

Rekonstrukce mosteckého zhlaví v žst. Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4

B.8 Zásady organizace výstavby

OBSAH:

B.8.1. Technická zpráva	3
B.8.3 Harmonogram	21
B.8.4 Schéma stavebních postupů	21
B.8.5 Bilance zemních hmot	21
B.8.6 Zdroje vody a energií.....	21

B.8.1. Technická zpráva

a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu;

Stavba jako taková nevyvolává požadavek na změnu napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu. V rámci výluk dojde k úpravě dopravního napojení stanice v rámci železniční sítě Správy železnic, státní organizace či vlečkových kolejí v majetku mimodrážních majitelů. Po ukončení stavby se dopravní řešení v ŽST Obrnice nezmění (více toto téma řeší dopravní technologie, která je přílohou B.4 tohoto projektu).

Elektrická energie: V prostoru železničních stanic a zastávek bude pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů. V traťových úsecích bude přívod elektrické energie zabezpečen pomocí elektrocentrál.

Voda a kanalizace: Kanalizační přípojky nebudou. Pro tento typ stavby lze obecně uvést, že technologická voda pro stavbu bude zajišťována převážně cisternami. Pitná voda bude zajištěna z drážních objektů. Pro potřebu stavby bude hygiena na pracovišti zajištěna pomocí mobilních chemických toalet a sanitárních přívěsů se sociálním a hygienickým zařízením, které budou v průběhu stavby umístěny v prostoru daných ZS.

Telefon: V převážné většině budou pro komunikaci použity mobilní telefony a případně i vysílačky.

Plyn: Plyn jako energetické médium nebude na stavbě využito vůbec (výjimku tvoří plyn na svařování). Prostřednictvím ploch ZS bude stavba zabezpečena z hlediska parkování osobních automobilů a stavební mechanizace. Vybrané plochy ZS bude možné využít jako montážní a demontážní základny pro demontáž vyzískaného a montáž nového materiálu (např. železničního svršku), případně jako mezideponie pro krátkodobé uložení vytěženého materiálu pro jeho následné uložení na příslušné skládce nebo také jako prostor k umístění mobilní recyklační linky.

b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, dopravní trasy pro přesun rozhodujících dodávek materiálů, zásady vnitrostaveništní dopravy;

Po dobu stavby bude na stavenišť vjížděno prostřednictvím veřejných komunikací, které musí být po ukončení stavby upraveny do původního stavu. Z tohoto důvodu se musí v rámci přípravy před samotnou realizací provést jejich pasportizace. Veškeré škody komunikací či zpevněných ploch jakožto i travního porostu po ukončení prací na rekonstrukci stanice musí být uvedeny do původního stavu.

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou buď po veřejných komunikacích nebo je pro ně zajištěn dočasný zábor. Vjezdy na staveniště a ke kolejišti pro přístup stavební mechanizace budou umožněny převážně v místech stávajících ať rekonstruovaných či nerekonstruovaných přejezdů, v místech ploch ZS ležících v prostoru železniční stanice a také zřízením, většinou zemních, nájezdových ramp z přilehlých pozemních komunikací.

Pozemky, které budou určeny pro deponování vyzískaného či nově dovezeného materiálu musí dodavatel stavby řádně projednat s jednotlivými majiteli těchto pozemků. Propůjčení/pronájem těchto pozemků musí dodavatel stavby řešit písemným vztahem – např. propůjčkou bez úplaty či nájem.

K přístupu bude využito těchto pozemků a cest:

Přístup ke stavbě – komunikace:

- Příjezdová cesta k VB p. p.č 54/18 (KÚ Obrnice) - v majetku obce Obrnice
- p.p.č. 420/8 (KÚ Obrnice) – v majetku obce Obrnice

Přístup ke stavbě – nájezd, pěší atd.:

- Zpevněné plochy kolem VB p.p.č. 124 (KÚ Obrnice) – v majetku spol. Vellerin a.s.

Deponování materiálu:

- p.p.č. 54/12 (KÚ Obrnice) - v majetku obce Obrnice
- p.p.č. 420/8 (KÚ Obrnice) – v majetku obce Obrnice

Další možnosti přístupu a deponování jsou dle dohody s vlastníkem sousedních pozemků – spol. Vellerin a.s. (jedná se o pozemky kolem dotčené stavby, spol. Vellerin a.s. je připravená o využití jejich pozemků jednat, vlastní většinu okolních pozemků).

Využití dopravy pro stavbu

Jedním ze dvou hlavních způsobů dopravy v rámci stavby bude doprava silniční. Vlastní stavba má dobré napojení na stávající silniční síť. (Hl. silnice Most – Litoměřice atd).

Druhým hlavním způsobem dopravy v rámci stavby bude doprava železniční. Využití bude dle použité technologie dodavatelem stavby.

c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin;

Asanace

Stavba nevyžaduje ani nezahrnuje žádnou asanaci (žádné opatření sloužící k ozdravení životního prostředí).

Bourací (demoliční) práce

Součástí stavby jsou nezbytné demoliční práce spojené s kolidujícími prvky řešené stavby. Bourací práce jsou specifikovány v rámci příslušných PS a SO. Před započatím stavebních prací budou v předstihu upraveny příp. ochráněny kabelové trasy a vytyčeny veškeré inženýrské sítě.

V rámci SO žel. svršku a spodku se jedná o kompletní rekonstrukci stávajícího žel. svršku ve vybraných úsecích. V nich bude demontován stávající kolejový rošt. V místech nově vkládaného kolejového roštu bude odtěženo šterkové lože a provedeny odkopávky do úrovně projektované zemní pláně pro realizaci sanačních prací a nového odvodnění.

Kácení

S kácením není v dotčené stavbě uvažováno – stavba neleží v oblasti, kterou by bylo nutné kácet či těžit. Dendrologický průzkum se neprovádí.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, plochy zařízení staveniště;

Stavba nevyvolává trvalé zábory pro staveniště. Dočasné zábory vzejdou z konkrétního návrhu postupu dodavatelem stavby (v rámci projektu není jasné, jakou konkrétní technologii obnovy a sanačních prací dodavatel prací zvolí). Předpokládá se zařízení staveniště na p.p.č. 420/8 v KÚ Obrnice, či na straně komunikace na p.p.č. 54/18 v KÚ Obrnice. Materiál bude dovezen, složen, deponován, využit a následně použit ve stavbě. Opačným způsobem bude materiál ze stavby odvážen.

e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy a úpravy/náhrady stávajících bezbariérových tras, úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb;

Stavba jako taková nevyvolává požadavky na bezbariérové obchozí trasy jako takové (trvalé). Je nutné po dobu úprav zpřístupnit nástupiště u některé z využitých kolejí. K tomu bude vždy využit recyklovaný

vyzískaný materiál, kterým bude zpevněn přístup na nástupiště. Tento přístup musí být široký min. 2,0 m. Přes koleje bude doprava pro pěší předvedena prostřednictvím betonových panelů, kterým budou koleje v místě provizorního přechodu provizorně zadlážděny. Kraje přístupové cesty budou v 1,1 m vysoko označeny bezpečnostní páskou „zákaz vstupu“.

f) bilance zemních prací, řešení konsolidačních náspů, požadavky na přísun nebo deponie zemin v rozsahu podle B.8.5;

Stavba nevyvolává vznik deponie. Vyzískaný materiál bude recyklován a zpětně využit pro stavbu, přebytek – odpad nebo odpad z mobilní čistíčky bude odvezen na skládku. Uvažuje se s 30% odvozem vyzískaného materiálu na skládku. Kvalifikace odváženého materiálu bude určena v rámci stavby na základě odběru vzorků, které musí být zaslány na kontaminační rozbor a dle výsledků tohoto rozboru s nimi bude nakládáno.

Skládky, které je možno využít:

g) Při odvozu odpadu na jednotlivé skládky budou zejména využívány následující silnice.

Seznam skládek ležících v blízkosti stavby a jejich dostupnost:

- skládka Vrbičany – spol. EROSUP, s r.o.
- skládka Nučnický (areál závodu Glarea) – spol. Kraun s r.o.
- skládka Lukavec – LADEO Lukavec, s r.o.
- skládka Čížkovice Úpohlavy – spol. SONO Plus, s.r.o.
- skládka Celio a.s.
- skládka Mostecké Odpady s.r.o.
- skládka Kobra Údice s.r.o.

Seznam kamenolomů a pískoven ležících v blízkosti stavby a jejich dostupnost:

- kamenolom Libochovany – spol. EUROVIA kamenolomy, a.s.
- štěrkopískovna GLAREA, Nučnický – Lubomír Kruncí
- kamenolom Těchlovice – spol. ČNES, dopravní stavby, a.s.
- Eurovia kamenolom Chraberce-Louny 1
- Eurovia kamenolom Ohnič

Rozhodující objem prací tvoří odtěžené štěrkové lože a odkopávky železničního spodku. Odtěžené štěrkové lože bude odváženo, bude recyklováno a použito zpětně do stavby do konstrukčních vrstev a zásypů nástupišť, stezek atd. Odkopávky žel. spodku a výkopové zeminy se nevyužijí a budou přímo odváženy na skládku.

V rámci stavby se počítá se zřízením mezideponie pro uložení vyzískaného materiálu kolejového lože určeného k recyklaci. Tato mezideponie bude umístěna v prostoru ŽST. Žádné další deponie ani mezideponie materiálu se v rámci stavby neuvažují. Bližší informace o rozsahu zemních prací jsou uvedeny v dokumentaci jednotlivých PS a SO stavby.

h) požadavky na postup a způsob přípravy a realizace výstavby, rozhodující dílčí termíny, požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání);

Postup č.1 – Vložení výhybek č.14, 21A, 21A. Obnova a „zdopravnění koleje 1a“. Požadavek výluky TV celé stanice. Kolejově vyloučené staniční koleje č.1, 1a, 2, zhlaví a záhlaví koleje č.1 a 2 směr Počeradý. Záhlaví

traťové koleje směr Most.

Postup č.2 – Vložení výhybek č.79, 82, 85, 87. Staniční kolej č. 1 a 2 včetně hlavní koleje směr České Zlatníky. Kolej č.16 stavební úpravy a zdoprnění. Požadavek výluky TV celé stanice. Kolejově vyloučené staniční koleje č.1, 2, 16, zhlaví kolej č. 12, 14, 16 a zhlaví směr České Zlatníky.

Postup č.3 – Vložení Výhybek 75, 54, 57 a definitivní napojení koleje 1a a výhybku 75ab. Požadavek vypnutí TV celé stanice. Kolejově vyloučené mostecké zhlaví koleje 1, 2, 4, 8 a kolej 1a.

i) popis jednotlivých stavebních postupů: - stručný rozsah prací;

Stavební postup č.1 (18 dní) se týká prací na počeradském zhlaví a „zdoprnění“ koleje 1a.

V rámci tohoto postupu budou sneseny výhybky 14, 21A, 21b, staniční kolej č.1 a 2 k výhybce č.54 a kolej č 1a. Bude odstraněno nástupiště u koleje č. 1, 2 a 4. Bude zřízen provizorní přístup k nástupištím u koleje č. 6, 8, 12. Dále bude provedena sanace železničního spodku včetně odvodnění na počeradském zhlaví a koleje č. 1a. Rozsah výluky pro rekonstrukci koleje č. 1a lze zkrátit na 10 dní a po této době může být zprovozněn provoz na trati Obrnice – Most. Na nově zbudovaném žel. spodku počeradského zhlaví bude zřízen nový železniční svršek výhybky č. 14, 21A, 21B včetně kolejového propojení. Nová kolej 1a bude provizorně napojena na stávající křižovatkovou výhybku 75. Souběžně s pracemi na železničním svršku a spodku budou probíhat práce na přeložkách kabelů SEE a SSZT. Dále budou provedeny úpravy sdělovací místnosti RM DK. Na závěr etapy budou probíhat práce na trakčním vedení a na zabezpečovacím zařízení. Z důvodu výměny společných pražců u výhybek 21A a 25 bude nutné krátkodobě vyloučit (denní nebo noční výluka) staniční kolej č.4.

Kolejová mechanizace má možnost odstavení na manipulační koleji č. 16 nebo 18.

Stavební postup č.2 (28 dní) se týká prací na zlatnickém zhlaví a staničních kolejích č. 1 a 2.

V rámci tohoto postupu budou sneseny výhybky 80, 82, 85, 87. Následovat bude sanace železničního spodku včetně odvodnění na zlatnickém zhlaví a staničních kolejích 1 a 2. Na nově zbudovaném žel. spodku bude zřízen nový železniční svršek výhybky č. 79, 80, 82, 87 včetně kolejového propojení a Nová kolej č. 1 a 2. Souběžně s pracemi na železničním svršku a spodku budou probíhat práce na přeložkách kabelů SEE a SSZT. Dále budou provedeny zdoprnění koleje č.16. Na závěr etapy budou probíhat práce na trakčním vedení a na zabezpečovacím zařízení. V rámci tohoto postupu budou obnoveny snesené nástupiště u kolejí č. 1, 2 a 3. Souběžně s pracemi na železničním svršku a spodku budou probíhat práce na přeložkách kabelů SEE a SSZT. Dále budou provedeny úpravy na PSZ. Na závěr etapy budou probíhat práce na trakčním vedení a přezkoušení zabezpečovacího zařízení.

Kolejová mechanizace má možnost odstavení na manipulační koleji č. 18.

Stavební postup č.3 (24 dní) se týká prací na vložení výhybky 54, 57, 75 a definitivní napojení koleje 1a na výhybku 75.

V tomto postupu budou sneseny výhybky č. 54, 57, 75ab. Následně bude probíhat sanace železničního spodku včetně přilehlého úseku koleje 1a k výhybce 75, který nebyl sanován v 1. etapě. Po sanaci železničního spodku bude položen nový kolejový svršek – výhybky č. 54, 54 a 75 včetně kolejového propojení a definitivní napojení koleje 1a na výhybku 75. Průběžně během postupu budou probíhat práce na přeložkách SEE a SSZT. Na závěr postupu bude probíhat práce na trakčním vedení a přezkušování nového SSZ. Kolejová mechanizace má možnost odstavení na manipulační koleji č. 18 případně na koleji 1a.

- omezení rychlosti;

Tato část je zpracována jako celek v B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

- jízdy vlaků;

Tato část je zpracována jako celek v B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

- výluková propustnost;

Tato část je zpracována jako celek v B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.

j) zásady požárně bezpečnostního řešení:

Navrhovaná rekonstrukce je z hlediska požární bezpečnosti posuzována podle § 41 vyhlášky 246/2001 Sb. v návaznosti na kodex norem požární bezpečnosti skupiny ČSN 73 08xx. Projekt zařízení staveniště (včetně návrhu protipožárních opatření v prostoru zařízení staveniště) zpracovává dodavatel stavby. Navržená rekonstrukce splňuje požadavky požární bezpečnosti staveb z hlediska ČSN 73 0802 a norem navazujících, vč. vyhlášky č.268/2009 Sb.

Rozdělení stavby do požárních úseků:

Vzhledem k tomu, že se nejedná o budovu, není otázka dělení kolejiště do požárních úseků řešena. Stavba je masivní z nehořlavých hmot (ocel, beton, kámen).

Stanovení požárního rizika, SPB:

Hodnocení požárního rizika kolejiště se neprovádí.

Zhodnocení možnosti požárního zásahu:

Hlavní přístup na staveniště je předpokládán po komunikaci vedoucí k VB (lemuje většinu staveniště).

Požárně technické zabezpečení:

Zásobování zařízení staveniště požární vodou (ČSN 73 0873 /06_2003)

Zdrojem požární vody je řeka Srpina. Požadavky na množství požární vody a její zajištění je nutno stanovit v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště.

Přenosné hasicí přístroje:

Počet a druh přístrojů bude stanoven v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště a konkrétních pracovních postupů. Počet a hasební schopnost přístrojů musí odpovídat příloze 4 vyhlášky 23/2008 Sb.

Plyn:

V rámci stavby se plynová potrubí musí řádně zabezpečit – viz dokladová část k této dokumentaci.

k) popis navržených provizorních stavů (propojení, nástupiště, odbočky, orientační systém atp.);

Podrobné technické řešení provizorních stavů je součástí dokumentace příslušných objektů a v odpovídající míře respektuje požadavky na rozsah a obsah příloh dokumentace těchto objektů.

l) popis podmínek a požadavků ze stanovisek vlečkařů k navrženému omezení;

Neobsazeno. Je součástí vyjádření vlečkařů v dokladové části dokumentace.

m) popis objízdných tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší odsouhlasených PČR,

průchody pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO);

Stavby nevyvolává požadavky na objízdné trasy pro automobily, cyklisty atd.

n) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby;

Neobsazeno.

o) požadavky na výluky veřejné dopravy;

Stavby „Rekonstrukce počeradského zhlaví v žst Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“, „Rekonstrukce mosteckého zhlaví v žst Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“ a „Rekonstrukce vybraných staničních kolejí v žst. Obrnice pro zajištění traťové třídy zatížení D4“ budou realizovány v souběhu.

Realizace staveb je plánovaná na rok 2024, příp. 2025 a bude rozdělená do třech stavebních postupů:

- stavební postup č. 1 (termín konání bude určen) – délka trvání je 18 dní;
- stavební postup č. 2 (termín konání bude určen) – délka trvání je 28 dní, navazuje na stavební postup č. 1, tento stavební postup není součástí této stavby;
- stavební postup č. 3 (termín konání bude určen) – délka trvání je 24 dní, navazuje na stavební postup č. 2.

Stavební postup č. 1

Rozsah prací je uveden v části B.8 „Zásady organizace výstavby“.

V rámci realizace tohoto stavebního postupu bude provedeno snesení staničních kolejí č. 1 a č. 2, včetně výhybek č. 14, 21a, 21b. Dále bude snesena staniční kolej č. 1a, která bude po opětovném vložení součástí mostecko-zlatnického zhlaví a nebude označena. Výkolejky Vk5 a Vk8 budou sneseny bez náhrady.

Nástupiště u staničních kolejí č. 1, 2 a 4 budou rozebrány a opětovně zřízeny ve stavebním postupu č. 2. V rámci tohoto stavebního postupu bude zřízen provizorní přístup pro cestující k nástupištím u kolejí č. 6, 8 a 12.

Součástí tohoto stavebního postupu budou probíhat související úpravy na staničním zabezpečovacím zařízení.

Současně budou provedeny práce na trakčním vedení.

Výluky

Kolejové výluky

- Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 1 v úseku mezi námeznyky výhybek č. 14 a 54 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 2 mezi námeznyky výhybek č. 21b a 57 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 1a, včetně části mosteckého zhlaví od námeznyku výhybky 75b po hrot jazyka výhybky č. 89 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově počeradské záhlaví 1TK a 2TK a navazující zhlaví - výhybky číslo 14, 21a, 21b v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově část mosteckého zhlaví výhybka č. 54 v ŽST Obrnice.

Napěťové výluky

- Vyloučí se napěťově celá ŽST Obrnice.

Přepravní omezení

Nákladní doprava

- V rámci tohoto stavebního postupu nebude možný vjezd/odjezd vlaků směr Počeradý a směr Most. Z důvodu výluky napětí trakčního vedení nad celou ŽST Obrnice vjezd/odjezd vlaků nákladní dopravy ve směru odbočka České Zlatníky nutné zajistit pomocí lokomotivy nezávislé trakce. Vlaký jedoucí do/z ŽST Most budou vedeny vhodnou odklonovou trasou trs. odbočka České Zlatníky. Vlaký jedoucí do/z ŽST Počeradý a Březno u Chomutova budou vedeny vhodnou odklonovou trasou

trs. odbočka České Zlatníky - Chomutov – dle dispozice dopravce.

- Posun v obvodu ŽST Obrnice je možný pouze lokomotivou nezávislé trakce.

B.8 Zásady organizace výstavby

Osobní doprava

- Vlaky osobní dopravy linky U10 Lovosice - Most a linky U12 Most - Louny budou vedeny motorovými jednotkami odklonovou trasou trs. odbočka České Zlatníky. V ŽST Obrnice budou vlaky linky U12 Most - Louny vedeny k nástupištím u kolejí č. 6, 8 a 12.
- Po dobu realizace stavebního postupu budou vlaky osobní dopravy linky U13 Most - Obrnice - Počeradý - Žatec západ odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD:
 - a) v úseku Most - Obrnice - Počeradý (a zpět)
 - b) v úseku Most - Obrnice - Počeradý - Žatec západ (a zpět)
- Náhradní autobusová doprava pro linku U13 v úseku Most - Obrnice - Počeradý/Žatec západ (a zpět):

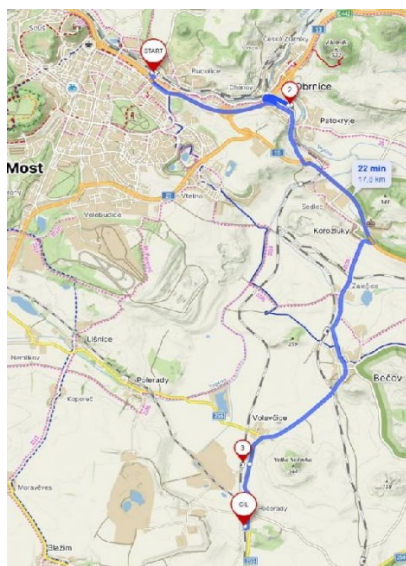
Ω - 32 vlaků osobní dopravy,

E, Ξ - 18 vlaků osobní dopravy.

Varianta a) NAD v úseku Most - Obrnice – Počeradý (a zpět)

Celkové náklady na provoz autobusů náhradní autobusové dopravy pro Stavební postup č. 1 činí 1 573 520 Kč.

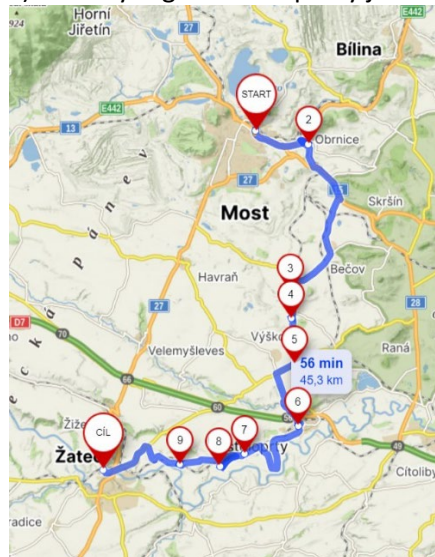
Trasa autobusů NAD pro variantu a) za vlaky regionální dopravy je znázorněná níže.



Varianta b) NAD v úseku Most - Obrnice – Počeradý – Žatec západ (a zpět)

Celkové náklady na provoz autobusů náhradní autobusové dopravy pro Stavební postup č. 1 činí 4 004 520 Kč.

Trasa autobusů NAD pro variantu b) za vlaky regionální dopravy je znázorněná níže.



Stavební postup č. 2

Rozsah prací je uveden v části B.8 „Zásady organizace výstavby“.

V rámci realizace tohoto stavebního postupu trvá snesení staničních kolejí č. 1 a č. 2 a vyloučení výhybky č. 54. Dále budou sneseny výhybky č. 82, 85, 87, které budou znovu vloženy. Výhybka č. 80 bude snesena bez náhrady. Nově bude na mosteckém zhlaví vložena mezi staniční koleje č. 12 a 14 výhybka č. 79. Manipulační kolej č. 16 bude zdopravněna, výkolejka Vk7 bude snesena bez náhrady a výkolejka Vk2 bude snesena a přesunuta na kolej č. 18.

Nástupiště rozebraná ve stavebním postupu č. 1 u staničních kolejí č. 1, 2 a 4 budou opětovně zřízena. Součástí tohoto stavebního postupu budou probíhat související úpravy na staničním zabezpečovacím zařízení, aktivace nových návěstidel Sc16, Lc12, Lc14, L14a a L16. Návěstidlo L12 bude sneseno bez náhrady. Návěstidlo L14 bude přeznačeno na L14a. Bude aktivována nová dopravní kolej č. 14a. Současně budou provedeny práce na trakčním vedení.

Výluky

Kolejové výluky

- Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 1 v úseku mezi námezníky výhybek č. 14 a 54 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 2 mezi námezníky výhybek č. 21b a 57 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově část staniční koleje č. 12 od námezníku výhybky č. 82 do km 232,900 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově část staniční koleje č. 14 od námezníku výhybky č. 85 do km 232,900 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově staniční kolej č. 16 mezi námezníky výhybek č. 45 a 85 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově část českožlatnického zhlaví od námezníků výhybek č. 80, 82, 85 po námezníky výhybek č. 87 a 89 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově část mosteckého zhlaví výhybka č. 54 v ŽST Obrnice.
- Vyloučí se kolejově českožlatnické zhlaví v ŽST Obrnice.

Napěťové výluky

- Vyloučí se celá ŽST Obrnice.

Přepravní omezení

Nákladní doprava

- V rámci tohoto stavebního postupu bude z důvodu výluky napětí trakčního vedení nad celou ŽST Obrnice v kolejově nevyložené části možný vjezd vlaků nákladní dopravy se staženými sběrači. Odjezd a průjezd vlaků nákladní dopravy je nutné zajistit pomocí lokomotivy nezávislé trakce. Vlaký jedoucí do/z odbočky České Zlatníky budou vedeny vhodnou odklonovou trasou trs. Most – dle dispozice dopravce.
- Posun v obvodu ŽST Obrnice je možný pouze lokomotivou nezávislé trakce.

Osobní doprava

- Vlaký osobní dopravy linky U10 Lovosice – Most jsou vedeny motorovými jednotkami a jedou bez omezení.
- Vlaký osobní dopravy linky U12 Most - Louny jsou vedeny motorovými jednotkami. V ŽST Obrnice budou vedeny k nástupištím u kolejí č. 6 a 8.
- Po dobu realizace stavebního postupu budou vlaký osobní dopravy linky U13 Most - Obrnice – Počeradý – Žatec západ odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD:
 - a) v úseku Most - Obrnice – Počeradý (a zpět)
 - b) v úseku Most - Obrnice – Počeradý – Žatec západ (a zpět)
- Náhradní autobusová doprava pro linku U13 v úseku Most - Obrnice – Počeradý/Žatec západ (a zpět):

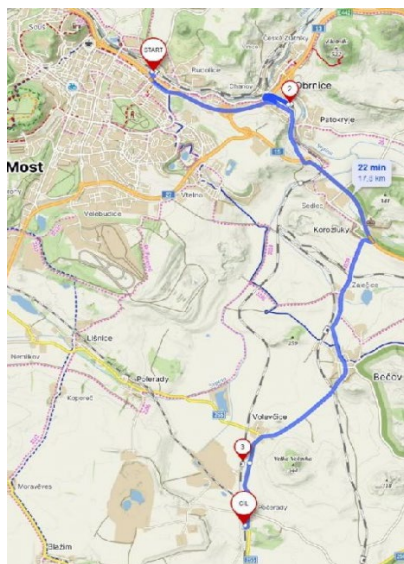
Ω - 32 vlaků osobní dopravy,

E, Ξ - 18 vlaků osobní dopravy.

Varianta a) NAD v úseku Most - Obrnice – Počeradý (a zpět)

Celkové náklady na provoz autobusů náhradní autobusové dopravy pro Stavební postup č. 2 činí 2 372 384 Kč.

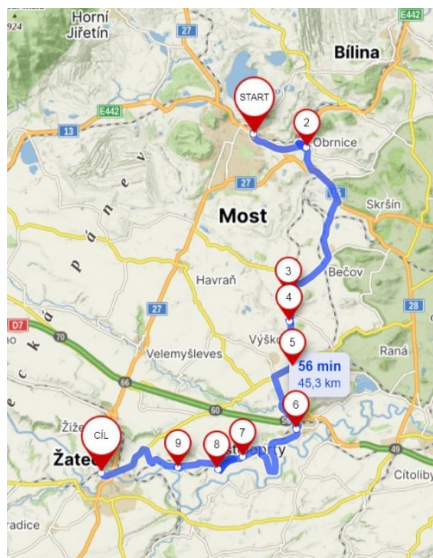
Trasa autobusů NAD pro variantu a) za vlaký regionální dopravy je znázorněná níže.



Varianta b) NAD v úseku Most - Obrnice – Počeradý – Žatec západ (a zpět)

Celkové náklady na provoz autobusů náhradní autobusové dopravy pro Stavební postup č. 2 činí 6 037 584 Kč.

Trasa autobusů NAD pro variantu b) za vlaky regionální dopravy je znázorněná níže.



Stavební postup č. 3

Rozsah prací je uveden v části B.8 „Zásady organizace výstavby“.

V rámci realizace tohoto stavebního postupu bude stále vyloučena výhybka č. 54. Dále bude provedeno snesení výhybek č. 57 a 75ab.

Součástí tohoto stavebního postupu budou probíhat související úpravy na staničním zabezpečovacím zařízení.

Současně budou provedeny práce na trakčním vedení.

Výluky

Kolejové výluky

- Vyloučí se kolejově část mosteckého zhlaví od námezníků výhybek č. 54, 57 a 75a po námezníky výhybky č. 75b a 82 v ŽST Obrnice.

Napěťové výluky

- Vyloučí se celá ŽST Obrnice.

Přepravní omezení

Nákladní doprava

- V rámci tohoto stavebního postupu bude z důvodu výluky napětí trakčního vedení nad celou ŽST Obrnice je možný vjezd vlaků nákladní dopravy se staženými sběrači mimo vjezdu od odbočky České Zlatníky. Odjezd a průjezd vlaků nákladní dopravy je nutné zajistit pomocí lokomotivy nezávislé trakce.
- Posun v obvodu ŽST Obrnice je možný pouze lokomotivou nezávislé trakce.

Osobní doprava

- Vlaky osobní dopavy linky U10 Lovosice – Most jsou vedeny motorovými jednotkami a jedou bez omezení.
- Vlaky osobní dopavy linky U12 Most - Louny jsou vedeny motorovými jednotkami. V ŽST Obrnice budou vedeny k nástupišti u koleje č. 12.
- Po dobu realizace stavebního postupu budou vlaky osobní dopavy linky U13 Most - Obrnice - Počeradý – Žatec západ odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD:
 - a) v úseku Most - Obrnice – Počeradý (a zpět)
 - b) v úseku Most - Obrnice – Počeradý – Žatec západ (a zpět)
- Náhradní autobusová doprava pro linku U13 v úseku Most - Obrnice – Počeradý/Žatec západ (a zpět):

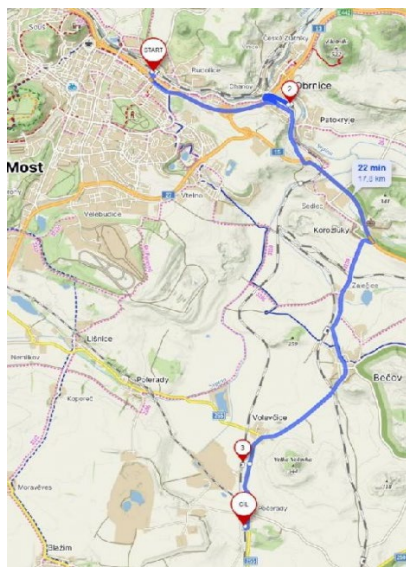
Ω - 32 vlaků osobní dopavy,

E, Ξ - 18 vlaků osobní dopavy.

Varianta a) NAD v úseku Most - Obrnice – Počeradý (a zpět)

Celkové náklady na provoz autobusů náhradní autobusové dopavy pro Stavební postup č. 3 činí 1 791 392 Kč.

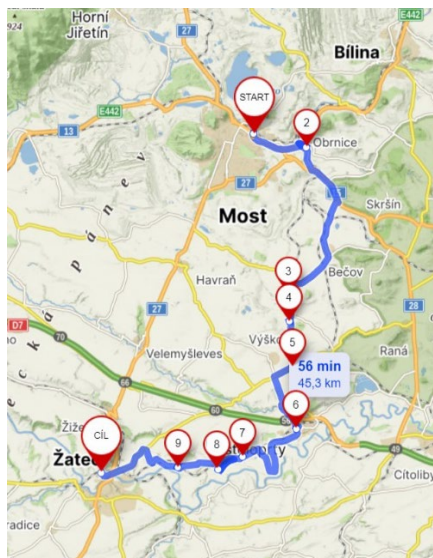
Trasa autobusů NAD pro variantu a) za vlaky regionální dopavy je znázorněná níže.



Varianta b) NAD v úseku Most - Obrnice – Počeradý – Žatec západ (a zpět)

Celkové náklady na provoz autobusů náhradní autobusové dopravy pro Stavební postup č. 3 činí 4 558 992 Kč.

Trasa autobusů NAD pro variantu b) za vlaky regionální dopravy je znázorněná níže.



p) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace;

Při rekonstrukci stanice ŽST Obrnice bude postupováno v souladu s platnými právními předpisy v odpadovém hospodářství. Jedná se zejména o následující právní předpisy:

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a právní předpisy vydané k jeho provedení
- Vyhláška MŽP č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- Vyhláška MŽP č. 93/2016 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů
- Vyhláška č. 437/2016 Sb., o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě
- Vyhláška MŽP č. 384/2001 Sb., o nakládání s polychlorovanými bifenylly, polychlorovanými terfenylly, monometyltetrachlordifenylmetanem, monometyldichlordifenylmetanem, monometyldibromdifenylmetanem a veškerými směsmi obsahujícími kteroukoliv z těchto látek v koncentraci větší než 50 mg/kg (o nakládání s PCB)
- Vyhláška MŽP č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadu na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, v platném znění
- Vyhláška č. 341/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady a o změně vyhlášky č. 294/2005 Sb., a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb.

V rámci stavby vznikne určité množství odpadů (zeminy, kolejového lože, suti atd.). Tento vyzískaný materiál bude přímo odvážen na určené skládky. Stavba počítá s recyklací stávajícího kolejového lože pomocí **recyklační mobilní linky** (v blízkosti VB).

Předpokládá se, že 70% recyklovaného materiálu bude použito zpětně na zřízení kolejového lože, stezek, nástupišť zásypů a obsypů a 30% bude odvezeno na příslušnou skládku.

Seznam jednotlivých druhů odpadů vychází z plánovaných prací při rekonstrukci železnice. Mezi rozhodující odpady bude patřit štěrkové lože ze železničního svršku, výkopová zemina kontaminovaná a nekontaminovaná, betonové a dřevěné pražce, výkopové inertní materiály, stavební sutě a betony z demolic, stavební kovové konstrukce, zbytky dřevěných konstrukcí a další.

Odpad byl zaříděn dle katalogu odpadů pod katalogová čísla a kategorizován na kategorie odpadu O – ostatní a kategorie odpadu N – nebezpečný.

Štěrkové lože ze železničního svršku

Podle katalogu odpadů je možno štěrkové lože zařadit pod kat. číslo 17 05 07 - štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (kategorie odpadu N) nebo pod kat. číslo 17 05 08 - štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07 (kategorie odpadu O).

Štěrkové lože ze železničního svršku kontaminované

(kód odpadu 17 05 07 - Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N). Pod katalogové číslo 17 05 07 Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je možné zakategorizovat železniční svršek (štěrk a půdu zasažené škodlivými látkami) z oblastí v železničních stanicích - pod výhybkovými výměnami a místa stání hnacích jednotek kolejových vozidel, příp. odstavných kolejí. Z praktických zkušeností z již realizovaných staveb modernizací a optimalizací železničních koridorů bývá kontaminované štěrkové lože lokalizováno ve výhybkách, přičemž odtěžení kontaminovaného materiálu z výhybek je doporučeno pouze pod výměnovou částí, kde je patrná kontaminace na povrchu. Průměrné množství kontaminovaného materiálu na výhybku bývá cca 15 m³.

Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (nejčastěji nepolární extrahovatelné látky, polycyklické aromatické uhlovodíky – PAU, polychlorované bifenylly – PCB a těžké kovy - As, Cd, Cr, celk., Hg, Ni, Pb) je možné dekontaminovat na dekontaminační ploše, případně uložit na skládku nebezpečného odpadu.

Štěrkové lože ze železničního svršku nekontaminované

(kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O). Základní požadavky na vlastnosti a kvalitu kameniva přírodního, recyklovaného a umělého stanovují ČSN EN 12450 Kamenivo pro kolejové lože a Obecné technické podmínky „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“ vydané pod č. j. 59 110/2004-O13 dne 23. 8. 2004 ve znění změny 1 vydané pod č. j. 23 155/06-OP dne 31. 7. 2006 s účinností od 1. 8. 2006. V souladu s Obecnými technickými podmínkami by mělo být uvažováno s maximálním využitím stávajícího štěrkového lože (recyklátu).

Štěrkové lože nekontaminované je ta část materiálu, jehož zatížení znečišťujícími látkami umožňuje další využití pro stavební účely. Nekontaminované štěrkové lože tvoří objemově významné množství materiálu, který je vhodné zpracovat za účelem následného využití odtěžením a následnou recyklací.

K nejčastěji využívaným postupům dalšího nakládání se železničním svrškem při rekonstrukcích patří opětovné využití frakce 32-63 mm. Frakce 0-10 mm, resp. frakce 0-20 mm, jsou po odtěžení železničního svršku odděleny a obvykle jsou jako odpad odstraňovány. Odstraňování materiálu jako celku (všechny frakce) je méně obvyklý případ. V rámci stavby se uvažuje i s přímým využitím vytěženého štěrkového lože v místě stavby pro zásypy nástupišť.

Štěrk (32-63 mm) může být opětovně využit do nového štěrkového lože. Při provedení recyklace dojde k oddělení jemné frakce (podsítné 0-20 mm) od šterku, tzv. prosevu - jedná se o prosev, zbytky z čištění železničního svršku obsahující nevyhovující části použité frakce, úlomky šterku, prach, drobné kovové, organické i anorganické částice. Na tyto složky pak v převážné míře mohou být vázány ropné látky, těžké kovy a jiné kontaminanty obsažené v železničním svršku.

Štěrkové lože nekontaminované se zpravidla nalézá v železničním svršku v mezistaničních úsecích a v průjezdných kolejích. Po oddělení podsítné frakce bude obsahovat zanedbatelná množství ropných látek z úkapů pohonných hmot, mazacích olejů apod.

Z těchto důvodů by měl být materiál, který nevyhovuje z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu recyklován a po doplnění o novou frakci opětně použit v železničním svršku.

Pokud kontaminace štěrkového lože nebude překračovat legislativně stanovená kritéria, bude možno tento materiál použít například do násypů, na zpevnění cest, na rekultivace skládek (jde o materiál, který se vzhledem k namrzavosti nehodí pro krycí vrstvy), denní překryvy na skládkách komunálního odpadu, k sanačním pracím, jinak je nutno odstranit tento materiál na příslušné skládce inertních odpadů.

Na stavbě se předpokládá přítomnost mobilní recyklační linky.

Výzisk z recyklace štěrkového lože – podsítné

(kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O). Jedná se o výzisk z recyklace štěrkového lože, které obsahuje kamenivo nevyhovující frakce. Jde o úlomky štěrku, drobného kameniva, příměsí prachu, minerálních i organických částic. Na tyto složky jsou v převážné míře vázány škodlivé látky obsažené v železničním svršku. Je nutné s tímto materiálem nakládat v závislosti na míře znečištění. Pokud kontaminace nebude překračovat legislativně stanovená kritéria, bude možné tento materiál použít například do násypů, na zpevnění cest, na rekultivace skládek (jde o materiál, který se vzhledem k namrzavosti nehodí pro krycí vrstvy), denní překryvy na skládkách komunálního odpadu, k sanačním pracím.

Dřevěné pražce

(kód odpadu 17 02 04 – Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné, kategorie N). V případě, že použité dřevěné pražce nebudou sloužit opětovnému použití k původnímu účelu, je nutno je zařadit pod katalogové číslo 17 02 04 a nakládat s nimi jako s nebezpečným odpadem. Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce, resp. mostnice budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě ve spalovně odpadu. Dřevěné pražce nesmí být v žádném případě odstraňovány volným pálením.

Betonové pražce

(kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie O). Použité pražce s odpovídající kvalitou mohou být znovu používány na vedlejších tratích. Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drtícím zařízení.

Výkopová zemina

(kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O). Výkopová zemina vznikne zejména při úpravách a obnově železničního spodku, úpravou a obnovou okolí trati a hloubením odvodňovacích příkopů.

Přebytky zeminy mohou být nabídnuty k využití k jinému účelu. V případě návrhu druhotného využití (ze strany zhotovitele) je nezbytné vyjádření příslušného orgánu státní správy.

Pokud nebude nabídka využití zeminy k jinému účelu využita, bude nutno s přebytky nakládat jako s odpadem a přebytečná zemina může uložena na skládce skupiny S – inertní odpad, případně skupiny S – ostatní odpad.

Kámen z demolic, kamenná suť

(kód odpadu 17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O) V případě, že nebude možné kámen nebo kamennou suť využít v předmětné stavbě, bude odvezen do recyklačního

střediska, nebo uložen na skládce odpadů skupiny S – inertní odpad, popřípadě na skládce skupiny S – ostatní odpad.

Živičný kryt

(kód odpadu 17 03 02 – Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O) Živičný kryt vybouraný při rekonstrukcích železničních přejezdů a úpravách místních komunikací a zpevněných ploch se bude recyklovat v mobilních recyklačních zařízeních, popřípadě vybourané kry živice je možno nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití. V případě, že toto využití nebude možné, bude vybouraný živičný kryt uložen na povolené skládce odpadů skupiny S – inertní odpad, popřípadě na skládce skupiny S – ostatní odpad.

Kovový odpad

(kód odpadu 17 04 01 – Měď, bronz, mosaz, 17 04 05 – železo a ocel, 17 04 07 – Směsné kovy, 17 04 11 Kabely neuvedené pod 17 04 10 - vše kategorie O) Odpady zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, troleje, nosná lana, konzoly, kabely, spojovací materiál. Materiál, který se již nehodí pro další upotřebení je využitelný jako druhotná surovina a lze jej odprodat právnickým nebo fyzickým osobám oprávněným k podnikání v oblasti nakládání s kovovým odpadem. Při nakládání s tímto odpadem se bude nutně řídit směrnicí SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Výhybky znečištěné mazadly

(kód odpadu 17 04 09 – Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami, kategorie N) Pro nakládání s vyřazenými výhybkami platí obdobná organizační opatření jako při nakládání s pražci a kolejemi. V případě, že se výhybky pro své opotřebení a nevyhovující technické vlastnosti nebudou hodit pro potřeby železnice, budou využitelné jako druhotná surovina a je možné je odprodat společností, které se zabývají výkupem a následnou recyklací kovového odpadu.

Znečištěná zemina

(kód odpadu 17 05 03 - Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N) Znečištěná zemina bude odstraněna na skládce skupiny S – nebezpečný odpad, popřípadě dekontaminována na dekontaminační ploše.

Stavební odpady obsahující azbest

(kód odpadu 17 06 05 – Stavební materiály obsahující azbest, kategorie N) Pokud bude v rámci demolice pozemních objektů (zejména při odstraňování střešní krytiny) zjištěn odpad s obsahem azbestu, bude při nakládání s tímto odpadem nutno respektovat povinnosti uvedené v § 35 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a v § 41 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (jedná se o povinnost dodavatele stavby ohlásit orgánu ochrany veřejného zdraví příslušnému podle místa činnosti, že budou prováděny práce, při nichž budou zaměstnanci exponováni vlákny azbestu a toto hlášení učinit nejméně 30 dnů před zahájením práce). Aby bylo zabráněno uvolňování azbestových vláken do ovzduší, je nutné střešní krytinu z demolovaných objektů vyjmout bez poškození a přímo na stavbě vložit do utěsněných obalů označených nápisem upozorňujícím na obsah azbestu. Takto zajištěný odpad s obsahem azbestu je nutné odstranit na skládce skupiny S – nebezpečný odpad.

Ostatní odpady

Pryžové podložky (kód odpadu 07 02 99 – Odpady blíže neurčené, kategorie O), vyřazená elektronická zařízení a přístroje (kód odpadu 16 02 14 – Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13, kategorie O), porcelánové izolátory (kód odpadu 17 01 03 – Tašky a keramické výrobky, kategorie O), polyetylenové podložky (kód odpadu 17 02 03 – Plasty, kategorie O).

V případě, že výše uvedené materiály a zařízení nebudou nadále využitelné pro potřeby dráhy, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno na základě požadavků platné legislativy v odpadovém hospodářství.

q) ochrana životního prostředí při výstavbě;

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- zvýšení prašnosti a hluku v prostoru recyklační linky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdnych tras při uzavírci
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost kropením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidloch ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- dodržovat opatření uvedená v rozptylové studii při provozu recyklační linky
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.)

Je nezbytné respektovat všechny požadavky dotčených orgánů (to se netýká jen oblastí týkající se ŽP).

r) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.;

Stavba nebude mít vliv na okolní pozemky v majetku třetích stran (pokud se nejedná o ty, které jsou uvedeny výše).

s) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.;

Neobsazeno.

t) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi;

B.8 Zásady organizace výstavby

Během stavby je při veškerých stavebně-montážních pracích bezpodmínečně nutné dodržovat veškeré platné předpisy o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Jednou ze základních povinností účastníků výstavby je dodržovat zákon č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb. týkající se BOZP. Na pracovištích, na nichž jsou zaměstnanci vystaveni nebezpečí pádu z výšky nebo pádu do volné hloubky je nutné dodržovat NV č. 362/2005 Sb.

Práce v kolejišti jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvihacích zařízení.

Je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdným průřezem a koordinovat stavební práce s železničním provozem tak, aby nedošlo k vzájemnému ohrožení bezpečnosti. V případě prací, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“, přizpůsobit technologii provádění prací charakteru ohrožení a zajistit dozor nad prováděním prací.

Nesmí dojít k ohrožování cestující veřejnosti na provozovaných nástupištích v železniční stanici se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v méně přehledných situacích. Také nesmí dojít k omezení přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

u) odvodnění staveniště;

Neobsazeno.

v) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění;

Neobsazeno.

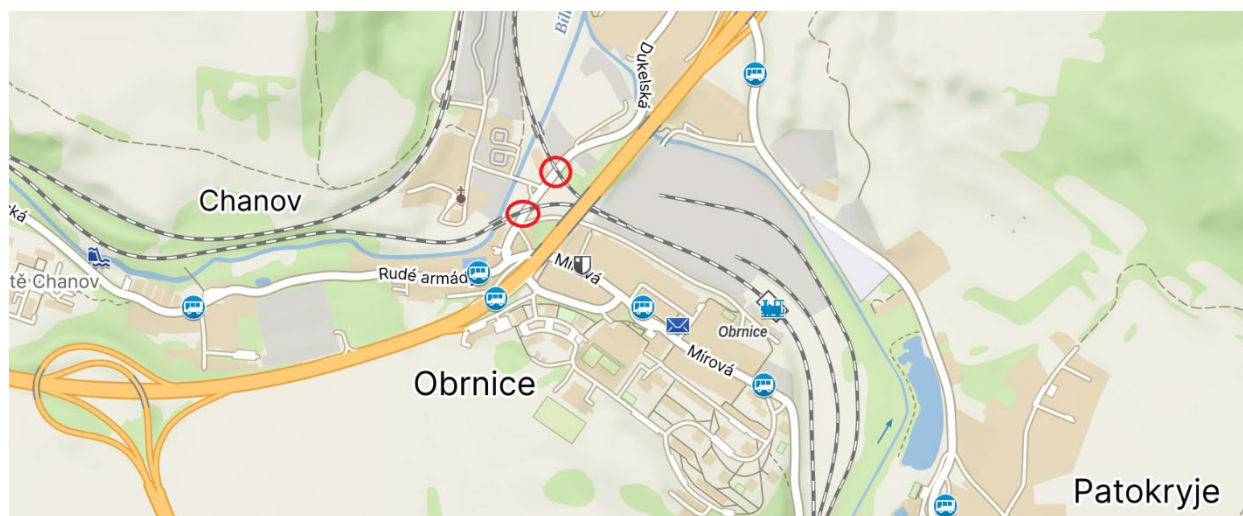
w) řešení sociálních a sanitárních zařízení;

Neobsazeno.

x) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu (schematicky);



y) staveništní přejezdy a úroňová křižení (vyznačení dále bude ve schématech stavebních postupů).



B.8.3 Harmonogram

Viz. samostatná příloha.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Viz. samostatná příloha.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Neobsazeno.

B.8.6 Zdroje vody a energií

Voda a kanalizace:

Kanalizační přípojky nebudou. Pro tento typ stavby lze obecně uvést, že technologická voda pro stavbu bude zajišťována převážně cisternami. Pitná voda bude zajištěna z drážních objektů. Pro potřebu stavby bude hygiena na pracovišti zajištěna pomocí mobilních chemických toalet a sanitárních přívěsů se sociálním a hygienickým zařízením, které budou v průběhu stavby umístěny v prostoru daných ZS.