

E.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA



TRANSCONSULT s.r.o.

č. paré



TRANSCONSULT s.r.o.

Nerudova 37, 500 02 Hradec Králové

Vedoucí projektu	Ing. Shejbal		Středisko: 1
Odpovědný projektant	Ing. Faltus		Vedoucí: Ing. Shejbal
Zpracovatel	Ing. Faltus		Zak. číslo: 1 6 1 4 3 0 0 0 4
Přezkoušel	Ing. Velehradský		Arch.č. 00717 Formát: A4
Kontroloval	Ing. Shejbal		Datum: 02/2017
Objednatel:	České přístavy a.s.		Účel: PDPS

**PRŮTAH EKOLOGIZACE KONTEJNEROVÉHO TERMINÁLU
A ÚPRAVA VLEČKOVÝCH KOLEJÍ V PŘÍSTAVU MĚLNÍK,
1.STAVBA A 2. STAVBA
POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY**

Část. dok.:
E

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Č. přílohy:
1

TECHNICKÁ ZPRÁVA K POŽADAVKŮM NA PROVÁDĚNÍ STAVBY

1. Základní údaje o stavbě

1.1 Účel stavby

Navrhovaná stavba je postupným krokem, který vychází z koncepce celkové přestavby přístavu Mělník na moderní kontejnerový terminál.

Poznámka: Z hlediska připravovaného souboru staveb „Ekologizace kontejnerového terminálu a rozšíření vlečkových kolejí v přístavu Mělník“ se jedná o část 1. stavby a celou 2. stavbu.

1.2 Stručný popis

1. stavba

Vlečková kolej č. 404 (kolejový svršek) s napojením na stávající kolej č. 403 po přemostění potoka Pšovka a přejezdová úprava této koleje včetně pojezdové dráhy pro kolový jeřáb mezi kolejemi č. 101 a č. 404.

2. stavba

Prodloužení (dokončení) vlečkových kolejí č. 403 a č. 404 a nové koleje č. 101a navazující na stávající kolej č. 101 se vzájemným propojením všech kolejí na konci úseku.

Ze zpevněných ploch rozhodující část tvoří manipulační plocha podél prodloužené koleje č. 403, dále plocha u stávajícího kontejnerového terminálu a pojezdová dráha pro kolový jeřáb mezi kolejemi č. 101a a č. 404 včetně přejezdové úpravy těchto kolejí.

Ostatní objekty a zařízení nezbytné pro funkčnost navrhované stavby (opěrná zeď, odvodnění, osvětlení, elektro apod.) případně uvolnění staveniště (demolice, terénní úpravy, přeložky apod.)

1.3 Přehled stavebních objektů a provozních souborů

1. stavba

SO 651 Vlečkové koleje – kolejový svršek
SO 658 Přejezdová úprava koleje č. 403

2. stavba

SO 2.001 Demontáž provozní budovy
SO 2.101 Manipulační plocha
SO 2.110 Plocha pro pojezd kolových kontejnerových jeřábů
SO 2.111 Doplnění plochy KT Topůlky
SO 2.220 Opěrná zídka podél koleje č. 101a
SO 2.301 Odvodnění zpevněných ploch
SO 2.310 Odvodněné rozšířené plochy KT Topůlky
SO 2.401 Kabelové rozvody nn

SO 2.431 Osvětlení vlečkových kolejí a manipulačních ploch
SO 2.651 Vlečkové koleje – kolejový svršek
SO 2.660 Prodloužení vlečkové koleje č. 101a
SO 2.702 Spínací stanice
PS 2.905 *Spínací stanice – technologie bude realizována po dokončení stavby*
PS 2.910 Napájecí silnoproudé rozvody

Poznámka: V předchozích realizovaných stavbách byly již provedeny některé práce v rozsahu staveniště předmětné stavby (terénní úpravy, násyp, přeložky apod.)

2. Charakteristika a celkové uspořádání staveniště

2.1 Charakteristika staveniště

Navrhovaná stavba je umístěna na území veřejného přístavu Mělník na pravém břehu řeky Labe. Dotčené území (úroveň zpevněných ploch a kolejiště) je již v současné době zabezpečeno proti povodňovým stavům dokončenou stavbou „Labe, Mělník, protipovodňová ochrana“.

Přesněji je staveniště vymezeno plochou mezi kolejemi č. 101 a č. 403 od napojení nové koleje č. 404 na kolej č. 403 po přemostění potoka Pšovka a dále území vymezené ochrannou hrází na břehu Labe a plochou stávajícího kontejnerového terminálu.

2.2 Dosavadní využití staveniště

V místě stavby se nachází budova s kanceláři a příjezdová komunikace (s přejezdem kolejí) na stávající zpevněné plochy s přemostěním Pšovky. Dále tu jsou inženýrské sítě elektro.

Hranice staveniště bezprostředně navazují na stávající intenzivně využívané plochy resp. vlečkové koleje.

2.3 Odvodnění staveniště

Staveniště je v současné době pro provoz přístavu využíváno v omezeném rozsahu. Slouží jako skládka sypkého materiálu připravovaná jako podloží zpevněných ploch.

Odvodnění staveniště mezi kolejemi č. 101 a č. 403 (po přejezd kolejí) se předpokládá vsakem po celé ploše případně otevřeným příkopem zaústěným do potoka Pšovka.

Zbývající (převážná část) bude odvodněna vsakem po ploše resp. otevřeným příkopem podél kontejnerového terminálu se vsakovacími jámami.

2.4 Stanovení obvodu staveniště

Obvod staveniště je jednoznačně vymezen provozovanými plochami resp. zařízeními přiléhajícími ke staveništi.

Veškeré dotčené pozemky přímo i nepřímo souvisící se staveništem (stavbou) jsou ve vlastnictví stavebníka.

3. Řešení zařízení staveniště

3.1 Zásady řešení zařízení staveniště

Návrh řešení zařízení staveniště vychází z následujících vymezujících podmínek:

- nutnost zachování činnosti a provozu stávajících zařízení bez omezení (časového i prostorového) pouze s možností výjimečného krátkodobého omezení jedenkrát za dobu výstavby max. 24 hod po předchozí dohodě s provozovateli
- vyloučená doprava materiálu po stávajících účelových komunikacích resp. manipulačních plochách přístavu (pouze výjimečně jednotlivé přejezdy po dohodě s vlastníkem přístavu a provozovateli dotčené části)
- vyloučení možnosti umístění veškerých ploch zařízení staveniště na stávajících zpevněných plochách (pouze výjimečně při krátkodobém využití po dohodě s provozovatelem)
- přeprava materiálu velkého objemu (odvoz, dovoz sypkých materiálů) je možná pouze po vodě (lodě) s tím, že na území přístavu bude dána k dispozici zhotoviteli stavby překladištní poloha u vjezdu do přístavního bazénu

3.2 Plochy zařízení staveniště

1. Plocha u překladištní polohy bude využívána pro mezideponii před naložením a odvezením zeminy (přebytečného výkopku) na skládku lodní dopravou.
Dále bude využívána pro dočasné uložení stavebního materiálu (sypkých substrátů) při vykládce před odvozem na staveniště resp. přímým zabudováním na stavbě.
Plocha, která je v současné době zpevněna silničními panely bude po ukončení stavby uvedena do původního stavu.
Překladištní poloha je vybavena pevným zařízením pro překládku včetně přístavení (vyvazování) lodí.

Poznámka: Maximální objem skládky vytěženého materiálu pro odvoz je 500 m³.

2. Plocha pro montáž výhybky vkládané do koleje č. 403 bude zřízena vedle koleje č. 403 u paty svahu stávajícího terénu navazující na stávající zpevněnou plochu. Předpokládá se plocha se silničními panely případně zavalovaná štěrkodrt'. Potřebný kolejový materiál bude dovážěn buď po železnici a překládán na přilehlých kolejích nebo automobilovými prostředky s průjezdem (jednotlivě) po provozované zpevněné ploše podél koleje č. 403. Stejným způsobem se předpokládá i přesun stavebních resp. montážních mechanismů.
Předpokládá se využití této plochy do doby vložení výhybky do koleje č. 403.

3. Plochy mezi kolejí č. 101 a kolejí do kontejnerového terminálu u přejezdu s přímým napojením (vjezdem) na staveniště mezi kolejemi č. 101 a č. 403 se předpokládá využití zejména pro skládku kusového materiálu pro výstavbu nové koleje č. 404 resp. dlažbu zpevněných ploch mezi kolejemi č. 101 a č. 403.
V současnosti je plocha s asfaltovým povrchem využívána jako odstavná plocha.

Poznámka: Případné další plochy pro zařízení staveniště (skládky) mohou být zřízeny přímo na plochách staveniště v souladu s postupem výstavby a jejich řešení je věcí zhotovitele stavby.

3.3 Staveništní komunikace

- A Provizorní přejezd vlečkových kolejí umožňující přístup na staveniště mezi kolejemi č. 101 a č. 403 přímo navazuje na stávající účelovou komunikaci na jedné straně a příjezdovou

komunikaci na manipulační plochu na druhé straně. V počáteční fázi výstavby bude používán jako vjezd na staveniště mezi stávajícími kolejemi č. 101 a č. 403. V dalších fázích výstavby, zejména při výstavbě kolejí v místě stávajícího přejezdu a zřízení nového definitivního přejezdu bude využíván rovněž pro příjezd vozidel na stávající manipulační plochu podél koleje č. 403, na které musí být ponechán současný provoz (překládka kontejnerů). Úplné odstranění provizorního přejezdu se předpokládá při ukončení stavby resp. ucelené části stavby i s tím, že může být příležitostně využíván jak pro potřeby stavby tak i pro potřeby provozu přístavu.

Poznámka: Stavební postup při zřízení přejezdu a následné podmínky provozování je popsán v samostatné příloze (výkres č. 3).

Konstrukce

staveništní komunikace - přejezd

šterk	fr. 0/63	300 mm	ČSN 73 6126-1
asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13108-1
spojovací postřik emulzí z asfaltu kationaktivní	PS-E	0,35 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 22+	100 mm	ČSN EN 13108-1
infiltrační postřik emulzí z asfaltu kationaktivní	PI-E	1,30 kg/m ²	ČSN 73 6129
šterk fr. 4/16 Š		60 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		210 mm	

B.

Příjezdová komunikace k překládce u vjezdu do přístavního bazénu bude vedena od hranice staveniště (manipulační plochy) po stávajícím násypu po příjezdovou komunikaci (stávající sjezd) k překládní poloze. Na ploše staveniště není komunikace řešena – pojezd bude probíhat v souladu s postupem výstavby.

Předpokládá se částečné zpevnění násypů v rozsahu navrhované komunikace tak, aby konstrukční vrstvy mohly být po ukončení stavby ponechány.

Konstrukce: šterkodrt' v tl. 0,3 m na stávajícím násypu /terénu).

3.4 Odvodnění staveniště

Vzhledem k tomu, že materiál podloží (propustnost) zpevněných ploch v rozsahu staveniště a okolí zcela neumožňuje odvodnění srážkových vod průsakem do spodních vod přilehlého vodního toku (Labe, Pšovka) je navrženo odvodnění staveniště (zejména manipulačních ploch a přilehlého kolejiště) spádem do otevřeného příkopu pod svahem stávajícího násypu podél kontejnerového terminálu s okamžitým odtokem do vsakovacích jímek s postupným vsakováním do propustného podloží.

Aby nedocházelo ke splavování jemného materiálu (zeminy) z odvodňovacích ploch a svahů násypu do příkopů, budou na horních hranách násypů zřízeny ochranné hrázky a odpovídajícím způsobem upraveny sklonové svahy.

Vsakovací jímky budou vyplněny kamenným záhozem s krytem ze šterkodrti, který zamezí zanášení záhozu (předpokládá se případná výměna krytu).

4. Uvádění částí stavby samostatně do provozu

4.1 Požadavky na uvádění částí stavby do provozu

Charakter navrhované stavby (stavba pro překládku kontejnerů) a současné využití území stavby, kdy je staveniště po celém obvodu vymezeno stávajícími objekty a zařízeními s nepřetržitým provozem vyžadují co nejdřívejší zapojení realizovaných částí do stávajícího provozu.

S přihlédnutím k podmínkám užívání, byla stavba rozdělena na dvě samostatné (provozuschopné) části:

- ucelená část stavby 1 – „Vlečkové koleje“ uvedením do provozu umožní zejména přistavování ucelených vlaků ze železniční stanice (bez dělení s náročnou manipulací) ke stávající manipulační ploše s tím, že je možná překládka jak ze stávající koleje č. 403 tak i z nové koleje č. 404 a dále rozšíření stávajícího kontejnerového terminálu (zvětšení zpevněných ploch) s případnou možností překládky na prodloužené koleje č. 101a
- ucelená část stavby 2 – „Manipulační plocha“
Dokončení této ucelené části, jejíž hlavní náplní je nová manipulační plocha podél prodloužené koleje č. 403, která přímo navazuje na stávající manipulační plochu a objekty nutné pro splnění požadované funkce celé stavby zajistí bezpečný a efektivní provoz na projektovanou kapacitu překládky s plným využitím celého území.

4.2 Stavební a technologická náplň ucelených částí stavby

Ucelená část stavby 1 – Vlečkové koleje

- SO 2.001 Demontáž provozní budovy
- SO 2.110 Plocha pro pojezd kolových kontejnerových jeřábů
- SO 2.111 Doplnění plochy KT Topůlky
- SO 2.220 Opěrná zídka podél koleje č. 101a
- SO 2.301 Odvodnění zpevněných ploch
- SO 2.310 Odvodnění rozšířené plochy KT Topůlky
- SO 2.401 Kabelové rozvody nn
- SO 651 Vlečkové koleje – kolejový svršek
- SO 658 Přejezdová úprava koleje č. 403
- SO 2.651 Vlečkové koleje – kolejový svršek
- SO 2.654 Vlečkové koleje – kolejový spodek
- SO 2.660 Prodloužení vlečkové koleje č. 101a
- SO 2.702 Spínací stanice
- PS 2.910 Napájecí silnoproudé rozvody

Ucelená část stavby 2 – Manipulační plocha

- SO 2.101 Manipulační plocha
- SO 2.301 Odvodnění upevněných ploch
- SO 2.401 Kabelové rozvody nn
- SO 2.431 Osvětlení vlečkových kolejí a manipulačních ploch

4.3. Vazby na podmiňující a souvisící stavby

Podmiňující stavby

Nejpozději před dokončením ucelené části stavby 2 musí být provedena přeložka dotčené části stávajícího vzdušného vedení vn do kabelů (ČEZ Distribuce a.s) uložených do předem zabudované chráničky (SO 2.431) pod manipulační plochou.

Pro úplné zkapacitnění překládky musí být dokončena odpovídající část 1. stavby souboru staveb „Ekologizace kontejnerového terminálu a vlečkových kolejí v přístavu Mělník“, která je v současnosti ve výstavbě.

Souvisící stavby

Územně souvisící stavba PPO Mělník 2. etapa nemá zásadní vliv na realizaci předmětné stavby ani na její provoz po jejím dokončení (za předpokladu, že nedojde k zaplavení území při povodních).

5. Návrh postupu a provádění stavby

5.1 Příprava a uvolnění staveniště

V současné době jsou na území staveniště provedeny hrubé terénní úpravy (násypu) přibližně na úroveň spodní stavby kolejí resp. zpevněných ploch a komutací.

Před zahájením stavby (předáním staveniště) bude provedena demontáž reklamního kontejneru (u silničního mostu přes Labe) a demontáž fotovoltaiky (na střeše stávající provozní budovy určené k demolici).

V průběhu výstavby, nejpozději před dokončením stavby musí být provedena přeložka vzdušného vedení 22 kV (ČEZ Distribuce), která spočívá ve výstavbě stožáru na břehu Labe a kabelového vedení od tohoto stožáru pod manipulační plochou a kolejištěm v předem zabudované chrániče k odběrnému místu.

5.2 Postup a provádění ucelené části stavby 1. – Vlečkové koleje

Objekty uvolnění staveniště

SO 2.001 - Demontáž provozní budovy

zahrnuje demontáž (demolici) stávajícího objektu z „buněk“ včetně odpojení od všech přípojek s jejich případnou likvidací (zrušením) v odpovídajícím rozsahu při zahájení stavby.

Poznámka: Likvidaci – přemístění fotovoltaiky na střeše a jeho úplné vyprázdnění tohoto objektu zajišťuje v předstihu investor stavby (správce přístavu)..

Objekty kolejí

SO 651 – Vlečková kolej – kolejový svršek

vlečková kolej č. 404 včetně napojení výhybkou do koleje č. 403; úsek od tohoto napojení po propojení stávajících kolejí č. 101 a č. 403 včetně přemostění Pšovky.

Poznámka: Současně s vkládáním výhybky budou prováděny práce na úpravě přejezdu (výkres č. 2.3, nepřetržitý výluk max 24 hod).

SO 2.651 – Vlečkové koleje – kolejový svršek

Vlečková kolej č. 403 – prodloužení stávající koleje č. 403 v úseku od stávajícího propojení s kolejí č. 101 až na konec nového úseku včetně výhybky do koleje č. 404 (součástí je odstranění odpovídající části uvedeného propojení napojující kolej č. 101)

Vlečková kolej č. 404 – prodloužení nové koleje č. 404 (SO 651) na konec úseku včetně výhybky napojující tuto kolej na kolej č. 101 (součástí je odstranění odpovídající části stávajícího propojení kolejí č. 403 a č. 101)

SO 2.660 – Prodloužení vlečkové koleje č. 101 a
prodloužení stávající koleje č. 101 pokračuje napojením (výhybkou) na kolej č. 404 na konci úseku (součástí je odstranění výhybky stávajícího napojení koleje č. 101 a koleje č. 403)

Objekty ploch a komunikací

SO 658 - Přejezdová úprava koleje č. 403 zahrnuje pojízdné pásy mezi kolejemi č. 101 a č. 404 a navazující vymezené přejezdy kolejí č. 404 a č. 403 pro pojezd kolového portálového jeřábu v úseku od silničního mostu po most přes Pšovku

SO 2.110 - Plocha pro pojezd kolových kontejnerových jeřábů a navazující přejezd kolejí č. 403 a č. 404 v úseku od mostu přes Pšovku na konec koleje č. 101a včetně přestavby stávajícího přejezdu (SO 103 ze 1. stavby)

SO 2.111 - Doplnění KT Topůlky zahrnuje plochu mezi novou opěrnou zdí u koleje č. 101 a navazuje na stávající plochu (s nižší úrovní 1,1 m) kontejnerového terminálu

Poznámka: Postup a provádění stavebních objektů (SO 2.651, SO 2.110) v prostoru stávajícího resp. provizorního přejezdu je podrobně popsán v samostatné příloze 2.3.

Objekty opěrných zdí

SO 2.220 - Opěrná zídka podél koleje č. 101a zajišťuje nově budovanou kolej č. 101 vedenou v úrovni 1,1 m nad úrovní stávající plochy kontejnerového terminálu resp. nově doplňující

Objekty odvodnění

SO 2.310 - Odvodnění rozšířené plochy KT Topůlky řeší odvodnění zpevněné plochy mezi opěrnou zídkou (SO 2.220) a stávající plochou kontejnerového terminálu:

Provádění se předpokládá ve dvou fázích:

- svodné potrubí (včetně šachet) pod zpevněnou plochou provedené do rýhy se zpětným zásypem, aby nedošlo k ovlivnění podloží při výkopu pro základ opěrné zídky
- odvodňovací žlábký před lícem opěrné zídky současně se zpevněnou plochou

SO 2.301 – Odvodnění zpevněných ploch v zásadě řeší odvodnění vlečkového kolejiště (nově budovaných kolejí č. 403 a č. 404) a přilehlé zpevněné plochy.

Do svodného potrubí mezi kolejemi bude zaústěna drenáž odvodňující pláň železničního spodku a svody odvodňovacího žlábků zpevněné plochy. V této ucelené části stavby, u které se předpokládá uvedení do provozu bude provedeno zaústění svodného potrubí odvodnění (příčně pod budoucí plochou) do nové DUN (větev „C“) resp. stávající DUN (větev „A“)

Objekty elektro

SO 2.401 – Kabelové rozvody nn jejich součástí jsou chráničky pro přeložku vzdušného vedení 22 kV (ČEZ Distribuce a.s.) uložené (v předstihu) pod manipulační plochou a kolejištěm.

SO 2.431 – Osvětlení vlečkových kolejí a manipulačních ploch

V rámci tohoto objektu budou pouze doplněna v odpovídajícím rozsahu svítidla na stávající osvětlovací stožáry u kontejnerového terminálu.

SO 2.702 – Spínací stanice (stavební část) zahrnuje osazení prefabrikované železobetonové komory na podkladní betonovou desku.

PS 2.910 – Napájecí silnoproudé rozvody

Pro napájení kolových portálových jeřábů jsou uloženy kabely do žlabu a chrániček umístěných za rubem opěrné zídky a dále podél koleje č. 101a po napojovací komoru.

5.3 Postup a provádění ucelené části stavby 2 – Manipulační plocha

Objekty ploch a komunikací

SO 2.101 – Manipulační plocha navazuje od přemostění Pšovky na stávající plochu překladiště u koleje č. 403. Realizace se předpokládá po uvedení ucelené části stavby 1 – Vlečkové koleje do provozu.

Tuto skutečnost bude nutno respektovat při provádění prací podél provozované koleje č. 403 zejména s ohledem na bezpečnost. Stavebně-technologické postupy nebudou tímto v zásadě omezovány.

Objekty odvodnění

SO 2.301 – Odvodnění zpevněných ploch je vlastně dokončení rozhodující části objektu budované v rámci ucelené části 1 tj. zřízení podélného odvodňovacího žlábků ve zpevněné ploše včetně osazení vpustí na již připravené sběrné potrubí pod kolejemi.

Objekty elektro

SO 2.401 – Kabelové rozvody nn propojující instalované zásuvkové skříně s napojením na stávající kabelovou trasu u přemostění Pšovky.

SO 2.431 – Osvětlení vlečkových kolejí a manipulačních ploch zahrnuje montáž osvětlovacích věží na stávající základy včetně veškeré elektroinstalace a kabelového napojení.

6. Napojení na zdroje

Voda

Hlavní staveniště je možné napojit na stávající rozvody u provozních budov ve vjezdu na kontejnerový terminál v Topůlkách, případně dohodnout se správcem přístavu jiný napojovací bod pro odběr vody.

Podmínky připojení a měření odběru vody dohodne zhotovitel stavby se správou přístavu Mělník.

Elektrická energie

Staveniště bude napojeno na stávající rozvody nn přístavu Mělník, jako napojovací body lze využít:

- hlavní rozvaděč transformovny přístavu
- kabelovou skříň R3 u vjezdu do Topůlek

Podmínky připojení a měření odběru elektrické energie dohodne zhotovitel stavby se správou přístavu Mělník.

Plyn

V prostoru staveniště ani v jeho okolí nejsou žádné rozvody plynu, zásobování zařízení staveniště plynem není uvažováno.

Telekomunikace

Neuvažuje se, bude řešeno mobilními sítěmi.

7. Nakládání s odpady z výstavby

Odpadem ve smyslu tohoto článku je přebytečný materiál z výkopků a odkopů, zejména pro SO 651 a SO 658, SO 2.101, SO 2.110, SO 2.651 a SO 2.660 s následnou bilancí:

SO 2.101	odkopy a výkopy	10 414 m ³	<i>odkopy pro stavbu vozovky prohloubení pro zesílenou konstrukci podél koleje č. 403</i>
	<i>z toho:</i>	8 265 m ³	
		2 135 m ³	
	násyp	417 m ³	
SO 651+ SO 658	výkop	1 960 m ³	
	násyp	34 m ³	
SO 2. 651 + SO 2.660 + SO 2.110	výkop	1 019 m ³	
	násyp	1 576 m ³	
Ostatní objekty	výkop	3 981 m ³	
	násyp	2 006 m ³	

Celkem výkopy		17 374 m ³	
Celkem násypy		4 033 m ³	
Odvoz		13 341 m ³	

V případě betonu a asfaltu je doporučeno jejich zpracování v zařízeních na recyklaci odpadů, u betonu se předpokládá možnost druhotného využití v rámci navrhované stavby. Veškerý kovový odpad, s dominancí železa a oceli, bude využitelný k recyklaci (odprodání osobám zabývajícím se výkupem a recyklací), případně může být ještě vhodně využit v rámci stavby (kolejnice).

V rámci výstavby dojde také ke vzniku nebezpečných odpadů. U těchto odpadů je třeba důsledně dodržovat pravidla pro nakládání s nimi stanovená příslušnými právními předpisy. Hlavním zástupcem nebezpečného odpadu budou dřevěné železniční pražce, u kterých se nepředpokládá další využití. Je třeba zajistit jejich odstranění uložením na skládku nebezpečného odpadu nebo spálením ve spalovně nebezpečného odpadu.

Skládky a uložení odpadů zajistí zhotovitel stavby.

8. Přístupy na staveniště, doprava materiálu

Celá stavba je umístěna v areálu veřejného přístavu Mělník s vybudovaným napojením na silniční a železniční síť a nevyžaduje budování nových přístupových komunikací.

8.1 Vnější dopravní napojení

Silniční doprava - v r. 2009 bylo dokončeno nové silniční napojení přístavu přímo ze silnice I/16. Příjezd začíná okružní křižovatkou na silnici I/16 a končí stykovou křižovatkou se stávající páteřovou vnitropřístavní komunikací. Příjezdová komunikace je vedena mimo obytnou zástavbu a její technické parametry a kapacita jsou dostatečné i pro dopravní napojení staveniště navrhované stavby.

Železniční doprava - vlečka přístavu Mělník je napojena na celostátní železniční síť výhybkou č.101 v km 1,993 spojovací koleje, do 3. staniční koleje železniční stanice Mělník výhybkou č.42. Odevzdávkovými a příjímkovými kolejemi jsou koleje č. 101 - č. 109 (kolejiště na Kypě).

Vodní doprava – stavba je umístěna na Labské vodní cestě v říčním km 835,435 – 835,850 s přístavním bazénem.

8.2 Dopravní napojení staveniště

Silniční doprava – z hlavní vnitropřístavní komunikace přejezdem přes vlečkovou kolej 301 a dále podél kolejové spojky „B“ nebo jejím přejezdem do prostoru staveniště.

Železniční doprava – v případě potřeby je možné pro přepravy stavebních dílů využít překladní kolej č. 109, která je součástí kolejiště na Kypě s překladem na nákladní automobily a dále ve stejné trase jako přímá silniční doprava.

Vodní doprava – u vjezdu do přístavního bazénu je vybudována překladní poloha tj. zařízení pro vyvazování lodí, pevná hrana s navazující zpevněnou plochou.

8.3 Doprava materiálu

Vzhledem ke skutečnosti, že staveniště je umístěno uvnitř areálu s nepřetržitým provozem (překládkou) nesmí staveništní dopravou na vnitrozávodních komunikacích resp. manipulačních plochách docházet k jeho přerušení.

Sypké substráty – pro odvoz výkopku a dovoz stavebního materiálu pro koleje, komunikace a plochy bude využívána lodní doprava

Materiál pro koleje - pražce, kolejnice budou přepravovány po železnici s přímou vykládkou na vlečkových kolejích

Ostatní stavební materiál (kusový) bude přepravován buď po železnici nebo v omezeném množství po silnici.

9. Požadavky na zabezpečení staveniště a jeho okolí

Celé staveniště leží uvnitř stávajícího oploceného areálu přístavu Mělník s trvale obsazenými nebo uzamykatelnými vrátnicemi na silničních vjezdech. Železniční vjezd do přístavu ze žst. Mělník zabezpečen není.

Kontroly na silničních vjezdech a ostrahu celého přístavu zajišťuje správce přístavu pověřenou organizací a ve vazbě na ni je možné zabezpečení staveniště.

Zabezpečení strojů a náradí na plochách ZS bude zajišťovat zhotovitel stavby jejich uzamykáním a vlastními pracovníky nebo pověřenou organizací (po dohodě lze využít i v rámci zabezpečení celého přístavu).

10. Zvláštní požadavky na provádění stavby, které vyžadují bezpečnostní opatření

Umístění staveniště uvnitř areálu s nepřetržitým provozem vyžaduje příslušné bezpečnostní opatření při provádění stavebních prací případně jejich souvisejících činností v následujícím rozsahu:

- 1) Práce v kolejišti budou prováděny ve vyhrazeném prostoru tj. min 2,5 m od osy provozované koleje. Práce mimo tento vyhrazený prostor mohou být prováděny pouze při přerušeném provozu na dotčených kolejích. V tomto případě za účasti odborně-bezpečnostního dozoru ze strany ČD při přistavování vlaků ze a do železniční stanice resp. za účasti správce vlečky při manipulaci na vlečce a překládacích kolejích (výkres č. 2.2).
- 2) Práce na manipulačních plochách a komunikacích budou prováděny v souladu s pokyny správce přístavu případně za dozoru příslušného provozovatele.
- 3) Dále musí být dodrženy podmínky bezpečnosti při provádění prací v ochranném pásmu vzdušného vedení 22 kV, které prochází staveništěm.

Hradec Králové, únor 2017

Ing. Jiří Faltus

