






Výškový systém Bpv
Souřadný systém S-JTSK

Přehled revizí přílohy					
Rev.	Datum	Vypracoval	Popis obsahu revize	Kontr.	Schv.
2	15.04.2021	KOg	Úprava rozhraní staveb a technologické části	ASr	ASr
1	15.12.2020	KOg	První vydání DÚR	ASr	ASr

Objednatel Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, CZ 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, CZ 190 00 Praha 9 www.spravazeleznic.cz Sokolovská 1955/278, CZ 190 00 Praha 9		 SPRÁVA ŽELEZNIC	
--	--	--	--

Zhotovitel		Společnost „MM-Prodex: Kanín – Chlumeč“			
Vedoucí společnosti Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15 CZ 110 00 Praha 1 +420 221 412 800 www.mottmac.com		Společník 1 MOTT MACDONALD LIMITED Národní 984/15 CZ 110 00 Praha 1 +420 221 412 800 www.mottmac.com		Společník 2 VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10 +420 277 007 726, www.valbek.eu	
 MOTT MACDONALD		 MOTT MACDONALD		 Valbek Prodex	


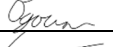
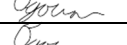
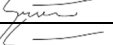

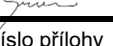
Zhotovitel části		VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. V Olšinách 2300/75 CZ 100 00 Praha 10 +420 277 007 726 www.valbek.eu			
 Valbek Prodex					

Akce

Modernizace trať. úseku odb. Kanín – Chlumeč nad Cidlinou (včetně)

Část dokumentace

B Souhrnná část
B.8 Zásady organizace výstavby

Název přílohy		Stupeň dokumentace		DÚR	
Technická zpráva		Měřítko		-	
		Formát		73 A4	
		Datum		viz výše	
Manažer projektu	Ing. Michal Babič		Vypracoval	Ing. Karel Ogoun	
Koordinátor profese	Ing. Karel Ogoun		Kontroloval	Ing. Aleš Sršeň	
Odpov. projektant	Ing. Karel Ogoun		Schválil	Ing. Aleš Sršeň	
Číslo dokumentu		Revize	Část dokumentace	Číslo přílohy	
386589-PDX-ZOV-B_8-001		2	B.8	001	

Technická zpráva

B.8 Zásady organizace výstavby

15.04.2021

Obsah

1	Identifikační údaje	5
2	Stručný popis stavby	6
2.1	Ohraničení stavby	6
2.2	Hlavní cíle stavby	6
2.3	Stručný popis řešení stavby	6
2.4	Obsah stavby	6
3	Návaznost na jiné investice	8
3.1	Návaznost na jiné drážní investice	8
3.2	Návaznost na jiné nedrážní investice	9
4	Charakteristika staveniště	10
5	Využití stávajících budov a budovaných objektů	13
6	Napojení zařízení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	14
6.1	Napojení zařízení staveniště na technickou infrastrukturu	14
6.2	Napojení zařízení staveniště na dopravnou infrastrukturu	14
7	Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně	16
7.1	Chráněná území a záplavová území	16
7.2	Železnice	16
7.3	Pozemní komunikace	17
7.4	Inženýrské sítě	19
7.5	Telekomunikační zařízení a sítě	21
7.6	Ochrana inženýrských sítí při výstavbě	22
7.7	Ochrana budovaných objektů, ochrana zeleně	23
7.8	Zvláštní/bezpečnostní opatření	23
7.9	Vliv provádění stavby na životní prostředí	23
8	Plochy zařízení staveniště a dopravní trasy	24
8.1	Seznam a popis ploch ZS	25
8.2	Recyklační základna	31
8.3	Postup likvidace ZS	31
8.4	Zásady řešení staveniště	32
8.5	Možnosti příjezdů ke staveništi	32
9	Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby	33
9.1	Návrh optimálního postupu výstavby	33
9.2	Doporučený optimální postup stavebních činností v jednotlivých lokalitách stavby	35
10	Požadavky na výluky veřejné dopravy	60
11	Dopravní omezení, návrh objízdných tras	61
11.1	Křížení přes přejezd P3968 v ev. km 4,792	61
11.2	Křížení přes přejezd P3969 v ev. km 5,711	62

11.3	Křížení přes přejezd P3970 v ev. km 6,545	62
11.4	Křížení přes přejezd P3971 v ev. km 7,768	62
11.5	Křížení přes přejezd P3972 v ev. km 7,768	62
11.6	Křížení přes přejezd P3973 v ev. km 9,011	63
11.7	Křížení přes přejezd P3974 v ev. km 12,321	64
11.8	Křížení přes přejezd P3975 v ev. km 17,971	64
11.9	Křížení přes přejezd P3976 v ev. km 19,007	64
11.10	Silniční nadjezd I/11 v ev. km 19,700	64
11.11	Křížení přes přejezd P3977 v ev. km 2,209	65
11.12	Křížení přes přejezd P3978 v ev. km 1,107	65
11.13	Křížení přes přejezd P3973 v ev. km 9,011	66
11.14	Silniční podjezd ul. B. Němcové v ev. km 19,700	66
11.15	Silniční podjezd ul. V Lipkách v ev. km 0,903	66
12	Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu	67
13	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	68
14	Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci	69
15	Dopravně inženýrské opatření na pozemních komunikacích	71
16	Rozhodující termíny stavby	72
17	Přílohy	73

1 Identifikační údaje

Stavba	Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)
Stupeň dokumentace	Dokumentace pro územní řízení
Objekt/Soubor/Profese	B.8 Zásady organizace výstavby
Místo stavby	Středočeský a Královehradecký kraj Obec: Běrunice, Choťovice, Dobšice, Lovčice, Nepochy, Nové Město, Opolany, Převýšov, Sádky, Velký Osek, Zachrašťany, Žehuň a města Chlumec nad Cidlinou, Městec Králové a Nový Bydžov
Zařazení v drážní síti	562 00 Choceň – Velký Osek (TTP 505A, KJŘ 020)
Stávající vlastník	Správa železnic, státní organizace
Nový vlastník	Správa železnic, státní organizace
Provozovatel/Správce	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Hradec Králové Správa tratí Hradec Králové
Objednatel dokumentace	Správa železnic, státní organizace
Korespondenční adresa objednatele	Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Odpovědná osoba objednatele	Ing. Jan Beneš tel. 702 117 551, e-mail: benesjan@szdc.cz
Zhotovitel dokumentace	Společnost "MM-Prodex: Kanín – Chlumec" Vedoucí společnosti: Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15, CZ 110 00 Praha 1 IČ 48588733 Společník 1: MOTT MACDONALD LIMITED Národní 984/15, CZ 110 00 Praha 1 Společník 2: VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. V Olšinách 2300/75, CZ 100 00 Praha 10
Manažer projektu	Ing. Michal Babič autorizovaný inženýr pro dopravní stavby (ČKAIT 0007968) tel. 605 226 247, e-mail: michal.babic@mottmac.com
Zpracovatel části	VALBEK&PRODEX, spol. s r.o. V Olšinách 2300/75, CZ 100 00 Praha 10
Odpovědný projektant	Ing. Karel Ogoun autorizovaný inženýr pro dopravní stavby (ČKAIT 0012524) email: karel.ogoun@valbek.cz
Vypracoval	Ing. Karel Ogoun

2 Stručný popis stavby

2.1 Ohraničení stavby

Řešený úsek se nachází v km 4,100 až km 0,940 železniční tratě 562 00 Choceň – Velký Osek dle Prohlášení o dráze (505A dle TTP, č. 020 dle JŘ). V rámci stavby je řešeno také napojení na stávající jednokolejnou trať Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové (541D dle TTP, č. 062 dle JŘ) a na stávající jednokolejnou trať Chlumec n. C. – Trutnov (510A dle TTP, č. 040 dle JŘ).

Traťový úsek: č. 1301 Velký Osek (mimo)(stará spojka) – Chlumec n. C. (včetně),
 č. 1302 Chlumec n. C. (mimo) – Lichkov st.hr.
 č. 1401 Chlumec n. C. (mimo) – Trutnov střed-obvod Poříčí (mimo)
 č. 1411 Chlumec n. C. (mimo) – Městec Králové (mimo)

Začátek a konec stavby (stavební úpravy železniční tratě):

od km 4,100 do km 22,821 v úseku Velký Osek – Chlumec n. C.
 od km 0,000 do km 0,940 v úseku Chlumec n. C. – Lichkov st.hr.
 od km 22,821 do km 23,700 v úseku Chlumec n. C. – Trutnov střed
 od km 0,000 do km 3,236 v úseku Chlumec n. C. – Městec Králové

2.2 Hlavní cíle stavby

- Zdvoukolejnění tratě a tím zvýšení kapacity.
- Zvýšení traťové rychlosti a tím zkrácení jízdních dob.
- Vybudování nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a tím zvýšení kapacity a zajištění bezpečnosti.
- Zlepšení sklonových poměrů a tím zlepšení podmínek vozby nákladních vlaků.
- Zajištění dostatečné výšky pláň tělesa železničního spodku vzhledem k úrovni hladiny při Q100 (splnění požadavků vzorového listu železničního spodku Ž 6).
- Nový návrh dopraven v souladu s požadavky dopravní technologie.
- Návrh nového napojení navazujících (odbočných / přípojných) tratí na modernizovanou hlavní trať.

2.3 Stručný popis řešení stavby

Úpravy předmětného úseku železniční trati byly navrhovány v rozsahu dle schválené „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“, jež představuje zdvoukolejnění trati v celé délce řešeného úseku převážně ve stávající stopě. Oproti Studii proveditelnosti však došlo k optimalizaci sklonového řešení a lokálního vyrovnání směrových oblouků za účelem zvýšení normativu hmotnosti nákladních vlaků a sekundárně i ke zvýšení traťové rychlosti odstraněním jejich propadů ve směrových obloucích.

Trasováním v obloucích částečně v nové stopě dojde ke zvýšení traťové rychlosti. Výškové řešení je navrženo tak, aby byl zajištěn požadovaný směrodatný sklon 7 ‰ (průměrný sklon na jakémkoliv úseku dl. 1000 m nepřekročí 7 ‰ a to při započítání odporu z oblouků). V úsecích navazujících na dopravní určené pro řízení sledu nákladních vlaků (ŽST Dobšice a výh. Převýšov-les) je navrženo snížení sklonu na 5 ‰ (z důvodů zlepšení dynamiky těžkých nákladních vlaků při rozjezdu z dopravní). Návrh směrového i výškového řešení trasy byl optimalizován zejména s ohledem na minimalizaci vlivu na životní prostředí.

2.4 Obsah stavby

V rámci stavby je navržena modernizace železničních stanic Dobšice nad Cidlinou, Převýšov, Chlumec nad Cidlinou. Železniční stanice Choťovice bude zrušena a nahrazena odbočkou. Mimo toho bude

zrekonstruována i zast. Sáňy. Modernizace bude zahrnovat rekonstrukci a/nebo výstavbu železničního svršku a spodku včetně vybudování nového odvodnění.

V zastávce Sáňy dojde k rekonstrukci, resp. výstavbě nástupišť. V ŽST Dobšice nad Cidlinou a v ŽST Převýšov (nově výhybna Převýšov-les) budou nástupiště vymístěna do záhlavích stanic, tj. do lokalit příznivějších vůči obydlí.

Na nově zřízených zastávkách v Dobšicích nad Cidlinou, v Převýšově a v ŽST Chlumec nad Cidlinou budou vybudovány nové podchody pro cestující. Mimo toho bude zřízen i nový podchod pro pěší v Chlumci nad Cidlinou v místě stávajícího přejezdu (ul. Kozelkova). V celém úseku dojde ke kompletní rekonstrukci všech mostů a propustků. V místech, kde bude trať vedena v nové poloze, budou vybudovány nové mostní objekty vč. propustků. Stávající železniční nadjezd bude kompletně zrekonstruován. Mimo toho dojde k výstavbě nových silničních nadjezdů, resp. podjezdu.

V rámci stavby dojde taktéž k rekonstrukci nebo výstavbě staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení. Mimo jiného dojde k rekonstrukci nebo výstavbě sdělovacího zařízení.

3 Návaznost na jiné investice

3.1 Návaznost na jiné drážní investice

Sousední drážní stavby:

Modernizace tohoto úseku (dále jen Kanín – Chlumeč) je úzce spojena se sousedními investičními akcemi:

- “Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“ (dále jen Kolín – Babín)
- “Modernizace traťového úseku Chlumeč nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)” (dále jen Chlumeč – Hradec)

Souběžná realizace se sousedními stavbami se neuvažuje.

3.1.1 Návaznost na stavbu Kolín – odb. Babín

Hranice staveb je navržena v km 2,632 (výměnový styk stávající výhybky č. 203) resp. 9,600 ve staničení libické spojky.

Stavba Kolín - odb. Babín bude realizována až po dokončení stavby Kanín - Chlumeč.

V rámci stavby Kanín – Chlumeč bude realizován i obvod Kanín s návazností na stávající stav v km 2,632. Koleje Libické spojky (spodek i svršek) budou bez dalšího pokračování ukončeny za výhybkovými konstrukcemi obvodu Kanín v km 9,600; v obvodu Kanín budou dočasně ovládány jen výh. č. 25, 26 (odbočení do dvoukolejné trati + odvrát). Výstroj bude umístěna do nového technologického objektu poblíž křížení trati s dálnicí D11.

V rámci stavby Kolín – odb. Babín se nejdříve zprovozní libická spojka a následně i úsek Kanín – Velký Osek.

3.1.2 Návaznost na stavbu Chlumeč nad Cidlinou – Hradec Králové

Hranice staveb je navržena v km 0,940. V tomto místě je v cílovém stavu odlišné směrové i výškové vedení koleje, kolej je vedena mimo stávající stav, proto je třeba fyzické navázání na stávající stav zvolit v jiném místě.

Přichází v úvahu následující scénáře:

- Stavba Chlumeč – Hradec je realizována v předstihu – **předpokládaný scénář:**
 - v rámci stavby Chlumeč – Hradec bude realizován železní spodek v celém rozsahu, železniční svršek bude realizován od km 2,3, kde bude navázán na st. stav a osazen provizorní výhybkou pro dvoukolejný provoz na novém úseku,
 - nový železniční svršek mezi Chlumcem a km 2,3 bude realizováno v rámci stavby Kanín – Chlumeč, provizorní výhybka v km 2,3 bude snesena.
- Stavba Chlumeč – Hradec není realizována, ale má pravomocné územní rozhodnutí:
 - v rámci stavby Kanín – Chlumeč bude realizován i úsek mezi Chlumcem a km 2,300 (spodek i svršek), v km 2,3 bude ukončen provizorní výhybkou a navázán na stávající stav,
 - stavba Chlumeč – Hradec naváže na již realizovaný úsek v km 2,300, provizorní výhybka bude snesena.
- Stavba Chlumeč – Hradec není realizována a nemá pravomocné územní rozhodnutí:
 - v rámci stavby Kanín – Chlumeč bude zřízen železniční spodek až k hranici stavby v km 0,94, železniční svršek (kol. č. 1) bude provizorně jednokolejně napojen v cca km 0,600 na stávající stav
 - dokončení železničního svršku a odstranění provizorního napojení bude realizováno v rámci stavby Chlumeč – Hradec.

Z pohledu organizace výstavby je uvažováno jen s prvním, tj. předpokládaným scénářem.

Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že řešená stavba Kanín - Chlumec n.C. bude realizována až po dokončení výstavby sousední stavby Chlumec n, C. - Hradec Králové, ale před realizací stavby Kolín - odb. Babín.

Ostatní drážní stavby:

úprava GPK na Bydžov

3.2 Návaznost na jiné nedrážní investice

Dopravní terminál včetně parkoviště v Chlumci nad Cidlinou

Z pohledu organizace výstavby je doporučeno realizovat stavbu mimo roky 2026 – 2027 z důvodů:

- intenzivní stavební činnosti v Chlumci nad Cidlinou při výstavbě dopravního terminálu,
- potřeby dostatečné propustnosti objízdných tras
- zvýšení využití přednádražního prostoru dalšími autobusy vzhledem k zavádění náhradní autobusové dopravy během výlukové činnosti.

4 Charakteristika staveniště

Stavba má charakter liniové stavby, jedná se o komplexní modernizaci stávající trati s rozsáhlou změnou jejího směrového i výškového vedení či budování nových prvků infrastruktury, co vytváří potřebu nových dočasných nebo trvalých záborů, které jsou řešeny v části N.1.5.2 – Majetkoprávní část. Mimo jiného stavba zasahuje i do zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (viz část dokumentace N.1.2 - Vliv stavby na životní prostředí). Stavba je lokalizována do nezastavěného území i do zastavěného území obcí Opolánky, Libněves, Převýšov a Chlumec nad Cidlinou.

Přístupnost staveniště

Přístup po železnici je možný od obou konců, tj. ze ŽST Velký Osek (přístup po železnici ze směrů Nymburk a Kolín), i ze ŽST Chlumec nad Cidlinou (přístup po železnici ze směrů Křinec, Ostroměř, Hradec Králové).

Z pohledu silničního napojení je staveniště dostupné jenom v omezené délce, přičemž zcela je omezen přístup k trati je v mezistaničním úseku Choťovice – Převýšov. Ostatní části jsou dostupné jen za pomoci rozsáhlých staveništních komunikací. Výjimku tvoří začátek úseku (cca km 2,632 – km 9,100), železniční stanice (vyjma ŽST Choťovice) a intravilán města Chlumec nad Cidlinou.

Z pohledu silničního napojení bude staveniště napojeno přes sousedící, nebo křižující silnici (ve směru od západu na východ) resp. v směru staničení: III/3289 v oblasti zast. Sáňy, III/32812 a III/32813 v oblasti ŽST Dobšice nad Cidlinou, III/32818 a II/328 v oblasti Žehuně, resp. Žehuňského rybníka, III/32734 v oblasti ŽST Převýšov, III/32414 v oblasti „Amerika“ v Chlumci nad Cidlinou, II/327 v oblasti ŽST Chlumec nad Cidlinou. Přístup na staveniště je možný i přes účelové, místní, resp. staveništní komunikace.

Ochrana území

Archeologie

V místě stavby se nachází území s archeologickými nálezy kategorie UAN I s názvem Staré Badry (ID 9944), ZSV a tvrz Badry (ID 9950 a 9954) a kategorie UAN II s názvem Opolánky – novověké jádro obce (ID 9953).

Životní prostředí

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně uvedení všech chráněných území je podrobně řešeno v části dokumentace B.3 Vlivy na životní prostředí.

Řešené stavební objekty se nacházejí na území několika zvláště chráněných území (NPR Libický Luh, NPP Žehuňský rybník, NPR Kněžičky, PP Béň, PP Víno, PP Olešnice). Co se týče chráněných lokalit systému Natura 2000 (EVL a PO) nachází se v řešeném území lokality „Libické luhy“ (CZ0214009), „Žehuňsko“ (CZ0214050, „Žehuňský rybník – Obora Kněžičky“ (CZ0211011), „Víno“ (CZ0523293) a „Olešnice“ (CZ0523283).

Ochrana vod

V zájmovém území se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod Východočeská křída, která byla vyhlášena nařízením vlády č.85/191 Sb. (vodní toky Cidlina a Bystřice).

Klimatické poměry

- průměrná roční teplota vzduchu dosahuje 8-10 °C, přičemž v zimních měsících se pohybuje v rozmezí hodnot -1 °C až 0 °C; v letních měsících dosahuje 15-17 °C
- počet dní se sněhovou přikrývkou se pohybuje v rozmezí 30 – 40 dní; roční průměrný úhrn srážek se pohybuje v rozmezí 550 – 600 mm

- mrazový index dosahuje hodnoty $I_{mn}=300\text{ }^{\circ}\text{C/den}$
- intenzita směrodatného deště uvažované periodicity $p=0,2$ (5 let) $\Rightarrow q_s=213\text{ l/s/ha}$ (Žehuň).

Morfologické, geologické a hydrogeologické poměry

Morfologické poměry

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) náleží zájmové území do provincie Česká vysočina a soustavy Česká tabule. Vzhledem k délce zájmového úseku trati náleží řešené území do několika nižších geomorfologických jednotek (Středočeská tabule, Středolabská tabule, Východočeská tabule a Východolabská tabule).

Stávající zájmový úsek tratě je veden údolím řeky Cidliny, z převážné části podél pravé strany toku, mírně zvlněným terénem výše uvedených geomorfologických jednotek. Nadmořská výška okolního terénu trati mírně stoupá z kóty cca 192 m n. m. (Velký Osek) na kótu cca 210 m n. m. (mezi žst. Choťovice a žst. Převýšov), odkud již strměji stoupá až k výšce cca 240 m n. m. (mezi obcemi Převýšov a Chlumeck nad Cidlinou) a dále klesá na kótu cca 225 m n. m. (žst. Chlumeck nad Cidlinou). Nejvyšší kóty v okolí zájmové trati tvoří místní vrcholy pahorkatin, které dosahují úrovně cca 262-285 m n. m.

Geologické poměry

Předkvartérní podklad je tvořen mezozoickými sedimenty České křídové pánve. Tyto horniny jsou uloženy horizontálně, příp. subhorizontálně, a hranice jednotlivých souvrství přibližně kopírují vrstevnice terénu. Stáří předkvartérního podkladu se proto snižuje se stoupající nadmořskou výškou. Předkvartérní podklad je v převážné délce úseku tvořen slínovci nebo jílovci. Kvartérní pokryv je v řešeném úseku proměnný. Zahrnuje jak štěrky, písky a hlíny, tak i eluvia (jíly).

Hydrologické poměry

Dle hydrogeologické rajonizace České geologické služby spadá celá předmětná oblast do hydrogeologického rajónu vedeného pod číslem 4360 (Labská křída). Úsek Velký Osek - Opolánky navíc spadá do hydrogeologického rajónu č. 1152 (Kvartér Labe po Nymburk). Území je z převážné části odvodňováno směrem do řeky Cidliny. V úseku trati v blízkosti a včetně obce Velký Osek je území odvodňováno směrem do řeky Labe.

Propustnost zemin kvartérního pokryvu i sedimentů předkvartérního podkladu je průlinová, závislá na zrnitostním složení uloženin, resp. obsahu jemnozrnné frakce ve vybraných zemních materiálech. Obecně lze všechny jemnozrnné sedimentární horniny podkladu považovat za velmi málo propustné a ve zdravém stavu až nepropustné. Živější oběh podzemní vody lze očekávat pouze v silněji rozpukané přípovrchové zóně hornin nebo po průběžných diskontinuitách a poruchových pásmech.

Záplavová a poddolovaná území, seismická aktivita

Řešený úsek železniční trati se v několika oblastech nachází v záplavovém území řeky Cidliny při průtoku Q100 (ID záplavového území CZ020_919). Jedná se o úseky železniční tratě cca v km 3,500 – 4,500 (před zastávkou Sádky), v km 12,500 – 14,500 (Žehuňský rybník) a v km 0,800 – 0,900 (Chlumeck nad Cidlinou). V Chlumci nad Cidlinou se železniční trať nachází také v záplavovém území řeky Bystřice (ID záplavového území 100000518).

V prostoru zájmového území nejsou, dle České geologické služby, evidována žádná poddolovaná území ani důlní díla (šachty, štoly, haldy apod.).

Sesuvná území (geodynamické jevy)

Dle České geologické služby jsou v prostoru zájmového území evidovány následující svahové nestability:

- List 13-23-11, kód 1906, obec Choťovice – sesuv, aktivní
- List 13-14-10, 13-14-15, 13-23-06 a 13-23-11, kód 1905, obec Choťovice – sesuv, aktivní

Uvedené oblasti se nacházejí cca v km 10,0, - 14,0 stávající železniční trati.

Stávající inženýrské sítě

Zákres stávajících sítí podle podkladů získaných od jednotlivých správců je předmětem části dokumentace N.1.4 Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí.

5 Využití stávajících budov a budovaných objektů

Pro stavbu a staveniště budou využívány výlučně stávající zpevněné i nezpevněné plochy, které se nacházejí u míst se soustředěnou stavební činností – stavby přeložek tratě, stavby opěrné zdi v úseku Choťovice – Převýšov, stavby mostů a propustků, rekonstrukce přejezdů, nová nástupiště v dopravních bodech – ve vlastnictví/správě ČR/Správy železnic, s.o. nebo Českých drah, a.s. Kromě těchto ploch je možné využít i nepoužívané sklady, stavědla a stanoviště podél trati v majetku ČR/SŽ, s.o. a ČD, a.s. Využití pro účely stavby je nutná projednat s vlastníkem a správcem budovy (ČD, a.s. RSM nebo SŽ, s.o.).

Nově budované objekty nebudou pro účely stavby využívány.

6 Napojení zařízení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

6.1 Napojení zařízení staveniště na technickou infrastrukturu

6.1.1 Voda

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných a drážních vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde není možné zabezpečit zásobování vodou ze stávajících vodovodních řádů a hydrantů bude voda dovážena v cisternách. Průběhy vodovodů včetně správců vodovodní sítě jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.3.

6.1.2 Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou připojeny na stávající rozvody. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednány se správcem a majitelem odběrného místa.

Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa. Průběhy silnoproudých vedení včetně správců jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.3.

6.1.3 Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železničních stanic se mohou používat sociální zařízení Českých drah nebo Správy železnic. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách. Průběhy kanalizačních řádů včetně správců jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.3.

6.1.4 Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby – části C.3.

6.2 Napojení zařízení staveniště na dopravnou infrastrukturu

6.2.1 Dopravní trasy a využitá doprava

Přístup na staveniště je možný po železnici, a to ze směru od Velkého Oseku i od Chlumce nad Cidlinou. Nicméně z pohledu charakteru výstavby (zavedení dlouhodobé výluky, nové směrové vedení) se uvažuje s využitím zejména silniční dopravy na stavbě.

S využitím železniční dopravy se uvažuje v případě vyzískání kolejového lože, kdy bude možné odebírat kolejové lože za pomoci kolejové mechanizace. Vyzískané kolejové lože poté bude odváženo do prostoru v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (ZS39, resp. ZS38), resp. do prostoru v ŽST Dobšice nad Cidlinou (ZS14), kde bude umístěna recyklační základna (vždy jenom v jedné z lokalit). Mimo toho bude možné využít železniční dopravu i na odvoz a návoz kolejových roštů. Ty budou odváženy, resp. přiváženy ze ZS určených jako (de)montážní základny – v ŽST Dobšice nad Cidlinou (ZS7 – ZS11), v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pak ZS39/ZS38.

V rámci výstavby je uvažováno s využitím převážně dopravy silniční.

Z pohledu silničního napojení bude staveniště napojeno na nadřazenou celostátní síť přes sousedící, nebo křižující silnice (ve směru od západu na východ) resp. v směre staničení: III/3289 v oblasti zast. Sáň, III/32812 a III/32813 v oblasti ŽST Dobšice nad Cidlinou, III/32818 a II/328 v oblasti Žehuně, resp. Žehuňského rybníka, III/32734 v oblasti ŽST Převýšov, III/32414 v oblasti „Amerika“ v Chlumci nad Cidlinou, II/327 v oblasti ŽST Chlumec nad Cidlinou. Přístup na staveniště je možný i přes účelové, místní, resp. staveništní komunikace.

Jak bylo uvedeno, možnost příjezdu na místo stavby silničními vozidly je po silnicích I., II. a III. tříd, ale i po místních a účelových komunikacích. Podmínkou přístupu po těchto komunikacích je podmíněno získáním kladného vyjádření vlastníků sousedních pozemků, a to nejen pro příjezd stavebních mechanismů, ale i pro potřeby návozu a odvozu materiálu a konstrukcí stavby. Případný souhlas si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby.

Dopravní trasy k zařízením staveniště a k budovaným objektům byly prověřeny místním šetřením a konfrontovány též s katastrálním podkladem. Vytipované trasy jsou zaneseny v situačním výkrese, který tvoří přílohu tohoto dokumentu (přílohy 002a – 002c) resp. v koordinačních situacích v části C.3 této dokumentace.

6.2.2 Přístupy na staveniště

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou buď po veřejných komunikacích nebo po dočasně zřízeních provizorních komunikacích, které jsou napojeny na veřejnou dopravní síť. Vjezdy na staveniště a ke kolejišti pro přístup stavební mechanizace budou umožněny převážně v místech stávajících rekonstruovaných či nerekonstruovaných železničních přejezdů, v místech ploch ZS ležících v prostoru zastávek a železničních stanic a také zřízením dočasných, většinou zemních, nájezdových ramp z přilehlých pozemních komunikací. Kromě výše uvedeného budou přístupem na staveniště i obslužné komunikace vzhledem k tomu, že součástí stavby je i nové směrové vedení, resp. zdvoukolejnění, tzn. nebude nutné vykonávat stavbu vždy z prostoru stávajícího železničního náspu.

7 Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně

7.1 Chráněná území a záplavová území

Stavba v mezistaničním úseku Dobšice nad Cidlinou – Choťovice a Choťovice – Převýšov přímo přechází, resp. je v přímém dotyku s:

- ptačí oblastí Žehuňský rybník – Obora Kněžičky
- evropsky významnou lokalitou Žehuňsko,
- ochranným pásmem Kněžičky
- ochranným pásmem Žehuňský rybník,
- národní přírodní památkou Žehuňský rybník
- národní přírodní rezervací Kněžičky
- přírodní památkou Víno,
- evropsky významnou lokalitou Víno.

V mezistaničním úseku Převýšov – Chlumec nad Cidlinou pak stavba přechází přes přírodní památku Olešnice a evropsky významnou lokalitou Olešnice.

Jelikož stavba přímo zasahuje do těchto chráněných území, zejména pak rozsáhlou změnou směrového vedení, bude potřebné prověřit možnost technického řešení s dopadem na vliv a ochranu životního prostředí. Až po určení opatření ve vztahu k ochraně životního prostředí bude možné určit soubor opatření během výstavby.

Obvod stavby taktéž leží na hranici, resp. v záplavových území několika toků. V záplavových územích jsou zřizována zařízení staveniště i přístupové komunikace.

7.2 Železnice

Ochranné pásmo železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah je řešeno v zákonu č. 266/1994 Sb. v §8 (Zákon o drahách v aktuálně platném znění zákona č. 250/2014 Sb.).

(1) Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou (nerelevantní části vynechány):

- a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,

- c) u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

(2) Pro dráhu vedenou na pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §9:

(1) V ochranném pásmu dráhy lze zřizovat a provozovat stavby, provádět hornickou činnost a činnost prováděnou hornickým způsobem, provozovat střešnice, skladovat výbušniny, nebezpečné odpady a zřizovat světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

(2) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn v ochranném pásmu dráhy vstupovat na cizí pozemky, popřípadě na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy, odstraňování

následků nehod nebo poškození dráhy a za účelem odstraňování jiných překážek omezujících provozování drážní dopravy. Přitom je povinen dbát toho, aby užívání pozemků, popřípadě staveb na nich stojících, bylo co nejméně rušeno a aby vstupem a činnostmi nevznikly škody, kterým je možno zabránit. Výkon těchto oprávnění musí být omezen na nezbytnou dobu a nezbytnou míru. Tímto ustanovením není dotčeno právo na náhradu škody podle občanského zákoníku.

(3) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu na provozování dráhy nebo na provozování drážní dopravy na nezbytnou dobu v nezbytné míře a za náhradu použít nemovitost vlastníka v ochranném pásmu dráhy, nelze-li dosáhnout účelu jinak.

(4) Vlastník nemovitosti přilehlé k dráze tramvajové nebo dráze trolejbusové je v nezbytně nutných případech na nezbytnou dobu povinen za jednorázovou úhradu strpět omezení vlastnického práva ke své nemovitosti spočívající v umístění a provozování pevných trakčních, signalizačních nebo zabezpečovacích zařízení. Rozhodnutí o omezení vlastnického práva a o výši úhrady vydává na návrh provozovatele dráhy tramvajové nebo trolejbusové drážní správní úřad. Provozovatel dráhy je povinen při umístění a odstranění tohoto zařízení na cizí nemovitosti uvést nemovitost při ukončení prací do původního stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího původnímu účelu nebo užití dotčené nemovitosti.

7.3 Pozemní komunikace

Ochranné pásmo u pozemních komunikací stanovuje §30 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon v aktuálně platném znění zákona č. 268/2015 Sb.).

(1) K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby

(2) Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

(3) Souvisle zastavěným územím obce (dále jen "území") je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

- a) na území je postaveno pět a více budov odlišných vlastníků, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí,
- b) mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

(4) Hranice silničního ochranného pásma definovaná v § 30 odst. 2 písm. a) je pro případ povolování zřizování a provozování reklamních zařízení, které by byly viditelné uživateli dotčené pozemní komunikace, posunuta ze 100 metrů na 250 metrů.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §31 - §33:

§ 31

- (1) Zřízení a provozování reklamního zařízení v silničním ochranném pásmu podléhá povolení.
- (2) Zřízení a provozování reklamního zařízení lze povolit pouze, není-li zaměnitelné s dopravními značkami, světelnými signály, zařízeními pro provozní informace nebo s dopravními zařízeními a nemůže-li oslnit uživatele dotčené pozemní komunikace nebo jinak narušit provoz na pozemních komunikacích.
- (3) Jedná-li se o reklamní zařízení viditelné z pozemní komunikace v silničním ochranném pásmu dálnice a silnice I. třídy, lze jeho zřízení a provozování povolit pouze pokud splňuje podmínky podle odstavce 2 a slouží-li k označení provozovny, která se nachází v silničním ochranném pásmu ve vzdálenosti do 200 metrů od reklamního zařízení.
- (4) Povolení podle odstavce 1 vydává příslušný silniční správní úřad po předchozím souhlasu
 - a) vlastníka dotčené nemovitosti, na které má být reklamní zařízení zřizováno a provozováno,
 - b) Ministerstva vnitra, jde-li o silniční ochranné pásmo dálnice,
 - c) Policie České republiky, jde-li o silniční ochranné pásmo silnice a místní komunikace.
- (5) Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zřizovat a provozovat reklamní zařízení právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou, nejdéle na dobu pěti let, a v rozhodnutí stanoví podmínky zřizování a provozování reklamního zařízení.
- (6) Vlastník nemovitosti v silničním ochranném pásmu je oprávněn v obecném zájmu umístit na své nemovitosti pouze reklamní zařízení, které bylo povoleno.
- (7) Porušuje-li právnická nebo fyzická osoba podmínky stanovené v rozhodnutí o vydání povolení ke zřizování a provozování reklamních zařízení, silniční správní úřad rozhodne o odnětí povolení. Právnické nebo fyzické osobě, které bylo odňato povolení, lze udělit povolení na základě znovu podané žádosti nejdříve po uplynutí tří let ode dne, kdy rozhodnutí o odnětí povolení nabylo právní moci.
- (8) Silniční správní úřad může rozhodnout o změně vydaného povolení na základě odůvodněné žádosti držitele povolení.
- (9) Silniční správní úřad je povinen do 7 dnů ode dne, kdy se dozvěděl o zřízení nebo existenci reklamního zařízení umístěného v rozporu s odstavcem 2, 3 nebo 5 v silničním ochranném pásmu bez povolení vydaného příslušným silničním správním úřadem podle odstavce 1, vyzvat vlastníka reklamního zařízení k jeho odstranění. Vlastník reklamního zařízení je povinen reklamní zařízení neprodleně, nejdéle do pěti pracovních dnů po doručení výzvy příslušného silničního správního úřadu, odstranit. Neučiní-li tak, silniční správní úřad zajistí do 15 pracovních dnů zakrytí reklamy a následně zajistí odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka tohoto zařízení. Odstranění reklamního zařízení a jeho likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.
- (10) Nemůže-li příslušný silniční správní úřad zjistit vlastníka reklamního zařízení zřizovaného nebo provozovaného bez povolení podle odstavce 1, zveřejní výzvu k odstranění reklamního zařízení způsobem v místě obvyklým a po marném uplynutí lhůty deseti dnů ode dne zveřejnění výzvy je povinen reklamu do 15 pracovních dnů zakrýt a následně zajistit odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka dotčené nemovitosti, na které je reklamní zařízení umístěno. Odstranění reklamního zařízení a jeho likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.
- (11) Vlastník nemovitosti, na které je zřízeno a provozováno reklamní zařízení bez povolení podle odstavce 1, je povinen umožnit na nezbytnou dobu a v nezbytné míře vstup na svoji nemovitost za účelem zakrytí reklamy a za účelem odstranění a likvidace tohoto reklamního zařízení. Vznikne-li tím škoda na nemovitosti, je ten, kdo škodu způsobil, povinen ji nahradit; této odpovědnosti se nemůže zprostit.

(1) V silničních ochranných pásmech lze jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem a za podmínek v povolení uvedených

- a) provádět stavby, které podle zvláštních předpisů vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu,
- b) provádět terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky.

Ustanoveními tohoto odstavce nejsou dotčeny předpisy o územním plánování a o stavebním řádu.

(2) Povolení podle předchozího odstavce se nevyžaduje pro stavby čekáren linkové osobní dopravy, zařízení tramvajových a trolejbusových drah, telekomunikačních a energetických vedení a pro stavby související s úpravou odtokových poměrů.

§ 33

V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovatek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa. Strany rozhledových trojúhelníků se stanovují 100 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice hlavní a 55 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice vedlejší.

7.4 Inženýrské sítě

Ochranné pásmo u elektrických, plynárenských zařízení a u teplovodů stanovuje zákon č. 458/2000 Sb. (Energetický zákon).

Ochranné pásmo energetických zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 46:

(1) Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení elektrizační soustavy do provozu.

(2) Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

(3) Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

1. pro vodiče bez izolace	7 m
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
- b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně:

1. pro vodiče bez izolace	12 m
2. pro vodiče s izolací základní	5 m
- c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m
- d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m
- e) u napětí nad 400 kV 30 m

- | | |
|---|-----|
| f) u závěsného kabelového vedení 110 kV | 2 m |
| g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence | 1 m |

(4) v lesních průsecích udržuje provozovatel přenosové soustavy nebo provozovatel příslušné distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 4 m po jedné straně základů podpěrných bodů nadzemního vedení podle odstavce 3 písmena a) bodu 1 a písmena b), c), d) a e), pokud je takový volný pruh třeba; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(5) Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

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

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV 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.

(7) Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranné pásmo plynárenských zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 68:

(1) Plynárenská zařízení jsou chráněna ochrannými pásmy k zajištění jejich bezpečného a spolehlivého provozu. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení plynárenského zařízení do provozu.

(2) Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- u technologických objektů 4 m od půdorysu.

(3) v ochranném pásmu je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit plynárenská zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Při provádění veškerých činností v ochranném pásmu i mimo ně nesmí dojít k poškození plynárenského zařízení.

(4) Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo majetku osob, fyzická či právnická osoba provozující příslušnou plynárenskou soustavu nebo přímý plynovod, těžební plynovod či plynovodní přípojku:

- stanoví písemně podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu,
- udělí písemný souhlas se stavební činností, umístěním staveb, neuvedených v písmenu a), zemními pracemi, zřizováním skládek a uskladňováním materiálu v ochranném pásmu; souhlas musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

(5) v lesních průsecích udržuje provozovatel přepravní soustavy nebo provozovatel distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(6) Vysazování trvalých porostů kořenících do větší hloubky než 20 cm nad povrch plynovodu ve volném pruhu pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu nebo přípojky lze pouze na základě souhlasu provozovatele přepravní soustavy nebo provozovatele distribuční soustavy nebo provozovatele přípojky.

Ochranné pásmo teplotních zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 87:

(1) Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a ochraně života, zdraví, bezpečnosti a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie do provozu.

(2) Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

(3) u výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotní látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,5 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,5 m.

(4) v ochranném pásmu zařízení, která slouží pro výrobu či rozvod tepelné energie, i mimo ně je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit tato zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud se prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu, stanoví provozovatel tohoto zařízení podmínky. Ostatní stavební činnosti, umísťování staveb, zemní práce, uskladňování materiálu, zřizování skládek a vysazování trvalých porostů v ochranných pásmech je možno provádět pouze po předchozím písemném souhlasu provozovatele tohoto zařízení. Podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby nebo souhlas, který musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen, se připojují k návrhu regulačního plánu nebo návrhu na vydání územního rozhodnutí nebo oznámení záměru v území o vydání územního souhlasu; orgán, který je příslušný k vydání regulačního plánu nebo územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, podmínky nepřezkoumává.

(5) Prochází-li zařízení pro rozvod tepelné energie budovami, ochranné pásmo se nevymezuje. Při provádění stavebních činností musí vlastník dotčené stavby dbát na zajištění bezpečnosti tohoto zařízení.

(6) Vlastníci nemovitostí jsou povinni umožnit provozovateli zařízení přístup k pravidelné kontrole a provádění nezbytných prací na zařízení pro rozvod tepelné energie umístěném v jejich nemovitostech. Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, je provozovatel zařízení před zahájením prací povinen vlastníka nebo správce nemovitosti o rozsahu a době trvání prací informovat a po ukončení prací uvést dotčené prostory do původního stavu, a není-li to s ohledem na povahu provedených prací možné, do stavu odpovídajícímu předchozímu účelu nebo užívání nemovitosti.

7.5 Telekomunikační zařízení a sítě

Ochranné pásmo telekomunikačních zařízení a sítí, podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 92 zákona č. 151/2000 Sb.

- (1) k ochraně telekomunikačních zařízení se zřizují ochranná pásma.
- (2) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby.
- (3) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.
- (4) V ochranném pásmu podzemních telekomunikačních vedení je zakázáno:
 - a) provádět bez souhlasu jejich vlastníka zemní práce s výjimkou nezbytně nutných oprav vodovodů a kanalizací při jejich haváriích; v těchto případech je provozovatel vodovodů a kanalizací povinen tuto skutečnost oznámit bez zbytečného odkladu provozovateli dotčeného telekomunikačního zařízení,
 - b) zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení a provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k podzemnímu telekomunikačnímu vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu,
 - c) vysazovat trvalé porosty.
- (5) Ochranná pásma ostatních telekomunikačních zařízení vznikají dnem právní moci územního rozhodnutí o ochranném pásmu. Účastníkem územního řízení o ochranném pásmu je Úřad.
- (6) Ochranné pásmo nadzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí podle zvláštního právního předpisu a je v něm zakázáno zřizovat stavby, elektrická vedení a železné konstrukce, umísťovat jeřáby, vysazovat porosty, zřizovat vysokofrekvenční zařízení nebo jinak způsobovat elektromagnetické stíny, odrazy nebo rušení.

7.6 Ochrana inženýrských sítí při výstavbě

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu.

Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou – na vyžádání – zástupci spravujících organizací.

Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace nebo to nevyplývá z vyjádření od správců sítí (viz. Dokladová část), musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí – v případě potřeby – vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Po vytýčení budou provedeny ručně kopané sondy ke zjištění hloubky vedení ve volném terénu (vše s ohlášením správcí vedení). Jejich poloha bude zaznamenána do výkresové dokumentace a následně s výskytem těchto sítí budou seznámeni pracovníci provádějící opravu.

Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení.

Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN 34 3101, článek 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30 x 4 mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 34 3510
- před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 34 3100
- indukuje-li se ve sdělovacím kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č. 1 normy ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

Projektant již v rámci dokumentace předpokládal, že inženýrské sítě jsou uloženy v dostatečné hloubce pod tratí tak, aby nebyly realizací železničního spodku dotčeny. Pokud jsou inženýrské sítě v nedostatečné hloubce pod tratí, je navržena přeložka dané sítě. Známé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny.

Nicméně toto nezabývá dodavatele povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit. Projektant upozorňuje, že v prostoru kolejiště se mohou ještě vyskytovat další inženýrské sítě procházející pod tratí, jejichž průběhy nejsou známy.

Při stavebních pracích je nutno drážní sítě vypínat tak, aby nebyl narušen železniční provoz na trati! Propojování kabelů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je nutno naplánovat do doby vlakových pauz, dopravního klidu nebo do nepřetržité výluky s vyloučením železničního provozu, která je v rámci stavby naplánována!

7.7 Ochrana budovaných objektů, ochrana zeleně

Ochrana budovaných objektů během výstavby je popsána přímo v částech dokumentace jim příslušejících. Ochrana stromů při trasách ke staveništi a na zařízeních staveniště standardní.

7.8 Zvláštní/bezpečnostní opatření

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

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

7.9 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Vliv stavby na životní prostředí je řešen v samostatné části projektové dokumentace „N.1.2 Vliv stavby na životní prostředí“.

8 Plochy zařízení staveniště a dopravní trasy

Během zpracování projektové dokumentace byly, s ohledem na technické řešení stavby, vytypovány plochy, které budou sloužit jako zařízení staveniště. Cílem bylo nalézt a určit vhodné plochy, které by bylo možné v průběhu výstavby využít pro účely ZS. Plochy ZS byly primárně určeny převážně na drážních pozemcích, avšak v některých případech si stavba vyžádá i dočasný zábor pozemků ve vlastnictví měst a obcí a též v soukromém vlastnictví. Podrobnější informace jsou uvedené v části N.1.5.2 – Geodetická dokumentace, Majetkoprávní část.

Návrh ploch ZS byl proveden s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány do míst se soustředěnou stavební činností, tj. k místem přeložek tratě, mostním objektům, přejezdům atp., a to tak, aby byly dostupné ze stávajících nebo nově navržených (staveništních nebo obslužných) komunikací nebo ze železniční tratě.

Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou vyzískaného štěrku nebo panelováním. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněna a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazné, a proto je nutno brát jako návrh, který si může dodavatel stavby přizpůsobit svým potřebám.

Výměry u ZS jsou u ploch uvedeny v m².

K potřebám stavby budou patřit i další lokality a skládky, které jsou uvedeny v části dokumentace N.1.2 – Vliv stavby na životní prostředí.

Jako plochy a objekty ZS se předpokládá rovněž využití kapacit a základů stavebních společností, podnikajících v oblasti výstavby. V tom případě lze ZS, navržené v projektu, nahradit obdobným zařízením se stejnými parametry. Z toho vyplývá, že návrh ploch ZS v projektu je flexibilní a je možné jej operativně podle aktuálních potřeb upravit. Ke změnám ploch ZS může dojít i z jiných důvodů (nové podmínky majitele pozemku, změna technologie apod.).

Z ekonomických důvodů se počítá také s využitím objektů v majetku/správě ČR/Správy železnic, s.o. nebo Českých drah, a.s. Při projednávání dodavatelské přípravy je však nutno počítat s tím, že některé objekty mohou být využity jako provizorní pro provozní účely, např. stávající objekty bývalých staveb při výlukových pracích na zhlavích, objekty bývalých skladišť apod.

Při potřebě dalších objektů pro účely ZS stavby se doporučuje projednat možnost využití objektů a prostor v blízkosti staveniště.

Konkrétní výběr a využívání objektů, příp. odkoupení, pronájem, rozšíření kapacity či zajištění dalších objektů bude předmětem rozhodnutí dodavatele na základě posouzení vlastních prostředků a organizace výstavby. Předběžné zajištění objektů investorem by mohl dodavatel na základě vlastní přípravy odmítnout nebo nevyužít. Nedodržení předběžných příslibů by mohlo při jednání s vlastníky přinést nejen komplikaci v průběhu stavby, ale i finanční ztráty.

Kapacita ploch ZS byla prověřena na základě množství rozhodujících hmot a materiálů, zejména železničního spodku a svršku, a dle činností na ZS prováděných na základě časového průběhu prací. V dalším průběhu přípravy stavby je v kompetenci zhotovitele stavby rozhodnout o jejich jiném využívání.

Stavební činnost se při rozvinutí prací v délce vyloučeného úseku železniční trati nebo stanice předpokládá formou většího počtu pracovišť – stavenišť. Při návrhu objektů pro účely ZS bylo bráno v úvahu, že potenciální dodavatel může mít vlastní trvale nebo přechodně vybavené zázemí s objekty, využitelné pro účely stavby.

Zákres ZS a komunikací je patrný z příložených přehledných situací stavby (přílohy 002a – 002c) resp. z koordinačních situací v části C.3 této dokumentace.

Celkově bylo navrženo 48 ZS. Některá ZS slouží jako hlavní stavebný dvůr, demontážní, resp. montážní základny, recyklační základny nebo jako klasická ZS. Účely ZS jsou uvedené v další kapitole. Číselný řad ZS není souvislý.

8.1 Seznam a popis ploch ZS

ZS1	ZS v km 4,257
účel:	ZS pro výstavbu propustku
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	100 m ²
přístup:	staveništní komunikací
vlastník:	soukromá osoba
ZS2	ZS v km 4,440
účel:	ZS pro výstavbu mostu přes řeku Cidlinu
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	2150 m ²
přístup:	staveništní komunikací a přes dráhu
vlastník:	soukromá osoba, obce, Povodí Labe, Správa železnic
ZS3	ZS v km 4,490
účel:	ZS pro mezideponii, složiště
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	850 m ²
přístup:	staveništní komunikací
vlastník:	soukromá osoba
ZS4	ZS v km 4,817
účel:	ZS pro mezideponii, složiště
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	2270 m ²
přístup:	staveništní komunikací a silnici III/3289
vlastník:	soukromá osoba
ZS5	ZS v km 5,495
účel:	ZS pro výstavbu mostu přes řeku Sánský kanál
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	430 m ²
přístup:	staveništní komunikací a přes dráhu
vlastník:	soukromá osoba
ZS6	ZS v km 5,650
účel:	ZS pro mezideponii, složiště
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3880 m ²
přístup:	silnice III/32812
vlastník:	soukromá osoba
ZS7	ZS v km 6,350
účel:	ZS pro (de)montážní základnu
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3630 m ²
přístup:	budoucí silnice III. třídy a přes dráhu
vlastník:	soukromá osoba

ZS8	ZS v km 6,350
účel	ZS pro (de)montážní základnu
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	2780 m ²
přístup:	silnice III/32812
vlastník:	soukromá osoba
ZS9	ZS v km 6,500
účel	ZS pro (de)montážní základnu
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	2400 m ²
přístup:	silnice III/32812 a omezeně přes dráhu
vlastník:	soukromá osoba
ZS10	ZS v km 6,500
účel	ZS pro (de)montážní základnu
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	2420 m ²
přístup:	silnice III/32812 a III/32813
vlastník:	soukromá osoba
ZS11	ZS v km 6,500
účel	ZS pro (de)montážní základnu
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	6130 m ²
přístup:	silnice III/32812 a III/32813 a přes dráhu
vlastník:	obec a České dráhy
ZS12	ZS v km 6,860
účel	ZS pro mezideponii, složiště
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	1980 m ²
přístup:	místní komunikace a přes dráhu
vlastník:	České dráhy
ZS13	ZS v km 7,050
účel	pomocné ZS k ZS13
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	4120 m ²
přístup:	staveništní komunikace a přes dráhu
vlastník:	obec a České dráhy
ZS14	ZS v km 7,240
účel	pro recyklační základnu
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	13200 m ²
přístup:	místní komunikace, staveništní komunikace a přes dráhu
vlastník:	soukromá osoba
ZS15	ZS v km 7,700
účel	pro mezideponii, složiště
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	2950 m ²
přístup:	místní komunikace
vlastník:	soukromá osoba

ZS16	ZS v km 8,400
účel	pro mezideponii, složiště
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	830 m ²
přístup:	silnice III/32818
vlastník:	obec
ZS17	ZS v km 9,050
účel	pro účely výstavby přeložky
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	5050 m ²
přístup:	silnice II/328
vlastník:	Správa železnic a soukromá osoba
ZS18	ZS v km 9,650
účel	pro účely výstavby přeložky
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3250 m ²
přístup:	nová obslužná komunikace
vlastník:	soukromá osoba
ZS21	ZS v km 11,800
účel	pro účely výstavby přeložky, resp. opěrné zdi nebo jako mezideponie
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	4190 m ²
přístup:	staveništní komunikace
vlastník:	České dráhy
ZS22	ZS v km 12,000
účel	pro účely výstavby technologické budovy
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	185 m ²
přístup:	nová obslužná komunikace
vlastník:	soukromá osoba
ZS23	ZS v km 12,200
účel	pro účely výstavby přeložky, resp. opěrné zdi nebo jako mezideponie
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	9530 m ²
přístup:	nová obslužná komunikace
vlastník:	České dráhy
ZS24	ZS v km 14,150
účel	pro účely výstavby opěrné zdi a přeložky
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	5860 m ²
přístup:	nová obslužná komunikace
vlastník:	soukromá osoba
ZS25	ZS v km 15,220
účel	pro účely výstavby přeložky
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3520 m ²

přístup:	nová obslužná komunikace
vlastník:	soukromá osoba
ZS26	ZS v km 15,850
účel	ZS pro mezideponii, složiště
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	2520 m ²
přístup:	obslužná komunikace
vlastník:	soukromá osoba
ZS27	ZS v km 17,050
účel	pro účely výstavby přeložky
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3580 m ²
přístup:	staveništní komunikace
vlastník:	obec a soukromá osoba
ZS28	ZS v km 18,250
účel	pro mezideponii, složiště
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3400 m ²
přístup:	III/32734 a přes dráhu
vlastník:	České dráhy
ZS29	ZS v km 18,850
účel	pro účely výstavby technologické budovy
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	110 m ²
přístup:	nová obslužná komunikace
vlastník:	České dráhy a soukromá osoba
ZS30	ZS v km 19,500
účel	ZS pro výstavbu silničního nadjezdu I/11
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	300 m ²
přístup:	silnice I/11
vlastník:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ZS31	ZS v km 19,600
účel	pro výstavbu propustku
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	100 m ²
přístup:	staveništní komunikace
vlastník:	soukromá osoba
ZS32	ZS v km 19,650
účel	ZS pro výstavbu silničního nadjezdu I/11
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	970 m ²
přístup:	silnice I/11
vlastník:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ZS33	ZS v km 19,720
účel	ZS pro výstavbu silničního nadjezdu I/11
umístění:	vpravo ve směru staničení

velikost:	300 m ²
přístup:	silnice I/11
vlastník:	Královéhradecký kraj
ZS34	ZS v km 19,720
účel	ZS pro výstavbu silničního nadjezdu I/11
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	300 m ²
přístup:	silnice I/11
vlastník:	Královéhradecký kraj
ZS35	ZS v km 20,600
účel	ZS pro výstavbu přeložky a silničního nadjezdu
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	5300 m ²
přístup:	silnice III/32414
vlastník:	město a Správa železnic
ZS36	ZS v km 21,650
účel	ZS pro výstavbu přeložky a silničního nadjezdu
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	2960 m ²
přístup:	silnice III/32414
vlastník:	město
ZS37	ZS v km 21,900
účel	pro účely výstavby přeložky a silničního nadjezdu
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	5680 m ²
přístup:	místní komunikace a přes dráhu
vlastník:	České dráhy
ZS38	ZS v km 22,100
účel	pro recyklační základnu, popř. ZS pro (de)montážní základnu
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	10000 m ²
přístup:	staveništní komunikace a přes dráhu
vlastník:	soukromá osoba a město
ZS39	ZS v km 22,100
účel	pomocné ZS k ZS33
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	2200 m ²
přístup:	staveništní komunikace a přes dráhu
vlastník:	České dráhy a Správa železnic
ZS40	ZS v km 22,950
účel	hlavní stavební dvůr
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	5100 m ²
přístup:	silnice II/327 a přes dráhu
vlastník:	České dráhy
ZS41	ZS v km 23,000
účel	ZS pro mezideponii, složiště

umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	4600 m ²
přístup:	místní komunikace, silnice II/327 a přes dráhu
vlastník:	České dráhy
ZS42	ZS v km 23,180
účel	ZS pro silniční podjezd
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	1100 m ²
přístup:	silnice II/327
vlastník:	soukromá osoba
ZS43	ZS v km 0,500
účel	ZS pro silniční podjezd
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	3720 m ²
přístup:	staveništní komunikace
vlastník:	České dráhy
ZS43A	ZS v km 23,500
účel	ZS pro propustky
umístění:	vpravo ve směru staničení
velikost:	100 m ²
přístup:	staveništní komunikace
vlastník:	soukromá osoba
ZS44	ZS v km 0,700
účel	ZS pro železniční most přes ul. B. Němcové
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	1550 m ²
přístup:	místní komunikace
vlastník:	soukromá osoba a Česká republika
ZS45	ZS v km 0,850
účel	ZS pro mechanizaci na demontáž mostu přes Cidlinu
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	1600 m ²
přístup:	staveništní komunikace
vlastník:	soukromá osoba a Povodí Labe
ZS46	ZS v km 0,900
účel	ZS pro železniční most přes řeku Cidlinu
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	540 m ²
přístup:	místní komunikace
vlastník:	Povodí Labe, Česká republika, město a soukromá osoba
ZS47	ZS v km 0,900
účel	ZS pro železniční most přes řeku Cidlinu
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	1100 m ²
přístup:	místní komunikace
vlastník:	soukromá osoba

ZS48	ZS v km 3,536
účel	ZS pro výstavbu železničního mostu, pro mezideponii, složiště
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	4090 m ²
přístup:	staveništní komunikace
vlastník:	Správa železnic
ZS49	ZS v km 2,340
účel	ZS pro výstavbu komunikace a technologických objektů
umístění:	vlevo ve směru staničení
velikost:	160 m ²
přístup:	místní komunikace
vlastník:	Správa železnic, soukromá osoba

8.2 Recyklační základna

Po odstranění kolejového roštu bude zbývající štěrk přemístěn železničními vagony a odvezen na mezideponii přímo u recyklační základny. Recyklační základna o rozloze 10 000 m² je navržena ve 2. roce výstavby (2. stavební sezona) v ŽST Chlumec nad Cidlinou poblíž ZS38 v km 22,1 vlevo od trati u Starochlumeckého rybníku vedle průmyslové oblasti (areál fy Bidfood) během rekonstrukce ŽST Chlumec nad Cidlinou. Toto ZS je dostupné z koleje č. 102a a taktéž ze staveništní komunikace.

Během 2. stavební sezony bude zpracováváno kolejové lože ze ŽST Chlumec nad Cidlinou a částečně i z traťových úseků Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov a Chlumec nad Cidlinou – Odb. Zapeč. V rámci zpracování kolejového lože se uvažuje se zpětným 70 % využitím jako štěrkodeř a s 30 % generováním odpadu, který bude umístěn na skládku.

Na konci 2. stavební sezony, resp. před zahájením 3. stavební sezony bude recyklační základna přesunuta do ŽST Dobšice nad Cidlinou na chlumecké zhlaví v prostoru za napájecí stanicí přibližně v km 7,8 – 8,1 vlevo od trati naproti ZS15. Velikost RZ se předpokládá 13 200 m² a bude dostupná z koleje. Recyklační základna bude zpracovávat kolejové lože zejména z 3. stavební sezony.

Během 3. stavební sezony bude zpracováváno kolejové lože z celého úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo). V případě využití kolejového lože z úseků, které byly přednedávnm rekonstruovány (úsek Kanín – Převýšov) se předpokládá se zpětným 100% využitím kolejového lože, a to: zpětné využití v novém lože 50 %, jako štěrkodeř 30% a do tělesa násypu 20%. V případě nerekonstruovaného úseku (úsek Převýšov – Chlumec nad Cidlinou) se předpokládá využití kolejového lože jako bylo uvedeno pro recyklační základnu ve 2. stavební sezóně.

Zásady pro zřízení a provozování recyklační základny:

- Základna musí být vybudována ve výškové úrovni zamezující její možné zaplavení vodou.
- V průběhu provozu recyklační linky musí být prováděn monitoring jakosti podzemních a povrchových vod.
- Výzisk z recyklace musí být bezodkladně odvezen na skládku příslušné skupiny.
- Činnost recyklační linky je omezen na denní dobu, a to na předem určený počet hodin odsouhlasený příslušnou hygienickou stanicí.

8.3 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy nebo je nutné při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

8.4 Zásady řešení staveniště

Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, stavba bude v značném rozsahu budována mimo hranici drážního pozemku, což je patrné v situacích v části C.3. Na základě toho návrh zařízení staveniště značně kopíruje nové směrové vedení tratě a navrhuje zařízení staveniště včetně staveništních komunikací často i mimo drážní pozemky (např. v okolí rozsáhlých přeložek se drážní pozemek nenachází).

Při vlastní realizaci stavby nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování jejího okolí, zvláště hlukem a prachem, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

V místě stavby ani v její těsné blízkosti není možno uvažovat žádný vhodný zdroj užitkové vody. Případná místa odběru je nutno projednat za účasti investora a obcí v jednotlivých lokalitách stavby, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby. Pitnou vodu je zapotřebí zajišťovat obdobným způsobem, případně zajistit dovoz pitné vody balené.

Možnosti pro zajištění potřebného příkonu elektrické energie v místě stavby je nutné prověřit v rámci přípravy stavby s OŘ SEE Hradec Králové, případně s odpovědnými pracovníky ČEZ Distribuce (možnost připojení přes vlastní měření).

V případě potřeby zhotovitele a nemožnosti připojení na stávající rozvody je nezbytné zajistit vlastní mobilní výrobu elektrické energie pomocí elektrocentrál.

8.5 Možnosti příjezdů ke staveništi

Navrhované příjezdy ke staveništi jsou vyneseny v situačním výkrese, který je přílohou tohoto dokumentu. Možnost příjezdu na místo stavby silničními vozidly po silnicích, místních a účelových komunikacích bude jedině v případě získání kladného vyjádření vlastníků sousedních pozemků, nejen pro příjezd stavebních mechanismů, ale i pro potřeby návozu a odvozu materiálu a konstrukcí stavby. Případný souhlas si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby. Z hlediska silniční dopravy, při zajištění příjezdu na stavbu po mimodrážních pozemcích, by na silnicích nemělo dojít k zásadnímu omezení silničního provozu. Po odbočení na místní či účelové komunikace k jednotlivým místům stavby může dojít k různým krátkodobým omezením z důvodu frekvence dopravy stavby. DIO v případě využití tohoto řešení zajistí zhotovitel stavby na základě upřesnění definitivního stavebního postupu a konečného harmonogramu stavby.

9 Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Stavební činnost je rozdělena do 7 hlavních stavebních postupů a celkově do 19 stavebních postupů (kromě samostatně vyčleněných přípravných prací a dokončovacích prací).

Realizace prací je plánována v 4 stavebních sezónách. Stavba zpočátku bude probíhat postupně, ve 3. stavební sezóně však dojde k rozsáhlé, během které bude vybudována většina infrastruktury.

Tento způsob výstavby byl zvolen zejména z důvodu změn směrového i výškového vedení tratě vůči stávajícímu stavu.

Z důvodu toho, že stávající trať je jednokolejná včetně přípojných tratí, tak výkon prací v mezistaničních úsecích, popř. na rozhodných prvcích v rámci stanice (rozhodná výhybka, zhlaví, záhlaví apod.) generuje potřebu zavádění náhradní autobusové dopravy.

9.1 Návrh optimálního postupu výstavby

Postup prací při provádění stavby zde navržený je možno upravit podle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora. Úpravou postupu prací však nesmí dojít k navýšení celkového počtu, délky a rozsahu výluk, který je stanoven touto dokumentací. Omezení provozování drážní dopravy vyvolané stavbou nesmí být větší, než jaké je stanoveno touto dokumentací. To se týká zejména 3. stavební sezóny, kdy by prodloužení doby výstavby by generovalo potřebu zavádění dalších výluk během technologické přestávky a na výkon stavebních prací.

Skrývku zeminy v celém úseku stavby bude nutné provádět, s ohledem na vyskytující se živočišné druhy mimo vegetační období, na území NPP, NPR, PO a EVL ideálně v období od 1. září do 31. října, kdy je nejmenší riziko, že skrývkou budou zasaženi čmeláci, obojživelníci a plazi zimující v půdě. Pokud nebude možné dodržet tento optimální termín (např. v 1. stavební sezóně), je nezbytné provádět skrývky po schválení ekologickým dozorem stavby.

Kácení dřevin bude nutné provádět s ohledem na hnízdící ptáky od 1. října do 31. března. Vzrostlé stromy s obvodem nad 220 cm (průměrem nad 70 cm) měřeným ve 130 cm výšky bude nutné kácet v období od 1. září do 31. října, což je období mimo reprodukci a hibernaci netopýrů – pokud nebude možné dodržet tento termín, je nezbytné provádět kácení po schválení ekologickým dozorem stavby.

Stavba bude realizována na drážních pozemcích ve vlastnictví/správě investora ČR/Správy železnic, s.o. nebo Českých drah, a.s., zastoupených RSM Hradec Králové. Jelikož oba subjekty jsou v současné době brány jako dvě samostatné organizace, musí být mezi nimi uzavřena Smlouva o právu provedení stavby. Tato smlouva bude doložena investorem při stavebním řízení.

Postup výstavby nebude možný bez zavedení nepřetržitých výluk, což bude generovat potřebu zřízení náhradní autobusové dopravy.

Rozhodujícím faktorem ovlivňující délku stavebních postupů jsou v tomto případě práce na budování železničního spodku (v místech zdvoukolejnění, přeložek a silničních nadjezdů) včetně potřeby konsolidace vybudovaných násypových těles. Dalším rozhodujícím faktorem ovlivňujícím délku stavebních postupů jsou práce spojené s výstavbou opěrných nebo zárubních zdí, přestavbou mostů, výstavbou podchodů, rekonstrukcí železničního svršku a spodku.

Návrh stavebních postupů byl odvozen zejména z charakteru stavby, kdy je nutno budovat značný rozsah násypových těles, které musí nutně konsolidovat optimálně řádově kolem 12 měsíců, v odůvodněných důvodech je uvažováno s kratší konsolidací násypových těles. Dalším požadavkem, který vzešel z jednání ohledně organizace výstavby, bylo zachování provozu vlaků v závislé trakti.

Jelikož značná část stávajícího trakčního vedení je v kolizi s nově budovanými násypy, bylo nutné do stavebních postupů navrhnout i přeložky TV.

Jak je patrné z výše uvedeného, konsolidace násypů zabírá z celkové doby výstavby značnou část. Aby nebylo nutné zcela přerušit stavební činnost, byly navrženy stavební činnosti v ŽST Chlumec nad Cidlinou, kde většina prací při rekonstrukci železničního spodku a svršku probíhá na stávajícím násypovém tělese. V případě návrhu prací v jiných částech infrastruktury by práce generovaly potřebu zavádění výluk a náhradní autobusové dopravy, která i tak musí být zavedena během rozsáhlé výluky ve 3. stavební sezóně.

Na základě výše zmíněného bylo navrženo základní fázování výstavby:

- 1. fáze: přeložky trakčního vedení a budování nových zemních těles
- 2. fáze: budování nových zemních těles
- 3. fáze: budování infrastruktury v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 4. fáze: dobudování infrastruktury vyjma náročných úseků
- 5. fáze: dobudování infrastruktury náročných úseků

1. fázi představují 1. stavební postupy, 2. fázi představují zejména 2. stavební postupy, ale i 3. – 6. stavební postupy, 3. fáze představují 3. – 5. stavební postupy, v menší míře i 6. stavební postupy, 4. fázi představují 6. stavební postupy a 5. fázi představuje(i) zejména 7. stavební postup(y).

Jak bylo výše uvedeno, z pohledu návaznosti sousedních staveb je uvažováno s výstavbou tohoto úseku až po realizaci sousedních úseků, co plně respektuje navržené zahájení stavby.

Mimo textové části, kde jsou popsány jednotlivé stavební postupy jsou součástí dokumentace i schémata jednotlivých stavebních postupů (příloha č. 003a – 003d).

Dopravní opatření v jednotlivých stavebních postupech jsou zpracované v části B.4 – Provozní a dopravní technologie.

9.2 Doporučený optimální postup stavebních činností v jednotlivých lokalitách stavby

Zahájení stavby 7. 2. 2025

Ukončení stavby 11. 9. 2028

Délka trvání 1 313 dní

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
Modernizace traťového úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)	1313 dny	7.2. 25	11.9. 28
Zahájení stavby	0 dny	7.2. 25	7.2. 25
1. stavební sezóna	312 dny	7.2. 25	15.12. 25
Přípravné práce	100 dny	7.2. 25	17.5. 25
Stavební postup č. 1A (úsek Kanín – Zapeč, výstavba základů TV)	85 dny	18.5. 25	10.8. 25
Stavební postup č. 1B (úsek Kanín – Chlumec, přeložka TV)	25 dny	11.8. 25	4.9. 25
Stavební postup č. 1C (úsek Chlumec – Zapeč, přeložka TV)	12 dny	5.9. 25	16.9. 25
Stavební postup č. 2A (úsek Kanín – Zapeč, budování násypů)	90 dny	17.9. 25	15.12. 25
<i>Technologická přestávka + přípravné práce</i>	<i>75 dny</i>	<i>16.12. 25</i>	<i>28.2. 26</i>
2. stavební sezóna	290 dny	1.3. 26	15.12. 26
Stavební postup č. 2B (úsek Kanín – Zapeč, budování násypů) (Chlumec 8., 10., 12., 14. SK)	45 dny	1.3. 26	14.4. 26
Stavební postup č. 2C (úsek Kanín – Zapeč, budování násypů) (Chlumec 4., 6. SK)	45 dny	15.4. 26	29.5. 26
Stavební postup č. 3A (Chlumec, hradecké zhlaví, sudá skupina kolejí) (Chlumec – Zapeč 2. TK)	7 dny	30.5. 26	5.6. 26
Stavební postup č. 3B (Chlumec, hradecké zhlaví, sudá skupina kolejí) (Chlumec – Zapeč 2. TK)	34 dny	6.6. 26	9.7. 26
Stavební postup č. 4A (Chlumec, hradecké zhlaví, lichá skupina kolejí) (Chlumec – Zapeč 1. TK)	85 dny	10.7. 26	2.10. 26
Stavební postup č. 4B (Chlumec, hradecké zhlaví, lichá skupina kolejí – dostavba) (Chlumec – Zapeč 1. TK)	19 dny	3.10. 26	21.10. 26
Stavební postup č. 5 (Chlumec, hradecké zhlaví, sudá skupina kolejí – dostavba)	26 dny	22.10. 26	16.11. 26
Rezerva	29 dny	17.11. 26	15.12. 26
<i>Technologická přestávka + přípravné práce</i>	<i>75 dny</i>	<i>16.12. 26</i>	<i>28.2. 27</i>
3. stavební sezóna	290 dny	1.3. 27	15.12. 27
Stavební postup č. 6A (Chlumec, osecké zhlaví, lichá a sudá skupina kolejí) (úsek Kanín – Chlumec)	69 dny	1.3. 27	8.5. 27
Stavební postup č. 6B (Chlumec, osecké zhlaví, sudá skupina kolejí) (úsek Kanín – Chlumec)	10 dny	9.5. 27	18.5. 27
Stavební postup č. 6C (Chlumec, osecké zhlaví, sudá skupina kolejí – dostavba) (úsek Kanín – Chlumec)	8 dny	19.5. 27	26.5. 27
Stavební postup č. 6D (úsek Kanín – Chlumec)	183 dny	27.5. 27	25.11. 27
Rezerva	20 dny	26.11. 27	15.12. 27
<i>Technologická přestávka + přípravné práce</i>	<i>76 dny</i>	<i>16.12. 27</i>	<i>29.2. 28</i>
4. stavební sezóna	195 dny	1.3. 28	11.9. 28
Stavební postup č. 7A (dostavba úseku Kanín – Chlumec, část Choťovice – Převýšov-les, 2. TK)	91 dny	1.3. 28	30.5. 28
Stavební postup č. 7B (demontáž proviz. zařízení v úseku Dobšice-L. – Choťovice, 2. TK + Převýšov-les - Chlumec, 1. TK)	2 dny	31.5. 28	1.6. 28
Stavební postup č. 7B (demontáž proviz. zařízení v úseku Dobšice-L. – Choťovice, 1. TK + Převýšov-les - Chlumec, 2. TK)	2 dny	2.6. 28	3.6. 28
Dokončovací práce	100 dny	4.6. 28	11.9. 28
Ukončení výstavby	0 dny	11.9. 28	11.9. 28

Pozn. v závorce uvedený rozsah stavby je jenom orientační a nespecifikuje přesně, co se v kterém stavebním postupu přesně dělá.

9.2.1 Stavební postup 0

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou (včetně) – Odb. Zapeč (mimo)
- traťový úsek Městec Králové (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)
- traťový úsek Chlumeck nad Cidlinou (včetně) – Nový Bydžov (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

I. stavební sezona (7.2.2025 – 17.5.2025), 100 dní

- bez nároku na výluky

rozsah prací

- vyklizení ploch
- výřezy křovin
- kácení dřevin pouze v období do 31.3., resp. 1.10. - 31.3. v příp. posunu HMG prací nebo přesahu do jiných stavebních postupů (viz čl. 9.1), vzrostlé stromy s obvodem kmene nad 220 cm je možné kácet pouze po schválení ekologickým dozorem stavby, příp. v období 1.9. - 31.10. (viz rovněž čl. 9.1)
- staveništní komunikace
- zřizování ZS
- přeložky a ochrany IS
- sejmutí ornice po schválení ekologickým dozorem, příp. v období 1.9. - 31.10. (viz čl. 9.1)
- zemní práce
- zadání výroby a projekce zabezpečovacího zařízení

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení

dopravní omezení

- bez omezení

9.2.2 Stavební postup 1A

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou (včetně) – Odb. Zapeč (mimo)
- traťový úsek Městec Králové (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)
- traťový úsek Chlumeck nad Cidlinou (včetně) – Nový Bydžov (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

I. stavební sezona (18.5.2025 – 10.8.2025), 85 dní

výluka A:

- 11x 8 hod. kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (po vjezd. návěstidla)

výluka B:

- 11x 8 hod. kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (v obvodu ŽST Chlumeck nad Cidlinou přednostně v nočních hodinách)

- 11x 8 hod. kolejová a napěťová výluka oseckého zhlaví a záhlaví ŽST Chlumeck nad Cidlinou (přednostně v nočních hodinách)
- 11x 8 hod. kolejová výluka úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou

výluka C:

- 5x 8 hod. kolejová a napěťová výluka úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice (v obvodu ŽST Chlumeck nad Cidlinou přednostně v nočních hodinách)
- 5x 8 hod. kolejová a napěťová výluka hradeckého zhlaví a záhlaví ŽST Chlumeck nad Cidlinou (přednostně v nočních hodinách)
- 5x 8 hod. kolejová výluka úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov

výluka D:

- 6x 8 hod. kolejová a napěťová výluka úseku Chlumeck nad Cidlinou (po vjezdová návěstidla) – Káranice

Pozn. během SP 1A musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, doporučeno je dodržení postupnosti výluk podle písmenného označení, přičemž výluky nemusí časově bezprostředně na sebe navazovat

rozsah prací

- probíhají práce z SP 0
- betonáž vybraných základů TV v celém řešeném úseku primárně z prostoru mimo koleje
- osazení stožárů na základy TV v celém řešeném úseku primárně z prostoru mimo koleje
- montáž bran TV v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž 5a. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích

dopravní omezení**výluka A:**

- výluka v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD

výluka B:

- výluka v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
- výluka v úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Městec Králové nahrazeny NAD
- výluka v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci (jenom během nočních hodin) v rozsahu 11x 8 hod.
 - napěťová výluka v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci (jenom během nočních hodin) v rozsahu 16 x 8 hodin

výluka C:

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice a výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov
 - vlaky kategorie R v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové hl. n. nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Káranice nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Nový Bydžov nahrazeny NAD
- výluka v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci (jenom během nočních hodin) v rozsahu 6 x 8 hod.

- napěťová výluka v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci (jenom během nočních hodin) v rozsahu 6 x 8 hodin

výluka D:

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice
 - vlaky kategorie R v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové hl. n. nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Káranice nahrazeny NAD

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.3 Stavební postup 1B

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)
- traťový úsek Městec Králové (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)

termín realizace a potřeba výluk

I. stavební sezona (11.8.2025 – 4.9.2025), 25 dní

výluka A:

- 5 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou
- 5 dní nepřetržitá kolejová výluka oseckého zhlaví a záhlaví ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 5x 8 hod. napěťová výluka ŽST Chlumeck nad Cidlinou (přednostně v nočních hodinách)
- 5 dní nepřetržitá kolejová výluka úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou

výluka B:

- 5 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (po vjezdová návěstidla)
- 5 dní nepřetržitá kolejová výluka úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou (po vjezdová návěstidla)

výluka C:

- 15 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (po vjezdová návěstidla)

Pozn. během SP 1B musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, nutné je dodržení postupnosti výluk podle písmenného značení, přičemž výluky musí na sebe následovat bez časové prodlevy.

rozsah prací

- probíhají práce z SP 0
- osazení trakčních bran a stožárů v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)
- přeložky trakčního vedení ze stávajících trakčních bran a stožárů na nově vybudované v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou (včetně)
- demontáž silničního nadjezdu v km 19,705 (částečná nutnost vyloučení provozu na dráze)
- zřízení neutrálního pole pro ochranu výstavby silničního nadjezdu v km 19,705

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou a výluka v úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou a omezen provoz vlaků vedených v závislé trakci v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (jenom během nočních hodin)

- vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
- vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
- vlaky kategorie Os v úseku Městec králové - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
- vlaky v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové hl.n. během napěťových výluk v ŽST Chlumeck nad Cidlinou vedeny v nezávislé trakci, příp. v Chlumci n.C. musí být k dispozici pomocná dieselová lokomotiva (noční výluky v rozsahu 5x 8 hod.)
- obsluha ŽST Chlumeck n. C. nákladní dopravou od Hradce Králové, příp. Nového Bydžova

výluka B:

- výluka v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou a výluka v úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Os v úseku Městec králové - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - obsluha ŽST Chlumeck n. C. nákladní dopravou od Hradce Králové, příp. Nového Bydžova

výluka C:

- výluka v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - obsluha ŽST Chlumeck n. C. nákladní dopravou od Hradce Králové, příp. Nového Bydžova

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.4 Stavební postup 1C

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)
- traťový úsek Chlumeck nad Cidlinou (včetně) – Nový Bydžov (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

I. stavební sezona (5.9.2025 – 16.9.2025), 12 dní

výluka A:

- 6 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice
- 6 dní nepřetržitá kolejová výluka hradeckého zhlaví a záhlaví ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 6x 8 hod. napěťová výluka ŽST Chlumeck nad Cidlinou (přednostně v nočních hodinách)
- 6 dní nepřetržitá kolejová výluka úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov

výluka B:

- 6 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Chlumeck nad Cidlinou (po vjezdová návěstidla) – Káranice

Pozn. během SP 1C musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, nutné je dodržení postupnosti výluk podle písmenného značení, přičemž výluky musí na sebe následovat bez časové prodlevy.

rozsah prací

- probíhají práce z SP 0
- osazení trakčních bran a stožárů v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice
- přeložky trakčního vedení ze stávajících trakčních bran a stožárů na nově vybudované v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice
- výstavba konstrukce silničního nadjezdu v km 19,705 (nezasahuje do provozované dráhy)

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích

dopravní omezení**výluka A:**

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice a výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov
 - vlaky kategorie R v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové hl.n. nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Káranice nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Nový Bydžov nahrazeny NAD
 - obsluha ŽST Chlumeck n. C. nákladní dopravou od Velkého Oseka
- výluka v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci (jenom během nočních hodin) v rozsahu 6x 8 hod.
 - vlaky v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou během napěťových výluk v ŽST Chlumeck nad Cidlinou vedeny v nezávislé trakci, příp. v Chlumci n.C. musí být k dispozici pomocná diesellová lokomotiva (noční výluky v rozsahu 6x 8 hod.)

výluka B:

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice
 - vlaky kategorie R v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové hl.n. nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Káranice nahrazeny NAD
 - obsluha ŽST Chlumeck n. C. nákladní dopravou od Velkého Oseka

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.5 Stavební postup 2A**prostorové ohraničení stavebního postupu**

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

I. stavební sezona (17.9.2025 – 15.12.2025), 90 dní

výluka A:

- 3 dny nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou

výluka B:

- 2 dny nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou

Pozn. během SP 2A musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, nutné je dodržení postupnosti výluk podle písmenného značení, přičemž výluky musí na sebe následovat bez časové prodlevy.

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou v celém řešeném úseku
- demontáž účelového kolejiště do měnárny v ŽST Dobšice nad Cidlinou
- demontáž části koleje 7b. v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž části vlečky č. V4226 v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (pozn. vlečka není provozována a bude v rámci stavby zrušena)
- budování silničního nadjezdu v km 8,969, 19,705 a 21,670
- nasouvání mostní konstrukce nadjezdu v km 19,705 (nutnost vyloučení provozu na dráze)
- budování železniční estakády v km 15,920

- budování části dočasného přejezdu v km 0,288
- budování části podjezdu v km 0,324
- budování mostů v km 0,656, 0,854 a 0,903

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka v úseku Kanín – Chlumeč nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeč nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeč nad Cidlinou nahrazeny NAD

výluka B:

- výluka v úseku Kanín – Chlumeč nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeč nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeč nad Cidlinou nahrazeny NAD

výluka C:

- výluka kolejí v ŽST Chlumeč nad Cidlinou podle kolejových výluk
 - během výluky Velký Osek - Chlumeč obsluha Chlumce n. C. nákladní dopravou od Hradce Králové, resp. Nového Bydžova

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.6 Technologická přestávka

prostorové ohraničení

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

I. stavební sezona a II. stavební sezóna (16.12.2025 – 28.2.2026), 75 dní

výluka A:

- 2 dni nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeč nad Cidlinou

rozsah prací

- budování a zprovoznění silničního nadjezdu v km 19,705 (částečná nutnost vyloučení provozu na dráze)
- demontáž neutrálního pole pro ochranu výstavby silničního nadjezdu v km 19,705
- budování silničního nadjezdu v km 8,969 a 21,670
- budování železniční estakády v km 15,920
- budování části dočasného přejezdu v km 0,288
- budování části podjezdu v km 0,324
- budování mostů v km 0,656, 0,854 a 0,903

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.7 Stavební postup 2B

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

II. stavební sezona (1.3.2026 – 14.4.2026), 45 dní

výluka A:

- 1 den nepřetržitá kolejová výluka 6., 8., 10., 12. a 14. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 1 den napěťová výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou

výluka B:

- 43 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 8. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 43 dní nepřetržitá kolejová výluka 10., 12. a 14. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- kolejová výluka 6. SK během vlakových přestávek (podle potřeby)

výluka C:

- 1 den nepřetržitá kolejová a napěťová výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou

výluka D:

- 3 dni nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou

Pozn. během SP 2B musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, nutné je dodržení postupnosti výluk podle písmenného značení, přičemž výluky musí na sebe následovat bez časové prodlevy. Poznámka není platná pro výlukou D, která proběhne v souběhu s výlukami A – C.

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou
- vložení děličů pro elektrické oddělení 2., 4., 6. SK vůči 8. SK (výluka A)
- zrušení děličů a vložení děličů pro elektrické oddělení 2. SK vůči 4., 6. a 8. SK (výluka C)
- budování dočasných nástupišť u 8. a 10. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- budování propustku pod 8., 10., 12. a 14. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- budování kabelovodu pod 8., 10. a 12. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- budování siln. nadjezdu v km 8,965 a 21,670 (nutnost vyl.provozu na dráze z důvodu zřízení pažení)
- budování části dočasného přejezdu v km 0,288
- budování části podjezdu v km 0,324
- budování mostů v km 0,656, 0,854 a 0,903

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka 2., 4. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - vlaky vedené nebo odstavované na koleje č. 2, 4 musí být v nezávislé trakci
- výluka 6. – 14. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou

- manipulace nákladních vlaků možná jen v čase mimo provoz osobní dopravy

výluka B:

- výluka 8. – 14. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
 - manipulace nákladních vlaků pouze na koleje, které nejsou ve výluce (koleje č. 4, 6)
 - v případě nutnosti uvolnění koleje č. 4 pro manipulující nákladní vlaky mohou posilové osobní vlaky Chlumeck n. C. - Městec Králové a zpět využít kolej č. 5 společně se spěšnými vlaky Trutnov - Kolín a zpět, přičemž ve směru od Městce Králové, resp. Kolína musí vlak do Městce Králové odjet dříve (vjíždějící vlak od Trutnova se zařadí za něj)

výluka C:

- výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
 - v souběhu s výlukou D

výluka D:

- výluka v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.8 Stavební postup 2C

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

II. stavební sezona (15.4.2026 – 29.5.2026), 45 dní

výluka A:

- 44 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 4. a 6. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 44 dní nepřetržitá napěťová výluka 8. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou

výluka B:

- 1 den nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 4. – 14. SK
- 1 den nepřetržitá napěťová výluka 2. SK

Pozn. během SP 2C musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, nutné je dodržení postupnosti výluk podle písmenného značení, přičemž výluky musí na sebe následovat bez časové prodlevy.

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou
- odstranění děličů pro elektrické oddělení zřízených v SP 2B ve výluce C (výluka B)
- budování dočasných nástupišť u 4. a 6. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování propustku a kabelovodu pod 4., a 6. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 21,670
- budování části dočasného přejezdu v km 0,288
- budování části podjezdu v km 0,324
- budování mostů v km 0,656, 0,854 a 0,903

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích

dopravní omezení**výluka A:**

- výluka 8. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - kolej č. 8 přístupná jen v nezávislé trakci, manipulující nákladní vlaky využijí koleje č. 8, 10 a 12
- výluka 4. a 6. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
 - během této etapy není k dispozici nástupiště u 4. SK. Posilové osobní vlaky Chlumec n. C. – Městec Králové a zpět mohou využít kolej č. 5 společně se spěšnými vlaky Trutnov – Kolín a zpět, přičemž ve směru do Městce Králové, resp. Kolína musí vlak do Městce Králové odjet dříve (vjíždějící vlak od Trutnova se zařadí za něj). Os vlaky z Hradce Králové přijedou na jedno z volných nástupišť (v čase jejich příjezdu a odjezdu jsou nástupiště volná) a po výstupu cestujících je nutné je přestavit na kolej č. 8, příp. 7, odkud budou před odjezdem opět přistaveny k nástupišti. To je nutné proto, že v čase uzlu osobní dopravy v X:30 jsou všechna nástupiště obsazena průjezdnými vlaky. Z důvodu přestavování na kolej č. 8 (resp. 7) musí být Os vlaky z/do Hradce Králové vedeny v nezávislé trakci.

výluka B:

- výluka 2. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - manipulace nákladních vlaků možná jen v čase mimo provoz osobní dopravy
- výluka 4. – 14. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
 - v osobní dopravě stejná opatření jako u výluky A

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.9 Stavební postup 3A**prostorové ohrazení stavebního postupu**

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)
- traťový úsek Chlumec nad Cidlinou (včetně) – Nový Bydžov (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

II. stavební sezona (30.5.2026 – 5.6.2026), 7 dní z toho 5 dní stavebné práce (stavební část SP) a 2 den aktivace PZZ (technologická část SP) na dočasném přejezdu
během aktivace PZZ nesmí probíhat stavební práce v obvodu přejezdu!

výluka A:

- 7 dní nepřetržitá kolejová výluka 2. a 4. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou (v celém rozsahu)
- 7 dní nepřetržitá kolejová výluka hradeckého zhlaví v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 7 dní nepřetržitá kolejová výluka mezistaničního úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov
- 7 dní nepřetržitá napěťová výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 1 den nepřetržitá napěťová výluka liché skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 7 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka mezistaničního úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 21,670
- budování železniční estakády v km 15,920
- demontáž části 2. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž výh. 1, 2, 3, 4, 8, 11 včetně středu DKS v ŽST Chlumec nad Cidlinou

- demontáž části 4. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž nástupiště u 2. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž části koleje v záhlaví na směr Nový Bydžov v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž části vlečky č. V4222 v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování výh. 1N, 8N, 10N, 11N v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování části koleje 4aN, 6aN v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování nástupiště u koleje 4aN. v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování kabelovodu pod 2. a 4aN. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž části koleje v záhlaví na směr Nový Bydžov v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování 2N. TK v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Zapeč (mimo)
- dobudování celého dočasného přejezdu v km 0,288
- výstavba trakčního vedení sudé skupiny kolejí ŽST Chlumeck nad Cidlinou

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební části SP v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích
- během technologické části SP bude uvázané PZZ dočasného přejezdu do stávajícího SZZ v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (reléové SZZ) jinak ZZ v řešeném úseku bez změn

dopravní omezení

výluka A:

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice a Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov
 - vlaky kategorie R v úseku Chlumeck nad Cidlinou - Hradec Králové hl. n. nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov nahrazeny NAD
 - obsluha ŽST Chlumeck nad Cidlinou nákladní dopravou jen od Velkého Oseka
 - obsluha ŽST Nový Bydžov nákladní dopravou jen ve směru od/do Ostroměře, Mn vlak se po obsluze Nového Bydžova vrací zpět do Ostroměře
- výluka na hradeckém zhlaví v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
 - Vzhledem k výluce hradeckého zhlaví nemohou lokomotivy od rychlíků z Prahy objíždět soupravu. V tomto případě lokomotiva od příjezdu vlaku obrací na soupravu, která přijíždí za hodinu. Odjezdem soupravy dojde k uvolnění „uváznuté“ lokomotivy. Zatímco souprava odjíždí zpět hodinu po příjezdu, lokomotiva odjíždí až dvě hodiny po příjezdu s dalším vlakem. V tomto případě jsou tedy potřebné tři lokomotivy na dvě soupravy. Rychlíky budou obsazovat koleje č. 1 a 3, na kolej č. 5 budou jezdit spěšné vlaky z Velkého Oseka. Osobní vlaky z/do Městce Králové mohou využít provizorní nástupiště u kolejí č. 6 a 8.
- výluka v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - přístup do sudé skupiny kolejí během napěťových výluk v nezávislé trakci (týká se jen nákladních vlaků, rychlíky využívají koleje 1 a 3)
- výluka v liché skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci v rozsahu 1 den
 - během napěťové výluky liché skupiny kolejí (jeden den) musí být všechny vlaky vedeny v nezávislé trakci.

Přístup na vlečky: během celého SP 3A odpojena vlečka č. V4222 – Resonanční pila

9.2.10 Stavební postup 3B

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (včetně)

- traťový úsek Chlumeck nad Cidlinou (včetně) – Nový Bydžov (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

II. stavební sezona (6.6.2026 – 9.7.2026), 34 dní z toho 25 dní stavební práce (stavební část SP) a 9 dní aktivace provizorního SZZ v ŽST Chlumeck nad Cidlinou v sudé skupině kolejí (technologická část SP)

během aktivace provizorního SZZ nesmí probíhat stavební práce v obvodu ŽST Chlumeck nad Cidlinou!

výluka A:

- 23 dní nepřetržitá kolejová výluka 2. a 4. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (v celém rozsahu)
- 23 dní nepřetržitá kolejová výluka hradeckého zhlaví v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 23 dní nepřetržitá kolejová výluka mezistaničního úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov
- 23 dní nepřetržitá napěťová výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou

výluka B:

- 2 dny nepřetržitá kolejová výluka 2. a 4. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (v celém rozsahu)
- 2 dny nepřetržitá kolejová výluka hradeckého zhlaví v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 2 dny nepřetržitá kolejová výluka mezistaničního úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov
- 2 dny nepřetržitá napěťová výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 2 dny nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 2. TK v úseku Odb. Zapeč – Káranice

výluka C:

- 9 dní nepřetržitá kolejová výluka 2. a 4. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou (v celém rozsahu)
- 9 dní nepřetržitá kolejová výluka hradeckého zhlaví v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 9 dní nepřetržitá kolejová výluka mezistaničního úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov
- 9 dní nepřetržitá napěťová výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- 9 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 2. TK v úseku Odb. Zapeč – Káranice
- 9 dní výluka SZZ v ŽST Chlumeck nad Cidlinou a TZZ v mezistaničních úsecích sousedících se ŽST Chlumeck nad Cidlinou

výluka D:

- 2 dny nepřetržitá kolejová a napěťová výluka úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou

Pozn. během SP 3B musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, nutné je dodržení postupnosti výluk podle písmenného značení, přičemž výluky musí na sebe následovat bez časové prodlevy. Poznámka není platná pro výluku D, která proběhne v souběhu s výlukami A – C.

Pozn. během výluky B dojde k zrušení dopravního bodu Odb. Zapeč

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 21,670 (částečná nutnost vyloučení provozu na dráze)
- budování železniční estakády v km 15,920
- demontáž části 4. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž části koleje v záhlaví na směr Nový Bydžov v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- demontáž části přejezdové konstrukce bývalého přejezdu v km 0,324
- vložení mostních provizorií do koleje mezi výh. 1N a 10N a do koleje mezi bud. výh. 2N a výh. 8N v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování výh. 1N, 8N, 10N, 11N v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování části koleje 4aN, 6aN v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování nástupiště u koleje 4aN v ŽST Chlumeck nad Cidlinou

- budování kabelovodu pod 2. a 4aN. SK v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování části koleje v záhlaví na směr Nový Bydžov v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování koleje mezi výh. 1N a 10N v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování 2N. TK v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Zapeč (včetně)
- napojení 2. TK v úseku Zapeč – Káranice do 2N. TK Chlumeck nad Cidlinou – Zapeč v oblasti odb. Zapeč (během výluky B)
- výstavba trakčního vedení sudé skupiny kolejí ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- výstavba dočasných trakčních podpěr pro podepření stávajících bran ŽST Chlumeck nad Cidlinou pro zabezpečení SP 4A a SP 4B

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební části SP (výluka A a B) v činnosti stávající zabezpečovací zařízení ve všech úsecích a stanicích
- během technologické části SP (výluka C) bude stávající SZZ v ŽST Chlumeck nad Cidlinou vypnuto a poté ovládaní výhybek a celé stanice bude vykonáváno ručně a místně; taktéž bude vypnuto stávající TZZ v mezistaničních úsecích sousedících se ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- během technologické části SP (kdy je vypnuto stávající SZZ) dojde k aktivaci provizorního SZZ pro kolejiště v rozsahu 4aN. – 10. koleje včetně stávající DKS (výh. 34 – 37) na oseckém zhlaví v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- během technologické části SP dojde k zrušení SZZ v odb. Zapeč
- během technologické části SP dojde k aktivaci automatického bloku v 2N. TK v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Káranice
- během technologické části SP dojde k aktivaci TZZ v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov
- během technologické části SP dojde k navázání stávajících TZZ v úseku Převýšov – Chlumeck nad Cidlinou a Městec králové – Chlumeck nad Cidlinou do provizorního SZZ v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- během stavební a technologické části SP v činnosti výše neuvedené stávající zabezpečovací zařízení v ostatních úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov a napěťová výluka v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov nahrazeny NAD
 - obsluha ŽST Nový Bydžov nákladní dopravou jen ve směru od/do Ostroměře, Mn vlak se po obsluze Nového Bydžova vrací zpět do Ostroměře
 - přístup do sudé skupiny kolejí během napěťových výluk v nezávislé trakci (týká se jen nákladních vlaků, rychlíky využívají koleje 1 a 3), manipulující nákladní vlaky musí být pro další jízdu směr Hradec Králové přestaveny přes převýšovské zhlaví do liché skupiny kolejí

výluka B:

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov a napěťová výluka v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
 - stejná opatření jako při výluce A
- výluka 2. TK v úseku Odb. Zapeč – Káranice
 - provoz v úseku Chlumeck n. C. – odb. Zapeč – Káranice probíhá po jedné koleji

výluka C:

- výluka v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov a napěťová výluka v sudé skupině kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
 - stejná opatření jako při výlukách A a B
- výluka v úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou (vyplývá z kapacitních omezení ŽST Chlumeck nad Cidlinou z důvodu aktivace SZZ)

- vlaky v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové nahrazeny NAD
- výluka 2. TK v úseku Odb. Zapeč – Káranice
 - stejná opatření jako při výlucce B
- výluka SZZ v ŽST Chlumeck nad Cidlinou a TZZ v úseku Převýšov – Chlumeck nad Cidlinou, Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou, Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov, Chlumeck nad Cidlinou – Odb. Zapeč
 - vlaky v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové nahrazeny NAD

výluka D (v souladu s výlukami A - C):

- výluka v úseku Kanín – Chlumeck nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek - Chlumeck nad Cidlinou nahrazeny NAD

Přístup na vlečky: během celého SP 3B odpojena vlečka č. V4222 – Resonanční pila; ostatní vlečky (vyjma vlečky č. 4225) nebudou dostupné během realizace výluky C v SP 3B; vlečka č. 4225 PetroMax dostupná omezeně během výluky C v SP 3B (ponechání možnosti obsluhy vlečky 1x za týden)

9.2.11 Stavební postup 4A

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

II. stavební sezona (10.7.2026 – 2.10.2026), 85 dní

výluka A:

- 5x 6 hod. kolejová a napěťová výluka celé ŽST Chlumeck n/C. (přednostně v nočních hodinách)

výluka B:

- 85 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka liché skupiny kolejí včetně zhlaví v ŽST Chlumeck nad Cidlinou

Pozn. během SP4A musí proběhnou výluky A a B v souběhu. Obě výluky započnou na začátku stav. postupu.

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 21,670
- budování železniční estakády v km 15,920
- demontáž části přejezdové konstrukce bývalého přejezdu v km 0,324
- demontáž 1. TK v úseku Chlumeck nad Cidlinou – býv. odb. Zapeč včetně výh. č. 1
- demontáž celé liché skupiny kolejí včetně hradeckého zhlaví v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- výstavba nových kolejí 2N, 1N, 3N, 3aN, 5N, 5aN v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- výstavba ostrovních nástupišť vyjma části u koleje 4aN v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- výstavba podchodu v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování výh. 7N, 9N, 19N, 20N, 21N v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování kabelovodu pod lichou skupinou kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- budování propustky pod 2. SK a lichou skupinou kolejí v ŽST Chlumeck nad Cidlinou
- vybudování podchodu pro pěší v km 0,324
- dobudování podjezdu v km 0,419 resp. 23,238
- budování 1N. TK v úseku Chlumeck nad Cidlinou – býv. odb. Zapeč
- úprava trakčního vedení (zkrácení stávajících bran, prověšení trolejového vedení apod.) pro zabezpečení stavebního postupu 4 v ŽST Chlumeck nad Cidlinou

- vložení dělicích prvků do trolejového vedení stávající koleje č. 1 mezi výhybky č. 32 a č. 34 ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výstavba trakčního vedení liché skupiny kolejí ŽST Chlumec nad Cidlinou

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti provizorní SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a definitivní TZZ v 2N. TK úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice a TZZ v úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov
- v činnosti stávající zabezpečovací zařízení v ostatních úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka celé ŽST Chlumec nad Cidlinou včetně sousedících mezistaničních úseků Převýšov – Chlumec nad Cidlinou a Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové pro vlaky vedené v závislé trakci (jenom během nočních hodin) v rozsahu 5x 6 hod.
 - během 6hodinových nočních výluk celé stanice je jeden rychlík nahrazen NAD v úseku Poděbrady – Hradec Králové

výluka B:

- výluka liché skupiny kolejí včetně zhlaví v ŽST Chlumec nad Cidlinou
 - posilové vlaky Chlumec n. C. – Městec Králové vedené v pracovní dny nahrazeny NAD (z důvodu nedostatku nástupišť)
 - rychlíky linky R10 jsou během tohoto postupu vedeny na koleje č. 4 (nová 6) a 6 (nová 8), kde zastavují u provizorních nástupišť. Spěšné vlaky Kolín – Trutnov a zpět a osobní vlaky Stará Paka – Městec Králové a zpět využívají koleje č. 8 (nová 10) a 10 (nová 12), kde rovněž zastavují u provizorních nástupišť. Osobní vlaky Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou a zpět jsou vedeny na část koleje 4a. 6 posilových spojů vedených v pracovní dny mezi Chlumcem nad Cidlinou a Městcem Králové musí být z důvodu nedostatku nástupišť v exponované čase nahrazeno NAD obsluha ŽST Chlumec n. C. nákladní dopravou z důvodu nedostatku disponibilních kolejí přednostně v období slabšího provozu osobní dopravy (přibližně od 20 do 5 h)
- výluka 1. TK v úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice
 - provoz v úseku Chlumec n. C. – odb. Zapeč – Káranice probíhá po jedné koleji (po nové 2. TK)

Přístup na vlečky: vl. č. 4222 „Resonanční pila“ a č. 4223 „Wotan Forest“ nedostupné během celého SP.

dodatečné opatření

- během SP 4A bude v provozu úrovnňový přechod v km 22,989 v ŽST Chlumec nad Cidlinou, který zabezpečuje přístup od výpravní budovy k dočasným nástupištím. Úrovnňový přístup musí být během celé délky trvání SP střežen odborně způsobilým zaměstnancem Správy železnic.

9.2.12 Stavební postup 4B

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Odb. Zapeč (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

II. stavební sezona (3.10.2026 – 21.10.2026), 19 dní, z toho 15 dní stavebné práce (stavební část SP) a 4 dni doplnění prvků zab. zař. a aktivace zab. zař. v liché skupině kolejí a TZZ v 1N. TK úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice (technologická část SP)

během aktivace dalších prvků SZZ nesmí probíhat stavební práce v obvodu ŽST Chlumec nad Cidlinou!
výluka A:

- 19 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka liché skupiny kolejí včetně zhlaví v ŽST Chlumec nad Cidlinou

výluka B:

- 5x 6 hod. kolejová a napěťová výluka celé ŽST Chlumec n/C. (přednostně v nočních hodinách)

Pozn. během SP4B musí proběhnou výluky A a B v souběhu. Výluka B musí proběhnout v stavební části SP, a to nejpozději v 11. den SP.

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 21,670
- budování železniční estakády v km 15,920
- demontáž části přejezdové konstrukce bývalého přejezdu v km 0,288
- demontáž 1. TK v úseku Chlumec nad Cidlinou – býv. odb. Zapeč včetně výh. č. 1
- demontáž celé liché skupiny kolejí včetně hradeckého zhlaví stanice v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž části dočasného přejezdu v km 0,288
- výstavba nových kolejí 2N, 1N, 3N, 3aN, 5N, 5aN v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výstavba ostrovních nástupišť vyjma části u koleje 4aN v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výstavba podchodu v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- budování výh. 3N, 5N, 7N, 9N, 19N, 20N, 21N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- budování kabelovodu pod lichou skupinou kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- budování propustku pod 2. SK a lichou skupinou kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- vybudování podchodu pro pěší v km 0,324
- budování 1N. TK v úseku Chlumec nad Cidlinou – býv. odb. Zapeč
- výstavba trakčního vedení liché skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž dělicích prvků v trolejovém vedení stávající koleje č. 1 mezi výhybky č. 32 a č. 34 ŽST Chlumec nad Cidlinou (výluka B)

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební části SP v činnosti provizorní SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a definitivní TZZ v 2N. TK úseku Chlumec n/C. – Káranice a TZZ v úseku Chlumec n/C. – Nový Bydžov
- během technologické části SP dojde k doplnění prvků a aktivace SZZ v liché skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- během technologické části SP dojde k aktivaci TZZ v 1N. TK v úseku Chlumec n/C. – Káranice
- během stavební a technologické části SP v činnosti stávající zabezpečovací zařízení v ostatních úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka liché skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
 - stejná opatření jako při výluce B postupu 4a
- výluka 1. TK v úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice
 - provoz v úseku Chlumec n. C. – odb. Zapeč – Káranice probíhá po jedné koleji (po nové 2. TK)

výluka B:

- výluka celé ŽST Chlumec nad Cidlinou včetně sousedících mezistaničních úseků Převýšov – Chlumec nad Cidlinou a Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové pro vlaky vedené v závislé trakci (jenom během nočních hodin) v rozsahu 5x 6 hod.

- stejná opatření jako při výluce A postupu 4a

Přístup na vlečky: vlečky č. 4222 „Resonanční pila“ a č. 4223 „Wotan Forest“ nedostupné během celého stavebního postupu.

dodatečné opatření

- během SP 4B bude v provozu úrovnňový přechod v km 22,989 v ŽST Chlumeč nad Cidlinou, který zabezpečuje přístup od výpravní budovy k dočasným nástupištím. Úrovnňový přístup musí být během celé délky trvání SP střežen odborně způsobilým zaměstnancem Správy železnic.

9.2.13 Stavební postup 5

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumeč nad Cidlinou (včetně)
- traťový úsek Chlumeč nad Cidlinou (včetně) – Nový Bydžov (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

II. stavební sezona (22.10.2026 – 16.11.2026), 26 dní, z toho 20 dní stavebné práce (stavební část SP) a 6 dní doplnění prvků zab. zař. a aktivace zab. zař. o nově vložené výhybky (technologická část SP) během aktivace dalších prvků SZZ nesmí probíhat stavební práce v obvodu ŽST Chlumeč nad Cidlinou!

výluka A:

- 26 dní nepřetržitá kolejová výluka kolejí 4N. a 6N. v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- 26 dní nepřetržitá kolejová výluka hradeckého zhlaví v sudé skupině kolejí ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- 26 dní nepřetržitá napěťová výluka celé sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- 26 dní nepřetržitá výluka koleje mezi výh. 1N a 10N v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- 26 dní nepřetržitá výluka koleje mezi výh. 1N a 2N. v ŽST Chlumeč nad Cidlinou

výluka B:

- 1 den nepřetržitá napěťová výluka liché skupiny kolejí v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- 1 den kolejová výluka hradeckého zhlaví v liché skupině kolejí v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- 1 den výluka 1. TK v mezistaničním úseku Chlumeč nad Cidlinou – Káranice

Pozn. během SP5 proběhnou výluky A a B v souběhu. Výluka B musí proběhnout v stavební části SP.

rozsah prací

- výstavba násypů pro nové kolejiště, které nejsou v kolizi se stávající infrastrukturou
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 21,670
- budování železniční estakády v km 15,920
- demontáž části přejezdové konstrukce bývalého přejezdu v km 0,288
- demontáž části koleje 4N a 6N v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- demontáž kolejiště v místě bývalého dočasného přejezdu a mostního provizoria v koleji mezi výh. 1N. a 10N. a 8N a budoucí výh. 2N v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- demontáž most. provizorií v kol. mezi výh. 1N. a 10N. a 8N a budoucí výh. 2N v ŽST Chlumeč n/C.
- demontáž části dočasného přejezdu v km 0,288
- demontáž provizorních nástupišť v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- realizace izolovace podchodu pro pěší v km 0,324 včetně zemních pracích
- výstavba nových kolejí 4N a 6N v ŽST Chlumeč nad Cidlinou
- vybudování definitivních kolejí v koleji mezi výh. 1N a 10N, 8N a 2N, 2N a 1N v ŽST Chlumeč n/C.

- vložení nových výh. 2N, 4N, 6N, 15N, 16N, 17N, 18N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- vložení středu DKS (ve výluce B)
- vybudování podchodu pro pěší v km 0,324
- výstavba trakčního vedení sudé skupiny kolejí ŽST Chlumec nad Cidlinou

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební části SP v činnosti provizorní SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a definitivní TZZ v 1N. a 2N. TK úseku Chlumec n/C. – Káranice a TZZ v úseku Chlumec n/C. – Nový Bydžov
- během technologické části SP dojde k doplnění zab. zař. o nově vkládaných výhybkách
- během stav. a technol. části SP v činnosti stávající zab. zařízení v ostatních úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka kolejí 4N. a 6N. v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka hradeckého zhlaví v sudé skupině kolejí ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka traťového úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov
- výluka 2. TK traťového úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice
- výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov nahrazeny NAD
 - Os vlaky Chlumec n. C. – Hradec Králové a zpět musí být z důvodu nemožnosti objíždění sestaveny z vratných souprav (využívají kolej 3a)
 - přístup do sudé skupiny kolejí během napětových výluk v nezávislé trakci (týká se jen nákladních vlaků)
 - obsluha ŽST Nový Bydžov nákladní dopravou jen ve směru od/do Ostroměře, Mn vlak se po obsluze Nového Bydžova vrací zpět do Ostroměře
 - obsluha ŽST Chlumec n. C. nákladní dopravou možná od Velkého Oseka a od Hradce Králové
 - z důvodu jen jednoho nástupiště u průjezdné koleje v ŽST Chlumec n. C. (u koleje č. 1) není možné křížování rychlíků linky R10 v této stanici. Rychlíky musí křížovat ve stanici Převýšov, což způsobí zpoždění rychlíků ve směru Praha – Hradec Králové ve výši 10 min. Alternativou tohoto opatření by byla úplná výluka Chlumec n. C. – Káranice
 - provoz v úseku Chlumec n. C. – odb. Zapeč – Káranice probíhá po jedné koleji (po nové 1. TK)
 - vlaky směr Velký Osek a Městec Králové využívají koleje č. 2 a 3.
 - Pro eliminaci zpoždění návazných autobusů NAD ve směru Chlumec n. C. – Nový Bydžov se uvažuje zavedení NAD Poděbrady – Nový Bydžov, aby autobusy NAD nemusely v Chlumci n. C. čekat na zpožděný rychlík z Prahy

výluka B:

- výluka kolejí 4N. a 6N. v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka hradeckého zhlaví celé ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka traťového úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov
- výluka 1. TK traťového úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice
- výluka 2. TK traťového úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice
- výluka celé ŽST Chlumec nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - stejná opatření jako při výluce A tohoto postupu
 - pro výluku traťového úseku Chlumec n. C. – Káranice stejné opatření jako v postupu 3A
 - všechny vlaky vedeny v nezávislé trakci

Přístup na vlečky: bez omezení.

9.2.14 Stavební postup 6A

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumec nad Cidlinou (včetně)

termín realizace a potřeba výluk

III. stavební sezona (1.3.2027 – 8.5.2027), 69 dní, z toho 60 dní stavebné práce (stavební část SP) a 9 dní na aktivaci definitivního zabezpečovacího zařízení (technologická část SP)

během aktivace SZZ nesmí probíhat stavební práce v obvodu ŽST Chlumec nad Cidlinou!

výluka A:

- 60 dní nepřetržitá kolejová výluka oseckého zhlaví v liché skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 60 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 2N. SK v úseku býv. oseckého zhlaví v ŽST Chlumec nad Cidlinou; pozn. výlukou nebudou zasažené koleje 4N – 12N (elektricky oddělené)
- 60 dní nepřetržitá napěťová výluka v 1. a 3. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 60 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- 60 dní nepřetržitá kolejová výluka v úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou (mimo)

výluka B:

- 9 dní nepřetržitá kolejová výluka oseckého zhlaví v liché skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 9 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 2N. SK v úseku býv. oseckého zhlaví v ŽST Chlumec nad Cidlinou; pozn. výlukou nebudou zasažené koleje 4N – 12N (elektricky oddělené)
- 9 dní nepřetržitá napěťová výluka v 1. a 3. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 9 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- 9 dní nepřetržitá kolejová výluka v úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- 9 dní výluka SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a TZZ v mezistaničních úsecích sousedících se ŽST Chlumec nad Cidlinou

Pozn. během SP 6A musí probíhat jenom jedna z uvedených výluk, nutné je dodržení postupnosti výluk podle písmenného značení, přičemž výluky musí na sebe následovat bez časové prodlevy.

rozsah prací

- demontáž oseckého zhlaví v liché skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž výh. 25, 28, 30, 32, 34, 36 v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo) s ponecháním koleje v záhlaví směr Městec Králové v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- budování silničního nadjezdu v km 8,965, 20,658 a 21,670
- budování železniční estakády v km 15,920
- budování infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- výstavba nových kolejí 1N, 2N, 3N a 5N koleje v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- vybudování zhlaví v liché skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- vložení nových výh. 22N, 25N, 29N, 30N, 32N, 33N, 34N a 35N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výstavba záhlaví směr Kanín v ŽST Chlumec nad Cidlinou

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební části SP (výluka A) v činnosti provizorní SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a definitivní TZZ v 1N. a 2N. TK úseku Chlumec n/C. – Káranice a TZZ v úseku Chlumec n/C. – Nový Bydžov

- během technologické části SP (výluka B) bude provizorní SZZ vypnuto a poté ovládní výhybek a celé stanice bude vykonáváno ručně a místně; taktéž bude vypnuto stávající TZZ v mezistaničních úsecích sousedících se ŽST Chlumec nad Cidlinou
- během technologické části SP (kdy je vypnuto provizorní SZZ) dojde k aktivaci definitivního SZZ pro definitivní kolejiště na konci 6A. SP vyjma prvků, které budou změněné v 6B. a 6C. SP
- během technologické části SP dojde k navázání nových TZZ v úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov a Chlumec nad Cidlinou – Káranice (obě TK) do definitivního SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- během stavební a technologické části SP vypnuto výše neuvedené stávající zabezpečovací zařízení v ostatních úsecích a stanicích

dopravní omezení

výluka A:

- výluka úseků Kanín – Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou
- výluka oseckého zhlaví v liché skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka býv. oseckého zhlaví koleje 2N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka v 1. a 3. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady – Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Os v úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - obsluha ŽST Chlumec n. C. nákladní dopravou od Hradce Králové, příp. Nového Bydžova
 - Rychlíky linky R10 využívají koleje č. 2 a 4 (kvůli napěťové výluce na koleji č. 1). Vzhledem k výluce oseckého zhlaví nemohou lokomotivy od rychlíků z Hradce Králové objíždět soupravu z koleje 2. V tomto případě lokomotiva od příjíždějícího vlaku obrací na soupravu, která přijíždí za hodinu. Odjezdem soupravy dojde k uvolnění „uváznuté“ lokomotivy. Zatímco souprava odjíždí zpět hodinu po příjezdu, lokomotiva odjíždí až dvě hodiny po příjezdu s dalším vlakem. V tomto případě jsou tedy potřebné tři lokomotivy na dvě soupravy
 - Os a Sp vlaky z/do Nového Bydžova využívají kolej 1, přičemž soupravy od Os mohou přecházet na Sp a naopak. Os vlaky Chlumec n. C. – Hradec Králové a zpět využívají kolej č. 3a a vzhledem k nemožnosti objíždění musí být sestaveny z vratných souprav

výluka B:

- výluka úseků Kanín – Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou
- výluka oseckého zhlaví v liché skupině kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka býv. oseckého zhlaví koleje 2N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- výluka v 1. a 3. SK v ŽST Chlumec nad Cidlinou pro vlaky vedené v závislé trakci
 - stejná opatření jako při výluce A tohoto postupu

Přístup na vlečky: vlečka č. 4223 „Wotan Forest“ nedostupná během celého stavebního postupu; ostatní vlečky (vyjma vlečky č. 4225) nebudou dostupné během realizace výluky B v SP 6A; vlečka č. 4225 PetroMax dostupná omezeně během výluky B v SP 6A (ponechání možnosti obsluhy vlečky 1x za týden)

9.2.15 Stavební postup 6B

prostorové ohrazení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumec nad Cidlinou (včetně)

termín realizace a potřeba výluk

III. stavební sezona (9.5.2027 – 18.5.2027), 10 dní, z toho 7 dní stavebné práce (stavební část SP) a 3 dní na doplnění prvků do zabezpečovacího zařízení (technologická část SP)
během aktivace SZZ nesmí probíhat stavební práce v obvodu ŽST Chlumec nad Cidlinou!

výluka A:

- 10 dní nepřetržitá kolejová výluka oseckého zhlaví v sudé skupině kolejí vyjma 2N. koleje v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 10 dní nepřetržitá napěťová výluka v skupině kolejí 4N. – 12N. v ŽST Chlumec nad Cidlinou; pozn. výlukou nebudou zasažené koleje 1N, 1bN, 2N a 3N (elektricky oddělené)
- 10 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo); pozn. výlukou nebude zasažené osecké zhlaví ŽST Chlumec nad Cidlinou (elektricky oddělené)
- 10 dní nepřetržitá kolejová výluka v úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou (mimo)

rozsah prací

- demontáž oseckého zhlaví v sudé skupině v ŽST Chlumec nad Cidlinou v rozsahu 4N. – 8N. koleje v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž výh. 31, 33, 35, 37, 38 v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 20,658
- budování železniční estakády v km 15,920
- budování infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- dostavba kolejí 4N, 6N a 8N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- vložení nových výh. 27N, 28N, 31N v ŽST Chlumec nad Cidlinou

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební části SP v činnosti definitivní SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- během technologické části SP dojde k doplnění zab. zař. o nově vkládané prvky
- během stavební a technologické části SP v činnosti definitivní TZZ v 1N. a 2N. TK úseku Chlumec n/C. – Káranice a TZZ v úseku Chlumec n/C. – Nový Bydžov
- během stav. a technologické části SP stávající zab. zařízení v ostatních úsecích a stanicích vypnuto

dopravní omezení**výluka A:**

- výluka úseků Kanín – Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou
- výluka oseckého zhlaví v sudé skupině kolejí vyjma koleje 2N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
 - vlaky kategorie R v úseku Poděbrady – Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Sp a Os v úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD
 - vlaky kategorie Os v úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD
- napěťová výluka sudé skupiny kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou v rozsahu 4N – 12N koleje
 - přístup do skupiny kolejí 4N – 12N během napěťových výluk v nezávislé trakci
 - obsluha ŽST Chlumec n. C. nákladní dopravou od Hradce Králové, příp. Nového Bydžova
 - Rychlíky linky R10 využívají koleje č. 1 a 2. Na rozdíl od předchozího postupu je možné objíždění souprav rychlíků po kolejích 1 a 2. Os a Sp vlaky z/do Nového Bydžova využívají kolej 4, resp. 4a, přičemž soupravy od Os mohou přecházet na Sp a naopak. Jejich oběhy však mohou být i rozdělené vzhledem k tomu, že jsou k dispozici koleje č. 4 i 4a.
 - Os vlaky Chlumec n. C. – Hradec Králové a zpět využívají kolej č. 3a.

Přístup na vlečky: vlečka č. 4224 Dr. Pio Kinský dal Borgo a č. 4225 PetroMax nedostupná během celého stavebního postupu.

9.2.16 Stavební postup 6C

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumec nad Cidlinou (včetně)

termín realizace a potřeba výluk

III. stavební sezona (19.5.2027 – 26.5.2027), 8 dní, z toho 7 dní stavebné práce (stavební část SP) a 1 den na doplnění prvků do zabezpečovacího zařízení (technologická část SP) během aktivace SZZ nesmí probíhat stavební práce v obvodu ŽST Chlumec nad Cidlinou!

výluka A:

- 8 dní nepřetržitá kolejová výluka při jízdách z kolejí 4N – 16N do koleje 4b a opačně v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- 8 dní nepřetržitá napěťová výluka koleje 4N v ŽST Chlumec nad Cidlinou; pozn. výlukou nebudou zasažené koleje ostatní koleje v stanici (elektricky oddělené)
- 8 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo); pozn. výlukou nebude zasažené oseké zhlaví ŽST Chlumec nad Cidlinou (elektricky oddělené)
- 8 dní nepřetržitá kolejová výluka v úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou (mimo)

rozsah prací

- demontáž výh. 35, 37, 38 v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- demontáž infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 20,658
- budování železniční estakády v km 15,920
- budování infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- vložení nové výh. 31N v ŽST Chlumec nad Cidlinou

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební části SP v činnosti definitivní SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou
- během technologické části SP dojde k doplnění zab. zař. o nově vkládané prvky
- během stavební a technologické části SP v činnosti definitivní TZZ v 1N. a 2N. TK úseku Chlumec n/C. – Káranice a TZZ v úseku Chlumec n/C. – Nový Bydžov
- během stav. a technologické části SP stávající zab. zařízení v ostatních úsecích a stanicích vypnuto

dopravní omezení

výluka A:

- výluka úseků Kanín – Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou
- výluka jízdy z kolejí 4N – 16N do koleje 4b a opačně
- napěťová výluka koleje 4N v ŽST Chlumec nad Cidlinou
 - stejná opatření jako při výluce A postupu 6B

9.2.17 Stavební postup 6D

prostorové ohraničení stavebního postupu

- traťový úsek Velký Osek obvod Kanín (mimo) – Chlumec nad Cidlinou (mimo)

termín realizace a potřeba výluk

III. stavební sezona (27.5.2027 – 25.11.2027), 183 dní, z toho 163 dní stavebné práce (stavební část SP) a 20 dní na aktivaci všech SZZ a TZZ ve vyloučeném úseku (technologická část SP) během aktivace SZZ, TZZ nesmí probíhat na celém řešeném úseku stavební práce!

výluka A:

- 183 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo); pozn. výlukou nebude zasažené osecké zhlaví ŽST Chlumec nad Cidlinou (elektricky oddělené)
- 183 dní nepřetržitá kolejová výluka v úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou (mimo)

rozsah prací

- demontáž infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)
- budování silničního nadjezdu v km 8,965 a 20,658
- budování železniční estakády v km 15,920
- budování infrastruktury v úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou (mimo)

činnost zabezpečovacího zařízení

- během stavební a technologické části SP v činnosti definitivní SZZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou, definitivní TZZ v 1N. a 2N. TK úseku Chlumec n/C. – Káranice a TZZ v úseku Chlumec n/C. – Nový Bydžov
- během stavební části SP stávající zab. zařízení v ostatních úsecích a stanicích vypnuto
- během technologické části SP dojde k doplnění a aktivaci stávajícího SZZ Velký Osek o nové prvky
- během technologické části SP dojde k aktivaci zabezpečovacího zařízení:
 - staničního: ŽST Dobšice–Libněves, Odb. Choťovice, ŽST Převýšov (ve všech případech pro celou konfiguraci kolejíště)
 - traťového: 1N. + 2N. TK v úsecích Velký Osek obvod Kanín – Dobšice–Libněves, Dobšice–Libněves – Choťovice, Převýšov – Chlumec nad Cidlinou
 - traťového: 1N. v úsecích Choťovice – Převýšov, Městec Králové – Převýšov

dopravní omezení**výluka A:**

- výluka úseků Kanín – Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou
 - stejná opatření jako při výluce A postupu 6B

9.2.18 Stavební postup 7A**termín realizace a potřeba výluk**

IV. stavební sezona (1.3.2028 – 30.5.2028), 91 dní, z toho 90 dní stavebné práce (stavební část SP) a 1 den na aktivaci TZZ v 2N. TK úseku Choťovice – Převýšov (technologická část SP) během aktivace TZZ nesmí probíhat stavební práce na celém řešeném úseku stavební práce!

výluka A:

- 91 dní nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 2. TK v úseku Choťovice – Převýšov

výluka B:

- 1 den nepřetržitá napěťová výluka 2. SK v ŽST Převýšov

Pozn. během SP 7A musí proběhnou výluky A a B v souběhu. Výluka B započne nejpozději v 90. den SP 7.

rozsah prací

- budování infrastruktury v úseku Choťovice – Převýšov v rozsahu 2N. TK
- dobudování a zprovoznění silničního nadjezdu v km 8,965 a 20,658
- napojení nově budovaného TV v 2N. TK v úseku Choťovice – Převýšov na sousedící TV (výluka B)

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti definitivní SZZ a TZZ v celém řešeném úseku vyjma 2N. TK úseku Choťovice – Převýšov
- v rámci technologické části dojde k aktivaci TZZ 2N. TK úseku Choťovice – Převýšov

dopravní omezení**výluka A:**

- výluka 2N. TK v úseku Choťovice – Převýšov
 - bez opatření

výluka B:

- výluka 2N. TK v úseku Choťovice – Převýšov
- výluka 2N. SK v ŽST Převýšov pro vlaky vedené v závislé trakci
 - bez opatření

9.2.19 Stavební postup 7B**termín realizace a potřeba výluk**

IV. stavební sezona (31.5.2028 – 1.6.2028), 2 dni

výluka A:

- 2 dni nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 2N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice

výluka B:

- 1 den nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 1N. TK v úseku Převýšov-les – Chlumeck nad Cidlinou

Pozn. během SP 7B musí proběhnou výluky A a B v souběhu.

rozsah prací

- demontáž neutrálních polí v místě dobudovaných nadjezdů v km 8,965 a 20,658
- demontáž přejezdové konstrukce doč. přejezdu v km 9,011 v 2N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice
- demontáž PZZ doč. přejezdu v km 9,011 v 2N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti definitivní SZZ a TZZ v celém řešeném úseku

dopravní omezení**výluka A:**

- výluka 2N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice
 - bez opatření

výluka B:

- výluka 2N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice
- výluka 1N. TK v úseku Převýšov-les – Chlumeck nad Cidlinou
 - bez opatření

9.2.20 Stavební postup 7C

termín realizace a potřeba výluk

IV. stavební sezona (2.6.2028 – 3.6.2028), 2 dny

výluka A:

- 2 dny nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 1N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice

výluka B:

- 1 den nepřetržitá kolejová a napěťová výluka 2N. TK v úseku Převýšov-les – Chlumec nad Cidlinou

Pozn. během SP 7C musí proběhnou výluky A a B v souběhu.

rozsah prací

- demontáž neutrálních polí v místě dobudovaných nadjezdů v km 8,965 a 20,658
- demontáž přejezdové konstrukce doč. přejezdu v km 9,011 v 1N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice

činnost zabezpečovacího zařízení

- v činnosti definitivní SZZ a TZZ v celém řešeném úseku

dopravní omezení

výluka A:

- výluka 1N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice
 - bez opatření

výluka B:

- výluka 1N. TK v úseku Dobšice-Libněves – Choťovice
- výluka 2N. TK v úseku Převýšov-les – Chlumec nad Cidlinou
 - bez opatření

10 Požadavky na výluky veřejné dopravy

Rozsah výluk veřejné dopravy pro každý stavební postup v předchozích článcích č. 9.2. Vyčíslení nákladů na zavedení NAD je zpracováno v části B.4 – Provozní a dopravní technologie. Kromě toho je součástí B.4 i dopravně inženýrské opatření pro železniční provoz.

Celkové náklady na výluky během výstavby se pohybují ve výši cca 108,06 mil. Kč.

Položka	Náklady
Náklady na NAD	97 677 090 Kč
Náklady na odklony nákl. vlaků	10 378 746 Kč
Celkem	108 055 836 Kč

11 Dopravní omezení, návrh objízdných tras

Ve stávajícím stavu je řešený úsek křížen 15 kříženími (úrovňově, resp. mimoúrovňově). Celkově se jedná o 13 úrovňových křížení – železničních přejezdů a 3 mimoúrovňovými kříženími – 2 podjezdy a 1 nadjezd.

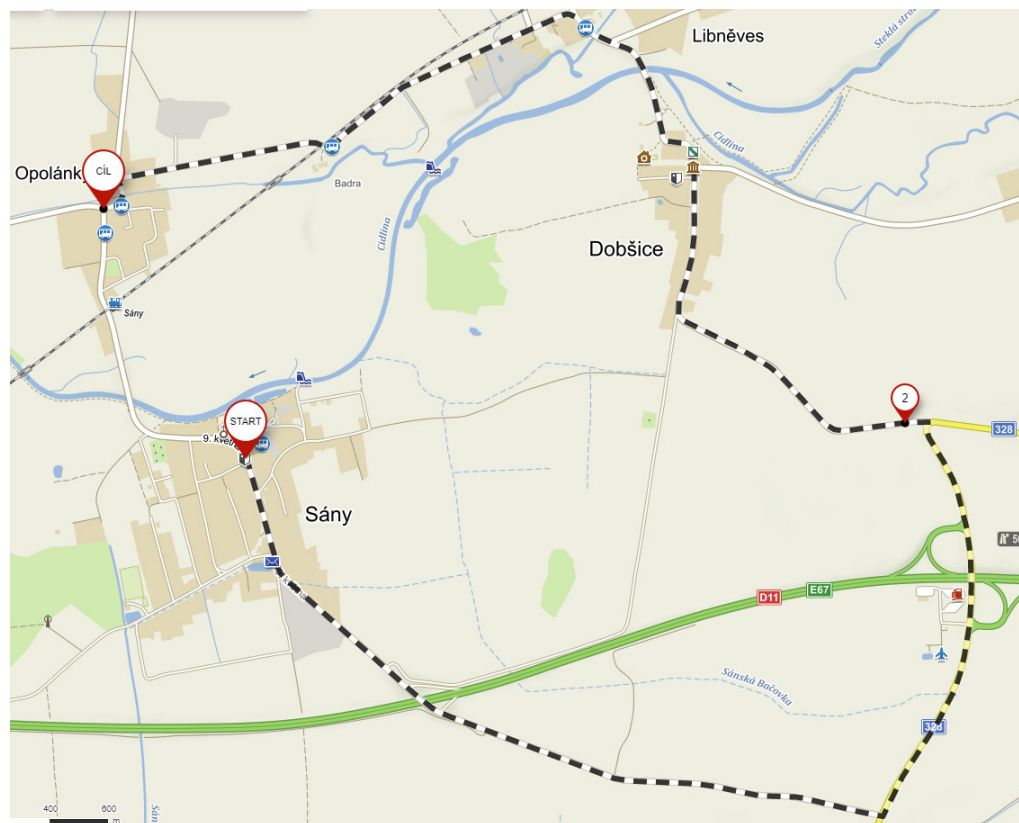
V rámci stavby dojde k:

- rekonstrukci 3 železničních přejezdů,
- zrušení 3 přejezdů bez náhrady,
- zrušení 2 přejezdů s náhradou ve formě 1 úrovňového křížení,
- zrušení 4 přejezdů s náhradou ve formě mimoúrovňového křížení,
- rekonstrukci silničního nadjezdu,
- demolici a výstavbě náhradních 2 podjezdů,
- výstavbě 1 podjezdu včetně podchodu pro pěší,
- výstavbě 3 nadjezdů.

V následujících popisech dopravních omezení jsou uvedena křížení pozemních komunikací s řešenou stavbou ve směru staničení, tj. ve směru z Velkého Oseku do Chlumce nad Cidlinou.

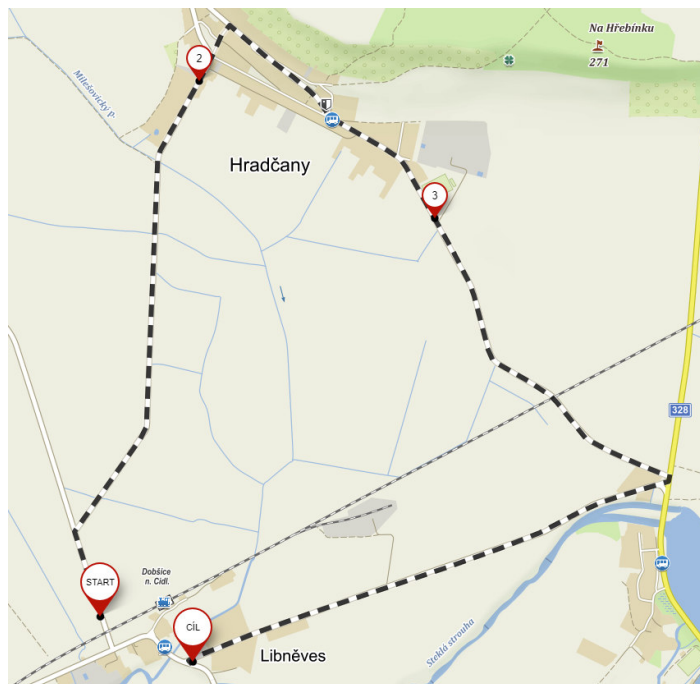
11.1 Křížení přes přejezd P3968 v ev. km 4,792

Přes křížení je vedena silnice III/3289, která přepojuje obce Sány a Opolany část Opolánky a napojuje obec Sány na silnici mezi Libicemi nad Cidlinou a Dobšice (Libněves). V rámci stavby je uvažováno s rekonstrukcí přejezdu. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 270 dní. Původní trasa v délce 1,2 km, objízdná trasa v délce 8,2 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku. Během uzavírky přej. bude měněna objízdná trasa z důvodu uzavírek přej. P3969 a P3970 (viz dále).



11.2 Křížení přes přejezd P3969 v ev. km 5,711

Přes křížení je vedena silnice III/32812, která přepojuje obce Opolany část Opolánky a obec Dobšice část Libněves. V rámci stavby je uvažováno se zrušením přejezdů P3969 a P3968 a náhradou v podobě nového přejezdu v km 6,445. Z pohledu výstavby je uvažováno nejprve s přepojením silnic III/32812 a III/32813 přes novo navrhnoutou komunikaci a přesměrováním provozu na tuto novou komunikaci. Silniční provoz bude veden přes stávající přejezd P3968. Poté bude přesměrován provoz ze stávajícího přejezdu P3968 na nový přejezd P3968. S uzavřením silnice není uvažováno během výstavby přepojení stávající silnice III/32812 na novou komunikaci. Poté je uvažováno s uzavřením silnice III/32812+III/32813 během zrušení stávajícího přejezdu P3968 a výstavby nového přejezdu P3968. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 7 dní (kdy bude uzavřena silnice III/32812+III/32813). Původní trasa v délce 0,5 km, objízdná trasa v délce 6,8 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku.



11.3 Křížení přes přejezd P3970 v ev. km 6,545

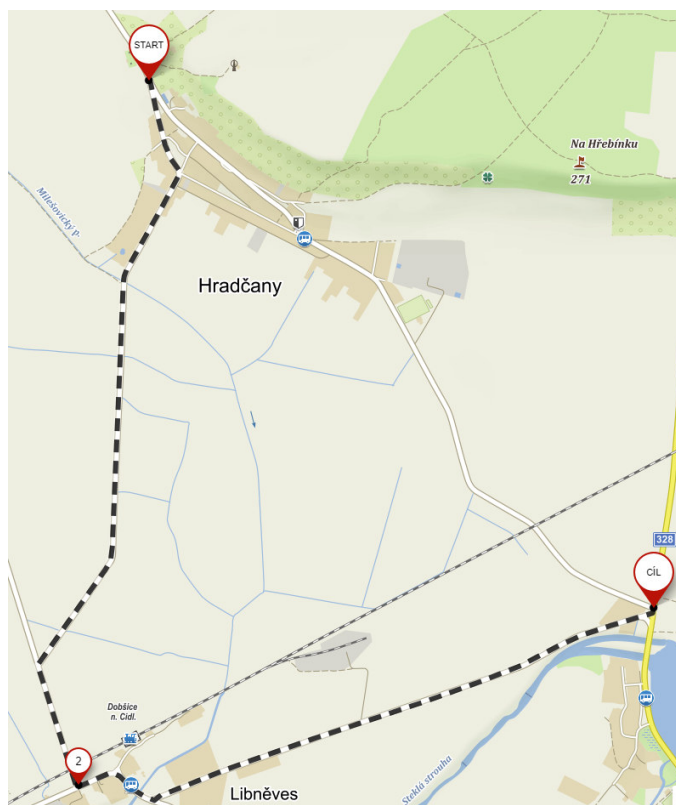
Přes křížení je vedena silnice III/32812, která přepojuje obce Opolany část Opolánky a obec Dobšice část Libněves. V rámci stavby je uvažováno se zrušením přejezdů P3969 a P3968 a náhradou v podobě nového přejezdu v km 6,445. Uvažováno je s uzavřením silnice III/32812+III/32813 během zrušení stávajícího přejezdu P3968 a výstavby nového přejezdu P3968. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 7 dní. Původní trasa v délce 0,5 km, objízdná trasa v délce 6,8 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku u přejezdu P3969.

11.4 Křížení přes přejezd P3971 v ev. km 7,768

Přes křížení je vedena účelová komunikace. V rámci stavby je uvažováno se zrušením přejezdů P3971 bez náhrady. Přejezd bude zrušen během demontáže kolejíště. Objízdná trasa není uvažována.

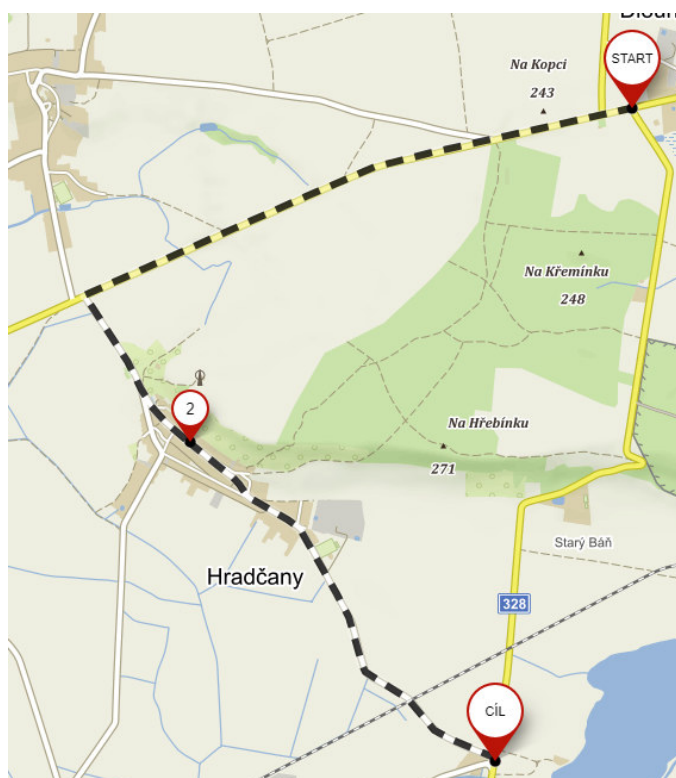
11.5 Křížení přes přejezd P3972 v ev. km 7,768

Přes křížení je vedena silnice III/32818, která přepojuje obce Žehuň a obec Hradčany. V rámci stavby je uvažováno s rekonstrukcí přejezdu. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 7 dní. Silnice nesmí být uzavřena během uzavření přejezdu P3970. Původní trasa v délce 2,7 km, objízdná trasa v délce 5,0 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku.



11.6 Křížení přes přejezd P3973 v ev. km 9,011

Přes křížení je vedena silnice II/328, která přepojuje obce Žehuň a obec Dlouhopolsko, kde se napájí na silnici I/11. V rámci stavby je uvažováno s náhradou přejezdu nadjezdem. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 7 dní na přepojení nové silnice se starou. Silnice nesmí být uzavřena během uzavření přejezdu P3972. Původní trasa v délce 3,9 km, objízdná trasa v délce 6,3 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku.

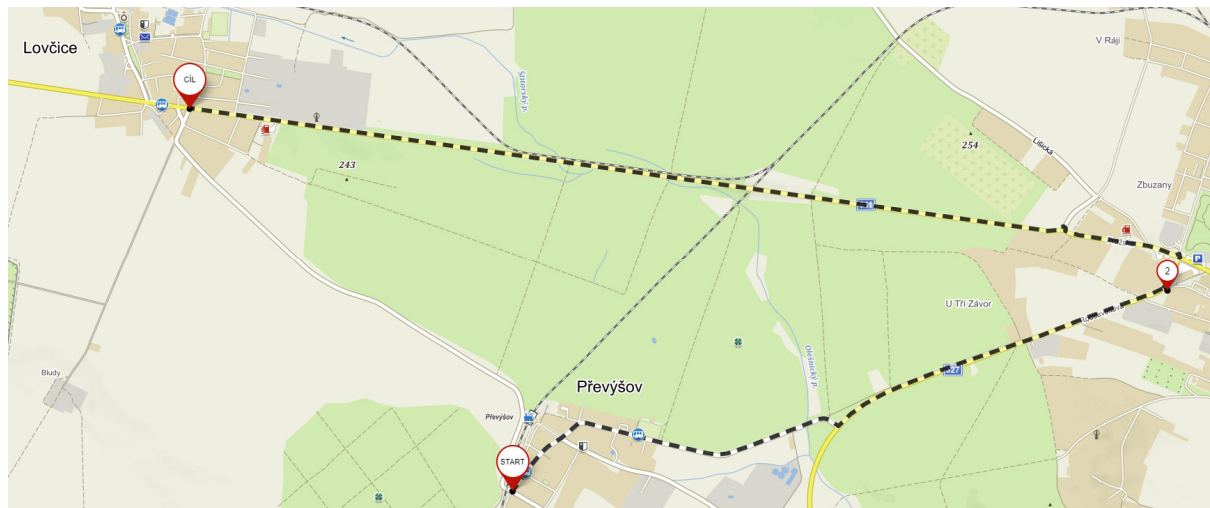


11.7 Křížení přes přejezd P3974 v ev. km 12,321

Přes křížení je vedena účelová komunikace. V rámci stavby je uvažováno se zrušením přejezdů P3974 bez náhrady. Přejezd bude zrušen během demontáže kolejíště. Objízdná trasa není uvažována.

11.8 Křížení přes přejezd P3975 v ev. km 17,971

Přes křížení je vedena silnice III/32734, která přepojuje obce Převýšov a obec Lovčice. V rámci stavby je uvažováno s rekonstrukcí přejezdu. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 7 dní. Silnice nesmí být uzavřena během rekonstrukce nadjezdu silnice I/11. Původní trasa v délce 2,6 km, objízdná trasa v délce 7,8 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku.

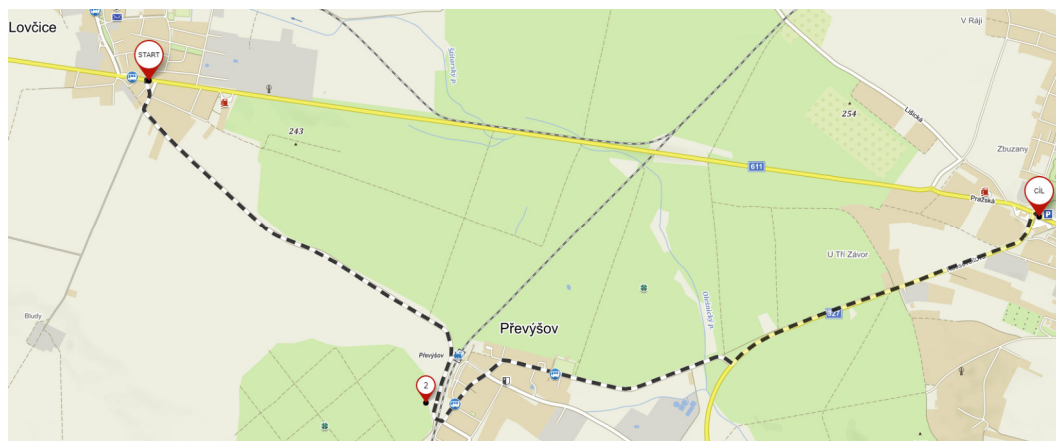


11.9 Křížení přes přejezd P3976 v ev. km 19,007

Přes křížení je vedena účelová komunikace. V rámci stavby je uvažováno se zrušením přejezdů P3976 bez náhrady. Přejezd bude zrušen během demontáže kolejíště. Objízdná trasa není uvažována.

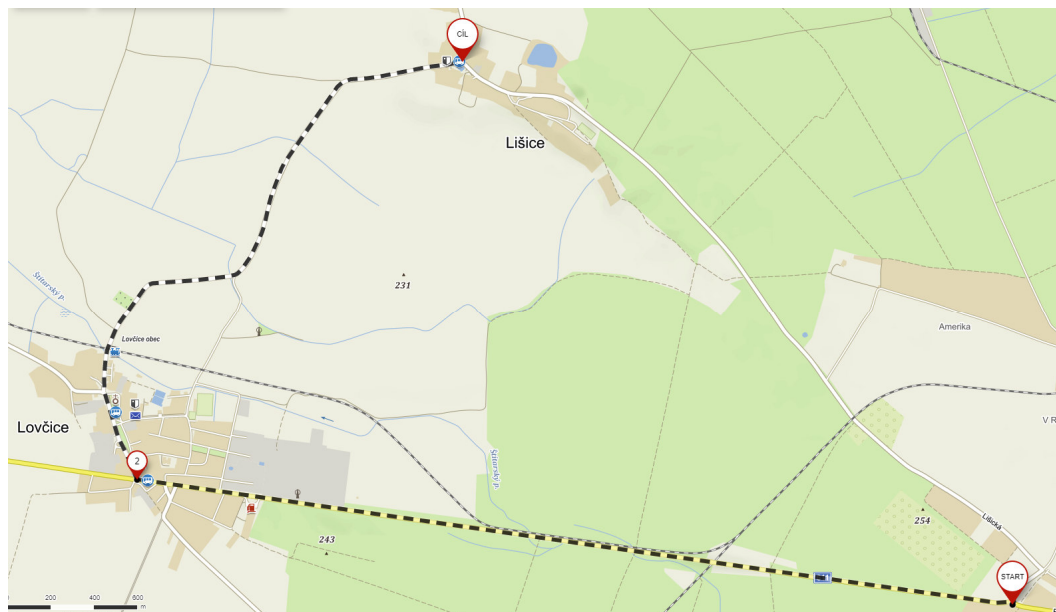
11.10 Silniční nadjezd I/11 v ev. km 19,700

Nadjezdem je vedena silnice I/11, která spájí Chlumec nad Cidlinou s většími sídly na západě a severozápadě. Nadjezd bude v rámci stavby komplexně zrekonstruován. V rámci stavby je uvažováno s plnou uzavírkou silnice. Během uzavírky komunikace nesmí být uzavřen přejezd P3975 a přejezd P3977. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 200 dní. Původní trasa v délce 4,5 km, objízdná trasa v délce 5,9 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku.



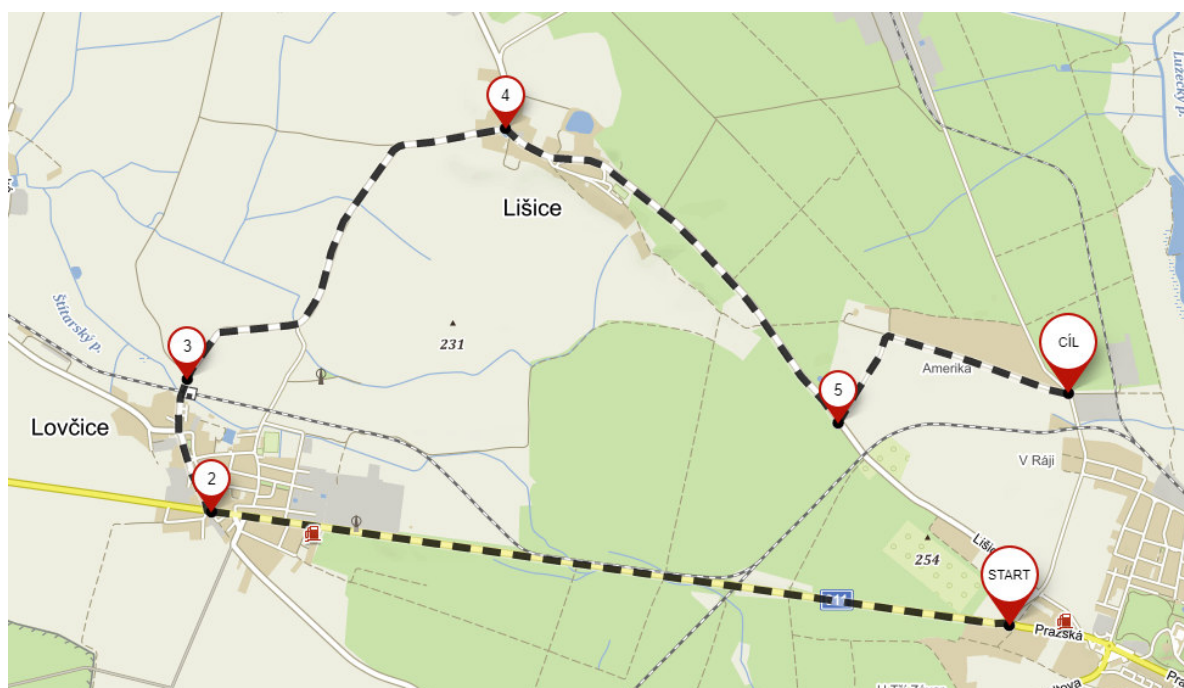
11.11 Křížení přes přejezd P3977 v ev. km 2,209

Přes křížení je vedena silnice III/32414, která přepojuje město Chlumeck nad Cidlinou s obcí Lišice. V rámci stavby je uvažováno se zrušením přejezdu a nahrazením nadjezdem. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 451 dní. Silnice nesmí být uzavřena během rekonstrukce nadjezdu silnice I/11. Původní trasa v délce 3,9 km, objízdná trasa v délce 7,1 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku.



11.12 Křížení přes přejezd P3978 v ev. km 1,107

Přes křížení je vedena místní komunikace, která přepojuje město Chlumeck nad Cidlinou s částí „Amerika“. V rámci stavby je uvažováno se zrušením přejezdu a nahrazením nadjezdem. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 65 dní. Silnice nesmí být uzavřena během rekonstrukce nadjezdu silnice I/11. Původní trasa v délce 1,3 km, objízdná trasa v délce 10,8 km. Objízdná trasa je znázorněna na obrázku.

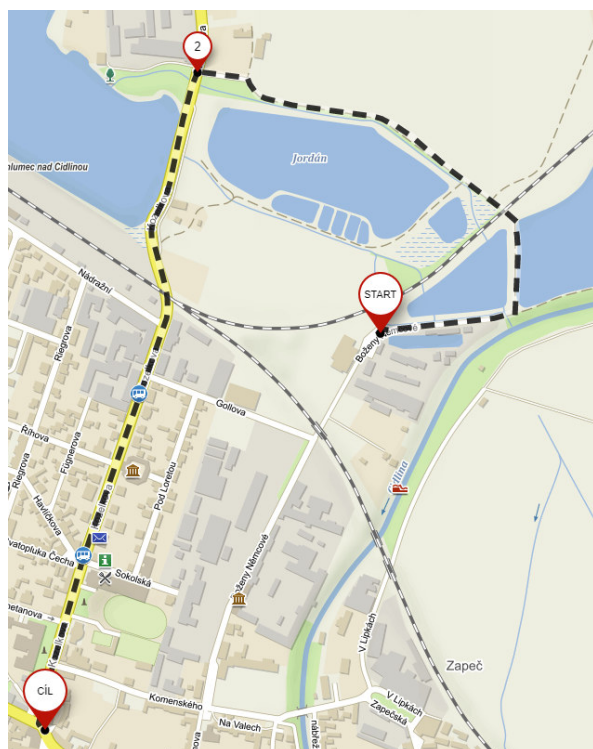


11.13 Křížení přes přejezd P3973 v ev. km 9,011

Přes křížení je vedena silnice II/327, která přepojuje město Chlumec nad Cidlinou a město Nový Bydžov. V rámci stavby je uvažováno s náhradou přejezdu podjezdem, který bude sloužit pro vozidla a podjezdem, který bude sloužit pro pěší. S uzavřením silnice není uvažováno. Stavební postupy na železnici jsou navrženy tak, aby vždy byl zabezpečen přístup na druhou stranu kolejíště.

11.14 Silniční podjezd ul. B. Němcové v ev. km 19,700

V silničním podjezdu je vedena místní komunikace, která spájí město s průmyslovou zónou v ul. Boženy Němcové. Z důvodu nového směrového vedení tratě bude vybudován nový silniční podjezd. Stávající silniční nadjezd bude asanován. V rámci stavby je uvažováno s plnou uzavírkou silnice během výstavby a asanace podjezdu. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 102 dní. Původní trasa v délce 1,1 km, objízdna trasa v délce 2,1 km. Objízdna trasa je znázorněna na obrázku (níže).



11.15 Silniční podjezd ul. V Lipkách v ev. km 0,903

V silničním podjezdu je vedena místní komunikace, která spájí město s prostorem mezi řekami Cidlina a Bystřice. Z důvodu nového směrového vedení tratě bude vybudován nový silniční podjezd. Stávající silniční nadjezd bude asanován. V rámci stavby je uvažováno s plnou uzavírkou silnice během výstavby a asanace podjezdu. S uzavřením silnice je uvažováno v délce 102 dní. Původní trasa v délce 0,9 km, objízdna trasa v délce 3,2 km. Objízdna trasa je znázorněna na obrázku (výše).

12 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Podle zákona o dráhách č. 266/94 Sb. v platném znění §5, odst. 1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technickobezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7 v platném znění.

Ve stavbě zastoupeny objekty, které mají podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona charakter „určených technických zařízení“, posuzuje technickou způsobilost před uvedením do provozu navíc drážní správní úřad, kterým je v tomto případě Drážní úřad, sekce stavební, oblast Praha.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technickobezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č. 177/95 Sb. v platném znění, což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technickobezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad. Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽ, ČD a dalších, některé stavební objekty, ihned po jejich dokončení (případně již po jejich jednotlivých částech v závislosti na postupu výstavby a v souladu s jejich obsahem – přechodné stavy, dočasný provoz, ...) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Obzvláště se toto týká stavebních objektů železničního svršku, nástupišť a přístřešků na nich, u nichž je nezbytně nutné ihned po jejich dokončení (i jejich částí) předat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před jejich úplným dokončením, aby byl zajištěn provoz a přeprava cestujících na staničních a traťové koleji.

13 Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

V stávajícím stave nejsou nádražní budovy vyjma ŽST Chlumec nad Cidlinou bezbariérové. Taktéž nejsou přístupy na nástupiště a nástupiště v řešeném úseku bezbariérové.

Stávající výpravní budovy ve stanicích nejsou předmětem stavebních oprav. Bezbariérový přístup na nástupiště a samotná bezbariérová nástupiště budou plně funkční až po uvedení stavby do provozu, resp. užívání.

Z tohoto důvodu nejsou během stavby požadavky na úpravy infrastruktury během výstavby a na zřizování bezbariérových obchodních tras.

14 Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Výkopy, přiléhající k veřejným komunikacím, musí být opatřeny výstražnou dopravní značkou, za noci výstražným červeným světlem. Výstražná světla mohou být vzdálena od sebe nejvýše 50 m. Přes výkop hlubší než 0,5 m se musí zřídit bezpečné přechody o min. šířce 0,75 m. Přechody nad výkopem hlubokým do 1,5 m, musí být opatřeny oboustranným zábradlím o výšce 1,1 m. Pro pracovníky pracující ve výkopech musí být zřízen bezpečný sestup (výstup), okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu. Objekty, nacházející se v blízkosti výkopu, musí být v případě ohrožení zabezpečeny.

Provádět zemní práce v ochranném pásmu elektrických, plynových a jiných nebezpečných vedení, je možné za předpokladu, že budou učiněna opatření zabraňující nebezpečnému přiblížení pracovníků či strojů k těmto vedením.

Stěny výkopů musí být zajištěny proti sesutí. Zajištění se provádí pažením od hloubky větší než 1,3 m v zastavěném území. Výkop musí mít min. světlou šířku 0,8 m.

Při stavebních pracích lze používat stroje a zařízení, které svou konstrukcí, provedením a technickým stavem odpovídají předpisům k zajištění bezpečnosti práce. Stroje lze používat jen k účelům, pro které jsou technicky způsobilé v souladu s technickými ustanoveními danými výrobcem a technickými normami.

Při výstavbě musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy. Veškeré práce musí být prováděny za dodržení příslušných norem SŽ, ČSN, TNŽ, zásad a předpisů BOZP platných v době provádění prací, zejména pak je nutné dodržet ustanovení:

- vyhlášky Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ze dne 24. 8. 2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- ČSN EN 50110-1(2) ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhlášky č. 50/1978 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky, včetně její novely č. 98/1982 Sb.

Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě.

Při stavebních pracích budou v jednotlivých místech stavby podle potřeby vymýceny náletové křoviny, které jsou v kolizi s navrženým řešením stavby. Vzhledem k současnému stavu vzrostlé zeleně, zjištěnému při pochůzkách, lze předpokládat odstraňování křovin a porostů jen v malém rozsahu.

15 Dopravně inženýrské opatření na pozemních komunikacích

Dopravní omezení a návrh objízdných tras během výstavby či rušení úrovnňových křížení (železničních přejezdů) a mimoúrovňových křížení je uvedeno v čl. 11.

Postup výstavby a zprovoznění či rušení jednotlivých částí předmětných pozemních komunikací a železničních přejezdů je součástí odst. 9.2 Doporučený optimální postup stavebních činností a příloh č. 003a - 003d Schémata stavebních postupů.

Podrobné zpracování dopravně inženýrského opatření při uzavírkách železničních přejezdů a rekonstrukcích pozemních komunikací jakož i při zprovoznění přeložek a novostaveb komunikací včetně projednání s dotčenými orgány (samospráva, Policie ČR, vlastník/správce komunikace, silniční správní úřad) bude součástí dalšího stupně dokumentace.

16 Rozhodující termíny stavby

Zahájení stavby	7. 2. 2025
Ukončení stavby	11. 9. 2028
Délka trvání	1 313 dní

17 Přílohy

Příloha č. 002a – 002c Situace (samostatná příloha)

Příloha č. 003a – 003d Schémata stavebních postupů (samostatná příloha)

Příloha č. 004 Harmonogram výstavby (součást vazby)

Příloha č. 005 Podrobný harmonogram výstavby (součást vazby)

Příloha č. 006 Harmonogram zřizování neutrálních polí pro stavby nadezdů (součást vazby)