

ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK 10/2017

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:					
Investor, objednatel:		Kontaktní adresa:						
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9						
METROPROJEKT Praha a.s. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz				Souprava číslo:				
HIP:	Podpis:	Název a účel díla:						
David Benda		Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží						
Tel.: +420 296 154 333								
Stupeň: Projekt (DSP)								
Zpracovatelský útvar:	Název části díla:		F F.1					
S51 Tel.: +420 296 154 232	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY TECHNICKÁ ZPRÁVA							
Vedoucí útvaru:	Podpis:							
Ing. Jiří Mára								
Odpovědný projektant:	Podpis:	Název přílohy:		Změna:				
Ing. Miroslav Halama		Technická zpráva		-				
Vypracoval:	Podpis:			Číslo. příl.:				
Ing. Miroslav Halama				100				
Skart. znak: V20/2038	Datum: 05/2017	IČD:	17	7059	01	00	00	00
Počet formátů: 20 A4	Měřítko: -							

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
1.1 Identifikace stavby	2
1.2 Identifikace investora a projektanta	2
1.3 Charakteristika stavby Rekonstrukce traťového úseku	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 pro stavbu	5
2.3.1 Komunikace obecně	5
2.3.2 Veřejné komunikace	5
2.3.3 Účelové, polní, lesní a staveništní komunikace	6
2.3.4 Obecné zásady pro komunikace	6
2.3.5 Provizorní přístupy a provizorní nástupiště	7
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	8
3.1 Obecné zásady řešení ZS	8
3.2 Základní ZS a deponie	10
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)	10
3.2.2 Montážní základna (MZ)	10
3.2.3 Recyklační základna (RZ)	10
3.2.4 Mezideponie a Trvalé deponie	10
3.3 Rekapitulace přístupů do kolejiště a ploch ZS	10
3.3.1 Tabulka ZS	10
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	11
3.4 Dílčí zařízení staveniště	12
3.4.1 Stavební úsek 01	12
3.4.2 Stavební úsek 02	12
3.4.3 Stavební úsek 03	14
3.4.4 Stavební úsek 04	14
3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	15
3.6 Ochranná pásma	17

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce:	Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží
ISPROFIN:	327 321 4901
ISPROFOND:	542 373 0009
Stupeň dokumentace:	P (dle drážní terminologie Projekt stavby) DSP (dle obecné terminologie Dokumentace pro stavební povolení)
Charakter stavby:	Modernizace a rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby	Stavba dráhy
Umístění stavby:	Kraj: Ústecký Okres: Děčín Obec s rozšířenou působností: Rumburk Pověřená obec: Šluknov Obce: město Dolní Poustevna, obec Vilémov, město Mikulášovice, město Velký Šenov
Katastrální území:	Horní Poustevna, Vilémov u Šluknova, Mikulášovice, Velký Šenov
Dotčené trati:	Hlavní trať: <ul style="list-style-type: none">- regionální, není součástí sítě TEN-T- dle JŘ č.083 Rumburk-Šluknov-Dolní Poustevna, st.hr.- dle TÚ č. 1181 Rumburk (přes Šluknov) - Sebnitz (DBAG)- dle GVD č. 546 A- jednokolejná, neelektrifikovaná Přípojná trať: <ul style="list-style-type: none">- regionální, není součástí sítě TEN-T- dle JŘ č.084 Rumburk-Panský-Mikulášovice d.n.- dle TÚ č. 1171 Rumburk (přes Panský) – Mikulášovice d.n.- dle GVD č. 546 C- jednokolejná, neelektrifikovaná
Stavební část:	Mikulášovice dolní nádraží (komplexní rekonstrukce)
Technologická část:	části trati směr Panský (cca 0,78 km), Horní Poustevna (cca, 2,95 km), Velký Šenov (cca 2,37 km) – kabelizace sděl. a zab.zařízení, příp.silnoproud
Nácestné zastávky:	Vilémov u Šluknova, Lipová u Šluknova (obě bez úprav)

1.2 Identifikace investora a projektanta

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Kontaktní adresa	Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
HIS	Pavel Šlapák
Generální projektant:	METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 1786/2, Praha 2
HIP	David Benda
Část dokumentace:	ZOV, F, Zásady organizace výstavby příl.100 Technická zpráva
Odpovědný projektant:	Ing. Miroslav Halama (AI pro dopravní stavby č. 0007969) tel. 296 154 225, e-mail halama@metroprojekt.cz

Vypracoval: **Ing. Miroslav Halama**
(pro příl.100 - textové části)
(pro ostatní části ZOV - řádkové harmonogramy postupů výstavby, textové části, podklady pro grafické části – schémata postupů výstavby, koordinální a přehledné situace)

Spolupráce: Ivana Čiperová, Bc.Oldřich Havelka
(pro příl.100 - tabulky)
(pro ostatní části ZOV - grafické přílohy – schémata postupů výstavby, koordinální a přehledné situace)

1.3 Charakteristika stavby Rekonstrukce traťového úseku

Hlavní specifika stavby jsou:

- komplexní rekonstrukce přípojně (přestupní) stanice žst. Mikulášovice d.n. (zejména nové SZZ 3.kategorie, železniční spodek a svršek, nová nástupiště).
- kabelizace zaústěných úseků tratí pro zabezpečovací a sdělovací zařízení v celkové délce společných výkopů přes 6,3 km.

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

Žst. Mikulášovice:

- SZZ 3.kategorie s JOP včetně zabezpečení PZS 4 ks přejezdů technologií 3SBI
- sdělovací zařízení zahrnující místní kabelizaci, rozhlas, EZS, informační a kamerový systém
- železniční svršek včetně výstroje a značení trati a spodek včetně odvodnění,
- novostavby nástupišť dl. 90m, v 550 mm nad TK (poloostrovní a vnější) včetně orientačního systému
- rekonstrukce propustku pod celým kolejištěm v km 20,185
- drobná komunikační propojení (přístup k nástupištím a chodníky)
- pozemní (technologické) objekty přístavby RD a nového domku pro sděl.zař.
- silnoproudá kabelizace zahrnující EOV, napájení NN, rozvody NN, osvětlení a uzemnění

Traťové úseky:

- technologie PZS v km 22,466 (směr D.Poustevna) a 18,245 (směr Šluknov),
- kabelizace zaústěných úseků tratí od nových krajních výhybek žst. Mikulášovice:
 - ve směru Panský - SSZ a Místní kabelizace (MK) v dl. 0,80 km (do km 0,868)
 - ve směru D.Poustevna - SSZ v dl. 3,07 km (do km 23,50)
 - ve směru D.Poustevna - MK v dl. 2,53 km (do km 22,95)
 - ve směru Šluknov - SSZ a MK v dl. 2,46 km (do km 17,67)
- napájení PZS v km 22,466 (směr D.Poustevna) a 18,245 (směr Šluknov),

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro stavbu „Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží“ je doprava železniční a silniční. Ostatní druhy dopravy jako např. vodní nebo letecká jsou pro tuto stavbu naprosto nepoužitelné. Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Silniční pak bude klíčová v rámci vlastního staveniště rekonstruovaného úseku, zejména žst. Mikulášovice.

Silniční i železniční dopravě jsou věnovány samostatné kapitoly, přičemž v rámci stavby je silniční propojení (pro lepší orientaci v návrhu jejích tras) doplněno situacemi - zejména přehlednou situací 1 : 10 000 pro celou stavbu a pak i koordinačními 1 : 2 000 pro jednotlivé části rekonstrukce jak v oblasti vlastní žst. Mikulášovice tak v úsecích tratí č.083 a 084 do stanice ústících.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy a koleje

Klíčové možnosti v dosahu stavby rekonstrukce se týkají především vlastní žst. Mikulášovice, následně sousedních železničních stanic a přilehlých traťových úseků.

Plochy ZS včetně základních jsou podrobně zpracovány v Koordinačních situacích 1:2 000 (přílohy 202 až 204), orientačně pak v Přehledné situaci 1:10 000 (příl. 201). Základní ZS (HZS, RZ, MZ) 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).

V žst. Mikulášovice je navrženo celkem 5 ploch - jednak ZS pro Základní ZS (HZS, RZ, MZ) a jednak ZS pro složení stavebního materiálu a odstavení zařízení a mechanizace. Kolejiště stanice vypadá poměrně rozsáhle, ale bohužel, některé koleje jsou již v současném stavu nesjízdné, nepoužitelné (2 vč. napojené vlečky, 5a, 7 a napojení části sudých kolejí ze směru od Panského). Zbylé kolejiště je pak hned v prvním SP1 z velké části demontováno, a tak nezbývají kapacity na odstavení kolejové mechanizace během rekonstrukce.

Potřebné kolejové vybavení příp. další volné plochy pro uložení materiálu nebo mezideponii vytěžených hmot, je nutné hledat v sousedních stanicích příp. zastávkách.

Zast. Horní Poustevna. Vzdálenost od žst. Mikulášovice je po železnici cca 3,5 km, po silnici cca 4,5 km. V zastávce je v rámci drážního pozemku SŽDC možno využít plochu 3200 m² (160x20 m) vpravo před VB.

dD3 Dolní Poustevna. Vzdálenost od žst. Mikulášovice je po železnici cca 5,8 km, po silnici cca 6,5 km. Ve stanici je v rámci drážního pozemku možno využít následující plochy, obě umístěné vlevo. Podél kol.č.3 plochu 2000 m² (100x20 m) a cca 1600 m² (65x25 m). Ohledně kolejí se nabízí dočasné (příp. střídavé) využití kol.č.3 ke skladu v délce cca 120 m, kol.č.2 k depu v délce cca 150 m a kol.č.2a před objektem depa v délce cca 40 m.

Zast. Lipová u Šluknova. Vzdálenost od žst. Mikulášovice je po železnici cca 2,3 km, po silnici cca 3,0 km. V zastávce je v rámci drážního pozemku SŽDC možno využít plochu 4000 m² (160x22 m) vlevo za VB.

dD3 Velký Šenov. Vzdálenost od žst. Mikulášovice je po železnici cca 3,8 km, po silnici cca 5,2 km. Ve se ohledně kolejí nabízí dočasné (příp. střídavé) využití dopravních kol.č.1 a 2 v délce cca 250 m a kusá kol.č.3 v délce cca 65 m.

Žst. Šluknov. Vzdálenost od žst. Mikulášovice je po železnici cca 10,7 km, po silnici cca 9,7 km. Ve stanici je v rámci drážního pozemku (!ČD!) možno využít následující plochy - vlevo plochu 3800 m² (250x15 m) a cca 1300 m² (85x15 m). Ohledně kolejí se nabízí dočasné (příp. střídavé) využití manipulačních kol.č.3 a 4 v délkách cca 480 m a 370 m.

dD3 Panský. Vzdálenost od žst.Mikulášovice je po železnici cca 11,3 km, po silnici cca 12,5 km. Ve stanici je v rámci drážního pozemku SŽDC možno využít následující plochy. Vlevo před objektem domu plochu 600 m² (30x20 m), vlevo za VB a příjezdem ke kolejišti cca 400 m² (25x16 m), vpravo za nástupištěm směr Krásná Lípa cca 2600 m² (130x20 m) a v rozštěpu tratí 084 a 085 trojúhelník výšky 80 m se základnou 30 m cca 1200 m².

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Na obou řešených tratích (dle JŘ č.083 a 084) a související trati č.085 (Panský – Krásná Lípa) dojde během rekonstrukce k výlukám z Mikulášovic pro každý směr vždy v délce 1 měsíce (4 týdnů).

Při těchto výlukách bude nezbytně nutné železniční dopravu nahradit dopravou autobusovou s doporučením nahradit každý spoj jedním autobusem.

Výluková ramena budou postupně v pořadí:

- SP2 Mikulášovice – (Panský) Rumburk/Krásná Lípa
- SP3 Mikulášovice – Dolní Poustevna
- SP4 Mikulášovice – (Velký Šenov, Šluknov) Rumburk

2.3 Komunikace pro stavbu

2.3.1 Komunikace obecně

Pro dopravu materiálu a zařízení bude, rozhodně ne zanedbatelnou (ale spíše klíčovou), doprava silniční. Komunikace pro stavbu jsou v zásadě rozděleny do čtyř kategorií.

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

Druhou kategorií jsou místní a účelové komunikace ve vlastnictví a správě obcí a organizací, výjimečně jednotlivců, které jsou sice zpevněné, ale konstrukce již na zvýšené zatížení dimenzována není a bude povinností stavby tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.

Třetí kategorií jsou stávající polní a lesní cesty, které jsou v drtivé většině nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské a lesní organizace. Tyto cesty si většinou vyžadují dodatečné povrchové úpravy-zpevnění a po ukončení stavby zůstanou i nadále k používání.

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

2.3.2 Veřejné komunikace

Silnice I.třídy nejsou pro předmětný rozsah rekonstrukce aktuální.

Silnice II.třídy jsou v lokalitě tři. Silnice II/267 od st.hranice se SRN a II/266 po severním okraji mezi Lobendavou a Šluknovem jsou pro stavební dopravu mimo reálný dosah stavby. Pouze silnice II/265 jako spojení na jih, do „vnitrozemí“ na Krásnou Lípu a dále na Nový Bor a Českou Lípu, je pro stavbu využitelná.

Silnice III.třídy jsou pro stavbu rekonstrukce Mikulášovic klíčové. Nejčastěji využívanými komunikacemi budou v řešeném úseku silnice III/26510 pro části trati žst. Mikulášovice směr Panský a směr D.Poustevna a silnice III/26518 pro směr trati na Šluknov. Pro přístup k trati je v případě III/26510 využito přípojných silnic III/2674, III/2675 a III/2676. V případě III/26518 je to silnice III/26519.

Místní komunikace. Zejména se jedná o komunikace v oblasti obcí Dolina (směr D.Poustevna) a Dolní Šenov (směr Velký Šenov).

2.3.3 Účelové, polní, lesní a staveništní komunikace

Účelové, polní, lesní a staveništní komunikace se v jednotlivých směrech vyskytují následovně:

- směr D.Poustevna v oblasti zast.Horní Poustevna, Dolina a dolnopoustevecké zhlaví Mikulášovic,
- oblast Mikulášovic na odvrácené straně VB,
- směr Mikulášovice,
- směr Šluknov v oblasti Dolního Šenova a zast.Lipová u Šluknova.

2.3.4 Obecné zásady pro komunikace

Zřízení a úpravy komunikací. Založení staveništních komunikací a úpravy (zpevnění) polních a lesních cest jsou navrženy provádět obecně v tzv. nultých etapách (přípravných pracích) před započítím konkrétních rekonstrukčních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici. V případě uvažované rekonstrukce bude dřívá většina polních a lesních cest zatížena dopravními prostředky do 3 tun (typu Multicar) pro dopravu kabelových komponentů, které si vyžádají úpravy povrchu spíše výjimečně. Staveništní komunikace jsou s výjimkou komunikace v žst.Mikulášovice stejného účelu jako uvedené cesty a jejich zpevnění bude rovněž ojedinělé.

Přístupy ke kolejišti, na trať a k objektům. Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení. Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran a jedná se o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati.

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

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

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

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

- položením geotextilie a přesypání štěrkem (pokud jsou koleje po dobu části stavby trvale pro kolejovou dopravu uzavřené),
- vložením výdřevy (u kolejí provozovaných),
- užitými přejezdovými panelovými prvky (doporučeno u kolejí provozovaných, kde četnost silniční staveništní dopravy je vyšší).

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

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

Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy. Dopravní opatření na veřejných komunikacích jsou v rámci Souhrnných částí dokumentace rozpracovány v části B.8 Dopravní opatření (DO), kde jsou texty doplněny o situace. V místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci se jedná o upozornění - značení výjezdu ze stavby a snížené rychlosti na těchto komunikacích. Pro kabelizaci v místě přejezdů jsou navrženy protlaky, které silniční dopravu neomezí.

2.3.5 Provizorní přístupy a provizorní nástupiště

Provizorní přístupy a přechody

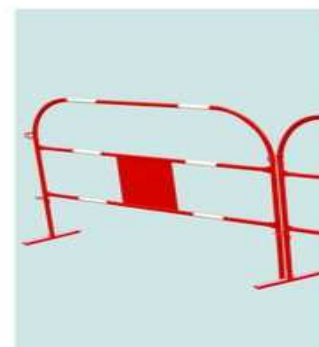
V zásadě se jedná o zabezpečení přechodu pověřeným zaměstnancem, rozhlasem, tabulemi provizorního informačního systému a systémem technických opatření pro vlastní cestu přechodu včetně možných závor.

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

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

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

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



Provizorní přístup k nástupištím bude během SP1 udržován v poloze stávajícího přechodu (km 20,221), v ostatních SP2 až SP5 bude jeho poloha odpovídat výhledovému centrálnímu přechodu (km 20,211).

Provizorní nástupiště

V řešené stavbě jsou dva SP, kde je navrženo využití provizorního nástupiště. Řešení platí pro koleje trati č.083 dle JŘ. První je ve SP1, druhé ve SP5, v obou případech je využití po dobu 1 měsíce. Účelem zřízení je, u předmětných kolejí, umožnit zastavení dvou souprav z opačných směrů. Důvodem řešení je, při nemožnosti křížování souprav, umožnit přestup cestujících mezi soupravami a pokračováním v jízdě původním směrem. Soupravy se vždy vrací stejným směrem, ze kterého do Mikulášovic přijely.

Provizorní nástupiště ve SP1 je umístěno u stávající kol.č.1 cca 30 m za nástupištěm stávajícím s přístupem z čela (mezi stáv. kolejemi č.1 a č.2, která není již v provozu). Konstrukce (s úpravou dle vzorových listů - VL) může být jako sypaná bez pevné hrany, nebo s pevnou nástupištní hranou např. typu Tischer (užitý materiál, který bude po SP1 navrácen) nebo jako dřevěná konstrukce z hranolů a fošen. Výška hrany postačí 150 mm nad TK.

U provizorního nástupiště ve SP5 se jedná o prodloužení nové nástupištní hrany nového poloostrovního nástupiště u nové kol.č.3 o 20 m. Vzhledem k výšce nového poloostrovního nástupiště je pro prodloužení navržena tesařská konstrukce z hranolů a prken ve stejné výšce 550 mm nad TK a šířky min.2m včetně zábradlí.

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 mnohdy 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 pro stavbu, pak dodavatel skutečně využije. V některých případech si naopak zajistí plochy jiné nebo v této dokumentaci doporučené.

Zákres ZS. Umístění ploch ZS (včetně tvaru záboru pozemku) je zakresleno v grafických přílohách této části dokumentace (Koordinační situace 1:2 000 – příl. č.202 až 204), orientačně pak v Přehledné situaci 1:10 000, příl. č.201). Podobné informace jsou pak i v části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby v měřítku 1:1 000 příp. 1:2 000. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitele jsou pak v dokumentaci části I. Geodetická dokum., I.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 (klíčová) ZS – Hlavní zařízení staveniště (HZS), Montážní základna (MZ) a Recyklační základna (RZ). V některých případech může dojít ke sloučení několika funkcí ZS a takto utvořené Zařízení staveniště se nazývá Hlavní stavební dvůr (HSD). Třetí kategorií ploch jsou plochy pro deponie nebo mezideponie vytěženého zemního materiálu, odpadů a případně sejmuté ornice. K této kategorii se řadí i trvalé deponie, kde dojde k dočasnému záboru pro umístění materiálu a pak je pozemek předán původnímu majiteli. Materiál (většinou zemní) se neodveze na skládku, ale využije se vhodný prostor (terénní prohlubeň, zářez po opuštěné trati nebo uložení do umělého valu většinou s funkcí protihlukové bariery).

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

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

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj,
- určení ZS podle kategorie (klasické ZS, základní nebo deponie-mezideponie materiálu včetně určení, zda se jedná o krátkodobou, dlouhodobou příp. trvalou),
- 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 a stromy vč. kácení, nutnost zemních úprav),
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno (železniční spodek a svršek, propustky, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby, komunikace) (ZS pro ostatní objekty bude umístěno kilometricky nejbližšímu zařízení).

Napojení ZS na sítě.

- 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 diesela agregátů, u rozsáhlých stavebně náročných objektů je vhodné zřídit samostatnou el.přípojku, která pak slouží i vlastnímu dokončenému objektu (např. tunelové stavby),
- voda - v prostoru železniční stanice bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody, v traťovém úseku bude technologická voda dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby, vodu bude nutné využít pro snížení prašnosti provozu zejména Recyklační základny, pro kropení nepevněných stav.komunikací a čištění stav.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 stav.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 železničních stanicích lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele se SŽDC (příp.ČD).

Kancelářské prostory. Kancelářské prostory pro hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele jsou navrženy do prostoru HZS v rámci sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení s přilehlými plochami alespoň provizorního parkování osobních vozidel.

Uvolnění ploch ZS. Zpracovatel doporučuje provést uvolnění a rekultivaci ploch ZS do jednoho měsíce po dokončení stavby resp. po odstranění závad a nedodělků, zjištěných při kolaudačním řízení.

Ostatní zabezpečení ZS. Zabezpečení stavby z hlediska rychlého zásahu při ekologických haváriích, zejména pro ochranu vody a vodních zdrojů je uvedeno v samostatné části dokumentace B.3.1 jako Havarijný plán. Z hlediska zabezpečení stavby je neobsazena část pro Povodňový plán. Z pohledu rozsahu záplavového území hladinou vody Q₁₀₀, zůstávají navržená ZS nedotčena. Pokud by byl Povodňový plán zpracován, pak stejně jako Havarijný plán bude, kromě jiného, obsahovat spojení na nejbližší stanice první pomoci, střediska zdravotní služby, nemocnice, požární stanice apod. Všechna spojení je však nutné, aby před začátkem stavby i během ní, dodavatel ověřil a průběžně aktualizoval. Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako možnosti ubytovacích kapacit.

3.2 Základní ZS a deponie

3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

HZS je uvažováno v podobě dočasných (i patrových) sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení v prostoru ZS km 20,285 vpravo vedle Provozní budovy (PB). Velikost ZS je cca 530 m². Silniční napojení je do prostoru přednádraží od přejezdu P3563 po zpevněné komunikaci, která je v první části na soukromém pozemku, v další na pozemku obecním a končí na pozemku drážním. Zpevněná komunikace je v současné podobě šířky cca 6 m a během stavby se uvažuje její část na drážním pozemku využít po jedné straně (odvrácené od kolejiště) na parkování osobních vozidel stavby.

3.2.2 Montážní základna (MZ)

Montážní základna je doporučena na ZS km 20,330 vlevo na dolnopousteveckém zhlaví u stávající kol.č.11. Velikost ZS je cca 310 m². V současné době je plocha z obou stran kol.č.11 využívána jako deponie svrškového materiálu. Montážní základna bude sloužit i jako základna demontážní. Silniční napojení je od přejezdu P3499 po účelové (drážní) a dále po staveništní komunikaci.

3.2.3 Recyklační základna (RZ)

Základna je uvažována jako zařízení vybavené mobilní drtící [DB1] soupravou s činností občasnou (provoz základny není v průběhu stavby trvalý, ale odpovídá obdobím, kdy probíhá stavební činnost na železničním svršku). Uvažuje se v rámci ZS km 20,075 v prostoru rozpletu tratí směr Šluknov a Panský podél stávajících kusů kol.č.5a a 5b. Velikost ZS je cca 2100 m². Silniční přístup je po zpevněné obecní komunikaci mezi přejezdy P3499 a P3563 s napojením na silnici III/26510.

V rámci RZ je možné (vzhledem k jejímu plošnému rozsahu) možné uvažovat i s vyhrazením její části pro montážní a demontážní základnu. Po opuštění ZS je její celý prostor navržen jako Trvalá skládka zeminy bez odvozu na skládku, ale pouze s mezideponií na vhodné lokalitě drážního pozemku SŽDC v sousedních zastávkách či stanicích (viz kapitoly 2.2.1 a 3.2.4).

3.2.4 Mezideponie a Trvalé deponie

Ze zemních prací není generován výrazný přebytek zemního materiálu. Výkopky pro kabelizaci budou použity na zpětný zásyp, ze žst. Mikulášovice bude zemina odvezena buď přímo na skládku, částečně pak uložena do zemního tvaru jako Trvalá deponie na pozemcích SŽDC v rámci stanice. Prostory v rámci žst. Mikulášovice pro deponii zeminy jsou velmi omezené a jedním z řešení je mezideponie na ploše ČD, a.s. vpravo (ve směru staničení) v místě bývalého skladu se zvýšenou rampou (obě zařízení jsou dnes ruinami). Ostatní možné plochy mezideponií jsou vytypovány na drážních pozemcích SŽDC v sousedních zastávkách a stanicích (viz kap.2.2.1 Plochy a koleje). Bude na zhotoviteli, zda mezideponie využije nebo odveze zemní materiál na rovnou skládku.

3.3 Rekapitulace přístupů do kolejiště a ploch ZS

3.3.1 Tabulka ZS

Celková plocha ZS je 5 160 m²

- z toho jsou:
- 780 m² klasická ZS pro rekonstrukci v žst. Mikulášovice
 - 1 440 m² klasická ZS pro kabelizaci v traťových úsecích
 - 2 940 m² Základní ZS (HZS, MZ, RZ)

Stavební úsek	Staničení (km)	Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
1	22,030	300	vpravo	klasické (pro kabelizaci)
1	22,470	150	vpravo	klasické (pro kabelizaci)
1	22,630	200	vpravo	klasické (pro kabelizaci)
1	23,360	90	vpravo	klasické (pro kabelizaci)
2	20,075	2 100	vlevo	Recyklační základna (vč. deponie materiálu)
2	20,160	350	vlevo	klasické
2	20,285	530	vpravo	Hlavní ZS
2	20,330	310	vlevo	Montážní základna
2	20,345	430	vpravo	klasické
3	17,980	450	vpravo	klasické (pro kabelizaci)
4	0,895	250	vlevo	klasické (pro kabelizaci)

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště

Stavební úsek	Staničení (km)	Umístění	Určení přístupu, lokalita
1	20,495	vpravo	staveništní komunikace na konci žst.Mikulášovice
1	20,590	vpravo	žel.přejezd P3564, polní cesta od Vilémova
1	21,120	vpravo	žel.přejezd P3565, polní cesta obec Dolina
1	21,400	vpravo	místní komunikace obec Dolina
1	21,750	vlevo i vpravo	žel.přejezd P3566, silnice 2675
1	22,030	vpravo	zast.Vilémov u Šluknova, silnice 2676
1	22,465	vlevo i vpravo	žel.přejezd P3567, silnice 2674
1	22,640	vpravo	ze silnice 26510 před obcí Karlín
1	23,360	vlevo i vpravo	žel.přejezd P3568, mezi silnicemi 2674 a 26510
2	20,140	vlevo	žst.Mikulášovice odvrácená strana od VB
2	20,150	vpravo	žst.Mikulášovice na straně VB
2	20,205	vpravo	žst.Mikulášovice na straně VB
2	20,305	vlevo	žst.Mikulášovice odvrácená strana od VB
2	20,370	vpravo	žst.Mikulášovice na straně VB
3	17,830	vpravo	před zast.Lipová u Šluknova, od silnice 26519
3	18,000	vpravo	před zast.Lipová u Šluknova, od silnice 26519
3	18,250	vlevo i vpravo	žel.přejezd P3560, silnice 26518
3	18,555	vlevo	od silnice 26518 místní komunikací obec Dolní Šenov
3	18,695	vlevo	od silnice 26518 místní komunikací obec Dolní Šenov
3	18,975	vpravo	od silnice 26518 místní komunikací obec Dolní Šenov
3	19,910	vlevo i vpravo	žel.přejezd P3562, silnice 26510
3	20,030	vlevo i vpravo	žel.přejezd P3563, místní komunikace obec Mikulášovice
4	0,110	vlevo i vpravo	žel.přejezd P3499, místní komunikace obec Mikulášovice
4	0,290	vlevo	polní cesta od silnice 26510 obec Mikulášovice
4	0,505	vlevo	polní cesta od silnice 26510 obec Mikulášovice
4	0,675	vlevo	polní cesta od silnice 26510 obec Mikulášovice
4	0,910	vlevo	polní cesta od silnice 26510 obec Mikulášovice

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

Informace k umístění vlevo i vpravo znamená, že přístup je možný z obou stran. Zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati.

3.4 Dílčí zařízení staveniště

3.4.1 Stavební úsek 01

Rozsah: km 20,457 – 23,466; délka 3,009 km
(traťový úsek Mikulášovice – směr Dolní Poustevna včetně zast.Vilémov u Šl.)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	km 20,495	vlevo	km 22,030	vpravo
	km 20,590	vpravo	km 22,465	vlevo i vpravo
	km 21,120	vpravo	km 22,640	vpravo
	km 21,400	vpravo	km 23,360	vlevo i vpravo
	km 21,750	vlevo i vpravo		

ZS km 22,030

- klasické ZS
- plocha 300 m², doporučení na částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, silniční napojení ze silnice III/2676
- hlavní stavební objekt: kabelová vedení

ZS km 22,470

- klasické ZS
- plocha 150 m², doporučení na částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, drobné křoví (výřez), silniční napojení ze silnice III/2674
- hlavní stavební objekt: kabelová vedení

ZS km 22,630

- klasické ZS
- plocha 200 m², doporučení na částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, křoví a stromky (výřez), silniční napojení ze silnice III/26510
- hlavní stavební objekt: kabelová vedení

ZS km 23,360

- klasické ZS
- plocha 90 m², doporučení na částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, vzrostlý smrk ponechat, komunikační napojení polní cestou ze silnice III/267 nebo III/26510
- hlavní stavební objekt: kabelová vedení

3.4.2 Stavební úsek 02

Rozsah: ze směru Panský km 20,054 – 20,457; délka 0,403 km
ze směru Šluknov km 20,038 – 20,457; délka 0,419 km
(žst. Mikulášovice)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	km 20,140	vpravo
	km 20,150	vpravo
	km 20,205	vpravo
	km 20,305	vlevo
	km 20,370	vpravo

ZS km 20,075

- Recyklační základna (vč. deponie materiálu)
- plocha 2 100 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně štěrková, ojedinělé křoví a stromky (výřez), napojení od železničního přejezdu P3563 místní komunikací ze silnice III/26510
- hlavní stavební objekt: železniční svršek
(po opuštění ZS bude plocha využita jako Trvalá deponie zemního materiálu)

ZS km 20,160

- klasické ZS
- plocha 350 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, křoví a stromky (výřez), komunikační napojení staveništní komunikací přes drážní účelovou komunikaci od železničního přejezdu P3499 z místní komunikace obce Mikulášovice
- hlavní stavební objekty: propustek, železniční svršek, železniční spodek (trativody), nástupiště, kabelová vedení

ZS km 20,285

- Hlavní zařízení staveniště
- plocha 530 m², bez oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, částečně zpevněná asfaltová, zbytek zatravněná, ojedinělé křoví a stromky (výřez), komunikační napojení přes drážní účelovou komunikaci od železničního přejezdu P3563 z místní komunikace obce Mikulášovice od silnice III/26510, parkování osobních vozidel podél účelové komunikace vpravo od příjezdu od VB
- hlavní stavební objekt: kanceláře a sociální zařízení pro vedení stavby

ZS km 20,330

- Montážní základna
- plocha 310 m², bez oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, bez travního porostu,
- plocha rovná, zatravněná, křoví a stromky (výřez), komunikační napojení staveništní komunikací přes drážní účelovou komunikaci od železničního přejezdu P3499 z místní komunikace obce Mikulášovice
- hlavní stavební objekt: železniční svršek

ZS km 20,345

- klasické ZS
- plocha 430 m², částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zpevněná asfaltem, komunikační napojení přes drážní účelovou komunikaci od železničního přejezdu P3563 z místní komunikace obce Mikulášovice od silnice III/26510
- hlavní stavební objekty: železniční svršek, železniční spodek (trativody), nástupiště, kabelová vedení

3.4.3 Stavební úsek 03

Rozsah: km 17,671 – 20,038; délka 2,367 km
(traťový úsek Mikulášovice – směr Šluknov včetně zast.Lipová u Šluknova)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	km 17,830	vpravo
	km 18,000	vpravo
	km 18,250	vlevo i vpravo
	km 18,555	vlevo
	km 18,695	vlevo
	km 18,975	vpravo
	km 19,910	vlevo i vpravo
	km 20,030	vlevo i vpravo

ZS km 17,980

- klasické ZS
- plocha 450 m², doporučení na částečné oplocení
- vpravo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, drobné křoviny a stromky (výřez), silniční napojení ze silnice III/26519 účelovým příjezdem za zast. Lipová u Šl.
- hlavní stavební objekt: kabelová vedení

3.4.4 Stavební úsek 04

Rozsah: km 0,095 – 0,868; délka 0,773 km
(traťový úsek Mikulášovice – směr Panský)

<u>Přístupy do kolejiště:</u>	km 0,110	vlevo i vpravo
	km 0,290	vlevo
	km 0,505	vlevo
	km 0,675	vlevo
	km 0,910	vlevo

ZS km 0,895

- klasické ZS
- plocha 250 m², doporučení na částečné oplocení
- vlevo, drážní pozemek SŽDC
- plocha rovná, zatravněná, komunikační napojení polní cestou přes místní komunikaci obce Mikulášovice ze silnice III/26510
- hlavní stavební objekt: kabelová vedení

3.5 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

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

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

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

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

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

Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se Zákonem č.225/2012 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP 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.

Požární prevence a ochrana staveb.

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

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

Ekologická opatření při provádění staveb.

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

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

Vliv provádění staveb na životní prostředí.

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

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

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

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

Ochrana stávající zeleně a půdy

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

Ochrana před hlukem a vibracemi

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

- a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin $L_{Aeq,s}$ 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB,
- b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB.

Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztahený 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;
- udržováním používaných komunikací po dobu stavby 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;
- uložením sypkého nákladu zakrytím plachtami,
- v případě provozu Recyklační stanice použitím technologie zkrápění.

Další podrobnosti a upřesnění vztahující se k dané problematice viz Povodňový (zatím nedoložená část) a Havarijný plán.

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 měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

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

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

Ochranné pásmo plynovodů

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

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

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

- plynovod DN 80 a DN 100 15 m
- plynovod DN 150, DN 200 a DN 250 20 m
- plynovod DN 300, DN 400 a DN 500 (a více) 40 m

Pro polohu kabelových vedení (vč.HDPE trubek pro sdělovací vedení) a plynovodu dodržet:

- min. vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabely VN, NN a sdělovacími při křížení je 0,3 m,
- kabely VN, NN a sdělovací se ukládají do tvárnice chráničky v délce 2 m od plynovodu,
- nejmenší vzdálenost mezi povrchem plynovodu a kabelem VN a NN při souběhu je 4 m, u sdělovacího kabelu 2 m (zde nutno opatřit výstražnou fólií),

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

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