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY			B B.8				
Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Halama Vypracoval: Ing. Tomáš Hoření Skart. znak: V20/2041 Datum: 07/2020 Počet formátů: 24xA4		Podpis:  Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA			Změna: - Číslo příl.: 100				
Měřítko: -		IČD:	16	7033	02	08	01	10	00

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1 Charakteristika stavby Modernizace a Novostavby trati.....	3
2. DOPRAVNÍ TRASY	3
2.1 Úvodem	3
2.2 Železnice	4
2.2.1 Plochy a koleje.....	4
2.2.2 Překládková místa	4
2.3 Komunikace	5
2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace	5
2.3.2 Staveništní komunikace a provizorní přejezdy	5
2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	6
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	6
3.1 Obecné zásady řešení ZS.....	6
3.2 Základní zařízení staveniště	8
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS).....	8
3.2.2 Montážní základna (MZ)	8
3.2.3 Mezideponie ornice	8
3.2.4 Mezideponie zemního materiálu	9
3.2.5 Betonárny	10
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště	10
3.3.1 Tabulka ZS	10
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	11
3.4 Dílčí Zařízení staveniště	12
3.4.1 Stavební úsek 12 úsek P.Ruzyně-P.Dlouhá Míle	12
3.4.2 Stavební úsek 13 zast. Praha Dlouhá Míle.....	13
3.4.3 Stavební úsek 14 úsek P.Dlouhá Míle -P.Letiště V.H.	14
3.4.4 Stavební úseky mimo vlastní staveniště	18
3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	19
3.6 Ochranná pásma.....	21

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:

**Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo)
- Praha-Letiště Václava Havla (mimo)**

Stupeň dokumentace:

Dokumentace pro územní řízení

Datum zpracování:

07/2020

Druh stavby:

Stavba dráhy, liniová stavba

Místo stavby:

Kraj:

Praha

Obce:

Praha 6

Katastrální území:

Ruzyně

Zadavatel :

Správa železnic, státní organizace,

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Kontaktní adresa:

Správa železnic, státní organizace,

Stavební správa západ,

Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Dodavatel dokumentace:

MP+SUDOP – Veleslavín-Letiště

METROPROJEKT Praha a.s.,

Argentinská 1621/36

IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

a

SUDOP Praha a.s.

Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3

IČO: 25793349 DIČ: CZ25793349

Zpracováváný objekt:

B.8 Zásady organizace výstavby

Zpracovatel :

Ing. Miroslav Halama (zpracovatel ZOV pro Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně))

Ing. Tomáš Hoření (úprava dokumentace pro úsek Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo))

1.1 Charakteristika stavby Modernizace a Novostavby trati

Hlavní specifika stavby navržená v PD jsou:

- Součástí stavby je novostavba dvoukolejné trati v úseku žst. P.Ruzyně nová (mimo)-P.Letiště V.H. (mimo) délky 3,880 km,
- v úseku novostavby je zřízena nová zast.P.Dlouhá Míle a úsek je zakončen novým nádražím P.Ruzyně Letiště V.H. (realizovaném současně nebo v předstihu v rámci samostatné stavby),
- v úseku novostavby je trať vedena 2 zahloubenými tunely,
- trať bude elektrizovaná – předpokládá se střídavá soustava 25kV.

Hlavní náplň stavby představují následující 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, silnoproudé technologie pro napájení TV, TS 22/0,4 kV pro napájení zab.zařízení, rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO,
- ostatní zastávky jako jsou výtahy, eskalátory a vzduchotechnika,
- přeložky, úpravy či zřízení nedrážních sdělovacích a silnoproudých kabelů vč. veřejného osvětlení a zařízení pro silniční dopravu,
- četné přeložky, přípojky (případně ochrany) potrubních vedení,
- novostavby železničního spodku a svršku,
- novostavby 2 ks nástupišť,
- nové tunelové objekty:
 - celkem jsou na úseku 2 ks tunelových objektů,
 - dvoukolejné tunely Dlouhá Míle – jih (dl.120 m), Dlouhá Míle – sever (dl.85 m),
- novostavby železničních mostních objektů,
- novostavby silničních mostních objektů,
- novostavby objektů zdí,
- úpravy místních komunikací, rozsáhlá novostavba parkoviště a ostatních zpevněných ploch,
- v rámci Organizace výstavby jsou navrženy staveništní komunikace, které si mohou, z hlediska využití pro frekventovanou těžkou staveništní dopravu, vyžádat od dodavatele potřebné úpravy buď šterkovou vrstvou nebo zpevněním panely.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro Novostavbu trati Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště Václava Havla (mimo) jsou 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 a zeminy z/do velkých vzdáleností. Silniční doprava pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště v úsecích modernizované trati a novostavby.

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 kolejíště.

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

Pro úsek novostavby je situace s využitím železniční dopravy výhodná zvláště ve chvíli, kdy bude dokončen a zprovozněn modernizovaný úsek s napojením na sousední žel. stanici Hostivice. Zde jde zejména o odvoz zemního materiálu z výkopů pro zářezy a tunely.

Odvoz přebytečné zeminy bude v určených překládkových místech prováděn z nákladních aut na železniční vozy a dopravou 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.

Druhou možností je odvoz do skládkových míst (či přímo do prostoru) železničních staveb s potřebou velkého množství náspového materiálu.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Pro možné odstavení kolejové mechanizace a využití dalších ploch lze uvažovat s kapacitními možnostmi sousední stanice Hostivice, která je od žst.P.Ruzyně vzdálená cca 4 km. Před zahájením staveb Veleslavin-Letiště bude tato stanice v rámci stavby „Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)“ zrekonstruována. K využití pro odstavení kolejové mechanizace se nabízí kol.č.6 (dl.cca 640 m), která je bez nástupištní hrany a pro překládku stavebního materiálu koleje č.5a a 5b. Ke stanici přiléhají na obou stranách kolejíště rozsáhlé plochy budoucích parkovišť (cca 150x20, 60x20 a 180x20 m), vhodné rovněž pro deponii stavebního materiálu. Využití ploch se nabízí i pro provoz Montážní a demontážní základny.

Na opačné straně stavby (směrem do centra) se nabízí kolejíště a plochy ve vlastnictví SŽDC ve stanici P.Dejvice, která je od žst.Veleslavin vzdálena rovněž cca 4 km. Kolejové vybavení k odstavení kolejové mechanizace je podobně, jako v předchozí stanici Hostivice, omezeno na kolej (dl.cca 450 m) bez nástupištní hrany na odvrácené straně od VB.

Ohledně využitelných ploch skýtá stanice téměř netušené možnosti, které je nutné držet k dispozici zejména pro výhledovou stavbu v úseku Výstaviště – žst.Veleslavin, kde zejména pro tunelové stavby budou plochy pro stavební dvůr a mezideponie materiálu naprosto nezbytné v celém možném rozsahu. Na straně VB jsou to plochy z velké části zpevněné o rozměrech 170x20 a 2x 120x20 m. Na odvrácené straně VB je to plocha 110x40 m z velké části zpevněná a nezpevněná plocha o rozměrech cca 250x4 m. Využití ploch se nabízí zejména pro tzv. čistý provoz Montážní a demontážní základny.

Nevýhodou využití ploch pro stavební materiál může být právě umístění směrem do centra, kde je uložení materiálu s přepravou po městských komunikacích ke stavbě nevhodné.

2.2.2 Překládková místa

Pro první a částečně i druhý Stavební záběr úseku novostavby budou nejdříve využity deponovací plochy zeminy podél nové trati. Odtud bude odvoz vytěženého materiálu realizován nejprve do prostoru kolejíště dokončené nové žst.P.Ruzyně, kde bude prováděna překládka na železniční vozy. Po prodloužení kolejového napojení z žst.p.Ruzyně do prostoru zastávky Dlouhá Míle se bude další část materiálu z druhého Stavebního záběru překládat na železniční vozy právě v místě jmenované zastávky (hrubá stavba bez nástupišť).

Pro všechna překládková místa bude platit, že odvoz po železnici bude realizován ze stanice P.Ruzyně přes žst.Hostivice a odtud vytypovanými trasami podle místa určení. Jedním z nejbližších míst ukládání přebytečného materiálu je výhledově uvažovaný Dalejský lom po trati č.122 přes Rudnou na trať č.173 směr Smíchov do místa nově bývalé (obnovené) vlečky lomu v oblasti Na Požárech. Optimálnější a legislativně jednodušší a zejména levnější možností je v rámci železničních staveb SŽ odvoz nadbytečného materiálu na vhodné stavby.

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 cesty, které jsou nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské 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 ojediněle.

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 Přehledná situace v měřítku 1:10 000.

2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace

Pro dopravu materiálu a zařízení bude, rozhodně nezanedbatelnou, doprava silniční, a to zejména jako doprava staveništní v rámci modernizovaného úseku a úseku novostavby.

Pro přísun materiálu ze vzdálenějších lokalit po silnici budou využity a doporučeny následující dálnice a silnice I. až III.třídy. Ze západu a ze severu to budou dálnice D6 a D7 s pokračováním jako Pražský okruh D0. Silnice I. až III.třídy jsou mimo sledovanou oblast a jejich využití se nepředpokládá.

Klíčovou úlohu ale budou, pro dopravu materiálu na stavbu, plnit místní (městské) komunikace. Jako páteřní to budou zejména komunikace ulic Aviatická a K Letišti.

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.

Oblast klíčových staveništních komunikací s vysokou frekvencí a provozem těžké techniky začíná od nové žst.P.Ruzyně po obou stranách novostavby tratě. Označeny jsou většinou římskými číslicemi jako větve I., II. a III. a takto značené jsou až do oblasti portálu Aviatického tunelu.

Uvedené komunikace jsou přednostně a povinně určeny pro těžkou staveništní dopravu tak, aby byly minimálně zatěžovány zejména ul. K Letišti a ul. Aviatická.

2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných silničních komunikacích jsou podrobněji zpracované v části Dopravně inženýrská opatření (DIO).

V místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci budou značena snížením rychlosti a tabulemi upozorňujícími na výjezd ze stavby.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Obecné zásady řešení ZS

Výběr ploch ZS.

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

Zákres ZS a komunikací.

Umístění ploch ZS (vč. tvaru a záboru pozemku), přístupových a staveništních komunikací je zakresleno v situacích v přílohách Přehledná situace 1:10 000 a 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. Stejným způsobem se zřizují staveništní komunikace a ZS v úseku novostavby trati.

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) a Montážní základny (MZ). Třetí kategorií ploch jsou plochy pro deponie nebo mezideponie vytěženého zemního materiálu, odpadů a sejmuté ornice.

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

Podle délky trvání záboru ploch ZS se rozlišují deponie-mezideponie krátkodobé (do 1 roku záboru), dlouhodobé (nad 1 rok) a u některých staveb i deponie trvalé (u této stavby zatím 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 bariéry).

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

Popis jednotlivých ZS.

- staničení nové trati,

- určení ZS podle kategorie (klasické ZS nebo klíčové, 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,
- 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 úseku mimo stanici bude u dotčených objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů, v některých místech – zejména v místech tunelových staveb v části novostaveb bude připravena samostatná elektrická přípojka 22kV k trafostanici,
- voda – v úseku mimo stanici bude technologická voda většinou dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby; vodu bude určitě 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.

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).

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

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedeny v tabulce rekapitulace orientační kilometrů s uvedením přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci 1:10 000 jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích pak navíc s uvedením kilometráže (v úseku modernizační části trati s uvedením stávajícího i nového staničení).

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. 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 (kromě začátku úseku mezi Veleslavínem a Libocí a bodového místa u čističky mezi lokalitou Na Padesátníku a Přední Kopaninou) jedná v podstatě o „suché“ místo a Povodňový plán nebude nutný nebo jen ve velmi omezeném rozsahu.

Součástí stavby nebude zřízení Recyklační základny (RZ), tedy ani nedojde k povolovacímu řízení jehož součástí je dokumentace Rozptylové studie pro vybranou lokalitu. Důvodem pro vypuštění zřizování RZ je, že na modernizovaném úseku jsou objemy štěrkového lože ze stavby generovány v různých časových obdobích, po malých částech a v poměrně nevýznamných objemech.

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).

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 variantně ve dvou lokalitách.

První je ve stávající žst. P. Ruzyně vlevo kolejiště na nezpevněné ploše mezi stávajícím kolejištěm (v místě opuštěných vlečkových kolejí) a provizorní objízdnou trasou ulice Drnovské se staničením ve stávajícím km 10,780 (v novém km 11,030). Po dokončení stavby v oblasti zhlaví nové žst. Praha Ruzyně bude HZS přístupné přímo z rekonstruované ulice Drnovská nebo „zadem“ z ulice Sobínská. Plocha HZS je cca 2.350 m².

Druhá lokalita HZS je umístěna vlevo na konci 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).

3.2.2 Montážní základna (MZ)

Umístění Montážní základny (MZ) není zatím plně definitivní. Uvažovány jsou dvě lokality, každá z nich mimo řešený úsek modernizace a novostavby trati, a to v sousedních stanicích.

První lokalitou je stanice P. Dejvice s obrovskými plochami možných úložišť. Druhou je stanice Hostivice, rovněž s dostatečnými plochami pro montáž a demontáž kolejových polí a výhybek. Pro lokalitu Hostivice mluví vhodnější kolejové napojení na řešenou trať neboť nebude ve druhém roce stavby zatíženo objízdny trasami z důvodů přerušení kolejového spojení mezi stanicemi P. Dejvice a P. Veleslavín (viz pak 2.2.1 Plochy a koleje).

3.2.3 Mezideponie ornice

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

(resp. ploch komunikací i parkovišť). Ornice je sejmuta z plochy nového zemního tělesa (výkop nebo násyp), 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 nenavází 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 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 (zejména úseky Novostavby) a s ohledem na její poměrně velké 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



3.2.4 Mezideponie zemního materiálu

V této stavbě se jedná o rozsáhlé a kapacitní plochy ZS, které jsou určeny pro dočasné (ale dlouhodobé – řádově až několik let) uložení vytěženého zemního materiálu z úseku Novostavby (zářezy, tunely 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 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.

Výše uvedené možnosti jsou uvedeny v kapitolách 2.1 Úvodem a 2.2.2 Překládková místa.

3.2.5 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 Kněževy, 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 Kněževy 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 Kněževy (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 Kněževy 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 Kněževy 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 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště

3.3.1 Tabulka ZS

Poznámky:

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení tratí. Výjimečně je užito umístění v rozpletu tratí.

Stavební úsek	Staničení (km)		Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
	stávající	nové			
mimo		-	3 900	mimo	Betonárna Skanska Transbeton, U Prioru (alternativa)
mimo		-	11 400	mimo	Mezideponie vytěženého materiálu, nová žst. P. Ruzyně
12		12,425	1 620	vlevo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
12		12,500	990	vlevo	klasické ZS, Dlouhá Míle

12		12,510	420	vpravo	klasické ZS, Dlouhá Míle
12		12,600	1 750	vpravo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
12		12,825	16 700	vlevo	Mezideponie vytěženého materiálu, Dlouhá Míle
12		12,825	6 420	vlevo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
13		13,070	2 390	vlevo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
13		13,100	1 380	vpravo	klasické ZS, Dlouhá Míle
13		13,190	1 250	vlevo	klasické ZS, Dlouhá Míle
13		13,250	2 950	vlevo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
13		13,260	6 900	vpravo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
13		13,360	900	vlevo	klasické ZS, Dlouhá Míle
13		13,440	2 350	vlevo	klasické ZS, Dlouhá Míle
13		13,565	2 200	vpravo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
14		13,710	1 050	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		13,750	1 650	vpravo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
14		13,830	600	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		13,830	830	vpravo	klasické ZS, Letiště VH
14		13,900	1 700	vlevo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
14		14,120	1 750	vlevo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
14		14,205	930	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		14,400	3 300	vlevo	Mezideponie ornice, Dlouhá Míle
14		14,630	570	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		14,900	6 400	vlevo	Mezideponie ornice, Letiště VH
14		14,935	960	vpravo	Alternativní rozšíření Mezideponie ornice, Letiště VH
14		14,940	1 850	vpravo	Alter.rozšíření Mezideponie vytěž.materiálu, Letiště VH
14		15,090	1 800	vpravo	záložní Mezideponie ornice, Letiště VH
14		15,100	8 000	vpravo	záložní Mezideponie vytěženého materiálu, Letiště VH
14		15,150	430	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		15,160	360	vpravo	klasické ZS, Letiště VH
14		15,230	1 400	vlevo	Mezideponie ornice, Letiště VH
14		15,290	260	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		15,325	390	vpravo	klasické ZS, Letiště VH
14		15,350	390	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		15,420	530	vpravo	klasické ZS, Letiště VH
14		15,450	17 200	vlevo	záložní Mezideponie vytěženého materiálu, Letiště VH
14		15,480	4 000	vlevo	záložní Mezideponie ornice Letiště VH
14		15,875	290	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		15,955	1 380	vlevo	klasické ZS, Letiště VH
14		16,040	1 630	vlevo	Mezideponie ornice, Letiště VH
14		16,120	1 650	vlevo	Mezideponie ornice, Letiště VH
mimo		-	31 600	mimo	Betonárna Kámen Zbraslav, Kněževes
mimo		-	27 600	mimo	ostatní plochy, Kněževes
mimo		-	52 500	mimo	Betonárna ZAPA beton, Středokluky

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejíště

Poznámky:

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

Stav. úsek	Staničení (km)		Umístění	Určení přístup, lokalita
	stávající	nové		
12		12,350	vpravo	do kolejíště, po nezpevněné cestě do žst. Praha-Ruzyně
12		12,350	vlevo	do kolejíště, po nezpevněné cestě do žst. Praha-Ruzyně
12		12,650	vlevo	do kolejíště, po nezpevněné cestě, přístup z obou směrů (st. P.Ruzyně - zast. P.D.Míle) podél nové tratě

12		12,780	vlevo	do kolejiště, po nezpevněné cestě, přístup z obou směrů (st. P.Ruzyně - zast. P.D.Míle) podél nové tratě
12		12,890	vlevo	do kolejiště, po nezpevněné cestě, přístup z obou směrů (st. P.Ruzyně - zast. P.D.Míle) podél nové tratě
12		13,020	vlevo	do kolejiště, po nezpevněných cestách od žst.P.Ruzyně nebo od ul. Fajtlava
13		13,120	vlevo	do kolejiště, po nezpevněných cestách od ul. Fajtlava
13		13,360	vlevo	do kolejiště, zast. Praha Dlouhá Míle, m od ul. Fajtlava
13		13,550	vlevo	do kolejiště, zast. Praha Dlouhá Míle, m od ul. Fajtlava
14		13,840	vlevo	do kolejiště, po nezpevněné cestě od ul. K Letišti
14		13,840	vpravo	do kolejiště, po nezpevněné cestě od ul. K Letišti
14		13,995	vlevo	do kolejiště podél tratě, po nezpevněné cestě od ul. K Letišti
14		14,170	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě od ul. Za Teplárnou
14		14,280	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě od ul. Za Teplárnou
14		14,420	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě od ul. Za Teplárnou
14		14,605	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě od ul. Za Teplárnou
14		14,800	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě podél nové tratě od ul. Za Teplárnou
14		14,950	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě podél nové tratě od ul. Za Teplárnou
14		15,290	vlevo	do kol.po nezpevněné cestě podél nové tratě od ul.Za Teplárnou, u Kopaninského potoka
14		15,290	vpravo	do kol.po nezpevněné cestě podél nové tratě od ul.Za Teplárnou, u Kopaninského potoka
14		15,355	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě, podél nové trati od ul. K Letišti
14		15,475	vlevo	do kolejiště po nezpevněné cestě, podél nové trati od ul. K Letišti
14		15,515	vpravo	do kolejiště po nezpevněné cestě, podél nové trati od ul. Aviatická
14		15,680	vpravo	do kolejiště po nezpevněné cestě, podél nové trati od ul. Aviatická
14		15,800	vpravo	do kolejiště po nezpevněné cestě, podél nové trati od ul. Aviatická
14		16,190	vlevo	do kolejiště, z parkoviště od. Ul K Letišti

3.4 Dílčí Zařízení staveniště

3.4.1 Stavební úsek 12 úsek P.Ruzyně-P.Dlouhá Míle

ZS km n.12,425

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.620 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – SPÚ,
- plocha rovná, pole

ZS km n.12,500

- klasické ZS,
- plocha 990 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní poz. (část ost.plocha) – Český Aeroholding (ČA); (zbytek orná půda) – SPÚ,
- plocha rovná, pole (doporučené snesení ornice),
- hlavní stavební objekty:
nadjezd n.12,520; zárubní zdi

ZS km n.12,510

- klasické ZS,
- plocha 420 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (část ost.plocha) – ČA, VÚRV; (zbytek orná půda) – SPÚ,
- plocha rovná, pole (doporučené snesení ornice),

- hlavní stavební objekty:
nadjezd n.12,520; zárubní zdi

ZS km n.12,600

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.750 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (orná půda) – VÚRV,
- plocha rovná, pole

ZS km n.12,825

- Mezideponie ornice,
- plocha 6.420 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – VÚRV,
- plocha rovná, pole

ZS km n.12,825

- Mezideponie vytěženého materiálu,
- plocha 16.700 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – VÚRV,
- plocha rovná, pole (nutné snesení ornice)

3.4.2 Stavební úsek 13 zast. Praha Dlouhá Míle**ZS km n.13,070**

- Mezideponie ornice,
- plocha 2.390 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developři realit,
- plocha rovná, pole

ZS km n.13,100

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.380 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developři realit,
- plocha rovná, pole

ZS km n.13,190

- klasické ZS,
- plocha 1.250 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developři realit,
- plocha rovná, pole (nutné snesení ornice),
- hlavní stavební objekty:
tunel D.Míle-jih; zárubní zdi; lávka n.13,220; sdružený objekt (SdO)

ZS km n.13,250

- Mezideponie ornice,
- plocha 2.950 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developři realit,
- plocha rovná, pole

ZS km n.13,260

- Mezideponie ornice,

- plocha 6.900 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit,
- plocha rovná, pole

ZS km n.13,360

- klasické ZS,
- plocha 900 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit,
- plocha rovná, pole (nutné snesení ornice),
- hlavní stavební objekty:
zárubní zdi; lávka n.13,320; sdružený objekt (SdO)

ZS km n.13,440

- klasické ZS,
- plocha 2.350 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit,
- plocha rovná, pole (nutné snesení ornice),
- hlavní stavební objekty:
tunel D.Míle-sever 1.část; zárubní zdi; nadjezdy n.13,381, n.13,456, n.13,548

ZS km n.13,565

- Mezideponie ornice,
- plocha 2.200 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek zčásti (orná půda) – soukromé a developeři realit, zbytek (ost.plocha) – ŘSD,
- plocha rovná, pole

3.4.3 Stavební úsek 14 úsek P.Dlouhá Míle -P.Letiště V.H.**ZS km n.13,710**

- klasické ZS,
- plocha 1.050 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – soukromá,
- plocha rovná, travnatá, stromy a keře (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekty:
tunel D.Míle-sever 2.část; zárubní zeď

ZS km n.13,750

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.650 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – soukromá,
- plocha rovná, travnatá, stromy a keře (nutný výřez)

ZS km n.13,830

- klasické ZS,
- plocha 830 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – ČR, Správa Letiště Praha (SLP); zbytek ČA
- plocha rovná, travnatá, částečně stromy (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekty:
zárubní zdi

ZS km n.13,830

- klasické ZS,
- plocha 600 m², doporučeno částečné oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – zčásti ČR SLP; zbytek ČA
- plocha rovná, travnatá, částečně stromy (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekty:
zárubní zdi

ZS km n.13,900

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.650 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – zčásti ČR SLP; zbytek ČA,
- plocha rovná, travnatá, stromy (nutný výřez)

ZS km n.14,120

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.750 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – ČA,
- plocha rovná, travnatá, stromy (nutný výřez),

ZS km n.14,205

- klasické ZS,
- plocha 930 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – soukromá
- plocha rovná, travnatá, částečně stromy (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
zárubní zeď

ZS km n.14,400

- Mezideponie ornice,
- plocha 3.300 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – soukromé a developeři realit,
- plocha rovná, pole,

ZS km n.14,630

- klasické ZS,
- plocha 570 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit,
- plocha rovná, pole, doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
zárubní zeď

ZS km n.14,900

- Mezideponie ornice,
- plocha 6.400 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit, ČA, ČR SLP,
- plocha rovná, pole

ZS km n.14,935

- alternativní rozšíření Mezideponie ornice,
- plocha 960 m², bez oplocení,

- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit, ČA, ČR SLP,
- plocha rovná, pole

ZS km n.14,940

- alternativní rozšíření Mezideponie vytěženého materiálu,
- plocha 1.850 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit, ČA, ČR SLP,
- plocha rovná, pole, nutné snesení ornice

ZS km n.15,090

- záložní Mezideponie ornice,
- plocha 1.800 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit, ČA, ČR SLP,
- plocha rovná, pole

ZS km n.15,100

- záložní Mezideponie vytěženého materiálu,
- plocha 8.000 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developeři realit, ČA, ČR SLP,
- plocha rovná, pole, nutné snesení ornice

ZS km n.15,150

- klasické ZS,
- plocha 430 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – ČR SLP,
- plocha rovná, pole, nutné snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
nadjezd n.15,175

ZS km n.15,160

- klasické ZS,
- plocha 360 m², doporučeno částečné oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (orná půda) – ČR SLP,
- plocha rovná, pole, nutné snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
nadjezd n.15,175

ZS km n.15,230

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.850 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromá, ČA, ČR SLP, ČR SPÚ,
- plocha rovná až zvlněná, pole, ovocný sad, částečně stromy (nutný výřez),

ZS km n.15,290

- klasické ZS,
- plocha 260 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – ČA
- plocha zvlněná, ovocný sad, doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
most n.15,335

ZS km n.15,325

- klasické ZS,
- plocha 390 m², bez oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – ČA
- plocha zvlňená, ovocný sad, částečně stromy (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
most n.15,335

ZS km n.15,350

- klasické ZS,
- plocha 570 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (ost.plocha) – ČA
- plocha rovná, pole, částečně stromy (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekty:
most n.15,335, opěrná zeď

ZS km n.15,420

- klasické ZS,
- plocha 530 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (část ost.plocha, zbytek orná půda) – ČA
- plocha rovná, pole, částečně stromy (nutný výřez), doporučené snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
opěrná zeď

ZS km n.15,450

- záložní Mezideponie vytěženého materiálu,
- plocha 17.200 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (část ost.plocha, zbytek orná půda) – ČA,
- plocha rovná, pole, nutné snesení ornice

ZS km n.15,480

- záložní Mezideponie ornice,
- plocha 4.000 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – soukromé a developři realit, ČA, ČR SLP,
- plocha rovná, pole

ZS km n.15,875

- klasické ZS,
- plocha 290 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – ČA
- plocha rovná, pole, nutné snesení ornice,
- hlavní stavební objekt:
nadjezd n.15,852

ZS km n.15,955

- klasické ZS,
- plocha 1.380 m², doporučené částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – ČA
- plocha rovná, pole, nutné snesení ornice,
- hlavní stavební objekty:
zárubní zdi

ZS km n.16,040

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.630 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – ČR SLP,
- plocha rovná, pole

ZS km n.16,120

- Mezideponie ornice,
- plocha 1.650 m², bez oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek (orná půda) – ČR SLP,
- plocha rovná, pole

3.4.4 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 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

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“.

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

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

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

Ochrana stávající zeleně a půdy

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

Ochrana před hlukem a vibracemi

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

a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin $L_{Aeq,s}$ 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB,

b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB.

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

a) hladiny zrychlení vibrací L_{aw}, T 75 dB, nebo

b) hodnotou zrychlení vibrací a_{ew}, T 0,0056 m/s².

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

Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

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

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 Ochanná 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 měřicích, ochranných, řídicích, zabezpečovacích, informačních a telekomunikačních technik.

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

- nad 1 kV 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 220 kV 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.