



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Projekt "Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)"
je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

ČISTOPIS 05/2018

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:		
Investor, objednatel:						
 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>		Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9				
Účastníci Společnosti "MP+SP+SEU - Lysá - Čelákovice"						
						
METROPROJEKT Praha a. s. náměstí I. P. Pavlova 1786/2 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz				Souprava číslo:		
HIP: Ing. Jiří Úlehla Tel.: +420 296 154 304	Podpis:	Název a účel díla: Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) - Čelákovice (mimo)				
Specialista profese: Ing. Miroslav Halama	Podpis:					
Stupeň PROJEKT (DSP)						
Zpracovatelský útvar: Středisko S60 Tel.: +420 296 154 247	Název části díla: Zásady organizace výstavby Technická zpráva	F F.1				
Vedoucí útvaru: Ing. Petr Zobal	Podpis:					
Odpovědný projektant Ing. Miroslav Halama	Podpis:					
Vypracoval: Ing. Miroslav Halama	Podpis:	Název přílohy: Technická zpráva		Změna: -		
Kontroloval: Ing. Petr Vyskočil	Podpis:			Číslo. příl.:		
Skart. znak: V20/2039	Datum: 05/2018			100		
Počet formátů: 35xA4	Měřítko: -					
IČD:	17	7157	06	00	00	00

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
1.1 Identifikace stavby	3
1.2 Identifikace investora a projektanta	3
1.3 Náplň stavby – souhrnně.....	4
2. DOPRAVNÍ TRASY	5
2.1 Úvodem.....	5
2.2 Železnice.....	5
2.2.1 Plochy (!!!) a koleje (!)	5
2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti	7
2.3 Komunikace.....	7
2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace	7
2.3.2 Nezpevněné a staveništní komunikace	8
2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy	9
3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	12
3.1 Zásady řešení ZS, komunikací a ostatní související.....	12
3.1.1 Obecné zásady	12
3.1.2 Konkrétní požadavky.....	15
3.1.3 ZS po projednání připomínek (!!!)	16
3.2 Základní zařízení staveniště	17
3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS).....	17
3.2.2 Montážní základna (MZ).....	18
3.2.3 Recyklační základna (RZ)	19
3.2.4 Pontonová ZS	20
3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejiště	20
3.3.1 Tabulka ZS.....	20
3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště	22
3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP	23
3.5 Ochranná pásma, požadavky správců	25
3.6 Dílčí zařízení staveniště	28
3.6.1 Stavební úsek 01 – žst. Lysá nad Labem.....	28
3.6.2 Stavební úsek 02 - Lysá nad Labem – Čelákovice	29
3.6.3 Stavební úsek 03 – žst. Čelákovice.....	34
3.6.4 Stavební úsek 99 – břeh Labe.....	35

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Identifikace stavby

Název akce: **Optimalizace traťového úseku
Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)**
Číslo ISPROFIN: 521 325 0020
Stupeň dokumentace: Projekt stavby (DSP)
Charakter stavby: Optimalizace a rekonstrukce – liniová stavba
Druh stavby: Stavba Dráhy
Umístění stavby: Kraj: Středočeský
Okres: Praha východ, Nymburk
Obce: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice
Katastrální území: Lysá nad Labem, Káraný, Čelákovice, Sedlčánky, Záluží u Čelákovic

Dotčená trať a dopravní:

Dotčená trať: celostátní:
- zařazena do sítě TEN-T
- dle JŘ č. 231 (Praha-Vysočany – (Lysá n.L.) – Kolín),
- dle TÚ č. 1192,
- dle GVD č. 524,
- dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrná soustava 3 kV,
Traťový úsek: Lysá nad Labem – Čelákovice
Zastávka: Čelákovice-Jiřina
Odbočka: nová odb.Káraný

1.2 Identifikace investora a projektanta

Zadavatel dokumentace: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Kontaktní adresa Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
HIS Ing. Marcela Týlová

Generální projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
nám. I. P. Pavlova 1786/2, Praha 2
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

HIP Ing. Jiří Úlehla (AI pro dopravní stavby č. 0008148)

Část dokumentace: Zásady organizace výstavby (ZOV),
F.1 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
(texty F.1, F.3, podklady grafických částí F.2, F.4)
Ing. Petr Ocásek (grafické části)
Bc.Oldřich Havelka (schémata - úpravy)
Hana Ranochová (grafické části - úpravy)

1.3 Náplň stavby – souhrnně

Hlavní specifika stavby jsou:

- z hlediska ŽP průchod nebo sousedství první části stavby (mezi Lysou a přemostěním Labe – cca 4/5 řešené trati) citlivým územím chráněných lokalit – ochranného pásma vod, nadregionálního i lokálního biokoridoru, PR Hrbáčkovy tůně, EVL Píščina u Byšiček, Císařské lesy a Pařeziny,
- 1/5 délky stavby pak prochází obytnou (z minimální části průmyslovou) zástavbou města Čelákovice,
- zřízení nové odb. Káraný (zvýšení propustnosti TÚ zejména při výlukových činnostech),
- rekonstrukce dvoukolejného železničního mostu přes Labe o 4 polích (výška nad hladinou Labe 5,15 m) vč. přepravy obloukových ocelových konstrukcí k demontáži po Labi do provizorních přístavišť po i proti proudu,
- jednokolejná provizorní přeložka přes Labe délky 804 m (pro montáž nového dvoukolejného železničního mostu) vč. využití stávající kce mostu pod TK2 a zřízení proviz.stavební výhybky.

Hlavní náplň stavby představují následující technologické a stavební části:

- nové traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie typu Elektronický automatický blok (EAB) se soustředěnou výstrojí v přilehlých stanicích, (součástí je i zabezpečovací zařízení pro novou odb. Káraný),
- nové kabelové rozvody drážního sdělovacího zařízení (zejména DOK a TK), přeložky a ochrany nedrážních sdělovacích (5 ks), silnoproudých (5 ks) kabelů a potrubních vedení – vodovod (2 ks), kanalizace (2 ks), plynovod (3 ks),
- kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku dvoukolejné trati dl. cca 6,38 km vč. 4 ks výhybek nové odbočky, rekonstrukce nástupišť a přístřešků v zast. Čelákovice Jiřina a železničních přejezdů (1 ks zrušen, 2 ks rekonstrukce),
- rekonstrukce železničních mostních objektů pod dvěma traťovými kolejemi (3 ks propustků, 5 ks mostů vč. již uvedeného nového mostu přes Labe),
- silniční propustek 1 ks,
- kompletní rekonstrukce trakčního vedení včetně převěšení ZOK a provizorního vedení dočasné jednokolejné přeložky trati,
- kabelovody v oblasti mostních objektů a na zast.Č.Jiřina v celkové délce téměř 530 m,
- nová Technologická budova na odb.Káraný,
- PHS vlevo i vpravo trati v úseku od mostu přes Labe (včetně) vedením zástavbou Čelákovice v celkové délce 1.847 m.
- pozemní komunikace v délce 808 m.

2. DOPRAVNÍ TRASY

2.1 Úvodem

Základními druhy dopravy pro optimalizaci traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) je doprava železniční a silniční s možností využití i lodní dopravy.

Železniční doprava bude mít hlavní roli v návozu stavebního materiálu z velkých vzdáleností k prostoru stavby. Její využití v rámci stavby pak bude (s ohledem na dvoukolejnou trať) jako prostředku návozu materiálu na stavbu po nevyhloučené (sousední) koleji v době krátkodobých výluk a návozu zemního materiálu do náspového tělesa železniční trati v prostoru zvyšovaných ramp pro most přes Labe včetně rozšířených ploch náspů jako montážních plošin pro sestavování konstrukcí mostu. Dílčí „specialitou“ bude návoz materiálu a částí konstrukce do kusé staveništní koleje ke stavbě mostu přes Labe.

Silniční doprava bude klíčová v rámci vlastního staveniště optimalizovaného úseku. Silniční dopravě je věnována samostatná kapitola, přičemž v rámci stavby je, pro lepší orientaci v návrhu jejích tras, doplněna situacemi - zejména přehlednou situací 1 : 10 000 pro celou stavbu a pak i koordinačními 1 : 2 000 pro jednotlivé části úseku Lysá nad Labem - Čelákovice.

Základní síť silnic a ostatních komunikací byla předmětem dokumentace k Územnímu řízení a Územního rozhodnutí, kde některé cesty a navrhovaná propojení staveništními komunikacemi byla orgány ŽP a orgány vodních zdrojů v oblasti podstatně omezena (např. na dopravu pouze osobních vozidel s celkovou tonáží do 3,5 tuny – typ tzv. Mulikár) nebo i vyloučena. V úrovni Projektu stavby je komunikační síť pro stavbu jen drobně doplněna a upřesněna, další úpravy jsou pak v oblasti přístupů ke/do kolejiště.

Vodní doprava není u železničních staveb tak obvyklá. V případě této stavby se její využití soustředí na výstavbu nového dvoukolejného železničního mostu přes Labe v místě nynějších dvou jednokolejných mostních konstrukcí. Podstatou využití bude jednak použití pontonových soulodí při rekonstrukci spodní stavby ve vodním korytu, přesun stávající konstrukce nejprve do polohy provizorní železniční přeložky, poté obou konstrukcí po i proti směru toku na pontonová zařízení staveniště k demontáži konstrukcí a v neposlední řadě využití soulodí při výstavbě (nasouvání) nové mostní konstrukce na rekonstruované pilíře nad tokem Labe.

2.2 Železnice

2.2.1 Plochy (!!!) a koleje (!)

Problematika ploch je obdobným způsobem jako zde, zmíněna i v kap.3.3.1.

Žst.Lysá n.L., Pro návoz materiálu (zejména součástí kolejového roštu, materiálu pro činnost sanačního stroje a prvků TV) bude možné použít koleje a plochy ve stávající stanici Lysá nad Labem. V rámci Územního rozhodnutí se jednalo o poměrně rozsáhlé plochy Nákladového obvodu s využitím jako Montážní základny vč. zázemí pro sanační stroj typu např. AHM apod. (velikosti cca 6 300 m²) s přílehlou kusou manipulační SK8 dl.278 m a plochy cca 3 910 m² s kusou SK6a dl.235 m. Vytipované drážní plochy byly plochy nezemědělské (ostatní), částečně zpevněné, přizpůsobené k manipulaci se sytkým materiálem, s dispozicí manipulačních kolejí, i když pro TK1 s dílčí nevýhodou návozu (přistavení) zásobovacích vozů s blokováním části kolejiště při přejezdu ze sudé do liché části.

Upozornění k výše uvedeným plochám. V průběhu DSP bylo zjištěno, že požadovaná plocha ZS velikosti 3 910 m² s kusou SK6a, byla (přes ochranu nabytí právní moci ÚR) chybou KÚ rozparcelována a spolu s machinacemi RSM, ČD, a.s. zablokována a určena k odprodeji městu pro parkoviště. Nutno dodat, že i prodej plochy městu včetně zřízeného parkoviště, úplně nevylučuje její dočasné využití pro ZS. V rámci připomínek k dokumentaci pak ŽESNAD u plochy ZS velikosti 6 300 m² (s kusou SK8) požaduje, aby nebyla omezena činnost uhelných skladů (cca 1 100 m²). Tím se celkové plošné požadavky pro stavbu (zakotvené v ÚR) smršklý na polovinu, včetně podstatně omezené využitelnosti kusé manipulační SK8.

Při projednání se zadavatelem bylo, za odebrané pozemky, navrženo níže uvedené řešení, které je sice v dokumentaci ZOV prezentováno, ale do záborového elaborátu se zřejmě nedostane. Jedná se o následující návrhy:

A. Plocha v rozštěpu tratí směr Čelákovice a Brandýs n/L přilehlá k TK1 (směr Čelákovice), která sice bude předmětem trvalého záboru pro stavbu rekonstrukce žst.Lysá, ale v současné době se jedná o pozemky soukromé, navíc druhu pozemku orná půda. Plocha činí 2 375 m², využitelná délka koleje pro překládku je 100 m (s částí sousedního pozemku ČD činí celkem 120 m), průměrná šířka plochy je cca 23 m.

B. Plocha na nymburském zhlaví stanice u SK13a. Jedná se o plochu ve vlastnictví ČD, a.s., zpevněná (vypanelovaná), která bude po rekonstrukci přilehlého nadjezdu na konci příštího roku opět k dispozici. Plocha činí cca 2 300 m², využitelná délka koleje pro překládku je 115 m, průměrná šířka plochy je cca 20 m. Pro plné využití plochy je však nutné ze strany ČD, a.s. vypovědět zábor sousední firmy Stavospol Lysá n/L s.r.o.

Určitou výhodou obou nových ploch je zásobování vozů pro technologii bez snášení žel.svršku pro dotčenou TK buď v bezprostřední blízkosti úseku (pro TK2) nebo alespoň ve správné části kolejiště (pro TK1). Vzhledem k neoprávněnému odebrání pozemků pro stavbu, očekává zpracovatel ZOV ze strany RSM, ČD, a.s. alespoň vstřícné jednání ohledně uvedených náhrad.

Pro odstavení kolejové mechanizace pro stavbu se předpokládá využití některých manipulačních kolejí skupiny č.101 až 105 (dl.150 až 250 m) a po dohodě s dopravou i využívání dopravních kolejí liché skupiny č.7 až 13 (dl.540, 496, 469 a 185 m), zde zejména pro odstavení sanačního stroje (mimo jeho činnost) v období 2 x 1 týden během stavby. Ke skupině SK 101 až 105 je nutné připomenout, že je pro jejich využití nutné respektovat pohyb v souvislosti s vlečkou Altmann (č. V1241) – ke SK103 zachovávat volnost jedné koleje objízdne (nakládka a vykládka na vlečce v r.2017, oproti minulým letům, podstatně vzrostla vč. obsluhy cca 3x týdně).

V rozštěpu tratí před začátkem stavby u žst.Lysá n.L. (směr Praha a Všetaty) jsou vlevo vsetatské trati vyčleněny plochy pro mezideponii vytěženého zemního materiálu a štěrkového lože o velikosti přes 900 m², případně pro alternativní umístění Recyklační základny materiálu ŠL vytěženého v úseku mezi začátkem stavby a mostem přes Labe o ploše 2.900 m².

Poznámka k souběhu staveb. Pokud bude stanice ve stejné době v rekonstrukci (což zadavatel v posledním vyjádření neguje a zpracovatel ZOV zásadně nedoporučuje, resp. takovéto načasování staveb odmítá), budou výše uvedené koleje téměř nepoužitelné. Lepší situace by byla ohledně ploch ZS, které jsou poměrně rozlehlé a bylo by pak na vzájemné dohodě a kooperaci dodavatelů obou staveb, jak si plošné nároky rozdělit. Obě stavby by však byly v hrubé výlukové kolizi, kde přeložka na pražském zhlaví spolu s navazujícím kolejištěm a možný jednokolejný provoz směr Praha vylučuje její využití dříve, než bude v provozu definitivní odb.Káraný.

Žst. Čelákovice. Obdobným způsobem jako je uvedeno výše, bude místem určeným pro jeho soustředění plocha Montážní základny s oboustranně přilehlými kusými kolejemi v nově rekonstruované stanici. Využitelný prostor představuje plochu téměř 2.600 m². Silniční napojení areálu bude přímo ze souběžné silniční komunikace II/245 (ul.Masarykova). Stanice bude sloužit i pro odstavení kolejové mechanizace vlastní stavby. Předpokládá se využití manipulačních kusých SK4 (dl.258 m) a SK6 (dl.125 m), pokud nebude používána pro potřeby Montážní základny. V rozštěpu tratí za žst.Čelákovice směr Praha a Mochov jsou vpravo pražské trati vyčleněny plochy pro mezideponii vytěženého zemního materiálu a štěrkového lože, případně pro alternativní umístění Recyklační základny materiálu ŠL vytěženého v úseku mezi mostem přes Labe a stanicí Čelákovice.

Upozornění k výše uvedené ploše ve stanici. V rámci připomínkového řízení obdržel zpracovatel ZOV od RSM, ČD, a.s. (spolu se zablokováním pozemků v rámci žst.Lysá n/L) dokumentu i požadavek na blokaci části pozemku v žst.Čelákovice. Již v rámci DUR dokumentací K připomínkám i v Čistopisu staveb Lysá-Čelákovice a Čelákovice-Mstětice bylo od projektanta OV důrazně upozorněno, že plocha ČD, a.s. v přednádražním prostoru nesmí být prodána, dokud nebudou obě stavby dokončeny. Plocha je určena pro Montážní základnu. Zde svůj díl

za zajištění a blokaci pozemků, pro dočasné použití obou staveb, nese i zadavatel SŽDC. Plochy jsou v ÚR blokovány jako v případě žst.Lysá n/L.

Traťový úsek. Po železnici budou dopravovány, kromě prvků železničního svršku (ŠL, koleje, pražce anebo celý kolejový rošt) i části nové konstrukce železničního mostu přes Labe. Toto bude před řekou Labe (ze směru od Lysé n.L.) realizováno prostřednictvím provizorně napojené (a zabezpečené) kusé staveništní koleje z TK2 (resp. z koleje provizorní přeložky) prostřednictvím provizorní výh.č.XP s užitečnou délkou koleje cca 120 m.

V rámci projednávání dokumentace DUR s orgány ŽP a Ochrany vodních zdrojů byla odmítnuta a zrušena staveništní doprava z oblasti U sv.Václava směr most U Labe jak po levé tak po pravé straně železničního tělesa. V souvislosti s tímto rozhodnutím bude, v případě TK1, pro těžkou staveništní dopravu (po snesení kolejového roštu) během prací využita stopa TK1. V rámci SO žel.spodku bude pro staveništní dopravu tato stopa upravena (zajištěna).

2.2.2 Náhradní doprava během výlukové činnosti

Během modernizace dojde k omezení kapacity dráhy (opatření navržena v části B.2 Dopravní a provozní technologie (DPT)). Opatření ve smyslu upřednostnění průvozu vlaků osobní dopravy přes den a nákladních vlaků v noci nebude nutné. V úseku je provozován nízký počet nákladních spojů (3 pravidelné páry). DPT ověřila, že se i při omezení na jednokolejný provoz (eliminace zřízením definitivní odb.Káraný) podaří provézt všechny vlaky.

Jediným dopravním opatřením při výstavbě nové odb.Káraný při jednokolejném provozu v celém úseku Lysá-Čelákovice bude, že rychlíky budou jezdit odklonem přes Poříčany – tedy ani zde není nutná žádná NAD.

Pro případy práce v noci, kdy bude nutné uzavřít provoz v obou traťových kolejích (např. při navození materiálu ŠL z provozované do vedlejší koleje nebo při pracích na TV) bude dle stávajícího GVD pro pracovní den využito noční sedlo bez provozu vlaků v trvání cca 2,5 hodiny (01:30 - 04:00); dopravním opatřením (náhrada nočního spoje do Poděbrad NAD a posun trasy nákladního spoje) lze pak získat výluku až 4 hodiny (00:00 – 04:00).

2.3 Komunikace

2.3.1 Veřejné zpevněné komunikace

Pro dopravu materiálu a zařízení bude, rozhodně ne zanedbatelnou, doprava silniční a to zejména jako doprava staveništní v rámci optimalizovaného úseku.

Při dálkové dopravě budou pro přísun materiálu využity hlavní silniční tepny:

- do Lysé ze západu od dálnice D10 exit 10 (spojnice Praha-M.Boleslav) propojení silnicemi II/610 od Staré Boleslavi s pokračováním II/331,
- do Lysé ze severu od dálnice D10 exit 14 (spojnice Praha-M.Boleslav) propojení silnicí II/272 od Benátek n.J.,
- do Lysé z východu od komunikace I/38 (spojnice M.Boleslav-Nymburk) propojení od Nymburka silnicí II/331 a II/332 (přes Milovice),
- do Lysé z jihu od dálnice D11 exit 18 (spojnice Praha-H.Králové) a souběžné II/611 je propojení silnicí II/272,
- do Čelákovic z východu od dálnice D10 (spojnice Praha-M.Boleslav) propojení silnicí I/101 přes Zápy na III/10160 s pokračováním na II/245,
- do Čelákovic z jihovýchodu od dálnice D11 exit 18 (a souběžné II/611) propojení silnicí II/611 Mochov s pokračováním II/245,
- do Čelákovic z jihu od dálnice D11 exit 8 (a souběžné II/611) propojení silnicí II/611 přes Mochov pokračováním II/245,
- silniční páteří propojení mezi Lysou a Čelákovici sice existuje prostřednictvím silnic II/272-II/272-II/611-II/245, ale nejedná se o přímé propojení (oproti spojnici vzdušnou čarou (7,5 km) je

prodloužení po silnicích II.třídy dvojnásobné) a už vůbec neposkytuje využitelné přiblížení k optimalizované trati.

Úsek trati Lysá-Karlov, stavebně dlouhý cca 1,6 km je v této délce obslužitelný silnicí III/3315 s napojením na II/331 v Lysé n.L.

V úseku od Karlova k Labi v délce trati cca 3,5 km pak existují pouze lesní a polní cesty s optimalizovanou tratí částečně v souběhu (viz následující kapitola).

V oblasti Čelákovice je to systém místních komunikací částečně podélných s tratí nebo trať křižující. Obecně je lépe přístupný prostor vlevo trati, kde je ústřední souběžnou komunikací alej Jiřího Wolkerova napojená ze severu na ulici U Mostu, na jihu do ulice Čelakovského. Prostor vpravo trati nemá žádnou souběžnou komunikaci, pouze ve větší vzdálenosti jsou ulice Křížkova a Jiřinská a k trati je možné se dostat pouze v bodových místech. Trať křižují pouze ulice Přístavní a J.Zacha-Husova.

2.3.2 Nezpevněné a staveništní komunikace

Jako staveništní komunikace jsou označeny cesty většinou nezpevněné, veřejné i neveřejné, stávající (výjimečně nové), které mají za úkol obslužit bezprostřední prostor kolejí nebo objektu, který je určen k rekonstrukcím, úpravám nebo novostavbě. Pro dvoukolejnou trať je vždy výhodnější přístup podél trati komunikacemi z obou stran.

Úsek Lysá-odb.Káraný. V úseku mezi začátkem stavby za stanicí Lysá n.L. a odb.Káraný délky přes cca 3 km, bude sanace žel.spodku prováděna metodou bez snášení kolejového roštu, proto absence levostranné souběžné cesty není problémem.

Problém však nastává o krok dříve, kdy je nutné stávající kolejový rošt připravit na průjezd sanačního stroje typu např. AHM. Jedná se o minimální drážnost vrtulí v dřevěných hmoždinkách žel.svršku tvaru S49. Při průjezdu sanačního stroje by došlo k vytrhání kolejnice z pražců, které by zůstaly ve šterkovém loži a musely by se vyndávat ručně. Z tohoto důvodu je projekčně (a stavebně) přistoupeno k výměně kolejového roštu rostem inventárním nebo alespoň inventárními (užitými) pražci. Tato činnost však v liché (pravé) koleji postrádá (kromě začátku úseku v délce cca 0,5 km) souvislý přístup ze souběžné cesty či nové staveništní komunikace, která by znamenala podstatný zásah do lesních nebo jinak chráněných pozemků. Využito je tedy alespoň několika (tří) bodových míst přístupu, což na úseku délky cca 2,5 km přípravné práce celkově komplikuje a zpomaluje.

Úsek odb.Káraný-Labe. Úsek se stává problematickým v délce trati cca 1,2 km, který je charakteristický pouze řídkou existencí lesních (a částečně polních) cest, kde ve většině chybí i tyto. Stavebně je sanace tohoto úseku prováděna klasicky snesením kolejového roštu, odtěžením ŠL včetně části zeminy, zřízením podkladních vrstev, návozem nového ŠL a pokládkou kolejového roštu. Část úseku je pak zatížena návozem zemního materiálu do náspu rampy ke zvýšené konstrukci nového mostu přes Labe, dále ke konstrukci náspu pro cyklo-pěší komunikaci souběžně s mostem a nakonec i potřebou navedení zeminy pro pracovní plato k montáži dílčích částí mostní konstrukce přes Labe.

Část mezi odb.Káraný a přejezdem u sv.Václava je trať v krátkém úseku oboustranně přístupná (vpravo lesní cestou, vlevo novou staveništní). Oboustranný bodový přístup je navržený ještě cca v km 5,250 (vpravo) a v km 5,290 (vlevo), pak je úsek nepřístupný. Vpravo komunikace chybí a není povoleno (ochranné pásmo vod) jí zřídit, vlevo sice polní cesta existuje, ale vedení staveništní dopravy podél Hrbáčkových tůní je ze strany ŽP rovněž zamítnuto. Řešení přístupu pro těžkou staveništní dopravu je navrženo v ose vyloučené koleje, kde dojde ke snesení kolejového roštu a hrubému urovňání ponechaného ŠL, které bude jako ochrana žel.spodku ponecháno po dobu přepravy zemního materiálu do oblasti mostu přes Labe.

Stávající lesní a polní cesty, které budou využívány jak stavbou, tak dopravou místní účelovou (převážně osobní příp. dopravou lesního závodu), budou pod průběžným dohledem a údržbou stavby. Půjde zejména o opravu (vyrovnávání) výtluků a blátivých míst přírodním materiálem (šterkodrtí, šterkopískem) po dobu, kdy budou cesty využívány staveništní dopravou. Uvažuje se o pravidelných prohlídkách a opravách cca 2-4x měsíčně zejména dle klimatických

podmínek. „Ve hře“ zůstává i v předchozím stupni dokumentace navrhované dočasné zpevnění (nebo jejich částí) panely.

Na závěr stavby budou komunikace uvedeny do původního stavu. Pro kontrolu stavu před začátkem stavby a po jejím dokončení bude sloužit tzv. Pasport komunikací – slovní popis a fotografický, příp. filmový záznam stavu povrchů a příp. souvisejících (přilehlých) objektů (zídek, propustků, domů). Náklady na průběžnou údržbu a opravy místních komunikací jsou zahrnuty do samostatného SO, který je dle názvu přiřazen k největšímu mostnímu objektu – mostu přes Labe. Toto umístění je logické neboť objekt mostu (vlastní konstrukce) a souvisejících staveb (provizorní přeložky vč. budování náspových těles) ovlivní logistiku celé stavby.

Výše zmiňované veřejné i neveřejné (zpevněné i nezpevněné) komunikace (tedy i ty ze staveništní dopravy vyloučené) jsou přehledně vyznačeny na výkrese v části F.2 Situace, příloha č.201. Je reálné, že se dodavateli stavby některé z vyloučených komunikačních propojení podaří s majiteli či správcem dojednat alespoň k částečnému využití ve smyslu provozu např. jen osobními auty s tonáží do 3,5 tuny, typu Multikar.

2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích, objízdné trasy

0. Obecně

Dopravní opatření na veřejných silničních komunikacích jsou součástí dokumentace části B.8 Dopravní opatření (DO), kde se jedná:

- o uzavírky (vč. objízdných tras) či omezení na komunikacích z důvodu rekonstrukce mostních objektů a železničních přejezdů,
- v místech napojení staveništní komunikace na veřejnou komunikaci pak upozornění - značení výjezdu ze stavby vč. značení snížené rychlosti na veřejné komunikaci.

V dalším textu budou popsána jednotlivá bodová místa omezení či uzavěry. Nejprve přejezdy P3610 v km 1,524, P3611 v km 2,832 a P3612 v km 5,100; poté mostní objekty – most v km 6,531, podchod v km 7,046 (vč. provizorních chodníků) a most v km 7,415 a nakonec provizorní chodníky v aleji J.Wolkera a omezení pro místní stezku v km 6,4-6,5.

1. Přejezd P3610 (ev.km 1,524)

- přejezd polní cesty,
 - přejezd slouží zejména pro přístup k rodinnému domu, méně pak jako obsluha přilehlých pozemků.
- V předchozím stupni dokumentace byl přejezd navržen k rekonstrukci včetně zab.zarřízení;
- konečným řešením je zrušení přejezdu a jeho náhrada novou přístupovou komunikací vlevo trati od stávajícího přejezdu P8350 v ev.km 0,500 z ulice Ke Kovoně.

2. Přejezdy P3611 (ev.km 2,832) a P3612 (ev.km 5,100)

- přejezd P3611 pro silnici II/3315; přejezd P3612 polní cesty,
- provizorní přeložka přejezdu je při metodě sanace žel.spodku bez snášení kolejového roštu nepoužitelná (sanační stroj/linka musí projet bez přerušení maximální délku úseku – tedy bez přerušení konstrukcí přejezdů či mostů),
- nutné bude průjezd přes přejezdy střídát, i když náhradní trasy (objížděky) nebudou odpovídající kvality (půjde o použití polních/lesních cest),
- střídát se budou oba přejezdy – P3611 v ev.km 2,832 a P3612 v ev.km 5,100,
- uzavření každého z nich bude celkem 6x (3x pro každou kolej), poprvé pro zřízení ZKPP (zpevněná kce pražcového podloží) na cca týden, podruhé při průjezdu sanačního stroje cca 1 den, potřetí při zřizování definitivní konstrukce přejezdu cca týden; mezi těmito stavy bude pro možnost přejíždění přejezd provizorně upravený (štěrkem, výdřevou, panely apod.); zabezpečovací zařízení bude v provozu buď stávající nebo již nové,
- objízdné trasy za přejezdy budou buď přes:

A) přejezd P8350 (v ev.km 0,747) v ul.Ke Kovoně přes lokality V drážkách, Na voštici a U Mlýnku (stopa naučné stezky NS Krajinou Rudolfa II.) až ke křižovatce se silnicí III/3315 na Karlov, Byšičky a místní komunikací do osad Tři chalupy a Řehákova bouda,

B) přejezd P3612 (ev.km 5,100) – jedná se o pokračování silnice III/3315 od přejezdu P3611 (ev.km 2,832) prostřednictvím lesní cesty k přejezdu P3612 (ev.km 5,100), pak „zadem“ do obce Byšičky a přes ně do lokalit Karlov, Tři chalupy a Řehákova bouda,

- sjízdností (úpravou) cest i pro osobní auta bude pověřen hlavní dodavatel stavby,

- pro autobusovou dopravu byla navržena následující opatření, buď:

a) ukončení spoje u přejezdu P3611 (ev. km 2,832) a pak pěší docházku do Byšiček a na Řehákovu boudu (obojí je cca 1,5 km) – odmítnuto,

b) průjezd přes přejezd P8350 (viz **A**) s tím, že zast. Karlov by byla na křižovatce se silnicí III/3315; cesta od Kovony až po křižovatku ke Karlovu by se pro jednodušší křižování s ostatní dopravou (i staveništní) upravila výhybnami – přijato jako řešení.

3. Most v ev.km 6,531

- most přes ulici Přístavní,

- rekonstrukce mostu projde třemi fázemi; první je zřízení provizoria pro jednu kolej (kolej provizorní přeložky), druhou je nová konstrukce pod kol.č.1 a třetí nová konstrukce pod kol.č.2,

- po celou dobu bude most pro silniční dopravu uzavřen, stavba zajistí pouze průchod (nejlépe jakýsi provizorní „tunel“) cyklo-pěší frekvence s minimem uzavírek (v délkách max. půldne) s tím, že bude o těchto uzavírkách předem/včas (cca 1-2 týdny) informovat prostřednictvím informačních tabulí nejen na obou stranách mostu, ale i nejbližších přístupových trasách,

- objízdná trasa bude „krátká“ a „dlouhá“:

- krátká v době, kdy bude stavbou zasažen pouze tento most – objezd vpravo z ul.Přístavní, přes ul.Křížíkova, Jiřinská, podjezdem trati ulicemi Husova-J.Zacha a zpět alejí J.Wolkera, Žižkova, Chodská, Táboritská a opět alejí J.Wolkera,

- dlouhá v době, kdy se bude rekonstruovat i další most v ev.km 7,415 – objezd vpravo s pokračováním ulicí Jiřinská (stopa III/2454), Sedláčkova a Masarykova (obě ve stopě III/2454), podjezdem ulicí U Podjezdu (stopa II/245), odbočení do ulice J.Zacha s napojením do aleje J.Wolkra a pokračováním dle „krátké“ trasy,

- mezi provizorním mostem a novostavbou pod TK1 bude stavební klid cca 4,5 měsíce (11/2020-1/2 03/2021), podobně pak mezi novostavbou v TK1 a TK2 bude opět cca 3,5 měsíční stavební klid (06-1/2 09/2021); v uvedených intervalech bude možné silniční provoz obnovit s tím, že provoz pod provizorním mostem bude oproti současnému stavu výškově omezen.

4. Podchod v ev.km 7,046

- most spojující pro pěší frekvenci ulici Křížíkova s ulicí Žižkova,

- rekonstrukce mostu projde dvěma fázemi; první rekonstrukce pod TK1 a druhá pod TK2,

- světlá šířka (2,5 m) a světlá výška (2,2 m) podchodu spojená s rekonstrukcí nové horní konstrukce zjevně nedovolí zajištění provizorního průchodu pěších (zejména pro přístup na zastávku nejprve od ul. alejí J.Wolkera k nástupišti u TK2 a pak opačně z ul.Křížíkova k nástupišti u TK1), oběhozy trasy budou pro přístup na zastávku pod rekonstruovanými mosty, kde bude povinnost dodavatele zajistit průchod cyklo-pěší frekvence:

a) v ul.Přístavní (ev.km 5,531) cca 500m od podchodu,

b) v ul.Husova-J.Zacha (ev.km 7,415) cca 370m od podchodu,

- propojení mezi oběma mosty je vlevo trati možné alejí J.Wolkra; na odvrácené straně (vpravo trati) takové spojení neexistuje, proto bude podél násypového tělesa na obou stranách z čela nástupiště veden provizorní chodník včetně osvětlení; délka chodníků bude k ul.Přístavní cca 210 m, směrem k ul.Husova-J.Zacha cca 350 m.

- mezi rekonstrukcí pod TK1 a TK2 bude stavební klid 3,5 měsíce (06-1/2 09/2021), kdy bude možné cyklo-pěší provoz podchodem obnovit a provizorní chodníky uzavřít.

5. Most v ev.km 7,415

- most spojující ulici Husova s ulicí J.Zacha,
- rekonstrukce mostu projde dvěma fázemi; první rekonstrukce pod TK1 a druhá pod TK2,
- po celou dobu bude most pro silniční dopravu uzavřen, stavba zajistí pouze průchod (nejlépe jakýsi provizorní „tunel“) cyklo-pěší frekvence s minimem uzavírek (v délkách max. půldne) s tím, že bude o těchto uzavírkách předem/včas informovat (cca 1-2 týdny) prostřednictvím informačních tabulí nejen na obou stranách mostu, ale i nejbližších přístupových trasách,
- objízdná trasa bude zprava ulicí Husova přes ul.Jiřinská, Sedláčkova a Masarykova (obě ve stopě III/2454), železničním podjezdem ulicí U Podjezdu (stopa II/245) odbočení do ulice J.Zacha a napojením do aleje J.Wolkra,
- mezi novostavbou pod TK1 a TK2 bude stavební klid 3,5 měsíce (06-¹/₂ 09/2021), kdy bude možné silniční provoz obnovit bez omezení.

6. Místní stezka km 6,4-6,5

- místní komunikace vpravo podél žel.trati (mezi ulicí Přístavní a stezkou podél Labe) bude v době zřizování žel.náspu pro provizorní přeložku trati zrušena, (původně navržená opěrná zeď se zde neprovádí),
- pro spojení stezky od řeky do ul.Přístavní bude do konečné úpravy podél žel.náspu vedena provizorní 1,5 m široká stezka pro cyklo-pěší frekvenci,
- alternativní propojení podél Labe do ul. U Mostu (dnes úzká pěšina) není sledováno (doporučeno); důvodem jsou obtížné práce na krajní opěře nejprve pro provizorní most přes Labe a pak pro dvoukolejný most definitivní; umožnění veřejného prostupu uvedeným prostorem je pouze věcí stavby; obchozí cesta je zprava trati po místní komunikaci (resp. provizorní stezkou (viz výše), ulicí Přístavní, Ruskou a U Labe.

7. Provizorní chodníky u ZS v aleji J.Wolkera

- mezi tratí a vozovkou ulice alej Jiřího Wolkera v Čelákovcích jsou mezi patou svahu a hranicí drážního pozemku umístěna dvě ZS – v km 7,060 (podchod ev.km 7,046) a v km 7,264 (propustek ev.km 7,246),
- obě ZS zabírají plochu chodníku, který vede podélně, uprostřed ZS; plochu nelze z důvodů použitelnosti rozdělit na dvě části, proto je přijato opatření zřídit mezi plotem ZS a hranou vozovky po zeleném pásu provizorní chodník,
- navržena je konstrukce z fošen připevněných na podélných hranolech, s šířkou 1,5 m a zábradlím směrem do vozovky,
- potřeba provizorního chodníku bude cca 2 x 2,5 měsíce s tím, že v mezidobí v trvání 3,5 měsíce (06-¹/₂ 09/2021) budou plochy ZS uvolněny.

3. ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

3.1 Zásady řešení ZS, komunikací a ostatní související

3.1.1 Obecné zásady

Výběr ploch ZS.

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

Zákres ZS a komunikací.

Umístění ploch ZS (vč.tvaru a záboru pozemku), přístupových a staveništních komunikací je zakresleno v části dokumentace F.2 Situace - přehledně v situaci 1:10 000 (příl.č.201), podrobně v situacích 1:2 000 (příl.č.202 a 203). Obdobné informace (plochy ZS) jsou pak i v části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby 1:1 000. Specifikace ploch záborů dle druhu pozemků a majitelů jsou pak v části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část. Druhy ZS.

ZS jsou členěna do tří základních kategorií. První jsou tzv. Klasické ZS pro uskladnění stavebního i montážního materiálu a odstavení stavebních strojů a zařízení. Druhou kategorií ZS jsou plochy pro Deponie-mezideponie vytěženého materiálu včetně sejmuté ornice nebo materiálu nového. Třetí kategorií tvoří tzv. Základní ZS což jsou plochy pro Hlavní ZS, Montážní základnu a Recyklační stanici.

Podle délky trvání záboru jsou rozlišovány plochy ZS krátkodobé (do 1 roku záboru) a dlouhodobé (nad 1 rok) příp. trvalé pro kategorii deponií.

Základní ZS pak tvoří plochy pro klíčová ZS (Hlavní ZS, Montážní základna, Recyklační základna) a v neposlední řadě i staniční koleje pro stavební a montážní vlak a další kolejovou mechanizaci, případně pro vlak ubytovací (výčet kolejí viz podkapitola 2.2.1 Plochy a koleje; plochy ZS podrobněji pak v další části dokumentace v kap.3.6.).

Komunikace pro stavbu.

Komunikace jsou v zásadě rozděleny do čtyř kategorií.

V první kategorii se jedná o 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 je povinností stavby (při jejich využití) tyto cesty udržovat v bezpečném a provozuschopném stavu a po skončení stavby je uvést do původního stavu.

Silnice I. až III.třídy, místní a účelové komunikace jako komunikace veřejné a zpevněné podrobněji viz podkapitola 2.3.1 (výše).

Třetí kategorií jsou stávající polní a lesní cesty, které jsou nezpevněné a využívají je z větší části zemědělské a lesnické 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, budou, po dohodě investora v zájmu správců nebo uživatelů, ponechány takto upravené (nebudou se uvádět do původního stavu). Lesní cesty a staveništní komunikace jako komunikace nezpevněné podrobněji viz podkapitola 2.3.2 (výše).

Zřízení ZS a úpravy komunikací.

Založení ZS a úpravy (zpevnění) staveništních komunikací jsou navrženy provádět v tzv. nultých etapách před započítáním konkrétních optimalizačních/modernizačních prací v koleji na trati nebo v kolejišti ve stanici.

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 (zpravidla se jedná o komunikaci, která trať kříží a její využití pro stavbu dovoluje příjezd z obou stran trati).

Pokud bude nutné (pro účely staveništní komunikace nebo přístupu ke stavbě) překonat příkop nebo malou vodoteč (např. občasnou) bude pod rampou zřízen provizorní propustek z dostatečně únosného potrubí nebo zásyp proveden z hrubozrnného materiálu, který bude dostatečně propustný a po dobu stavby nedojde k jeho zanesení.

Návrhy na místa přístupů do kolejiště a na trať jsou uvedeny v tabulce rekapitulace orientační kilometráže s uvedením přístupu zleva, zprava nebo oboustranně. V přehledné situaci (příl.č.201) jsou místa označena šipkou, v koordinačních situacích (příl.č.202 a 203) pak navíc s uvedením kilometráže.

Provizorní přejezdy.

Pro potřeby stavby z důvodů možného přístupu do různých částí kolejiště a stavby je v některých případech 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.

V rámci dokumentace nejsou navrhovány žádné provizorní přejezdy. Pokud by vybraný dodavatel svojí technologií takovou potřebu vyvolal, je provizorní přejezdy kolejí provozovaných 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 či provozovatelem vlečky a projedná s DÚ.

V této stavbě se na dvoukolejně trati vyskytují silniční přejezdy, které budou stavebními úpravami zasaženy v každé koleji minimálně 3x (poprvé pro zřízení ZKPP na cca týden, podruhé při průjezdu sanačního stroje na cca 1 den a potřetí při zřizování definitivní konstrukce přejezdu na cca týden). Z pohledu zabezpečení bude jejich rekonstrukce probíhat tak, že při výluce první z kolejí bude pro druhou provozovanou v činnosti stávající ZZ. Ve chvíli, kdy bude rekonstruovaná kolej zprovozněna, bude dáno do činnosti i nové ZZ, které bude v činnosti nejen při rekonstrukci koleje druhé, ale i jako definitivní. Kolej v rekonstrukci bude pro průjezd silničních vozidel provizorně výškově upravena buď vyrovnáním štěrkové vrstvy nebo průjezd zpevněn silničními panely. Konkrétně viz kap.2.3.3 Uzavírky a omezení na komunikacích.

Popis jednotlivých ZS.

- staničení jako základní popisný údaj, je vztažené ke stavebnímu staničení optimalizované/modernizované trati a vyjadřuje kilometrickou polohu přibližného středu ZS (*průběžné číslování ZS bylo odmítnuto neboť v průběhu připomínkového řízení, pozemkového šetření a jednání s majiteli pozemků dochází většinou k dalšímu upřesňování a tedy i vypouštění, doplňování nebo dělení ploch ZS*),
- určení ZS podle kategorie (Klasické ZS, Základní ZS nebo Deponie-mezideponie materiálu; krátkodobé do 1 roku, dlouhodobé nad 1 rok, příp. trvalá),
- plocha v m², doporučení na oplocení,

- umístění vlevo nebo vpravo trati (platí ve směru staničení) a druh pozemku – drážní, nedrážní, částečně drážní, soukromý
- charakter pozemku – rovný, zvlněný, zpevněný, zatravnění, pole, křoviny, stromy, nutnost zemních úprav, výřez a kácení porostů, přístup (příjezd/napojení) k ZS silničními vozidly případně po kolejích,
- uvedení hlavních stavebních objektů, pro které je ZS určeno (železniční spodek a svršek, mosty, nadjezdy, propustky, nástupiště vč. zastřešení, pozemní stavby, komunikace, TV), ZS pro ostatní objekty je umístěno kilometricky nejbližšímu zařízení.

Napojení ZS na sítě.

- elektrika - v prostoru železniční stanice je pro napojení využito stávajících sítí uvnitř budov nebo z venkovních zásuvkových stojanů umístěných v kolejišti, v traťovém úseku je u malých objektů elektrická energie získávána pomocí převozných dieselagregátů, u staveb velkých objektů (mosty, tunely) je el.energie řešena samostatným napájením silnoproudou přípojkou (dočasnou nebo trvalou),
- voda - v prostoru železniční stanice bude využito stávajících zdrojů pitné i užitkové vody; v traťovém úseku bude technologická voda většinou dopravována v cisternách dovezených dodavatelem stavby; v případě užitkové vody, lze tuto odebírat i z blízké vodoteče; vodu bude určitě nutné využít pro snížení prašnosti provozu zejména Recyklační základny (tato stavba s RZ neuvažuje), pro kropení nezpevněných staveništních komunikací a čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků,
- kanalizace – pro potřeby stavby bude v rámci sociálního zařízení pro pracovníky stavby převážná část realizována chemickými suchými záchody, odpadní vody z technologických procesů se v této stavbě nepředpokládají (v úvahu přicházejí v případě tunelových staveb). Případné čištění staveništních mechanismů a dopravních prostředků bude ošetřeno jímáním do mobilních sedimentačních nádrží (tyto práce budou záležitostí dodavatele),
- plyn – využití tohoto média se v rámci stavby neuvažuje,
- telefon – v převážné většině se pro komunikaci použijí mobilní telefony, výjimečně vysílačky. V žst. lze uvažovat s částečným využitím staničních státních a drážních telefonů, případně s připojením dalších linek po projednání dodavatele se SŽDC.

Kancelářské prostory.

Kancelářské prostory pro zástupce investora (jako dozorového orgánu specialistů), hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele jsou systémově možné provést ve dvou alternativách. První je umístění v některé stávající budově, kde je kromě sociálního zařízení a vybavení datovými sítěmi (příp. telefony) možnost využití větší místnosti jako místnosti zasedací pro jednání a kontrolní dny stavby. Druhou alternativou je vytvoření HZS jako plochy, kde budou instalovány sestavy mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení. Obě alternativy by měly disponovat přiměřeným přilehlým prostorem pro parkování osobních aut investora stavby a jednotlivých dodavatelů.

Pro tuto stavbu jsou orientačně navrženy (ne však konkrétně prověřovány) prostory výpravních budov v žst. Lysá n.L. nebo žst. Čelákovice v první alternativě, pro alternativu druhou pak HZS ve třech variantách (viz níže kap. 3.2.1).

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 ochrany před povodňovými stavy na tocích Mlýnařice, Černava a řeky Labe je uvedeno v samostatné příloze Souhrnné části dokumentace část B.4 odolnost a zabezpečení stavby, **B.4.3 Povodňový plán.**

V materiálu jsou uvedeny informace o povodňových stavech, organizaci povodňové ochrany a kromě dalšího i informace týkající se rychlého zásahu zdravotní a požární pomoci (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.

Informace týkající se ochrany povrchových i podzemních vod při úniku a haváriích z činnosti stavby (benzín, nafta, maziva, chemikálie apod.) jsou předmětem části **B.4.4 Havarijní plán**. Obdobně jako Povodňový plán, obsahuje i plán havarijní seznam důležitých institucí a orgánů (spojení při mimořádných událostech), které je nutné před stavbou ověřit a aktualizovat.

Pro oblast stravování budou možná místa vytipována až v rámci dodavatelského šetření, stejně tak jako případné možnosti ubytovacích kapacit.

3.1.2 Konkrétní požadavky

Práce s ornici.

Vzhledem k rozsahu stavby jsou objemy skryté ornice poměrně minimální a týkají se zejména oblasti náspevého tělesa trati na lysecké straně mostu přes Labe. Zde dojde k dočasnému provizornímu rozšíření tělesa (na pravé straně pro proviz.přeložku trati, na straně levé pro zřízení zemního montážního platu pro montáž nové mostní konstrukce) pod kterým bude ornice ~~proložena~~ cca 1,5 roku bude ornice uložena v prostoru Alternativního ZS v km 6,150 nebo na ploše HZS var.3 v km 6,190 – tedy v místech, která sice leží v zátopové oblasti Q₁₀₀, ale v zálivovém prostoru, chráněné před přímým proudem náspevním tělesem železniční trati. Ornice je materiál soudržný a ne lehce odplavitelný. Navíc bude uložen do figury lichoběžníkového tvaru s výškou max. do 3 m, ukládána po vrstvách 0,5 m s „hutněním“ pojezdy buldozeru nebo dozeru v duchu pravidel pro dlouhodobé uložení ornice.

Po dokončení budou nadbytečné násypy odtěženy, plochy zpětně ohumusovány a stejně tak opatřeny ornici i svahy drážního tělesa (nad úroveň kamenné ochrany paty svahu). Možný zbytek bude v rámci stavby buď použit na rekultivované pozemky nebo rozhrnut na pozemky sousední. Podobně bude naloženo s ornici na jiných částech stavby, např. při využití ploch u žst.Lysá n.L. pro dočasné umístění Recyklační stanice s alternativními plochami pro mezideponii zemního a jiného materiálu stavby.

Kácení a ochrana dřevin.

Kácení (mýcení) lesní a mimolesní zeleně (křovin a stromů) bude prováděno v období nebo ke konci vegetačního klidu. Zde jde o ochranu nejen vlastní zeleně, ale zejména i hnízdicího ptactva. Z tohoto důvodu je předání staveniště termínově osazeno na začátek roku a tím první přípravné práce (stavební práce jsou zahájeny na objektu TB Káraný a nové komunikaci na začátku stavby) navrženy na měsíce březen, nejpozději duben, s tím, že pro vlastní „masivní“ práce podél trati je k dispozici následující zimní přestávka 2019-2020.

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

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

Výše uvedené požadavky na ochranu uvádí ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostu a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Základní zásady jsou předepsány i v Souhrnné části dokumentace, části B.3.3 Dendrologický průzkum.

Travní porosty a vegetace.

Součástí stavební činnosti jsou práce nejen s vlastní zemní hmotou (a ornici), ale i s travními porosty, a to nejen na nových plochách vzniklých po činnosti na železničním spodku nebo upravovaných plochách v okolí mostů a propustků. Součástí jsou i plochy opuštěných ZS, kde je nutno splnit požadavek obnovení původních travních porostů včetně ochrany proti nežádoucím travinám.

Zvláštním podmínkám je věnována péče o oblast Evropsky významné lokality EVL Píščina Byšiček (tzv. Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem a psinečkem). Zde jsou v rámci Souhrnné části dokumentace, části B.3.4 Zásady managementu EVL Píščina charakterizovány

stavby, ochrana před jejími účinky, způsob úprav po dokončení stavby a navržení zmírňujících opatření. Jedná se o účinky negativní (zarůstání dřevinami a agresivní travinou), ale (možná paradoxně) i pozitivní (např. o vliv staveništní dopravy, která svými pojezdy podél komunikace podporuje žádoucí rostlinná společenstva).

V neposlední řadě je však nutné zdůraznit, že veškerý zvláštní a výjimečný botanický i biologický život vznikl podél trati jen díky ní a z provedených stavebních zásahů při optimalizačních, modernizačních úprav a novostaveb trati, lze konstatovat, že příroda si ke svému původnímu návratu vždy úspěšně pomůže.

ZS v inundačním území Labe.

Jedná se o pravý břeh Labe v žkm cca 6,100-6,310, kde jsou v inundačním prostoru Labe umístěna ZS zejména v km 6,150 (alt.mezideponie ornice), v km 6,190 (HZS) a v km 6,280 (vlevo i vpravo trati). Zde dojde ke zpětnému rozproštění původní svrchní vrstvy zeminy (většinou ornice) vč. vytvoření mírných terénních elevací a depresí (nebude provedeno uvedení ploch ZS do původního stavu). Orgány ŽP zde požadují vznik nových hydrických podmínek, které zde, v současné době rovné a sekáním trávy udržované plochy, nejsou. Současně je ze strany ŽP (z důvodu prevence ruderalizace – tzv „zesmetištnění“ plochy kolonizací ruderalními druhy na úkor druhů původních) požadavek na zajištění smluvní údržby odborně způsobilým subjektem po dobu 3 let. Uvedené práce budou součástí samostatného SO Náhradní výsadby a rekultivace.

Plynové vedení x ZS.

Plochu ZS v km 7,060 příčně protíná plynové vedení STL. Zde je nutné (i když na plynu nedojde k žádné stavební činnosti) dodržet pravidla uvedená v kap.3.5, jako např. vyznačit ochranné pásmo (1 m) výstražnou páskou, neskladovat v tomto pásmu žádný materiál a případné dočasné zařízení (maringotku, mobilní buňku, apod.) umístit do vzdálenosti nad 20m. Dalším ochranným opatřením je doporučení ochránit vedení pokládkou silničních panelů.

Alternativní plochy ZS.

V tabulce rekapitulace ploch ZS a v koordinačních situacích je pro některé plochy použito označení „alternativní“. Jedná se o plochy záložní, které byly projektantem ZOV vytipovány jako možné k využití stavbou. V Koordinačních situacích jsou ohrazené tečkovanou čarou.

Jako alternativní jsou označeny plochy RZ (Recyklačních základů), které jsou opravdu jen vytipovány, ale nebudou (z důvodů uvedených v podkapitole 3.2.3) použity. Alternativní plochou je plocha v blízkosti mostu přes Labe (na lysecké straně) pro možnost deponie ornice. Další skupinu tvoří alternativní plochy klasické pro uložení stavebního materiálu příp. odstavení stavební mechanizace.

3.1.3 ZS po projednání připomínek (!!!)

Tato kapitola se ještě jednou vrací k problematice ploch (resp. k manipulacím s pozemky) zmíněné v kap.2.2.1.

Projekční požadavky

Plocha v žst. Lysá n/L. (označená v dokumentaci DUR jako ZS km -0,180, o ploše 6 300 m²) byla v dokumentaci jako celek určena pro železniční svršek. Takto to bylo potvrzeno Územním rozhodnutím (ÚR) a nyní, v dokumentaci DSP, opět prezentováno. Zároveň s touto plochou byla ve stejném režimu požadována a zabrána plocha ZS km 0,290 (3 910 m²) jako plocha pro ostatní specializace a částečně i jako plocha mezideponie. Takto rozsáhlý požadavek ploch měl své opodstatnění v použitých postupech a technologii úprav žel.svršku (výměna za dočasný) a sanace žel.spodku (technologie bez snášení žel.svršku).

Stávající realita

V průběhu DSP však bylo zjištěno, že požadovaná plocha ZS km 0,290, byla (přes ochranu nabytí právní moci ÚR) chybou KÚ rozparcelována a spolu s machinacemi ČD zablokována a určena k odprodeji městu pro parkoviště. ŽESNAD pak z plochy ZS km -0,180 (vč.koleje č.8) požaduje, aby nebyla omezena činnost uhelných skladů (téměř 1 100 m²). Tím se celkové plošné požadavky pro stavbu (zakotvené v ÚR) smrskly na polovinu včetně podstatně omezené využitelnosti manipulační koleje.

Projednání se zadavatelem

Při projednání se zadavatelem bylo, za odebrané pozemky, navrženo níže uvedené řešení, které se sice v dokumentaci ZOV bude prezentovat, ale do záborového elaborátu se zřejmě nedostane. Jedná se o následující návrhy:

A. Plocha v rozštěpu tratí směr Čelákovice a Brandýs n/L přilehlá k TK1 (směr Čelákovice), která sice bude předmětem trvalého záboru pro stavbu rekonstrukce žst.Lysá, ale dnes se jedná o pozemky soukromé, navíc druh pozemku ZPF-orná půda. Plocha činí 2 375 m², využitelná délka koleje pro překládku je 100 m (s částí sousedního pozemku ČD činí celkem 120 m), průměrná šířka plochy je cca 23 m.

B. Plocha na nymburském zhlaví stanice u SK13a. Jedná se o plochu ve vlastnictví ČD, a.s., zpevněná (vypanelovaná), která bude po rekonstrukci přilehlého nadjezdu na konci příštího roku opět k dispozici. Plocha činí cca 2 300 m², využitelná délka koleje pro překládku je 115 m, průměrná šířka plochy je cca 20 m.

V Územním rozhodnutí byly vytipované plochy drážní, nezemědělské (ostatní), částečně zpevněné, přizpůsobené k manipulaci se sypkým materiálem, s dispozicí manipulační koleje, i když pro TK1 s dílčí nevýhodou návozu (přistavení) zásobovacích vozů s blokováním části kolejíště při přejezdu ze sudé do liché části. Určitou výhodou obou nových ploch je zásobování vozů pro technologii bez snášení žel.svršku pro dotčenou TK buď v bezprostřední blízkosti úseku nebo alespoň ve správné části kolejíště.

Zákresy a uvedení v dokumentaci

V části dokumentace F.2 Situace, přílohy č.201 Přehledná sit., 202 Koordinační sit. 1.díl a 203 Koordinační sit. 2.díl jsou výše jmenovaná (sporná a navrhovaná) Zařízení staveniště zakreslena **světle-červenou barvou**. Jejich využití předpokládá konečnou vstřícnost ČD, a.s. a je projektantem ZOV doporučeno následující:

- **ZS km 337,110** o ploše 2 700 m² (nově navržené, kresba světle červená), plocha ve vlastnictví ČD, a.s. poskytnutá dočasně pro stavbu TK1 v první polovině r.2020.
- ZS km -0,180 o ploše 6 300 m² (značení z DUR a ÚR, nově rozděleno na dvě části), plocha ve vlastnictví ČD, a.s.:
 - **ZS km 337,330** o ploše 5 170 m² (jako část původního, kresba zelená, ponechaná stavbě)
 - **ZS km 337,220** o ploše 1 070 m² (jako část původního, kresba světle červená, uvolněná dokumentací DSP pro překládku uhlí).
- ZS km -0,180 o ploše 3 910 m² (značení z DUR a ÚR), nově označená jako **ZS 337,790** (kresba světle červená, uvolněná dokumentací DSP pro prodej městu).
- **ZS km 0,690** o ploše 3 000 m² (nově navržené, kresba světle červená), plocha cca 9/10 ve vlastnictví soukromníků a cca 1/10 ve vlastnictví ČD, a.s.; pro stavbu Lysá n/L bude trvale vykoupěna; poskytnutá dočasně pro stavbu TK2 v druhé polovině r.2020.
- **ZS km 8,495** o ploše 2 480 m² (jako původní z DUR a ÚR, kresba světle červená); plocha ve vlastnictví ČD, a.s. poskytnutá dočasně pro stavbu TK1 i TK2 v úseku Labe-Čelákovice v poslední čtvrtině r.2020 a pro celý rok 2021; požadovaná i pro stavbu Čelákovice-Mstětice.

3.2 Základní zařízení staveniště

3.2.1 Hlavní zařízení staveniště (HZS)

HZS (var.1, 2, 3) je v podobě dočasných patrových sestav mobilních buněk kancelářských i sociálního zařízení (pro investora, hlavního dodavatele stavby a jeho klíčové subdodavatele) navrženo variantně v těchto lokalitách:

Var.1. HZS v Čelákovících v ulici Kollárova na soukromém pozemku kat.č.408, který je veden dle katastru nemovitostí jako ostatní plocha a je v majetku Zdeňka Kučery, Kollárova 208/3, 250 88 Čelákovice, pozemek je mimo drážní území, plocha HZS je 2000 m², pozemek je částečně zatravněný.

- příjezd do areálu HZS je z hlavní ulice Masarykova a Sedláčkova do ulice Kollárova, která vede

k železniční trati a končí na soukromém pozemku,

- přilehlé plochy jsou v soukromém vlastnictví a jsou využívány jako zahrady k obytným domům,
- areál bude využit jako HZS bez skladovacích prostorů pro stavbu,
- větší část areálu bude využita jako prostory pro parkování vozidel,
- výhodou varianty je velmi dobrý přístup.

Var.2. HZS v areálu vlečkových kolejí Kovohutě poblíž zast. Čelákovice-Jiřina na části zpevněné plochy vpravo vedle trati Lysá – Čelákovice na pozemku kat. č.3230/4 v majetku Kovohutě Holding DT, a.s., pozemek je mimo drážní území, plocha HZS je 1330 m², pozemek je z velké části zpevněný.

- příjezd na HZS je od ulice Křížíkova v Čelákovících,
 - přilehlé plochy jsou plochy jsou v soukromém vlastnictví Kovohutí z pravé strany a ze severní strany drážním pozemkem,
 - areál bude využit jako HZS bez skladovacích prostorů pro stavbu,
 - u této alternativy je možnost rozšíření o plochu 525 m² na pozemku kat. č.1754/4 v majetku Kovohutě Holding DT, a.s.; plocha rozšíření skýtá větší možnosti parkovacích míst,
 - výhodou varianty je velmi dobrý přístup; navíc je HZS velmi blízko klíčové stavbě mostu přes Labe.
- Var.3.** HZS na pravém břehu řeky Labe (lokalita Na marastech obce Káraný ulice U Železničního mostu) v blízkosti rekonstruovaného úseku Lysá – Čelákovice na drážním pozemku (SŽDC) kat. č. 2399 o výměře 3120 m², jedná se o pozemek dle katastru vedený jako trvalý travní porost (pozemek je zatravněný, minimálně porostlý křovinami).

- příjezd na HZS je od Brandýse nad Labem přes obce Nový Vestec a obec Káraný, pro těžkou stavební techniku špatně přístupné, přístupy vedou po úzkých cestách a přes zahrádkářskou kolonii z ulice U Železničního mostu,
 - přilehlé plochy jsou v soukromém vlastnictví v užívání jako zahrádky soukromých majitelů a plochy označeny jako orná půda, vodní plocha a ostatní plocha,
 - u tohoto HZS je možnost rozšíření o pozemky kat. č.2396/2 (vodní plocha v majetku SŽDC o výměře 1330 m²) a plocha kat. č.2425/1 (ostatní plocha v majetku Města Čelákovice o výměře 160 m²) s tím, že plochy budou využity především pro dočasné uložení ornice z ploch rozšířeného náspu montážního platu pro konstrukci mostu a pro sejmutí ornice z plochy HZS,
 - větší část areálu bude využita jako Hlavní zařízení staveniště, ostatní plochy budou sloužit jako skladovací prostory pro materiál stavby,
 - nevýhodou je velmi špatná dostupnost (dlouhý příjezd jak z lokality Čelákovice, tak od Lysé n.L., obojí přes oblast Staré Boleslavi po místních komunikacích, které jsou místy na soukromých pozemcích, přímé napojení neexistuje), další nevýhodou této plochy je povinnost zpětné rekultivace plochy vč. povinnosti úpravy ploch před ruderalizací (viz kap.3.1.2 konkrétní požadavky na ZS)
 - výhodami lokality jsou umístění na drážním pozemku, velká plocha a bezprostřední sousedství klíčové stavby trati- mostu přes Labe.
- Všechny tři lokality předpokládají zřízení samostatného přívodu el.energie s evidencí spotřeby, zřízení datových přípojek pro komunikaci uvnitř i vně stavby a vytvoření hygienického zázemí vč. ošetření zásobování vodou a čištění WC.

3.2.2 Montážní základna (MZ)

Pro umístění areálu Montážní základny jsou uvažovány dvě lokality, každá pro jinou část stavby. Využití Montážních základen bude i jako základen demontážních, a to po celou dobu výstavby s tím, že se budou střídát období se sníženou pracovní činností.

Lokalita 1 – lokalita využitelná pro delší část stavby v úseku Lysá-Labe:

- plocha nákladového obvodu vpravo trati v žst. Lysá n.L., cca v km 337,290 (po projednání připomínek k dokumentaci je její staničení cca v km 337,330);
- silniční příjezd na plochu je z ul.9.května,
- plocha je zpevněná, o původní (dle dokumentace pro ÚR) velikosti 6300 m² (po projednání připomínek je zmenšena na 5170 m²), s přímou vazbou na kolejiště stanice (manipulační SK8),
- plocha byla při rozdělení majetku bývalé státní organizace ČD, s.o. bezúplatně převedena do vlastnictví ČD, a.s. a dosud nebyla na SŽDC, s.o. vrácena zpět,
- pokud by došlo v Čelákovících k odprodeji pozemku před VB, zůstane lokalita Montážní základny v Lysé jako jediná možná, z pohledu stavebních postupů je pak využití této lokality i pro úsek

Labe-Čelákovice možné (v žádném případě však ne optimální),

- rozsáhlá plocha bude využita i jako skladovací plocha pro inventární (příp. užitý) materiál žel.svršku v případě, že v úseku stavby od ZÚ po odb.Káraný bude stávající materiál nahrazován svrškem s pražci, kde bude držebnost vrtulí bezproblémová (dnes dřevěné hmoždinky, které se vytrhávají) pro variantu sanace žel.spodku bez snášení kolejového roštu,
- využití plochy jako Montážní základny bude vhodné i pro stavbu rekonstrukce žst.Lysá n.L.

Lokalita 2 – lokalita využitelná pro krátkou část stavby v úseku Labe-žst.Čelákovice:

- plocha bývalého nákladového obvodu vpravo trati u žst.Čelákovice cca v km 8,500,
- silniční příjezd na plochu je z ul.Masarykova (silnice II/245), která je hlavní průjezdnou ulicí ve městě Čelákovice;
- plocha je zpevněná, o velikosti téměř 2500 m², s přímou vazbou na kolejiště stanice (manip.SK6),
- plocha byla při rozdělení majetku bývalé státní organizace ČD, s.o. bezúplatně převedena do vlastnictví ČD, a.s., a dosud nebyla na SŽDC, s.o. vrácena zpět,
- využití plochy jako Montážní základny by bylo velmi vhodné i pro stavbu Čelákovice-Mstětice, to ovšem velmi ostře koliduje s informací, že po dokončení rekonstrukce žst. Čelákovice má být pozemek prodán městu za účelem úpravy přednádražního prostoru,
- ve výše uvedené souvislosti projektant důrazně upozorňuje, že prodej by měl být realizován až po dokončení staveb TÚ do Lysé a Mstětic.

3.2.3 Recyklační základna (RZ)

Pro stavbu Lysá-Čelákovice se se zřízením Recyklační stanice sice neuvažuje, ale stav možností je následující:

- nejreálnější plochou (**Alt.1**) je drážní pozemek v rozštěpu tratí č.072 směr Všetaty a č.231 směr Čelákovice (na pražském zhlaví žst.Lysá n.L.), pozemek je za tratí a od nejbližší obytné zástavby (dvou RD) vzdálen cca 75 m, ostatní RD jsou ve vzdálenosti nad 120 m, na opačné straně (za druhou tratí) sousedí s průmyslovou zástavbou,
- v úseku Lysá-Labe by další možná plocha pro základnu byla na ploše var.1 HZS, vzhledem k blízkosti chráněných lokalit a zátopové oblasti toku Labe je však nejméně vhodná,
- v úseku Labe-Čelákovice není možné umístění RZ z důvodu obytné zástavby,
- poslední možná plocha (**Alt.2**) je až na druhém konci města Čelákovice v rozpletu tratí za Čelákovice mezi tratěmi do Mochova a Prahy (vlevo silnice na Záluží, ul.Cihelna), pozemky jsou většinou v majetku SŽDC, ve zbytku v majetku města Čelákovice (jako pozemky ostatní); od vlastní stavby je to lokalita nepříliš vzdálená, pro návoz a odvoz materiálu po kolejích realizovatelná, po silnici přes Čelákovice rovněž možná (zvláště v druhé části, kde je provoz po silnici II/245), pro úsek Lysá-Labe tato lokalita nevhodná.

I přes (nebo právě pro) tyto možnosti se Recyklační základna pro optimalizaci tratě Lysá nad Labem – Čelákovice neuvažuje. Hlavními důvody jsou:

- řešený úsek je rozdělený tokem Labe, přes který není silniční propojení využitelné pro návoz a odvoz materiálu; RZ by musela být na dvou místech,
- na sanaci úseku Lysá-odb.Káraný bude použito technologie bez snášení kolej.roštu (třídění a drcení bude provedeno v trati, nevyužitý materiál bude jako nepoužitelný odvezen na skládku),
- pokud by úsek Lysá-odb.Káraný byl sanován klasickou metodou, došlo by v úseku, který je z pohledu ŽP v citlivé části k navyšování pojezdů těžkou nákladní technikou na/z RZ; materiál ŠL by byl ovšem použit do náspů celý a ŠL by bylo celé z nového materiálu,
- úsek Labe-Čelákovice je v hustě zastavěné oblasti a odvoz a návoz nákladními auty na RZ a zpět (navíc je jen pro malou část tratí – cca 1 km) by obydlené části nadměrně zatěžoval,
- k využití, resp. zřízení RZ u Čelákovice, by naopak mohl přispět fakt, že od odb.Káraný do konce stavby nelze ŠL bez roztřídění na hrubozrnnou a jemnozrnnou frakci v rámci stavby znovu použít (jemnozrnná frakce by byla odvezena na skládku).

Smysluplnost zřízení RZ by byla pouze v lokalitě **Alt.1** s tím, že by úsek Lysá-odb.Káraný byl prováděn klasickou metodou sanace se snášením kol.roštu a na stavbu by navázala i rekonstrukce žst. Lysá nad Labem, která by plochu (příp. i zařízení RZ) dále využila. Situace využití však není zcela jednoznačná neboť v místě navržené RZ je navržena i přeložka tratí od Čelákovice zaústěná do žst.Lysá n.L.

3.2.4 Pontonová ZS

K zvláštním, specifickým Zařízením stavenišť patří dvě Pontonová ZS a čtyři ZS Kotevních bloků. Všechna jsou určena pro potřeby stavby mostu přes Labe. Pontonová pro rozebrání stávajících konstrukcí, Kotevní zabezpečují polohu plavebních soulodí při rekonstrukcích spodní stavby a při výsunu nové horní konstrukce mostu.

Obě Pontonová ZS jsou mimo vodní tok a každá plocha má velikost 2400 m².

Pontonové ZS 1 je proti proudu řeky Labe vpravo, cca 1.300 m od mostu, na pozemcích Povodí Labe a města Čelákovic (lokalita obce Sedlčanky), přístup ulicí Družstevní a U Přívozu, nemožnosti využít vymezenou plochu ZS v plném rozsahu (manipulace jeřábového ramene) brání čtyři vzrostlé stromy (lípy), které by musely být pokáceny.

Proti proudu řeky existuje ještě jedna lokalita možného umístění Pontonového ZS a to cca 150 m od konstrukce mostu v TK1, se silničním napojením od ulice Přístavní ulicemi Ruská a U Přívozu. Plocha předpokládaného ZS je ve vlastnictví Povodí Labe. Velikost plochy (i s využitím pruhu ostatní plochy města Čelákovic) je cca 850 m² (27x33 m), což pro uvažovanou technologii rozebírání stávající konstrukce je plocha nedostatečná. Je pak na konkrétním zhotoviteli, zda by mu tato plocha vystačila a s Povodím Labe si ji pro své účely vyjednal.

Pontonové ZS 2 je po proudu řeky Labe vlevo, cca 400 m od mostu, na pozemcích Povodí Labe a Kovohutě Holding, přístup ulicí Křižíkova a Přístavní, dále k Labi pak po panelové účelové komunikaci majitele Kovohutě Holding. V prostoru průchodu k Labi bude oplocení Kovohutí demontováno a po opuštění stavby uvedeno do původního stavu.

Při činnostech v oblasti Pontonového ZS 2 a pracích na krajní opěře mostu přes Labe je nutné úsek podél Labe od stávající lávky nad zdymadlem až po ulici Ruská označit jako neprůchodný (např. přidáním mobilního oplocení až k Labi). Obchozí cyklo-pěší komunikace bude v linii cesty od lávky vedena podél zahradnické kolonie, poté odbočením mezi zahradnickou kolonií a prům.areálem Kovohutí do ul.Přístavní, podjezdem pod tratí a po ul.Ruská zpět do ul.U Labe.

Kotevní bloky. Mimo bezprostřední blízkost vlastního traťového úseku se podél toku Labe (na břehu na každé straně) nacházejí dvojic Kotevních bloků (2 proti proudu, 2 po proudu), které při rekonstrukci mostu budou zabezpečovat polohu plavebních soulodí. Soulodí jsou využity jak pro rekonstrukci spodní stavby tak při výsunu nové horní konstrukce mostu. Kotevní bloky jsou zvláštním druhem ZS, plocha každého z nich je 40 m² (čtverec o straně něco přes 6 m), při jejich zřizování a obsluze bude k přístupu vždy využita účelová komunikace na pozemku Povodí Labe.

3.3 Rekapitulace ploch ZS a přístupů do kolejíště

3.3.1 Tabulka ZS

Orientace umístění ZS vlevo nebo vpravo je ve směru staničení, u vodního toku po směru proudu. Barevné zvýraznění ZS (světle-červená) koresponduje s Koordinačními situacemi.

Celková plocha ZS je 40 420 m²

Z toho jsou:	- 6 730 m ²	klasická ZS
	- 5 700 m ²	požadovaná klasická ZS
	- 6 450 m ²	HZS var.1, HZS var.2, HZS var.3
	- 7 650 m ²	Montážní základny
	- 6 130 m ²	alternativní Recyklační stanice (možnosti umístění)
	- 1 420 m ²	alternativní klasická ZS (možnosti rozšíření)
	- 1 380 m ²	alternativní mezideponie ornice
	- 4 800 m ²	Pontonová ZS
	- 160 m ²	ZS Kotevních bloků
Mimo jsou:	- 4 980 m ²	uvolněná ZS

Stavební úsek	Staničení (km)	Plocha (m ²)	Umístění	Druh ZS, příp. lokalita
01	337,110	2 700	vlevo	požadované klasické, žst. Lysá n.L.
01	337,220	1 070	vpravo	uvolněné pro překládku uhlí, žst. Lysá n.L.
01	337,330	5 170	vpravo	MZ Lokalita 1, žst. Lysá n.L., 9.května
01	337,790	3 910	vpravo	uvolněné pro park.města, žst.Lysá
01	0,690	3 000	vpravo	požadované klasické, rozštěp tratí
01	0,700	2 430	vpravo	RZ , Alternativa 1, rozštěp tratí
01	0,725	940	vpravo	klasické, rozštěp tratí
02	1,550	160	vlevo	klasické
02	1,775	120	vpravo	klasické
02	1,775	420	vlevo	klasické
02	2,795	225	vpravo	klasické
02	2,855	350	vlevo	klasické
02	3,395	185	vlevo	klasické, alternativní
02	3,505	550	vpravo	klasické, alternativní
02	4,910	200	vpravo	klasické
02	5,070	560	vpravo	klasické
02	6,105	180	vlevo	klasické
02	6,130	200	vpravo	klasické
02	6,150	1 380	vpravo	mezideponie ornice, alternativní
02	6,190	3 120	vpravo	HZS Var.3, U Žel.mostu
02	6,230	160	vpravo	klasické, alternativní
02	6,280	940	vpravo	klasické
02	6,280	940	vlevo	klasické
99	břeh Labe	2 400	vlevo	pontonové ZS 1, „nad“ mostem, U Přivozu
99	břeh Labe	2 400	vlevo	pontonové ZS 2, „pod“ mostem, Přístavní
99	břeh Labe	40	vpravo	„pod“ mostem kotevní ZS A
99	břeh Labe	40	vlevo	„pod“ mostem kotevní ZS B
99	břeh Labe	40	vpravo	„nad“ mostem kotevní ZS C
99	břeh Labe	40	vlevo	„nad“ mostem kotevní ZS D
02	6,440	250	vpravo	klasické
02	6,525	50	vlevo	klasické
02	6,535	90	vpravo	klasické
02	6,650	1 330	vpravo	HZS Var.2, Křížíkova
02	6,715	525	vpravo	klasické, alternativní
02	6,900	60	vpravo	klasické
02	6,915	85	vlevo	klasické
02	7,060	290	vlevo	klasické
02	7,245	165	vlevo	klasické
02	7,400	150	vlevo	klasické
02	7,440	355	vpravo	klasické
02	7,890	2 000	vpravo	HZS Var.1, žst. Čelákovice, Kollárova
03	8,495	2 480	vpravo	neuvolněná MZ Lokalita 2, žst. Čel.,
03	9,050	3 700	vlevo	RZ , Alternativa 2, rozštěp tratí

3.3.2 Tabulka přístupů k trati a do kolejiště

Stavební úsek	Staničení	Umístění	Určení přístupu, lokalita
2	1,520	vpravo i vlevo	přejezd P3610 přes trať, polní cesta
2	1,780	vlevo	z polní cesty
2	1,790	vpravo	ze silnice III/3315
2	2,830	vpravo i vlevo	přejezd P3611 přes trať, silnice III/3315
2	3,405	vlevo	z polní cesty
2	3,460	vpravo	z lesní cesty
2	4,000	vlevo	z lesní cesty
2	4,020	vpravo	z lesní cesty
2	4,800	vlevo	ze staveništní komunikace
2	5,100	vpravo i vlevo	přejezd P/3612 přes trať, lesní cesta
2	5,250	vpravo	z lesní cesty
2	5,290	vlevo	z lesní cesty
2	6,105	vlevo	rampou na montážní plato pro horní kci mostu
2	6,140	vlevo	od HZS var.3 po budoucí cyklo rampě
2	6,450	vlevo	z ul.U Mostu
2	6,470	vpravo	od ZS z místní stezky po budoucí cyklo rampě
2	6,600	vlevo	z aleje Jiřího Wolkera
2	6,745	vpravo	z ulice Křížíkova
2	6,820	vpravo	z aleje Jiřího Wolkera
2	6,970	vpravo	z ulice Křížíkova
2	7,370	vlevo	z aleje Jiřího Wolkera
2	7,400	vpravo	z ul.Husova

Orientace umístění přístupu vlevo nebo vpravo je ve směru staničení.

Klíčové přístupy do kolejí traťového úseku optimalizace trati Lysá n.L.(mimo) – Čelákovice (mimo) jsou v prostoru všech tří železničních přejezdů (zleva i zprava v km 1,520; km 2,830 a km 5,100); v oblasti města Čelákovic pak na začátku zast. Č.-Jiřina zleva v km 6,820 a zprava v km 6,855, u podjezdu propojených ulic J.Zacha a Husovy zleva v km 7,370 a zprava v km 7,400.

3.4 Bezpečnost při výstavbě a ochrana ŽP

Bezpečnostní opatření při provádění staveb.

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

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

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

Všichni pracovníci zhotovitele musí být s předpisy prokazatelně seznámeni.

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

Údaje o zvláštních opatření a o provádění vyžadujícím bezpečnostní opatření

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

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

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

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

Podmínky při realizaci přeložky plynovodu.

1. Ohlášení zahájení výkopových prací v ochranném pásmu dráhy bude provedeno na operační středisko HZSP SŽDC - JPO Nymburk, Boleslavská 418, Nymburk 288 02, nepoplachové č. tel. 972 255 451, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.
2. V případě, že v souvislosti s realizací stavby dojde porušení plynového rozvodu a úniku plynu, je stavebník/zhotovitel stavby povinen zejména:
 - a) ihned kontaktovat pohotovostní službu provozovatele plynového zařízení na lince 1239,
 - b) informovat územně příslušné operační a informační středisko HZS č. tel. 112,

- c) informovat prostřednictvím operačního střediska HZSP SŽDC - JPO Havlíčkův Brod poplachové č. tel. 972 255 150 hlavního dispečera pro řízení provozu v předmětném traťovém úseku a dispečera elektro OŘ,
 - d) zastavit práce, vypnout motory strojů,
 - e) neužívat otevřený oheň, el.spotřebiče a jiné iniciační zdroje (zejm.mobilní telefony, radiostanice, fotoaparáty) v místě vzniku výbušné atmosféry (nebezpečí zapálení výbušné směsi),
 - f) zabránit v přístupu nepovolaných osob na staveniště s únikem plynu,
 - g) vyrozumět uživatele bezprostředně ohrožených - přilehlých nemovitostí o úniku plynu.
3. Při uvedení přeložky plynovodu do provozu a odstavení z provozu nutno zabezpečit:
- a) že požadavky, které je během uvádění do provozu nebo odstavování z provozu nutno dodržet, stanoví oprávněná osoba, která se prokáže platným oprávněním vydaným Techn.inspekci ČR,
 - b) že jednotlivé pracovní úkony budou pečlivě připraveny,
 - c) že v případě potřeby bude zpracován oprávněnou osobou technologický postup prací,
 - d) že nový úsek plynovodu bude uveden do provozu až po úspěšné tlakové zkoušce, (Písemný technologický postup tlakové zkoušky musí být zpracován oprávněnou osobou a odsouhlasen provozovatelem plynovodu).
4. Během všech prací musí být zajištěno:
- a) dodržování zákazu kouření a používání otevřeného ohně nebo jiných zdrojů vznícení/zapálení a musí být rozmístěny na staveništi vhodné výstražné tabulky dle ČSN EN ISO 7010 (např. ref.číslo P002 či P003),
 - b) provedení opatření k zabránění samovolného vybití statické elektřiny,
 - c) k dispozici musí být vhodné hasicí přístroje připravené k okamžitému zásahu.

Ekologická opatření při provádění staveb.

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

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

Vliv provádění staveb na životní prostředí.

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

Ochrana životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užívání a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí např. emisemi či odpady v oblasti ochrany životního prostředí zadavatel a zhotovitel stavby při realizaci všech činností na staveništi postupuje s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržuje příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:

- zákon č.17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (zejména § 7-8 o ochraně a kácení dřevin),

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

Ochrana stávající zeleně a půdy

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

Ochrana před hlukem a vibracemi

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

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

b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB. Hygienický limit vibrací (horizontální a vertikální) vztažený k době trvání vibrací T v chráněných vnitřních prostorech staveb je vyjádřený průměrnou váženou hodnotou:

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

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

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

Ochrana před prachem

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

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

3.5 Ochranná pásma, požadavky správců

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, výrobní 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 vodovod.řadů nebo kanaliz.stok o průměru nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti dle 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 plynov.přípojky v zastavěném území obce 1m,

- 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 vytyčit (označit pruh ochranného pásma – 1 m, výstražnou páskou),
- prokazatelně seznámit pracovníky s existencí a trasou plynovodu,
- práce provádět obezřetně s ohledem na plynárenské zařízení,
- výkopové práce a zemní práce ve vzdálenosti do 4 m od plynovodu provádět zásadně ručně,
- při čištění mostních objektů v místě styku s plynovodem provádět rovněž ručně,
- nové propustky situovat mimo ochranné pásmo plynovodu,
- nové opěrné zdi nesmí křížit plynovod,
- nové uzavřené objekty (čekárny, technické budovy, trafostanice atd.) situovat mimo bezpečnostní pásmo plynovodu,
- nesnižovat ani nezvyšovat stávající krytí plynovodu,
- nepoškodit nadzemní části plynovodu (orientační sloupky, uzávěry atd.),
- v ochranném pásmu neskladovat žádný stavební ani jiný materiál,
- případné dočasné zařízení staveniště (maringotky, mobilní buňky atd.) umístit ve vzdálenosti nad 20 m od plynovodu,
- po dobu prací chránit plynovod proti mechanickému poškození silničními panely a ochranné pásmo vyznačit výstražnou páskou.

Ochranné pásmo sdělovacích kabelů

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

Ochranné pásmo lesních pozemků

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

3.6 Dílčí zařízení staveniště

3.6.1 Stavební úsek 01 – žst. Lysá nad Labem

Rozsah: km 337,000 – 338,300, délka 1,300 m (trať Nymburk – Všetaty)
km 0,000 – 1,200, délka 1,200 m (trať Lysá – Čelákovice)

ZS km 337,110

- požadované klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 2700 m², bez oplocení,
- vlevo, drážní pozemek - ČD, požadavek vypovězení nájmu ze záboru fy Stavopol, s.r.o.,
- plocha zpevněná panely, drobné křoviny, výřez, příjezd z ul.Sokolovská, podél SK13a délky 240 m (u zpevněné plochy 115 m),
- hlavní stavební objekty: skládka stavebního materiálu pro železniční spodek a svršek – zásobování sanačního stroje pro TK1

ZS km 337,220

- uvolněná část **Montážní základny**, Lokalita 1

Původní popis ZS:

- zábor nad 1 rok,
- plocha 1 070 m², již dnes oplocené v rámci drážního areálu,
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha převážně zpevněná, drobné křoviny, výřez, příjezd z ul.9.května, k dispozici kusá manipulační SK8
- hlavní stavební objekty: železniční svršek

ZS km 337,330

- **Montážní základna**, Lokalita 1, zábor nad 1 rok,
- plocha 5170 m², již dnes oplocené v rámci drážního areálu,
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha převážně zpevněná, drobné křoviny, výřez, příjezd z ul.9.května, k dispozici kusá manipulační SK8
- hlavní stavební objekty: železniční svršek

ZS km 337,790

- uvolněné klasické ZS pro parkoviště města

Původní popis ZS:

- zábor do 1 roku,
- plocha 3910 m², doporučeno částečné oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha částečně zpevněná panely, drobné křoviny, výřez, příjezd z ul.Čapkova,
- hlavní stavební objekty: skládka stavebního materiálu pro železniční spodek, trakční vedení, kabelová vedení zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého vedení; částečně mezideponie vytěženého materiálu (zemní)

ZS km 0,690

- požadované klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 3000 m², bez oplocení,

- vpravo, větší část soukromé pozemky orná půda (bude vykoupeno v rámci stavby Rekonstrukce žst.Lysá n.L.), zbytek drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná zatravněná, příjezd z ul.Ke Kovoně, podél SK2 mezi kolejovými spojkami (pro požadovanou plochu délky 120 m), pro použití nutné odhumusování,
- hlavní stavební objekty: skládka stavebního materiálu pro železniční spodek a svršek – zásobování sanačního stroje pro TK2

ZS km 0,700

- **Recyklační základna**, alternativa 1, zábor nad 1 rok,
- plocha 2430 m², bez oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha nezpevněná, travnatý porost (orná půda), pro RZ nutné odhumusování, příjezd z ul.Ke Kovoně
- hlavní stavební objekty: železniční svršek

ZS km 0,725

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 940 m², doporučeno částečné oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha nezpevněná, travnatý porost, příjezd z ul.Ke Kovoně,
- hlavní stavební objekty: železniční spodek a svršek, trakční vedení

3.6.2 Stavební úsek 02 - Lysá nad Labem – Čelákovice

Rozsah: km 1,200 – 7,594, délka 6,394 km

<u>Přístupy do kolejí na trať:</u>	- 1,520vpravo i vlevo	- 1,780vlevo
	- 1,790vpravo	- 2,830vpravo i vlevo
	- 3,405vlevo	- 3,460vpravo
	- 4,000vlevo	- 4,020vpravo
	- 4,800vlevo	- 5,100vpravo i vlevo
	- 5,250vpravo	- 5,290vlevo
	- 6,105vlevo	- 6,140vlevo
	- 6,450vlevo	- 6,470vpravo
	- 6,600vlevo	- 6,745vlevo
	- 6,820vpravo	- 6,970vpravo
	- 7,370vlevo	- 7,400vpravo

ZS km 1,550

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 160 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha zatravněná, drobné křoviny, výřez, příjezd po staveništní komunikaci od ul.Ke Kovoně, při rekonstrukci TK1 přes přejezd P3310 z ul.Ke Karlovu (silnice III/3315),
- hlavní stavební objekt: přejezd P3610

ZS km 1,775 - vlevo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 420 m², doporučeno částečné oplocení

- vlevo, částečně nedrážní pozemek - město Lysá, zbytek nedrážní - soukromý,
- plocha rovná, pole (orná půda), příjezd po polní cestě od ul.Ke Kovoně
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 1,788

ZS km 1,775 - vpravo

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 120 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, částečně drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - Středočeský kraj,
- plocha zvlněná, zatravněná, křoví, výřez, přístup ze silnice III/3315,
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 1,788

ZS km 2,795

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 225 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - Středočeský kraj, Lesy ČR,
- plocha rovná, zatravněná, křoví, výřez, přístup ze silnice III/3315,
- hlavní stavební objekt: přejezd P3611

ZS km 2,855

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 350 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha zvlněná, zatravněná, křoví, výřez, přístup ze silnice III/3315,
- hlavní stavební objekt: přejezd P3611

ZS km 3,395

- alternativní klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 185 m², doporučeno částečné oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - soukromý,
- plocha rovná, stromy, doporučený výřez, příjezd po lesní cestě od Karlova,
- hlavní stavební objekty: železniční spodek a svršek, trakční vedení

ZS km 3,505

- alternativní klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 550 m², doporučeno částečné oplocení,
- vpravo, částečně drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - Středočeský kraj,
- plocha rovná, drobný porost, doporučený výřez, příjezd po lesní cestě,
- hlavní stavební objekty: železniční spodek a svršek, trakční vedení

ZS km 4,910

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 200 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha zvlněná, hustý nízký porost, nutný výřez, příjezd po lesní cestě,
- hlavní stavební objekty: Technologická budova Káraný, komunikace, železniční svršek

ZS km 5,070

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 560 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha rovná, travnatý pozemek, nízký porost, nutný výřez, příjezd po lesní cestě,
- hlavní stavební objekty: přejezd P3612, železniční svršek

ZS km 6,105

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 180 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemky - obce Káraný a Toušeň,
- plocha rovná, hustý porost, vzrostlé stromy, doporučený výřez, příjezd po staveništní komunikaci od osady Káraný,
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 6,125

ZS km 6,130

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 200 m², bez oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha rovná, nízký porost, nutný výřez, příjezd po staveništní komunikaci z nebezpečné místní komunikace osady Káraný,
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 6,125

ZS km 6,150

- alternativní mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 1330 m², bez oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha rovná, zatravněná, příjezd po staveništní komunikaci z nebezpečné místní komunikace osady Káraný,

ZS km 6,190

- **Hlavní ZS** (var.3), částečně možnost uložení materiálu stavby nebo mezideponie ornice, zábor nad 1 rok,
- plocha 3120 m², doporučeno částečné oplocení (možnost tento areál rozšířit o plochy alternativních ZS v km 6,150 a 6,230)
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha rovná, zatravněná, částečný nízký porost, nutný výřez, doporučené sejmutí ornice, příjezd po nebezpečné místní komunikaci z osady Káraný,
- hlavní stavební objekty: provizorní přeložka trati vč.mostu, most přes Labe v ev.km 6,330

ZS km 6,230

- alternativní klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 160 m², bez oplocení
- vpravo, nedrážní pozemek – město Čelákovice,
- plocha rovná, zatravněná, nízký porost, nutný výřez, vzrostlý strom ochránit, příjezd po nebezpečné místní komunikaci z osady Káraný,
- hlavní stavební objekt: rozšíření plochy HZS

ZS km 6,280 - vpravo

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 940 m², bez oplocení,
- vpravo, částečně drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - obec Káraný, město Čelákovice, Povodí Labe,
- plocha rovná, travnatý porost, výřez vzrostlých stromů proveden na začátku r.2016, drobné nutno dorosty vyřezat, příjezd po nezpevněné místní komunikace z osady Káraný,
- hlavní stavební objekty: provizorní přeložka trati vč.mostu, most přes Labe v ev.km 6,330 (demontáž 1. a 2.pole stáv.kce pod 2TK)

ZS km 6,280 - vlevo

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 940 m², bez oplocení,
- vlevo, z převážné části drážní pozemek - SŽDC, nedrážní - Povodí Labe,
- plocha rovná, křovinatý porost, vzrostlé stromy, nutno vyřezat, příjezd po nezpevněné místní komunikace z osady Káraný,
- hlavní stavební objekty: provizorní přeložka trati vč.mostu, most přes Labe v ev.km 6,330 (demontáž 1. a 2.pole stáv.kce pod 1TK)

ZS km 6,440

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 250 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha rovná, částečné zpevněná, drobný porost stromky, nutný výřez, příjezd místní cestou z ulice Přístavní,
- hlavní stavební objekty: provizorní přeložka trati vč.mostu, most přes Labe v ev.km 6,330 (pro krajní opěru), přeložka cesty

ZS km 6,525

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 50 m², doporučeno oplocení
- vlevo, z menší části drážní pozemek - SŽDC, ostatní nedrážní - město Čelákovice,
- plocha rovná, asphalt, příjezd z ulice Přístavní,
- hlavní stavební objekt: most v ev.km 6,531

ZS km 6,535

- klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 90 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, drážní pozemek - SŽDC,
- plocha rovná, asphalt, příjezd z ulice Přístavní,
- hlavní stavební objekt: provizorní přeložka vč. mostu, most v ev.km 6,531

ZS km 6,650

- **Hlavní ZS** (var.2), zábor nad 1 rok,
- plocha 1330 m², doporučeno částečné oplocení,
(možnost tento areál rozšířit o plochu alternativního ZS v km 6,715),
- vpravo, nedrážní pozemek - Kovohutě holding,

- plocha rovná, zčásti zpevněná asfaltová, částečně porostlá křovinami, nutný výřez, součást bývalé vlečky Kovohutě, příjezd z ulice Křižíkova,
- hlavní stavební objekty: železniční svršek a spodek, trakční vedení, PHS

ZS km 6,715

- alternativní klasické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha 525 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - Kovohutě holding,
- plocha rovná, asfaltová, součást vlečky Kovohutě, příjezd z ulice Křižíkova,
- hlavní stavební objekt: parkovací plocha pro HZS

ZS km 6,900

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 60 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, částečně drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - BTS diagnostika
- plocha v patě svahu, křoviny, nutný výřez, příjezd staveništní cestou z ulice Křižíkova
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 6,907

ZS km 6,915

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 85 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, nedrážní pozemek - město Čelákovice,
- plocha rovná, travnatý porost, stromy nutné ochránit, příjezd z aleje J.Wolkera,
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 6,907

ZS km 7,060

- klasické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha 290 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, částečně drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - město Čelákovice,
- plocha rovná, částečná plocha chodníku, zbytek travnatý porost, drobný výřez, vzrostlé stromy nutné ochránit, příjezd z aleje J.Wolkera,
- hlavní stavební objekty: podchod v ev.km 7,046, nástupiště, PHS

ZS km 7,245

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 165 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, částečně drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - město Čelákovice,
- plocha rovná, částečná plocha chodníku, zbytek travnatý porost, drobný výřez, vzrostlé stromy nutné ochránit, příjezd z aleje J.Wolkera,
- hlavní stavební objekt: propustek v ev.km 7,246

ZS km 7,400

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 150 m², doporučeno oplocení,
- vlevo, částečně drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - město Čelákovice,

- plocha rovná, částečná plocha chodníku, zbytek travnatý porost, drobný výřez, vzrostlé stromy nutné ochránit, příjezd z aleje J.Wolkera a ulice J.Zacha,
- hlavní stavební objekty: most v ev.km 7,415, PHS

ZS km 7,440

- klasické ZS, zábor do 1 roku
- plocha 355 m², doporučeno oplocení,
- vpravo, nedrážní pozemek - z větší části Státní pozemkový úřad, zbytek město Čelákovice,
- plocha rovná, travnatý porost, stromky, křoví, výřez, příjezd z ulice Husova,
- hlavní stavební objekty: most v ev.km 7,415, PHS

ZS km 7,890

- **Hlavní ZS** (var.1), zábor nad 1 rok
- plocha 2000 m², pozemek je oplocen,
- vpravo, nedrážní soukromý pozemek - Kučera Zdeněk,
- plocha rovná, zčásti zpevněná (dvůr soukromého vlastníka), zbytek zatravněný, drobné roští, nutný výřez, příjezd z ulice Kollárova,
- hlavní stavební objekty: v případě nevyužití jako HZS doporučeno nevyužít

3.6.3 Stavební úsek 03 – žst. Čelákovice

Rozsah: km 7,594 – 8,765, délka 0,811 km

ZS km 8,495

- neuvolněná Montážní základna, Lokalita 2, zábor nad 1 rok, požadavek existence i pro stavbu Čelákovice – Mstětice,
- plocha 2590 m², zabezpečení v rámci oplocené plochy areálu,
- vpravo, drážní pozemek - ČD,
- plocha rovná, zcela zpevněná panely, součástí je i kusá SK6 dl.cca 160 m, příjezd z ulice Masarykova (silnice II/245),
- hlavní stavební objekty: železniční svršek

ZS km 9,030

- **Recyklační základna**, alternativa 2, zábor nad 1 rok,
- plocha 9170 m², bez oplocení,
- vpravo, z větší části drážní pozemek - SŽDC, zbytek nedrážní - město Čelákovice
- plocha nezpevněná, travnatý porost, křoví a stromky, nutný výřez, pro RZ nutné odhumusování, příjezd z ulice Cihelna (silnice III/2455) přes TK směr Mochov,
- hlavní stavební objekty: železniční svršek

3.6.4 Stavební úsek 99 – břeh Labe

Rozsah: bodová místa na břehu řeky Labe, proti i po proudu

ZS břeh Labe – Kotevní bloky

- specifické ZS, zábor nad 1 rok,
- plocha jednoho bloku 40 m², bez oplocení,
- od mostu proti proudu 2x; po proudu 2x, nedrážní pozemek - Povodí Labe,
- plocha šikmá (svah do koryta řeky), travnatý porost,
- hlavní stavební objekt: most přes Labe v k ev.m 6,330 (kotvení stavebních pontonových soulodí)

ZS břeh Labe – Pontonová přístaviště

- specifické ZS, zábor do 1 roku,
- plocha jednoho zařízení na břehu 2.400 m²-2x, doporučeno oplocení,
- od mostu proti proudu 1x (oblast Sedlčanky), nedrážní pozemek - Povodí Labe a město Čelákovice, příjezd ulicí U Přívozu,
- od mostu po proudu 1x (oblast v Nedanínách), nedrážní pozemek - Povodí Labe a Kovohutě Holding, příjezd ulicí Křížíkova a Přístavní, pak po panelové účelové komunikaci majitele Kovohutě Holding,
- v obou případech plocha mírně svažité do koryta řeky, nízký porost, plocha travnatá, částečný výřez, u Sedlčánek 4 vzrostlé lípy (doporučení nekácet, pouze ochránit),
- hlavní stavební objekt: most přes Labe v ev.km 6,330 (demontáž 3. a 4.pole stávající konstrukce pod 1TK a 2TK)