


Orientační schéma:




zast. Praha-Výstaviště

ŽST Praha-Bubny

| | |
|---------------------|----------|
| Autorizovaná osoba: | Razítko: |
| Č. autorizace: | |
| Datum: | |
| Podpis: | |

| Revize: | Datum: | Popis změny: | Provedl: |
|---------|--------|--------------|----------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|----------------------------|---|---|----------------------------|
| Stavebník/investor: | Správa železnic, státní organizace |  | SPRÁVA ŽELEZNIC |
| Adresa: | Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | | |
| Zástupce investora: | Stavební správa západ | | |
| Adresa zástupce investora: | Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9 | | |
| Kontakt: | e-mail: SSZsek@szdc.cz | | |

| | | | |
|--|--|-----------------------|----------------------|
| Zhotovitel stavby: | METROPROJEKT Praha a.s. | | |
| Adresa: | Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 | | |
| Kontakt: | tel.: +420 296 154 105 e-mail: info@metroprojekt.cz | | |
| |  | | |
| Zhotovitel objektu: | METROPROJEKT Praha a.s. | | |
| | STAVEBNÍ STŘEDISKO S60 | | |
| Adresa: | Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 | | |
| Kontakt: | tel.: +420 296 154 105 e-mail: info@metroprojekt.cz | | |
| HIP: | Specialista: | Odpovědný projektant: | Zpracovatel přílohy: |
| Ing. Jiří Úlehla  | Ing. Miroslav Halama  | Ing. Kamil Bednařík | Ing. Kamil Bednařík |

| | | | | | |
|----------------------------|--|-----------------|---------------------|--------------|---------------------------|
| Název stavba/akce: | Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) - Praha-Výstaviště (vč.) | | S-kod: | S631500650 | |
| | | | Zakázka: | 20_7842 | |
| Název částí: | Zásady organizace výstavby | | Označení částí: | B.8.1 | |
| Název objektu: | / | | Číslo objektu: | / | |
| Název přílohy: | Technická zpráva | | Číslo přílohy: | 1.100 | |
| Název dílčí části přílohy: | / | | Paré: | | |
| Kraj: | Katastrální území: | TUDU: | | | |
| Hlavní město Praha | Bubeneč [730106], Dejvice [729272] Holešovice [730122], Karlín [730955] | 0101 02 0801 | | | |
| Dokumentace: | | | | | |
| Stupeň dokumentace: | Datum zpracování: | Formát: | Meřítko: | | |
| DSP | 31.8.2021 | XxA4 | / | | |
| S-kód: | Stupeň dokumentace: | Část: | Objekt: | Podobjekt: | Příloha: |
| S 6 3 1 5 0 0 6 5 0 | P D P S | B 8 1 X X | X X X X X X X X X X | X X | 1 1 0 0 P 0 2 |
| IČD: | 20 | 7842 | 02 | 08 | 01 00 00 100 |
| | | | | | Skartovací znak: V21/2041 |

Obsah:

| | |
|--|-----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE..... | 2 |
| 1.1 Identifikace stavby | 2 |
| 1.2 Identifikace investora a projektanta | 2 |
| 1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati..... | 3 |
| 2. DOPRAVNÍ TRASY | 4 |
| 2.1 Úvodem | 4 |
| 2.2 Železnice | 4 |
| 2.2.1 Plochy a koleje..... | 4 |
| 2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti | 5 |
| 2.3 Komunikace | 5 |
| 2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace | 5 |
| 2.3.2 Účelové a staveništní komunikace | 5 |
| 2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy | 6 |
| 2.3.4 Provizorní přechody a provizorní nástupiště..... | 6 |
| 3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ | 8 |
| 3.1 Obecné zásady řešení ZS..... | 8 |
| 3.2 Specifika oblasti Královská obora | 9 |
| 3.3 Základní zařízení staveniště a mezideponie..... | 10 |
| 3.3.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)..... | 10 |
| 3.3.2 Recyklační stanice (RS) Betonárka..... | 10 |
| 3.3.3 Mezideponie | 11 |
| 3.4 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště | 12 |
| 3.4.1 Tabulka ZS | 12 |
| 3.4.2 Tabulka přístupů do kolejiště a k trati | 13 |
| 3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP | 13 |
| 3.6 Ochranná pásma..... | 15 |
| 3.7 Dílčí zařízení staveniště..... | 18 |
| 3.7.1 Stavební úsek 01 – žst. Praha-Bubny | 18 |
| 3.7.2 Stavební úsek 02 – TÚ Bubny-Výstaviště | 20 |
| 3.7.3 Stavební úsek 03 – zast. Praha-Výstaviště | 22 |
| 3.7.4 Stavební úsek 04 – TÚ Výstaviště-Dejvice..... | 22 |
| 3.7.5 Stavební úsek 52 – Bubny-Stromovka | 23 |

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

| | | | |
|--------------------------------|---|------------------------|--|
| Název akce: | Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.), | | |
| Číslo ISPROFIN: | 511 372 0006 | | |
| Stupeň dokumentace: | Projektová dokumentace pro provedení stavby | | |
| Charakter stavby: | Modernizace – liniová stavba | | |
| Druh stavby | Stavba dráhy | | |
| Umístění stavby: | Kraj: | Hlavní město Praha | |
| | Okres: | Praha 7, Praha 6 | |
| Katastrální území: | Bubeneč [730106], Dejvice [729272], Holešovice [730122], Karlín [730955] | | |
| Řešené trati: | | | |
| směr Kralupy: | celostátní ostatní (za řešeným úsekem celostátní koridorová, součást sítě TEN-T) - dle JŘ č.091 Praha Masarykovo n. – Kralupy nad Vltavou - dle TÚ č.0801 Praha Masarykovo n. st.4 – Děčín hl.n. (včetně) - dle TTP č.526B Praha Masarykovo n.-Praha Bubeneč (stanice Praha Bubny dle TTP 526A/528B) - dvoukolejná, elektrifikovaná | | |
| směr Kladno: | celostátní ostatní - 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 - jednokolejná, neelektrifikovaná | | |
| Traťové úseky: | Praha Bubny – Praha Dejvice Praha Masarykovo n. – Praha Bubeneč | | |
| Dopravní a zastávky stávající: | stanice: | Praha Bubny | |
| | zastávka: | Praha Holešovice zast. | |
| Dopravní a zastávky nově: | zastávky: | Praha - Výstaviště | |

1.2 Identifikace investora a projektanta

| | | | |
|------------------------------|---|--|--|
| Investor: | Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 | | |
| Kontaktní adresa | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 | | |
| HIS | Ing. Daniel Dlubal | | |
| Generální projektant: | METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 | | |
| HIP | Ing. Kamil Bednařík | | |
| Část dokumentace: | Organizace výstavby (OV), B.8, příl.100 Technická zpráva | | |
| Odpovědný projektant: | Ing. Kamil Bednařík | | |
| Vypracoval: | Ing. Miroslav Halama (zpracovatel stupně DUR), Ing. Kamil Bednařík | | |

1.3 Charakteristika stavby Modernizace trati

Hlavní specifika stavby jsou:

- kompletní rekonstrukce rozsáhlé žst. Praha-Bubny (s novým přímým napojením cestujících na přestup ve stanici metra Vltavská), na společnou zastávku ve směru do dvou celostátních tratí (směr Kralupy a směr Kladno) včetně zrušení stávající zastávky Praha-Holešovice zast.,
- trať směr Kladno bude nově dvoukolejná (s přípravou na elektrifikaci) umístěná (pro zajištění prostupnosti území ve velmi exponované oblasti společenského, kulturního a sportovního dění) na estakádě v téměř celém úseku mezi Bubny a areálem Výstaviště,
- nová zastávka Praha-Výstaviště v trati na Kladno s napojením nejen na areál Výstaviště, ale i na klidovou a odpočinkovou zónu parku Stromovka (za zastávkou je trať napojena na stávající jednokolejnou neelektrifikovanou stopu),
- dvoukolejné estakády za novou žst. Praha-Bubny v obou směrech, každá délky 182 m; další dvoukolejná estakáda v úseku Bubny – Výstaviště je délky 569 m,
- technologie výstavby trati ve směru Kralupy bude prováděna (v oblasti Praha-Bubny) za jednokolejného železničního provozu objezdem po provizorní přeložce (vč. provozu zastávky Praha-Holešovice zast.) s dopravou cestujících až do cílové stanice Praha-Masarykovo n. po dobu téměř 1,5 roku, pouze v závěru stavby bude na cca 3 měsíce (pro napojení na směr do Masarykova nádraží) zařazena plná výluka trati,
- technologie výstavby trati ve směru Kladno bude prováděna (kromě Přípravných prací) po celou dobu cca 1,5 roku za plné výluky provozu s jeho ukončením v žst. Praha-Dejvice a přestupem na metro Hradčanská vč. tramvajové a autobusové sítě MHD.

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nová žst. Praha-Bubny bude začleněna do Masarykova nádraží jako obvod Bubny se SZZ 3.kategorie zabezpečeným novým ES; v obou traťových úsecích bude do sousedních stanic zřízeno TZZ typu ITZZ,
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení, zejména DOK a TK, dále místní kabelizace, rozhlasové, telefonní, informační a kamerové zařízení,
- nová SpS Bubny (vč. uzemnění a připojení na TV) v rozštěpu obou tratí, technologie DŘT, silnoproudá technologie TS 22/0,4kV v obou nových zastávkách, technologie napájení EOv a ZZ, technologie výtahů a eskalátorů a kompletní drážní rozvody vn, nn a osvětlení,
- přeložky nebo ochrany elektrických nedrážních sítí – slaboproudých sdělovacích (8 ks), silnoproudých (11 ks), veřejného osvětlení (11ks) a objektů DP Praha tramvajových tratí (3ks)
- přeložky nebo ochrany potrubních vedení - vodovodní 4 ks, kanalizační 10 ks, 1ks suchovodu, 2ks plynovodní a 3 objekty horkovodů,
- kompletní rekonstrukce a novostavba železničního spodku a svršku vč. novostaveb nástupišť se zastřešením (1 ks ostrovní, 4 ks vnějších),
- mostní objekty - 3 dvoukolejné železniční estakády v celkové délce 933 m; nová lávka pro pěší; 1 most přizvednutí; 1 most demolice,
- pozemní objekty - 2 multifunkční objekty zastávek (objekt Bubny s integrací 3 podchodů); rozsáhlé demolice pozemních objektů,
- PHS v celkové délce 1 262 m, umístěné na nejdelší estakádě a to nejen po stranách, ale i uprostřed kolejí.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro modernizaci (rekonstrukci) trati úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště je doprava železniční a silniční. Jiný druh dopravy není pro tuto stavbu vůbec uvažovaný.

Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby a odvozu zemního materiálu ze stavby. Silniční pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště modernizovaného (rekonstruovaného) úseku.

Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je pro lepší orientaci v návrhu jejích tras doplněna situacemi - zejména přehlednou situací 1 : 5 000 pro celou stavbu a pak i koordinačními 1 : 1 000.

Zásadní je koordinace ZOV s podmiňující stavbou Podjezd Bubny a se související stavbou RTT Dukelských hrdinů, jejichž podrobný návrh organizace výstavby nebyl v době zpracování dokumentace znám.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Využitelnost ploch a kolejí souhrnně.

Klíčové možnosti v dosahu modernizací řešeného úseku jsou velmi omezené a v podstatě nepoužitelné. Směr na Kladno je po celou dobu stavby provozně odříznutý, ve směru na Kralupy pak nejbližší stanice (P.Bubeneč resp. i P.Holešovice) jsou po rekonstrukci plošně i kolejově redukovány natolik, že jsou využitelné pouze pro pravidelný železniční provoz a téměř vůbec ne pro potřeby stavby. Určité možnosti by mohly poskytnout drážní prostory a zařízení stanice Masarykovo n., zde je však řada ploch již rozprodána (např. firma Prague CBD, s.r.o.) aniž by došlo k jejich využití alespoň pro základní rekonstrukci stanice. Klíčovým prostorem pro využití ploch, kolejí a zařízení tedy skýtá pouze vlastní stanice Praha-Bubny.

Odb. Stromovka.

V této oblasti je z již dříve dokončené stavby P.Bubeneč-P.Holešovice do rozštěpu tratí (směr Holešovice a směr Bubny) staveništní komunikace k ploše možného zařízení staveniště (lichoběžníková plocha cca 700 m²). Využití je uvažováno pro přístup ke stavbě zejména ohledně úprav TV.

Žst. Praha-Bubny.

I přes rozsáhlé kolejiště zůstane po Přípravných pracích ve stanici pouze troska kolejí. Na kralupském zhlaví jsou ponechané kusé koleje S4 a S5 určené především pro nakládku zemního materiálu s délkami kolejí 215 a 230 m. V délce krajní vnější koleje S4 je k dispozici délka 125 m pro nakládku, kolej S5 slouží pro přistavení prázdných nebo naložených vozů.

Použitelné plochy pro ZS jsou zejména vlevo tratí (cca 9 700 m²) a v rozštěpu (cca 6 100 m²) tratí směr Kladno a směr Kralupy o celkové využitelnosti v celém areálu přes 17 tis.m². Plochy určené pro Mezideponie vytěženého materiálu pojmu odhadem cca 38 tis.m³ materiálu.

Plochy ZS (včetně ploch Základních) jsou přehledně zpracovány a uvedeny v Koordinačních situacích 1:1 000 (přílohy 202 a 203), orientačně jsou pak předloženy v Přehledné situaci 1:5 000 (příl.201). Základní ZS (HZS, Betonárka, RZ) jsou popsány v kapitole 3.2 Základní zařízení staveniště (viz dále); všechna ZS jsou pak přehledně sumarizovány v kapitole 3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště (rovněž viz dále).

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během Přípravných prací bude provoz z obou směrů (od Kladna i od Kralup) plnit předepsaný GVD. Začátkem hlavních výlukových prací bude provoz ze směru od Kladna zastaven, ze směru od Kralup pak v nejnepříznivějším případě částečně omezen. Na konci hlavní stavební činnosti (cca po 1,5 roce) bude provoz cca na 3 měsíce přerušen i ze směru od Kralup. V žádné fázi výlukových činností nebude ani z jednoho směru organizována Náhradní autobusová doprava (NAD). Cestující budou převedeni na linky MHD, zejména metra, dále tramvají a popř. autobusů.

Ze směru od Kladna bude přestup organizován v žst. Praha-Dejvice s přestupem na metro a tramvaje stanice Hradčanská. Ze směru od Kralup bude železniční doprava vedena až do stanice Masarykovo nádraží. V posledním čtvrt roce bude železniční provoz organizován jako v současné době, kdy je vyloučen Negrelliho viadukt. Část vlaků bude končit v žst. P.Holešovice s přestupem na metro a autobusy, druhá část bude pak vedena přes Holešovickou přeložku a ve stopě Nového spojení do nádraží Praha Hlavní s přestupem na metro.

V příloze 600 je doložen výlukový GVD.

2.3 Komunikace

Pro dopravu materiálu a zařízení ve stavbě bude klíčovou doprava silniční. Komunikace pro stavbu jsou v zásadě rozděleny do dvou kategorií. První kategorií jsou veřejné zpevněné komunikace (ulice města), druhou jsou komunikace účelové a staveništní, které jsou v rámci uzavřených areálů většinou zpevněné nebo přizpůsobené nově staveništní dopravě.

2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace

Napojení stavby. Pro rozsah stavby jsou jako hlavní komunikace sloužící k návozu a odvozu materiálu a zařízení na stavbu a ze stavby vytipovány z jihu ul. Wilsonova přes Hlávkův most; ze severu ulice V Holešovičkách přes most Barikádníků; ze severozápadu tunel Blanka přes Trojský most a ze západu ulice Milady Horákové s možností přístupu ke stavbě přes Letenský tunel a nábřeží a nebo ulicí Veletržní.

Objízdnu funkci z východu plní ulice Bubenského nábřeží, Komunardů Jateční, Jankovcova, U Uranie a Vrbenského. Ze západu lze za objízdnu komunikaci považovat ulici od nábřeží Kpt.Jaroše přes ulici Dukelských hrdinů.

Klíčové pro stavbu. V podélném směru se stavbou (jih-sever) jsou to ulice Bubenská/Za Elektrárnou a Za viaduktem/Argentinská. V příčném směru jsou to od Vltavy ulice nábřeží Kpt.Jaroše/Bubenské nábřeží; ul.Strojnická; U Výstaviště/Partyzánská s doplněním ulic Na Šachtě, Železničářů, Plynární Vrbenského.

2.3.2 Účelové a staveništní komunikace

Účelové komunikace tvoří především síť zpevněných cest v rámci drážního areálu stanice Bubny s napojením z prostoru křižovatky Bubenská x Veletržní (ve směru z centra) do prostoru Výpravní budovy a s pokračováním podél staničního kolejiště jižním směrem. Druhým vjezdem ke kolejišti stanice je odbočení z ul.Bubenské za železničním přejezdem přes pozemky Bubny Development, s.r.o. do prostoru rozštěpu tratí směr Kladno a směr Kralupy. Krátkou účelovou komunikaci tvoří z ulice U Výstaviště ke kladenské trati příjezd přes plochu Eunomia Property napojující staveniště a areál autobazaru..

Staveništní komunikace bude zřízena odbočením z ul. Bubenské před železničním přejezdem mezi areálem firmy Bubny Development s.r.o. a kolejištěm směr Kladno až k prostoru Výpravní budovy. Druhou staveništní (nově zřízenou) komunikací je příjezd ke kolejišti stanice (východní prostor masarykova zhlaví) z ul.Za Viaduktem přes pozemky firmy Beta Development, s.r.o. Přes pozemky firmy Bubny Development s.r.o. lze vjet ke kolejišti stanice do prostor zast.P.Holešovice zast. (kralupské zhlaví) z ul.Železničářů. Poslední staveništní komunikací je cesta do rozštěpu tratí v odb.Stromovka z ulice Za Elektrárnou.

2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

Dopravní opatření na veřejných komunikacích jsou v příloze 500 Dopravně inženýrská opatření (DIO) textově zpodrobněny o řešení automobilového i tramvajového provozu a doplněny o situace objízdných tras s orientačním doplněním dopravního značení. Jedná se zejména o uzavírky (vč. objízdných tras) a omezení na komunikacích s rekonstruovanými nebo nově budovanými železničními mosty.

V místech napojení účelové nebo staveništní komunikace na veřejnou komunikaci se pak jedná o upozornění ve smyslu značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na těchto komunikacích.

Uzavěry a omezení se týkají:

- **most ev.km 111,688** (propojení ul. nábřeží Kpt. Jaroše s Bubenským nábřežím, směr ze západu na východ, obousměrná dvoupruhová městská komunikace a tramvajová trať), omezení provozu se bude týkat zřízených provizorních podpor u opěr a u středního pilíře doba omezení nebude delší než 3 měsíce; ke krátkodobým uzavírkám provozu (do 24 hod) bude docházet vždy v jednom nebo druhém směru při zdvihání a nebo zpětném ukládání železniční konstrukce na upravené úložné prahy; objízdné trasy budou samostatné pro automobilovou i tramvajovou dopravu;

- **přejezd P1 ev.km 0,767** (ul. Bubenská), zrušení přejezdu a uzavření veškerého provozu po celou dobu výstavby části estakády (část NK3) a rekonstrukce (prohloubení) dotčených částí křižovatky Bubenská x Strojnická x Železničářů/Na Šachtě;

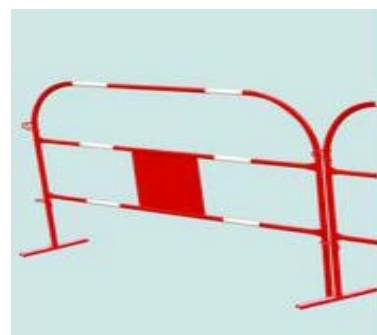
- **ul.Strojnická** (souběžná ulice s tratí směr Kladno), omezení veřejného provozu staveništní dopravou po celou dobu výstavby, zejména omezení parkování; omezení je spojeno i s pracemi na parovodu v oblasti ulice Janovského, kde po dobu cca 4,5 kalendářního měsíce (od poloviny 04 do 08/2023) bude v dotčené křižovatce průjezd ulicí Strojnická pouze pro staveništní dopravu.

- **most ev.km 1,120** (propojení ul.Dukelských hrdinů s ul.U Výstaviště, ze západu na východ, automobilová a tramvajová doprava, prostor křižovatky Dukelských hrdinů x Strojnická), uzavření provozu po téměř celou dobu výstavby horní části estakády (NK9) a omezení po dobu výstavby výpravní budovy zast. Výstaviště. V tomto místě je akce koordinována ze stavbou RTT Dukelských hrdinů. Pro zachování provozu TT bude potřeba umístit ochranný rám TT integrovaný se skruží betonáže mostovky (ochranný rám zajistí minimalizaci výluk TT), podrobné řešení je potřeba před zahájením realizace podrobně koordinovat s navrženým řešením DIO a ZOV RTT Dukelských hrdinů. V harmonogramu jsou uvedeny základní koordinované časové úseky realizace této stavby.

2.3.4 Provizorní přechody a provizorní nástupiště

Provizorní přechody (resp.cyklopěší prostupy) stavbou se uvažují v místě ul.Bubenská a ul.Dukelských hrdinů/ U Výstaviště. Šířka prostupů (chodníků) bude min.1,5 m (lépe 2-3 m); s povrchovou úpravou pro bezpečné překonávání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace vč. osob s kočárkem; pruhy vyznačené buď reflexní páskou nebo ohraničené mobilním (dočasným) hrazením, barierou, zábradlím, zábranou či plotem buď ze sortimentu již na trhu existujících prvků (některé viz níže) nebo zhotovených přímo na stavbě např. z dřevěných prken, trámů a fošen. Povrch přístupů bude rovný, bez překážek, v případě nutnosti zachování schůdnosti upraven buď posypem drobným štěrkem (frakce do 16mm) nebo výdřevou z prken, fošen nebo pochozích desek.





Povrch prostupů bude rovný, bez překážek, v případě nutnosti zachování schůdnosti upraven buď posypem drobným štěrkem (frakce do 16mm) nebo výdřevou z prken, fošen nebo pochozích desek. V úsecích, kde budou nad prostupy probíhat stavební práce na mostních objektech, bude prostup chráněn provizorní „tunelovou“ konstrukcí.

Dále je potřeba upozornit na navrhovaný prostup stavenišťem přibližně v ose ulice Veletržní – Dělnická. Jedná se o záměr, který řeší zprostupnění území během výstavby a který bude před zahájením prací v rámci ZOV koordinovat.

Provizorní nástupiště bude pouze u v jediném místě, a to u jednokolejné provizorní přeložky trati směr Kralupy v místě stávající zastávky P.Holešovice zast. Nástupiště bude jako vnější (šířky 3 m) s pevnou nástupištní hranou délky 90 m zhotovenou z výzisku (z demontovaných) nástupištních tvárnic typu Tischer z prostoru zastávky Holešovice a stanice Bubny. Přístup bude zachován stejný jako v současném stavu.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Obecné zásady řešení ZS

Výběr ploch ZS. Plochy ZS do prostorů staveniště (příp. mimo) jsou navrženy orientačně na základě zkušeností ze staveb podobného charakteru s obdobným rozsahem prací. Prioritou návrhu ploch je využít nejprve pozemky drážní, i když legislativa ohledně drážních pozemků mnohé změnila a na plochy ve vlastnictví ČD, a.s. se již pohlíží jako na plochy cizího subjektu včetně finančního zatížení na jejich pronájem. V druhé řadě jde o využití pozemků veřejných (státní, městské, obecní), teprve pak přichází na řadu návrh na zábor pozemků firem, organizací a soukromých majitelů.

Dodavatelské zajištění provedení vlastní stavby bude předmětem veřejné obchodní soutěže a zřízení ZS bude věcí jednotlivých dodavatelů dle vlastních potřeb resp. vlastní technologie. Ne vždy se tedy stane, že pozemky navržené projektantem a zahrnuté dokumentací do dočasných záborů pak dodavatel skutečně využije. V některých případech si naopak zajistí plochy jiné.

Zákres ZS. Umístění ploch ZS (vč. tvaru záboru pozemku) je zakresleno v grafických přílohách této části dokumentace (Koordinační situace 1:1 000 – příl. č. 202 a 203), souhrnně orientačně v Přehledné situaci 1:5 000, příl. č. 201). Podobné informace jsou pak i v části dokumentace C.3 Koordinační situace stavby v měřítku 1:500. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele jsou pak v části dokumentace E.4. Geodetická dokumentace, E.4.2 Majetkoprávní část.

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 – běžně to bývá Hlavní zařízení staveniště (HZS), Montážní základny (MZ) a Recyklační stanice (RS), v případě této stavby není uvažována MZ a místo RS zařízení Betonárky. Třetí kategorií ploch jsou plochy pro Deponie a Mezideponie vytěženého zemního materiálu, příp. odpadů a sejmuté ornice (opět není případ této stavby).

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).

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. 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 – opět není případ této stavby). Nad 1 rok trvání jsou obvykle i Základní ZS.

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj
(v případě této stavby mohou být udávána staničení dvě – stávající a nové (stavební) vztažené k rekonstruované trati a vyjadřuje kilometrickou hodnotu přibližného středu (těžiště) ZS)
(průběžné číslování ZS bylo odmítnuto neboť v průběhu připomínkového řízení, dalšího pozemkového šetření a jednání s majiteli pozemků dochází většinou k dalšímu upřesňování a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS),
- určení ZS podle kategorie
(klasické ZS, základní nebo deponie-mezideponie materiálu),
- plocha v m², doporučení na oplocení,
- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní s uvedením majitele (jména soukromých majitelů nejsou uváděna),
- charakter pozemku
(zpevnění, zatravnění, pole, zahrada, křoviny, stromy, zemní úpravy, výřezy a kácení porostů a přístup k plochám ZS),
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno
(žel. spodek a svršek, mostní objekty, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby, komunikace, TV)
(ZS pro ostatní objekty bude umístěno kilometricky nejbližšímu zařízení).

Napojení ZS na síť.

- elektrika - v prostoru železniční stanice bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v traťovém úseku bude u malých objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů,
- voda - v prostoru železniční stanice bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťovém úseku (ostatních místech) bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby, vodu bude nutné využít pro snížení prašnosti provozu zejména případné Recyklační stanice, pro kropení nezpevněných staveništních komunikací a čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků,
- 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 (toto zabezpečení bude záležitostí dodavatele),
- plyn - využití tohoto média se v rámci stavby neuvažuje,
- telefon - v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V železniční stanici lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele s ČD (příp. SŽ).

Kancelářské prostory. Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele jsou navrženy do prostoru HZS. V našem případě se jedná o kombinaci stávajícího objektu kanceláří určeného v rámci stavby k demolici a v další volné ploše HZS o sestavy mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení s přilehlými plochami parkování osobních vozidel.

Uvolnění ploch ZS. Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho až dvou měsíců po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení. Plochy Mezideponií, s uvažovaným zábohem nad 1 rok, budou zrušeny v samostatném časovém režimu.

Ostatní zabezpečení ZS. Zabezpečení stavby z hlediska povodňového stavu je uvedeno v části G.7 Povodňový plán.

3.2 Specifika oblasti Královská obora

Stavební zásahy v oblasti

Výstavba železniční zastávky Praha-Výstaviště, která je umístěna v ochranném pásmu přírodní památky Královská obora (Stromovka) a částečně do něj zasahuje, bude probíhat primárně z p.č. 2416/60 a 2416/2 k.ú. Bubeneč od ulice Strojnická.

Z pohledu realizace jsou zásadní níže uvedené objekty, které vyvolávají hlavní objem stavebních prací a budou vyžadovat použití převážně těžké stavební techniky. Realizace níže uvedených SO bude probíhat výhradně z pozemku dráhy:

- SO 03-61-01 zast. Praha-Výstaviště
- SO 03-23-01 Opěrné zdi v km 1,223 - 1,341
- SO 03-24-01 Zárubní zdi km 1,322-1,445
- SO 03-11-01 Praha-Výstaviště, železniční spodek
- SO 03-12-01 Praha-Výstaviště, nástupiště

Zásah do Královské obory bude vyvolán pouze pro potřeby úpravy stávající zdi Královské obory (SO 03-28-02), při realizaci přístupových chodníků (SO 03-30-03), při realizaci lávky pro pěší (n.km 1,400, SO 03-28-01) a pro potřeby přeložek IS. Uvedené stavební činnosti nebudou vyžadovat přístup těžké stavební techniky z oblasti Stromovky (uvažováno s příjezdem a zásobováním prostředky cca do 3,5 tuny typu „Multicar“). Přesnější organizace výstavby bude dána nejen technologií vítězného dodavatele stavby.

Kácení a ochrana dřevin obecně.

Kácení (mýcení) mimolesní zeleně (křovin a stromů) bude prováděno v období vegetačního klidu (září až březen včetně). Zde jde o ochranu nejen vlastní zeleně, ale zejména i hnízdičích ptactva. Z tohoto důvodu je i předání staveniště v obou variantách (možnostech) výstavby termínově osazeno na podzim až téměř konec roku a tím první přípravné práce navrženy na odpovídající (výše uvedené) měsíce, nejpozději vegetačního klidu včetně celého Zimního období.

Ne všechny stromy (zvláště v prostorách ZS) se budou kácet. U vybraných jedinců dojde k povrchové ochraně kmene obložním (polštářováním – např. i využitím starých pneumatik) a vnější ochraně z prken nebo fošen svázaných např. vázacím drátem. Pro možný pohyb pod korunou stromu lze tyto upravit i odborným ořezem nízkých větví (cca 2,5-3 m nad zemí).

Ochrana dřevin zahrnuje i ochranu kořenového systému. V této stavbě se jedná zejména o provádění výkopů pro vedení kabelových vedení. Tato ochrana např. předepisuje, že kořeny nad průměr 30mm se nepřerušují, chrání proti vysychání vlhčením a zábaly jutou včetně povinnosti co nejdříve rýhu vyplnit vhodným substrátem apod.

Výše uvedené požadavky na ochranu uvádí ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostu a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Základní zásady jsou předepsány v části D.2.4.1 Sadové úpravy a kácení zeleně.

3.3 Základní zařízení staveniště a mezideponie

3.3.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

HZS je v této stavbě (z pohledu kancelářských ploch) navrženo k rozdělení na dvě části. Jedná se o plochy SŽ s přístupem po zpevněné komunikaci z ulice Bubenská (v blízkosti křižovatky s ul. Veletržní) ve směru od centra města.

Část A zahrnuje stávající dvoupodlažní kancelářskou budovu (určenou k demolici), kde se předpokládá i existence větší zasedací místnosti pro účely porad vedení stavby s investorem. Jedná se o budovu bývalého Card Centra, nyní je zde Archiv hl.m. Prahy, vlastníkem budovy je firma Michelangelo property. K využití celkové plochy (1 400 m²) této části ZS patří na vybetonované ploše i několik parkovacích míst a plechový sklad s funkcí kryté garáže. Využití budovy a přilehlých míst je, do doby demolice a poté zemních prací pro příjezd a přístup k novému severnímu podchodu pod zastávkou, navrženo po dobu cca 1,5 roku. Pak je nutné potřebné kanceláře přidružit nebo přestěhovat do části B.

Část B představuje z větší části vypanelovanou a vybetonovanou rovnou plochu, kde lze podél hranice pozemku s firmou Bubny Development, s.r.o. umístit sestavy mobilních buněk kanceláří a sociálního zařízení. Celková plocha poskytuje 3 600 m², tedy i dostatečné parkovací plochy pro administrativní část stavby. Tato část si pro své fungování vyžádá samostatnou elektrickou přípojku a připojení datových sítí. Vodu je nutné dovážet z cisteren, toalety budou provozovány formou „suchých“ WC.

3.3.2 Recyklační stanice (RS) Betonárka

Prostor pro RS je uvažován na pozemcích č.2416/59 a 2416/1 k.ú. Holešovice. Vzhledem k velmi malým objemům odtěženého stávajícího štěrkového lože (ŠL) je vymezená plocha o velikosti 1 350 m² více než dostatečná. Plocha pro recyklační stanici bude mimo období jejího provozu určena pro zřízení betonárky. Harmonogram provozu je orientačně následující a je dán obdobím odtěžení štěrkového lože, resp. jeho recyklací, a obdobím realizace betonových konstrukcí:

- RS bude v provozu 12/2022, 03/2023 a 11/2024
- Betonárka bude v provozu v období 04/2023 – 10/2024

Příjezd k ploše je od ul. Bubenská (hlavní vjezd ke stanici P. Bubny) v prostoru s křižovatkou Veletržní. Další pokračování je po vnitřní účelové komunikaci směrem k jižnímu zhlaví stanice.

Výše uvedené umístění RS a betonárky je součástí povolení stavby. Vzhledem k možným jiným potřebám zhotovitele stavby je navržena alternativní poloha umístění betonárky, která ovšem nebyla ve stupni DUR a DSP řešena a její případné schválení je na zhotoviteli stavby. Tato alternativní poloha je navržena do prostoru demontovaných stávajících kusých kolejí č. 11b, 11c a tzv. Milerovy koleje, kde vznikne rovná plocha o velikosti 1 700 m².

Příjezd k ploše je přes vjezd pozemků firmy Bubny Development, s.r.o. z prostoru za rušeným železničním přejezdem P1 od křižovatky Bubenská x Železniční.

3.3.3 Mezideponie

Mezideponie jsou pro tuto stavbu určeny zejména pro uložení vytěženého zemního materiálu do doby než bude materiál přeložen do nákladních vozů a dopraven buď na určenou skládku nebo jinou stavbu, kde je zemního materiálu nedostatek.

Základní (klíčovou) plochou je prostor v rozštěpu tratí mezi Betonárkou a dopravními kolejemi kralupského zhlaví stanice Buben. Zde jsou ze stávajícího kolejiště ponechány tři kusé koleje, kde ta vnitřní (S4) užité délky 215 m bude v délce 125 m sloužit k nakládce, další dvě koleje délek 230 a 250 (S5 a S6) budou sloužit pro odstavení prázdných vozů. Vnější kolej S6 může být rovněž využita k nakládce nebo vykládce materiálu pro Betonárku, či jiný stavební materiál.

Pro prostor Mezideponie je nutné vyklizení plochy demontáží stávajících kusých kolejí č. 5b, 9b, 9c a 9d a demolici objektu školy bývalého depa a učeben školy jako drážního školícího střediska. Velikost mezideponie je 4 400 m² s odhadovanou kapacitou uložení cca 18 tis. m³. Příjezd do prostoru Mezideponie je stejný jako u Betonárky - přes vjezd pozemků firmy Bubny Development, s.r.o. z prostoru za rušeným železničním přejezdem P1 od křižovatky Bubenská x Železniční. Hlavní objemy zemního materiálu jsou ze začátku stavby při těžení železničního náspu kladenské trati. Ke konci stavby lze nakládkové koleje využít jako vykládkové pro návoz materiálu žel.svršku příp. žel.spodku.

Další plochy Mezideponií jsou v oblasti stanice Bubny v bezprostřední blízkosti těžených míst budovy stanice Bubny o velikosti 1 700 m² (s kapacitou cca 5 000 m³), 1 680 m² (cca 5 000 m³) a 3 200 m² (cca 10 000 m³). Celková kapacita Mezideponií je cca 38 tis. m³.

3.4 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště

3.4.1 Tabulka ZS

| Stavební úsek | Staničení (km) | | Plocha (m ²) | Umístění | Druh ZS, příp. lokalita |
|---------------|----------------|---------|--------------------------|----------|--|
| | stávající | nové | | | |
| 01 | ev.411,688 | | 130 | vlevo | klasické ZS, most nábreží Kpt.Jaroše/Bubenečské |
| 01 | ev.411,688 | | 50 | vlevo | klasické ZS, most nábreží Kpt.Jaroše/Bubenečské |
| 01 | ev.411,688 | | 140 | vlevo | klasické ZS, most nábreží Kpt.Jaroše/Bubenečské |
| 01 | ev.411,688 | | 120 | vpravo | klasické ZS, most nábreží Kpt.Jaroše/Bubenečské |
| 01 | ev.411,688 | | 145 | vpravo | klasické ZS, most nábreží Kpt.Jaroše/Bubenečské |
| 01 | ev.411,688 | | 80 | vpravo | klasické ZS, most nábreží Kpt.Jaroše/Bubenečské |
| 01 | 411,745 | 411,730 | 1 430 | vlevo | klasické ZS, žst.P.Bubny |
| 01 | 411,785 | 411,770 | 1 700 | vlevo | Mezideponie vytěženého materiálu, žst.P.Bubny |
| 01 | 411,860 | 411,860 | 1 680 | vlevo | Mezideponie vytěženého materiálu, žst.P.Bubny |
| 01 | 411,890 | 411,875 | 1 800 | vlevo | klasické ZS, žst.P.Bubny |
| 01 | 411,970 | 411,960 | 1 350 | vlevo | Recyklační stanice a betonárka , žst.P.Bubny |
| 01 | 411,925 | 411,915 | 1 720 | vlevo | klasické ZS, žst.P.Bubny |
| 01 | 412,00 | 411,990 | 3 900 | vlevo | klasické ZS, žst.P.Bubny |
| 01 | 412,040 | 412,030 | 1 270 | vlevo | klasické ZS, žst.P.Bubny |
| 01 | 412,055 | 412,045 | 1 400 | vlevo | HZS kancelářská část A, žst.P.Bubny |
| 01 | 412,090 | 412,050 | 3 600 | vlevo | HZS kanc.část B (mobilní), park.plochy, žst.P.Bubny |
| 01 | 412,105 | 412,110 | 1 180 | vlevo | klasické ZS, žst.P.Bubny |
| 01 | 412,210 | 412,205 | 3 200 | vlevo | Mezideponie vytěženého materiálu, žst.Bubny |
| 02 | 0,675 | 0,715 | 4 400 | vpravo | Mezideponie a nakládka zeminy žst.Bubny rozštěp tratí |
| 02 | 0,715 | 0,755 | 1 700 | vpravo | alt. Betonárka žst.Bubny rozštěp tratí |
| 02 | 0,820 | 0,860 | 410 | vlevo | klasické ZS, ul.Strojnická |
| 02 | 0,900 | 0,945 | 750 | vlevo | klasické ZS, ul.Strojnická |
| 02 | 0,975 | 1,020 | 1 900 | vpravo | klasické ZS, ul.U Výstaviště |
| 02 | 0,995 | 1,040 | 810 | vlevo | klasické ZS, ul.Strojnická |
| 02 | 1,065 | 1,105 | 230 | vpravo | klasické ZS, ul.U Výstaviště |
| 02 | 1,075 | 1,120 | 380 | vlevo | klasické ZS, ul.Strojnická |
| 02 | 1,145 | 1,190 | 230 | vpravo | klasické ZS, ul.U Výstaviště |
| 52 | 412,575 | | 780 | vpravo | klasické ZS, žst.P.Bubny kralupské zhlaví |
| 52 | 412,605 | | 500 | vpravo | klasické ZS, žst.P.Bubny kralupské zhlaví |
| 52 | 412,670 | | 280 | vlevo | klasické ZS, žst.P.Bubny kralupské zhlaví |
| 52 | 413,400 | | 700 | vpravo | klasické ZS, odb.Stromovka rozštěp tratí |

Poznámka: Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

Celková plocha ZS je 37 965 m²

- z toho je:
- 18 935 m² klasická ZS
 - 5 000 m² Hlavní zařízení staveniště (HZS)
 - 1 350 m² Recyklační stanice (RS)
 - 1 700 m² Betonárka alt. Recyklační stanice (RS)
 - 10 970 m² Mezideponie vytěženého materiálu

3.4.2 Tabulka přístupů do kolejiště a k trati

| Stavební úsek | Staničení (km) | | Umístění | Určení přístup, lokalita |
|---------------|----------------|---------|----------------|---|
| | stávající | nové | | |
| 01 | 411,810 | 411,810 | vpravo | do stanice, po staveništní komunikaci z ul. Za Viaduktem |
| 01 | B1 | | vlevo | z ul. Bubenská (křižovatka s Veletržní) |
| 02 | B2 | | vlevo | z ul. Bubenská (křižovatka se Strojnickou před přejezdem P1) |
| 02 | B3 | | vpravo | z ul. Bubenská (křižovatka s Železničářů za přejezdem P1) |
| 02 | 0,780 | 0,820 | vlevo i vpravo | oblast přejezdu P1 v ul. Bubenská |
| 02 | 0,855 | 0,895 | vlevo | z ul. Strojnická v prodloužení ul. U Smaltovny |
| 02 | 0,940 | 0,985 | vlevo i vpravo | z ul. Strojnická v prodloužení ul. Schnirchova a od ul. U Výstaviště |
| 02 | 1,050 | 1,095 | vlevo | z ul. Strojnická v prodloužení ul. Janovského |
| 03 | 1,205 | 1,250 | vlevo | z ul. Strojnická před hřbitovem |
| 52 | 412,475 | | vpravo | z ul. Železničářů, prostor zastávky P. Holešovice |
| 52 | 412,600 | | vpravo | z ul. Železničářů, prostor zastávky P. Holešovice |
| 52 | 412,605 | | vpravo | z parkoviště od ul. U Papírny, prostor zastávky P. Holešovice |
| 52 | 412, | | vlevo | z ul. Na Šachtě |
| 52 | 413,380 | | vpravo | z ul. Za Elektrárnou z rozštěpu tratí v odb. Stromovka |

Poznámka: Orientace přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

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 SŽ Bp1 o bezpečnosti a ochraně při práci (účinnost od 01.10.2013) a TKP staveb státních drah SŽ, 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 SŽ 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 SŽ..

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 poškození 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,
- 541/2020 Sb., o odpadech
- 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.

3.6 Ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo je u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Touto stavbou nebude ochranné pásmo dotčeno.

Ochranné pásmo komunikace

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

Ochranné pásmo vedení elektrické energie

Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby 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 příívodem 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.

3.7 Dílčí zařízení staveniště

3.7.1 Stavební úsek 01 – žst. Praha-Bubny

Rozsah: staničení trati **091:** km 411,500-412,226 (st.412,235); délka 0,726 km
(navazuje na současnou stavbu Negrelliho viaduktu)
(pokračování je stavebním úsekem č.52 na odb.Stromovka)
staničení trati **120:** km 0,000-0,556 (st.0,524); délka 0,556 km
(nultý km s určením začátku trati není, dle požadavku zadavatele,
sledovaným staničením a nelze mu ani tedy přiřadit staničení hlavní
dvoukolejné trati)
(pokračování je stavebním úsekem č.02 na oblast Výstaviště)

Stavební charakteristika:

- Negrelliho viadukt „9“ (most přes Vltavu) – rušení kolejových spojek
- Negrelliho viadukt „10“ (most přes nábreží) – zdvih obou mostních polí pro navázání na novou niveletu kolejiště nové žst. Praha-Bubny
- rozplet tratí (masarykovo zhlaví) nové žst. Praha-Bubny – nový železniční spodek a svršek
- nová žst. Praha-Bubny – podzemní výpravní budova včetně tří podchodů, první na začátku s napojením na vestibul metra Vltavská, druhý pouze jako propojení nástupišť uprostřed, třetí s napojením na uliční síť směr ul.Bubenská; každá trať má dvě nástupištní hrany, jedno společné ostrovní nástupiště a jedno nástupiště vnější (přístupy na nástupiště s kombinací pevných schodišť, eskalátorů a výtahů)
- nové estakády – dvoukolejné mostní objekty pro obě trati (zvýšení průchodnosti území pro výhledovou urbanizaci oblasti); na obou estakádách nové dvojité kolejové spojky (DKS) jako kladenské a kralupské zhlaví; založení je na pilotových základech, horní konstrukce je z předpjatého železobetonu; délka estakád je 182 m

| | | |
|----------------------------|----------------|--|
| Přístupy ke stavbě: | st.km 411,810 | vpravo |
| | (n.km 411,810) | |
| | přístup B1 | vlevo (odbočení do stanice z ul.Bubenská) (křižovatka s ul.Veletržní) |

ZS ev.km 411,688

- soubor šesti klasických ZS (I. až VI.)
- celková plocha 665 m², dílčí I.130 m², II.50 m², III.140 m², IV.120 m², V.145 m², VI.80 m², s oplocením krajních ploch umístěných na chodnících (plochy I., III., IV., VI.)
- vlevo (plochy I., II. III.), vpravo (plochy IV., V. VI.), pozemky HI.M.Prahý
- plocha rovná, zpevněná, přístup z ulice nábreží Kpt.Jaroše (plochy I., II. III.) a Bubenského nábreží (plochy IV., V. VI.)
- hlavní stavební objekt: most ev.km 411,688

ZS st.km 411,745 (n.km 411,730)

- klasické ZS
- plocha 1430 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná se zbytky kolejí (nutná demontáž a urovnání ŠL), příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1)
- hlavní stavební objekty: most ev.km 411,688; železniční spodek a svršek, TV

ZS st.km 411,785 (n.km 411,770)

- mezideponie vytěženého materiálu
- plocha 1700 m², kapacita cca 5000 m³, bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ

- plocha rovná se zbytky kolejí (nutná demontáž a urovnání ŠL), stromy na okraji stávající příjezdové účelové komunikaci ponechat, příjezd od ul.Bubenské (B1)
- hlavní stavební objekty: výkopy pro výpravní budovu zastávky a související podchody

ZS st.km 411,860 (n.km 411,860)

- mezideponie vytěženého materiálu
- plocha 1680 m², kapacita cca 5000 m³, oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, nezpevněná, stromy na okraji stávající příjezdové účelové komunikaci ponechat, několik ostatních vykácet, příjezd od ul.Bubenské (B1)
- hlavní stavební objekty: výkopy pro výpravní budovu zastávky a související podchody

ZS st.km 411,890 (n.km 411,875)

- klasické ZS
- plocha 1800 m², oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná se zbytky kolejí (nutná demontáž a urovnání ŠL), příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1)
- hlavní stavební objekty: výpravní budova včetně podchodů a vnější opěrné zdi, železniční svršek, TV, nástupiště vč. zastřešení, eskalátory a výtahy

ZS st.km 411,970 (n.km 411,960)

- Recyklační stanice
- plocha 1350 m², oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek SŽDC a ČD
- plocha rovná se zbytky kolejí (nutná demontáž a urovnání ŠL), příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1)
- hlavní stavební objekt: žel.svršek

ZS st.km 411,925 (n.km 411,915)

- klasické ZS
- plocha 1720 m², oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, většinou zpevněná, příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1)
- hlavní objekty: žel.svršek, technologie výpravní budovy, kabelová vedení apod.

ZS st.km 411,925 (n.km 411,915)

- klasické ZS
- plocha 3900 m², oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, většinou zpevněná, stromy na vnějším okraji ZS ponechat, několik ostatních vykácet, příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1); součástí plochy je stávající plechový sklad, který je doporučený ponechat k dispozici dodavatelům stavby
- hlavní stavební objekty: mostní objekty (estakády)

ZS st.km 412,040 (n.km 412,030)

- klasické ZS
- plocha 1270 m², oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek SŽ, dílčí zásah do pozemku ČD
- plocha rovná, většinou zpevněná, příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1); součástí plochy je stávající plechový sklad, který je doporučený ponechat k dispozici dodavatelům stavby

- hlavní stavební objekty: výpravní budova včetně podchodů, železniční svršek, TV, nástupiště vč. zastřešení, eskalátory a výtahy

ZS st.km 412,055 (n.km 412,045)

- Hlavní zařízení staveniště – kancelářská část A
- plocha 1400 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zpevněná, příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1); klíčovou součástí plochy je stávající dvoupodlažní kancelářský objekt, který bude téměř po celou dobu stavby k využití, než bude ke konci stavby demolován pro zbudování nové přístupové komunikace a stávající plechová garáž, opět doporučená ponechat k dispozici dodavatelům stavby dokud nebude demolována stejně jako kancelářský objekt; cca ¼ plochy bude sloužit jako parkoviště

ZS st.km 412,090 (n.km 412,050)

- Hlavní zařízení staveniště – kancelářská část B (mobilní)
- plocha 3600 m², oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha rovná, zpevněná, příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1); cca ¼ plochy bude sloužit určena pro sestavu mobilních kontejnerových kancelářských buněk vč. sociálního zázemí, ostatní plocha pak jako parkoviště

ZS st.km 412,105 (n.km 412,110)

- klasické ZS
- plocha 1180 m², oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná se zbytky kolejí (nutná demontáž a urovnání ŠL), příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1)
- hlavní stavební objekty: estakády, žel.svršek, TV

ZS st.km 412,210 (n.km 412,205)

- mezideponie vytěženého materiálu
- plocha 3200 m², kapacita cca 10000 m³, oplocení v rámci stanice
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná se zbytky kolejí (nutná demontáž a urovnání ŠL), příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B1) nebo po staveništní komunikaci od ul.Bubenské (B2)
- hlavní stavební objekt: výkopy pro estakády

3.7.2 Stavební úsek 02 – TÚ Bubny-Výstaviště

Rozsah: staničení trati **120:** km 0,556 (st.0,524)-1,206 (st.1,160); délka 0,650 km

Stavební charakteristika:

- zemní těleso – nové náspové těleso délky cca 75 m, které má v části rozštěpu s tratí č.091 novou Spínací stanicí s napojením na nově elektrifikovanou i stávající dvoukolejnou trať
- estakáda – po odtěžení stávajícího náspu jednokolejné trati bude vystavěn nový dvoukolejný mostní objekt délky 569 m, založení bude na pilotových základech, horní konstrukce z předpjatého železobetonu

Přístupy ke stavbě:

| | |
|------------|--|
| přístup B2 | vlevo (odbočení do stanice z ul.Bubenská) |
| | (křižovatka s ul.Strojnická) |
| přístup B3 | vpravo (odbočení do stanice z ul.Bubenská) |

| | |
|--------------------------|------------------------------------|
| st.km 0,780 (n.km 0,820) | (křižovatka s ul.Železničářů) |
| st.km 0,885 (n.km 0,895) | vlevo (od ul.Bubenské) |
| st.km 0,940 (n.km 0,985) | vlevo (prodloužení ul.U Smaltovny) |
| st.km 1,050 (n.km 1,095) | vlevo (prodloužení ul.Schnirchova) |
| | vlevo (prodloužení ul.Janovského) |

ZS st.km 0,675 (n.km 0,715)

- mezideponie a nakládka zeminy
- plocha 4400 m², kapacita cca 18000 m³, oplocení v rámci stanice
- vpravo, drážní pozemek většinou ČD, zbytek pozemky SŽ (pod objektem školy)
- plocha rovná se zbytky kusých kolejí SK5b, SK9b, SK9c a SK9d (nutná demontáž a urovnání ŠL); pozemní objekty určené k demolici, příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B3); součástí jsou tři kusé (S4, S5 a S6 délek 215, 230 a 250 m) stávající koleje (původně průjezdné dopravní SK1, SK2 a SK3), jedna pro nakládku zeminy a dvě pro odstavení naložených a prázdných vozů
- hlavní stavební objekty: odkopy stávajícího náspového tělesa, výkopy pro založení estakády, výkopy pro definitivní kom. ke SpS vč.tohoto pozemního objektu, nakládka zeminy do vozů

ZS st.km 0,715 (n.km 0,755)

- Betonárka (alternativně Recyklační základna)
- plocha 1700 m², oplocení v rámci stanice
- vpravo, drážní pozemek ČD
- plocha rovná se zbytky kusých kolejí demontovaných stávajících kusých kolejí SK11b, SK11c a tzv.Milerovy koleje (nutná demontáž a urovnání ŠL); pozemní objekty určené k demolici, příjezd po stávající účelové komunikaci od ul.Bubenské (B3)
- hlavní stavební objekty: mostní (estakády a zdi) a pozemní objekty určené pro zhotovení z betonu

ZS st.km 0,820 (n.km 0,860)

- klasické ZS
- plocha 410 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha, která vznikne po odtěžení náspového tělesa stávající trati, rovná, nezpevněná, přístup ze souběžné ul.Strojnické
- hlavní stavební objekt: mostní objekt estakády

ZS st.km 0,900 (n.km 0,945)

- klasické ZS
- plocha 750 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek ČD
- plocha, která vznikne po odtěžení náspového tělesa stávající trati, rovná, nezpevněná, přístup ze souběžné ul.Strojnické
- hlavní stavební objekt: mostní objekt estakády

ZS st.km 0,975 (n.km 1,020)

- klasické ZS
- plocha 1900 m², současně oplocené
- vpravo, drážní pozemek cca z 1/3 ČD, 2/3 pozemek SŽ
- plocha zpevněná, přístup z účelové komunikace napojené ze souběžné ul.U Výstaviště
- hlavní stavební objekt: mostní objekt estakády, žel.svršek, TV, Kabelovody a kabelová vedení

ZS st.km 0,995 (n.km 1,040)

- klasické ZS
- plocha 910 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek cca z 1/3 ČD, 2/3 pozemek SŽ
- plocha, která vznikne po odtěžení náspového tělesa stávající trati, rovná, nezpevněná, přístup ze souběžné ul. Strojnické
- hlavní stavební objekt: mostní objekt estakády

ZS st.km 1,065 (n.km 1,105)

- klasické ZS
- plocha 123 m², současně oplocené
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- plocha zpevněná, přístup ze souběžné ul. U Výstaviště
- hlavní stavební objekt: parovodní vedení

ZS st.km 1,075 (n.km 1,120)

- klasické ZS
- plocha 380 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽ
- plocha, která vznikne po odtěžení náspového tělesa stávající trati, rovná, nezpevněná, přístup ze souběžné ul. Strojnické
- hlavní stavební objekt: mostní objekt estakády

3.7.3 Stavební úsek 03 – zast. Praha-Výstaviště

Rozsah: staničení trati **120:** km 1,206 (st. 1,160)-1,408 (st. 1,360); délka 0,203 km

Stavební charakteristika:

- zemní práce – odtěžení stávajícího zemního náspu vč. zemních prací pro mostní objekty
- mostní objekty – oboustranné pilotové zárubní zdi (dl. 118 a 85 m); oboustranné úhlové opěrné zdi (dl. 115 a 77 m); lávka pro pěší
- nová zastávka Praha-Výstaviště – „podzemní“ výpravní budova; dvě vnější nástupiště (přístupy na nástupiště s kombinací pevných schodišť a výtahu)

Přístup ke stavbě: st.km 1,205 (n.km 1,250) vlevo (z ul. Strojnické)

3.7.4 Stavební úsek 04 – TÚ Výstaviště-Dejvice

Rozsah: staničení trati **120:** km 1,408 (st. 1,360)-st. 1,550; délka 0,190 km
(skok staničení n.km 1,504=st. 1,552)
(navázání na stávající neelektrifikovanou jednokolejnou trať)

Stavební charakteristika:

- koleje – železniční spodek a svršek s odbočnou výhybkou na 60 km/h
- ostatní – sdělovací a kabelová vedení do žst. Praha-Dejvice

Přístup ke stavbě: pouze v úrovni trati od zastávky P. Výstaviště

3.7.5 Stavební úsek 52 – Bubny-Stromovka

Rozsah: staničení trati **091:** km 411,500 (st.412,235)-st.412,693 (spodek)-412,925 (svršek);
délka 0,458 km (spodek); 0,690 km (svršek)
(skok staničení n.km 412,496=st.412,502)
(navazuje na dokončenou stavbu Bubeneč-Holešovice, jejíž součástí byla i rekonstrukce odb.Stromovka)

Stavební charakteristika:

- koleje – dvoukolejný železniční spodek a svršek s odbočením vlečky Teplárna
- ostatní – sdělovací a zabezpečovací kabely po vjezdové návěstidlo; trakční a další silnoproudá vedení do odb.Stromovka

| | | |
|---------------------------|---------------|--|
| <u>Přístup ke stavbě:</u> | st.km 412,475 | vpravo (ze staveništní kom. od ul.Železničářů) |
| | st.km 412,600 | vpravo (ze staveništní kom. od ul.Železničářů) |
| | st.km 412,605 | vpravo (po schodišti z ul.U papírny) |

ZS st.km 412,575

- klasické ZS
- plocha 780 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek Bubny Development
- rovná zpevněná plocha, samostatný strom bez kácení, přístup po staveništní komunikaci s napojením z ul.Železničářů
- hlavní stavební objekty: železniční svršek a spodek

ZS n.km 412,605

- klasické ZS
- plocha 170 m², částečné oplocení
- vlevo, nedrážní pozemek Hl.m.Praha
- rovná zpevněná plocha, přístup z ul.U Papírny
- hlavní stavební objekty: železniční svršek a spodek

ZS n.km 412,670

- klasické ZS
- plocha 300 m², s oplocením
- vlevo, nedrážní pozemek cca ½ Bubny Development a ½ Hl.m.Praha
- rovná plocha, částečně zpevněná, kácení několika stromků, přístup z ul.Na Šachtě
- hlavní stavební objekty: sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá vedení vč. TV

ZS st.km 413,400

- klasické ZS
- plocha 700 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽ
- rovná plocha, částečně zpevněná, přístup po staveništní komunikaci z ul.Za Elektrárnou
- hlavní stavební objekt: TV