


Výškový systém Bpv
Souřadný systém S-JTSK

Přehled revizí přílohy					
Rev.	Datum	Vypracoval	Popis obsahu revize	Kontr.	Schv.
5	15.12.2022	MBa	Aktualizace údajů katastru nemovitostí	JNo	MBa
4	7.10.2022	MBa	Doplnění protihlukových opatření	JNo	MBa
3	28.2.2022	MBa	Změna řešení v oblasti Převýšova	JNo	MBa

Objednatel

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, CZ 110 00 Praha 1
Stavební správa západ
Diamond Point, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín
www.spravazeleznic.cz



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**

Zhotovitel

M

**MOTT
MACDONALD**

M

**MOTT
MACDONALD**

Vedoucí společnosti
Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Národní 984/15
CZ 110 00 Praha 1
+420 221 412 800
www.mottmac.com

M

**MOTT
MACDONALD**

M

**MOTT
MACDONALD**

Společnost „MM-Prodex: Kanín – Chlumec“
Společník 1
MOTT MACDONALD LIMITED
Národní 984/15
CZ 110 00 Praha 1
+420 221 412 800
www.mottmac.com


M

**MOTT
MACDONALD**

M

**MOTT
MACDONALD**

Společník 2
VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.
V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10
+420 277 007 726, www.valbek.eu



Zhotovitel části

M

**MOTT
MACDONALD**

M

**MOTT
MACDONALD**

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Národní 984/15
CZ 110 00 Praha 1
+420 221 412 800
www.mottmac.com

Akce

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

Část dokumentace

B

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1

Souhrnná technická zpráva

Název přílohy		Stupeň dokumentace	DÚR
Souhrnná technická zpráva		Měřítka	-
		Formát	156 A4
		Datum	viz výše

Manažer projektu	Michal Babič	Vypracoval	Kolektiv
Koordinátor profese	-	Kontroloval	Jan Nový
Odpov. projektant	-	Schválil	Michal Babič

Číslo dokumentu	Revize	Část dokumentace	Číslo přílohy
386583-MMCZ-STZ-B_1-001	5	B.1	001

© Mott MacDonald
Tento dokument smí být užíván pouze osobou, která si jej objednala, a to pro účely a činnosti, pro které byl Zhotovitelem zpracován.
Tento dokument nesmí být jakkoliv užíván jinými osobami bez předchozího souhlasu Zhotovitele a osoby, která si jeho zpracování objednala.

Souhrnná technická zpráva

15.12.2022

Obsah

1	Popis území stavby	7
1.1	Charakteristika území	7
1.2	Soulad s územně plánovací dokumentací	7
1.3	Výjimky z obecných požadavků na využívání území	8
1.4	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	8
1.5	Geologická a hydrogeologická charakteristika	8
1.6	Závěry provedených průzkumů a měření	9
1.7	Ochrana území	10
1.8	Záplavová a poddolovaná území	11
1.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	11
1.10	Asanace, demolice, kácení dřevin	11
1.11	Zábory pozemků, ZPF a PUPFL	12
1.12	Územně technické podmínky	13
1.13	Podmiňující, vyvolané a související investice	14
2	Celkový popis stavby	16
2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	16
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	18
2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení	19
2.4	Bezbariérové užívání stavby	23
2.5	Bezpečnost při užívání stavby	23
2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	24
2.7	Základní technický popis stavebních objektů	24
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	24
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	24
2.10	Hygienické řešení stavby	24
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	24
3	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	26
3.1	Celková bilance potřeby energií	26
3.2	Celková bilance potřeby médií	26
3.3	Celková bilance potřeb komunikačních sítí	27
4	Dopravní řešení a základní údaje o provozu	28
4.1	Současný stav železniční dopravy	28
4.2	Výhledový stav železniční dopravy	29
4.3	Silniční doprava	30
4.4	Doprava v klidu	30
4.5	Pěší a cyklistické stezky	30
4.6	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	31
4.7	Opatření v železniční dopravě po dobu výstavby	31
4.8	Opatření v silniční dopravě po dobu výstavby	32
5	Řešení vegetace a terénních úprav	33
6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	33
7	Ochrana obyvatelstva	34

8	Zásady organizace výstavby	35
8.1	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	35
8.2	Přístup ke staveništi po dobu výstavby	35
8.3	Zařízení staveniště	36
8.4	Návrh postupu výstavby	36
9	Celkové vodohospodářské řešení	38
9.1	Vstupní údaje	38
9.2	Vodní toky	38
9.3	Vodovody	39
9.4	Vodní zdroje	40
9.5	Splášková kanalizace	40
9.6	Dešťová kanalizace	40
9.7	Meliorace	41
10	Zvláštní požadavky na další přípravu stavby	42
	Příloha A Stručný popis technologických souborů a stavebních objektů	43

Seznam tabulek

Rámcový harmonogram výstavby	36
Seznam významných vodních toků	38
Seznam drobných vodních toků	38

Seznam obrázků

Nejsou

1 Popis území stavby

1.1 Charakteristika území

Stavební pozemek hlavní stavby je dlouhý cca 23 km a sleduje stopu stávající železniční tratě. Území tvoří mírně zvlněný terén, ve kterém je velmi mělce zaklesnuté široké údolí řeky Cidliny. Současná trať je vedena převážně na pravém břehu řeky trasou v údolní a částečně též v úboční poloze.

Území je ve většině délky nezastavěné. Při kontaktu se zastavěným územím obcí se trať vždy nachází pouze na jeho okraji. Převažujícím využitím území je zemědělství, část území tvoří lesní celky, v okolí Chlumce n. C. pak též průmyslová oblast i městská zástavba. Na území obcí Žehuň, Choťovice, Lovčice a Převýšov trať prochází územím soustavy Natura 2000 a vede po hranici několika zvláště chráněných území (viz dále).

Vzhledem ke skutečnosti, že stávající železnice již existuje od roku 1870 a stala se součástí krajiny, nenarušuje stavba modernizace charakter území.

1.2 Soulad s územně plánovací dokumentací

Stavba je obecně v souladu s cíli územního plánování. Modernizace železniční tratě vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj (širšího) území, vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje současnou generaci, aniž by ohrožoval podmínky generací budoucích¹.

Politika územního rozvoje ČR 2008 po vydání Aktualizace č.5 (schválená 08/2020) koridor pro stavbu neobsahuje.

Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje po vydání Aktualizace č. 4 (schválená 06/2020) obsahují koridor pro stavbu modernizace (DZ4) i koridor pro přeložku silnice II/327 v Chlumci n. C. (DS49A), vyhovující pro navrhované řešení hlavní stavby. Stavba je vymezena jako veřejně prospěšná.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje po vydání Aktualizace č. 2 (schválená 04/2018) koridor pro stavbu modernizace neobsahují. Obsahují ale koridor pro zcela nové vedení silnice II/328, který stavba nevyužívá. Aktualizace č. 3, dosud rozpracovaná (stav k 02/2022), bude zahrnovat zkoordinovaný koridor vyhovující pro modernizaci tratě.

Územní plány obcí vymezují prostor pro železniční dopravu, který je stavbou využíván; koridor pro stavbu většinou dosud exaktně nevymezují, s výjimkou Sán, kde je koridor vymezen a je v souladu, a Dobšic, kde je koridor vymezen v návrhu nového územního plánu. ÚP města Chlumec n. C. obsahuje koridor pro přeložku silnice II/327 a v zadání dosud nezahájené změny č.3 bude obsahovat plochy pro nové vedení železniční tratě, pro úpravy ulice Boženy Němcové, pro podjezd v ulici Kozelkova a nadjezd v ulici Spravedlnost (část budoucí přeložky silnice II/327).

Přehled platných územních plánů obcí a vymezení koridoru pro stavbu:

Sány	ÚP	schválen 10/2019	v souladu
Opolany	ÚP	schválen 03/2015	není vymezen
Dobšice	Návrh nového ÚP	dosud neschválen	v souladu
Žehuň	ÚP	schválen 03/2014	není vymezen
Choťovice	ÚP změna č.1	schválen 09/2020	není dotčena

¹ Dotčené orgány územního plánování v rámci procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., tj. Městský úřad Kolín, Městský úřad Poděbrady, Městský úřad Nový Bydžov a Magistrát města Hradce Králové ve svých vyjádřeních přípustnost stavby potvrdily.

Lovčice	ÚP	schválen 11/2017	není vymezen
Převýšov	ÚP	schválen 12/2006	není vymezen
Chlumec nad Cidlinou	ÚP změna č. 3	dosud nechválena	v souladu

1.3 Výjimky z obecných požadavků na využívání území

Nebyla vydána žádná rozhodnutí o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.

1.4 Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Rozhodnutí Správy CHKO Kokořínsko a další vyjádření týkající se povolení průzkumných prací v NPR Kněžičky jsou uvedeny v části N.1.1.2.

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (EIA) bylo vydáno MŽP v Praze dne 10. června 2020 pod č. j.: MZP/2019/500/2437 a sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/22. Podmínky a způsob jejich vypořádání jsou uvedeny v části N.1.1.2. a byly zapracované do dokumentace.

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů získaných v průběhu projednání před zahájením územního řízení jsou uvedeny v části N.1.1.1. Z nich je stěžejní:

- nesouhlasné závazné stanovisko KHSSC 25824/2022 ze dne 17.6.2022, ve kterém Krajská hygienická stanice Středočeského kraje nesouhlasí s možností uplatnit hlukové limity pro starou hlukovou zátěž; návrh stavby proto byl (v 10/2022) doplněn o další protihluková opatření.
- čímž se zároveň řeší podmínky vyjádření města Chlumec nad Cidlinou CHLNC-2594/22/OSMI 32/2022-Ucl ze dne 7.6.2022, ve kterém se požaduje doplnění dalších protihlukových opatření.

1.5 Geologická a hydrogeologická charakteristika

Geomorfologické poměry

Z hlediska regionálního geomorfologického členění náleží zájmové území do provincie Česká vysočina a soustavy Česká tabule a podsoustavy Východočeská tabule. Vzhledem k délce zájmového úseku trati náleží řešené území do několika nižších geomorfologických jednotek, případně se nachází v blízkosti jejich hranic.

Nadmořská výška terénu mírně stoupá z kóty cca 192 m n. m. (Velký Osek) na kótu cca 210 m n. m. (v údolí Cidliny mezi žst. Choťovice a žst. Převýšov), odkud již strměji stoupá až k výšce cca 240 m n. m. (vně údolí mezi obcemi Převýšov a Chlumec nad Cidlinou) a dále klesá na kótu cca 225 m n. m. (Chlumec 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

Předkvartérní podklad je tvořen mesozoickými sedimenty České křídové pánve. Tyto horniny jsou uloženy subhorizontálně a hranice jednotlivých souvrství přibližně kopírují vrstevnice terénu.

Nejstarší sedimenty jizerského souvrství se nachází v úseku trati od Velkého Oseku až k Žehuňskému rybníku a jsou tvořeny slínovci s polohami či konkréty vápenců. V okolí Žehuňského rybníka a dále až po obec Převýšov, je povrch předkvartérního podkladu tvořen horninami teplického souvrství, tzv. pásma Xc - vápnitými jílovci, slínovci a prachovci s ojedinělými vložkami jílovitého vápence.

V úseku trati od obce Převýšov je předkvartérní podloží tvořeno nejmladším členem teplického souvrství - tzv. rohateckými vrstvy. Jde o silicifikované vápnité jílovce a slínovce. Dále směrem na východ až do Chlumce n. C. se již nacházejí nejmladší (v rámci zájmového území) křídové sedimenty zastoupené březenským souvrstvím. Jde převážně o vápnité jílovce a případně slínovce.

Geologické poměry – kvartérní pokryv

Charakter kvartérního pokryvu je v zájmové oblasti určen především geomorfologií terénu a zrnitostním složením matečních, předkvartérních hornin v blízkém okolí.

Na úsecích vedených v blízkosti koryta hlavního toku Cidliny a dále v místě, kde trať kříží Milešovický potok, se nachází nivní sedimenty - hlíny, písky a štěrky pleistocenního a holocenního stáří.

U ústí menších toků a v postranních údolích se nachází holocenní deluviofluvialní sedimenty, které jsou tvořeny střídajícími se různě zrnitými úlomky s variabilním obsahem jemnozrnné mezerovité výplně. Jedná se o několik lokalit v úseku mezi obcí Opolánky a Žehuňským rybníkem a více míst mezi Žehuňským a Starochlumeckým rybníkem.

Antropogenní uloženiny jsou zastoupeny především v zemních tělesech stávající železniční trati, v oblastech inženýrských objektů a intravilánu. Předpokládáme, že složení antropogenních sedimentů je heterogenní.

Hydrogeologické 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 zeminách. Jemnozrnné zeminy lze obecně považovat za velmi málo propustné až nepropustné. Štěrkovité a písčité sedimenty s obsahem jemnozrnné mezerovité výplně větší než 5 % považujeme za málo propustné, hrubozrnné sedimenty s obsahem jemnozrnné mezerovité výplně do 5 % považujeme za propustné.

Propustnost sedimentů předkvartérního podkladu závisí na jejich stupni zvětrání a systému diskontinuit. Obecně lze všechny jemnozrnné sedimentární horniny podkladu považovat za velmi málo propustné a ve zdravém stavu až nepropustné. Živější oběh podzemní vody můžeme očekávat pouze v silněji rozpukané přípovrchové zóně hornin nebo po průběžných diskontinuitách a poruchových pásmech.

1.6 Závěry provedených průzkumů a měření

Dopravně technologický průzkum pohybu cestujících v ŽST Chlumeck n. C.

Průzkum převažující frekvence místních cestujících, na základě kterého bylo konfigurováno kolejiště tak, aby část místních cestujících měla přístup k vlakům z přednádraží bez použití podchodu.

Průzkum dopravy na silnicích s přejezdy

Průzkum zatížení silničních komunikací pro posouzení možnosti náhrady železničních přejezdů.

Geotechnický průzkum pro návrh zdvojkolejnění a umělých staveb

Předběžný průzkum inženýrskogeologických poměrů (vrtný průzkum) v trase zdvoukolejnění (pro druhou kolej), trase přeložek a pro inženýrské objekty. Kvartérní pokryv je tvořen nejčastěji jemnozrnnými zeminami, a to jíly s nízkou až extrémně vysokou plasticitou, lokálně jíly štěrkovitými a písčitými. Předkvartérní pokryv je tvořen křídovými sedimenty – zcela zvětralými až mírně zvětralými vápnitými jílovci, prachovci a slínovci.

Geotechnický průzkum železničního spodku

Průzkum zemní pláně stávajícího tělesa železničního spodku (kopané sondy). V řešeném úseku trati jsou nejvíce zastoupeny jemnozrnné zeminy převážně tuhé konzistence, únosnost jílu se pohybuje nejčastěji v rozsahu 15–8 MPa.

Vsakovací podmínky byly prověřeny orientačním hydrologickým průzkumem jako nevhodné nebo podmíněčně vhodné.

Prověřeno bylo mechanické a chemické znečištění stávajícího kolejového lože.

Průzkum nestabilního území v ev. km 10.100–14.100

Průzkum pro zdvojkolejnění tratě v oblasti podél obory a v NPR Kněžičky v území s evidovanými nestabilitami. Zahrnoval vrtné sondy, dynamické penetrační zkoušky, kopané sondy a geofyzikální měření na 5 profilech v přilehlém území.

Nestability mají charakter sesuvů podél rotačních válcových smykových ploch v tzv. rozvolněné vrstvě, tvořené deluviálními sedimenty (zeminy charakteru jílu s nízkou až velmi vysokou plasticitou) a svrchní zcela a silně zvětralou částí horninového masivu (subhorizontálně uložené slínovce). V úseku ev. km 12,600 - 14,100, kde je potenciálně největší riziko negativního ovlivnění stability svahu plánovanou stavbou, došlo v minulosti na několika místech k menším svahovým deformacím a sesedání zemin ve strmějších částech svahu, ale žádná není recentní.

Podzemní vody netvoří souvislou hladinu, vzhledem k nízké propustnosti zastižených zemin nedochází k zasakování srážkových vod a většina jich je odváděna povrchovým odtokem.

Pro průzkum byly uděleny výjimky týkající se ochrany NPR Kněžičky (řízení probíhalo od 05/2018 do 01/2020) a bylo stanoveno období pro provádění terénních prací (od 15.8. do 15.11. kalendářního roku).

Korozní průzkum

Průzkum intenzit stejnosměrných bludných proudů a měrných odporů hornin v prostoru mostních objektů.

Pedologický průzkum

Průzkum pro předběžnou bilanci skrývky kulturních vrstev půdy a odnětí půdy ze ZPF.

Přírodovědné průzkumy

Průzkumy flóry a fauny zaměřené především na výskyt vzácných, ohrožených a zvláště chráněných druhů, stanovišť a biotopů, dále na výskyt druhů invazních. Podrobněji viz část B.3.

Dendrologický průzkum

Podrobný průzkum a inventarizace dřevin rostoucích mimo les, které by mohly být potenciálně dotčeny posuzovaným záměrem. Slouží jako podklad pro vytvoření žádosti o udělení povolení kácení dřevin příslušným orgánem ochrany přírody a případnému stanovení náhradních výsadeb za skácené dřeviny.

1.7 Ochrana území

Na území obcí Žehuň, Choťovice, Lovčice a Převýšov stavební pozemek prochází chráněné prvky soustavy Natura 2000. Jde o Evropsky významné lokality EVL Žehuňsko, EVL Olešnice a Ptačí oblast Žehuňský rybník – Obora Kněžičky chráněné podle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění, o ochraně přírody a krajiny. Stavební pozemek se dotýká též EVL Víno.

Stavební pozemek neprochází přes velkoplošná zvlášť chráněná území, chráněná podle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění, o ochraně přírody a krajiny.

Z hlediska maloplošných zvlášť chráněných území trať prochází na hranici národní přírodní památky (NPP) Žehuňský rybník. Dále prochází na hranici a zasahuje do národní přírodní rezervace (NPR) Kněžičky.

V blízkosti Převýšova dotýká trať přírodní památku (PP) Víno a zasahuje do jejího ochranného pásma. Dále prochází lesním komplexem přírodní památky (PP) Olešnice, do kterého rovněž zasahuje.

Stavební pozemek leží mimo CHOPAV a mimo ochranná pásma vodních zdrojů.

Stavební pozemek nezasahuje do dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území, ani do území bilancovaných výhradních a ložisek nevyhrazených nerostů.

Na území obcí Sány, Opolany, Dobšice, Převýšov, Chlumec n. C. stavební pozemek prochází přes, a v jeho blízkém okolí se nachází významná archeologická naleziště kategorie UAN I a zejména UAN II. V blízkém okolí stavebního pozemku se nenachází nemovité kulturní památky.

1.8 Záplavová a poddolovaná území

Záplavová území

Zájmový traťový úsek se nachází v údolí řeky Cidliny, tedy v blízkosti a ojediněle i v záplavovém území této vodoteče. V úseku v km 3,5-4,5 se trať nachází v záplavovém území 20-leté a 100-leté vody. Mezi zast. Sány v km 5,0 a železničním mostem přes Sánský kanál v km 5,5 se hranice záplavového území 100-leté vody nachází v těsné blízkosti stávající trati vpravo. Od km 12,1 do km 15,9 se hranice záplavového území 20-leté a 100-leté vody nachází v těsné blízkosti stávající tratě vpravo (Žehuňský rybník a niva Cidliny).

Poddolovaná území

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

Sesuvná území

V prostoru zájmového území se nacházejí oblasti s mělkými plošnými svahovými nestabilitami, evidované v registru svahových nestabilit v Geofondu pod čísly 1905 a 1906. Jedná se o sesouvání povrchové vrstvy svahovin a zvětralin podložních slínovců do maximální mocnosti cca 5 m v oblasti kolem obory Kněžíčky.

1.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Současný vliv stávající stavby, tedy provozované železniční tratě, na okolní stavby a pozemky spočívá především v hlukové zátěži.

Hluková studie ukazuje, že ve výhledovém stavu nedojde ke zhoršení hlučnosti v porovnání ke stavu v roce 2000 o více než 2 dB. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje nicméně nesouhlasí s možností uplatnit hlukové limity pro starou hlukovou zátěž; návrh stavby proto byl (v 10/2022) doplněn o další protihluková opatření tak, aby byl splněn základní hlukový limit, upravený o příslušné korekce – podrobněji viz část dokumentace N.1.2.5 – Akustická studie, měření hluku a vibrací.

1.10 Asanace, demolice, kácení dřevin

Příprava stavebního pozemku pro výstavbu nevyžaduje asanaci území.

Uvolnění stavebního pozemku vyžaduje demolice objektů:

- Chlumec n. C., demolice budovy Kozelkova č.p. 883 (parc. č. st. 471/8, jiná stavba)
- Chlumec n. C., demolice budovy Kozelkova č.p. 23 (parc. č. st. 471/3, bytový dům)
- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 1266/7
- Chlumec n. C., demolice budovy býv. stavědla
- Chlumec n. C., demolice budovy Spravedlnost č.p. 735 vč. garáže (parc. č. st. 2668 a 2667, zastavěná plocha)
- Chlumec n. C., demolice budovy bez č.p., parc.č. st. 2111

- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 882/36
- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 882/83
- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 882/68
- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 886/38
- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/59
- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/68
- Chlumec n. C., demolice objektů na pozemku parc.č. 890/70
- Převýšov, demolice stavědel (parc. č. st. 72 a st. 73)
- Převýšov, demolice skladiště (parc. č. st. 50)
- Převýšov, demolice budovy č.p. 57 (parc. č. st. 53, stavba pro dopravu)
- Choťovice, demolice výpravní budovy (k. ú. Žehuň, parc. č. st. 329)
- Dobšice, demolice budovy č.p. 48 (parc. č. st. 74)
- Dobšice, demolice budovy, bez č.p., parc. č. st. 139
- Dobšice, demolice skladiště (parc. č. st. 74)
- Opolánky, demolice budovy č.p. 47 (parc. č. st. 236)
- Opolánky, demolice budovy č.p. 30 (parc. č. st. 147)

Pro uvolnění stavebního pozemku a ploch pro výstavbu bude v celé délce stavby nezbytné odstranění dřevin rostoucích mimo les značného rozsahu i zásah do lesních porostů. Rozsah požadovaného odstranění dřevin byl navržen na základě dendrologického průzkumu. Odstranění dřevin rostoucích mimo les a odstranění lesních porostů je předmětem samostatných stavebních objektů.

1.11 Zábory pozemků, ZPF a PUPFL

Území vymezené pro umístění stavby dráhy je označené jako (nový) obvod dráhy. Území vymezené pro trvalé umístění stavby (včetně nedrážních objektů) je označené jako obvod stavby. Území vymezené pro provádění stavby a umístění dočasných zařízení se označuje jako obvod staveniště.

Stavba bude přednostně realizována na pozemcích ve vlastnictví investora (resp. v majetku České republiky svěřené do užívání Správy železnic, s. o.). Tyto pozemky jsou označeny jako pozemky SŽ dotčené stavbou, příp. dočasně dotčené stavbou.

Stavba bude dále umístěna na pozemcích dalších vlastníků. Pro trvalé části stavby je území označené jako trvalý zábor, pro dočasná zařízení a plochy pro provádění stavby jako dočasný zábor.

Zvláštní pozici zauímají pozemky ve vlastnictví Českých drah, a.s., jejichž část má být převedena na Správu železnic (tzv. ÚMVŽST).

Část stavby zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) a do ochranného pásma lesa, tzn. do území ve vzdálenosti 50 m od hranice lesních pozemků. K dočasným a trvalým záborům PUPFL dojde v katastrálních územích Žehuň, Převýšov a Chlumec nad Cidlinou. Dočasný zábor je předpokládán v délce 24 měsíců.

Část stavby zasahuje do pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF). K dočasným a trvalým záborům ZPF dojde v katastrálních územích Běrunice, Dobšice u Žehuně, Chlumec nad Cidlinou, Lovčice u Nového Bydžova, Nové Město nad Cidlinou, Opolánky, Opolany, Žehuň, Převýšov, Sány, Slibovice. Dočasný zábor je předpokládán v délce 60 měsíců (24 měsíců pro potřeby stavby + 36 měsíců na rekultivaci dotčených ploch).

Z dotčených pozemků ZPF bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy. Hospodárné využití skrývkové zeminy zajistí investor stavby ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty, případně dotčenými obcemi, konkrétní využití skrývky bude konzultováno s příslušným orgánem ochrany ZPF.

Skrývka bude přednostně využita k zúrodnění zemědělských pozemků, část skrývky bude po odsouhlasení orgánu ochrany ZPF využita pro protierozní ochranu tělesa a rekultivační účely po stavbě (jako svrchní vrstva při vegetačních úpravách apod.). Skrývka ornice je předmětem samostatného stavebního objektu.

Bilance záboru nedrážních pozemků (mimo pozemků SŽ a ČD k převodu na SŽ) je následující:

Trvalý zábor:	923 062	m ²
z toho ZPF	425 611	m ²
PUPFL	36 385	m ²
Dočasný zábor:	438 711	m ²
z toho ZPF (nad 1 rok)	200 997	m ²
PUPFL	102 937	m ²

1.12 Územně technické podmínky

V dotčeném území byly zjištěny inženýrské sítě těchto správců:

vodovody a kanalizace

VaK Nymburk, a.s.	Bobnická 712, 288 21, Nymburk
Energie AG Kolín a.s.	Orebitská 885, 280 02, Kolín
Vodovody a kanalizace HK a.s.	Víta Nejedlého 893, 500 03, Hradec Králové
Obec Opolany	Opolany 68, 289 07, Libice nad Cidlinou
Obec Lovčice	Lovčice 185, 503 61, Lovčice u Nového Bydžova
Obec Běrunice	Hlavní č.p. 176, 289 08, Běrunice
Obec Velký Osek	Revoluční 36, 281 51, Velký Osek
Obec Nové Město	Nové Město 79, 503 51 Chlumeck nad Cidlinou
Obec Zachrašťany	Zachrašťany 35, 504 01, Nový Bydžov
Kinský dal Borgo, a.s.	Komenského 5, 503 51, Chlumeck nad Cidlinou

meliorace

Státní pozemkový úřad	Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 - Žižkov
-----------------------	---

plynovody

GasNet,s.r.o.	Plynárenská 499/1, 602 00, Brno - Zábrdovice
---------------	--

energetika

ČEZ Distribuce, a.s.	Teplická 874/8, 405 02, Děčín 4 - Podmokly
----------------------	--

veřejné osvětlení

Město Městec Králové	Náměstí republiky 1, 289 03, Městec Králové
Město Nový Bydžov	Masarykovo náměstí 1, 504 01, Nový Bydžov
MEDIOS-MK, s.r.o	T. G. Masaryka 648, 289 03 Městec Králové
Osvětlení a energetické systémy, a.s.	Novodvorská 1010/14,142 00, Praha 4

telekomunikace

ČD Telematika a.s.	U Javorky č.p. 1728, 560 02, Česká Třebová
CETIN a.s.	Olšanská 2681/6, 130 00, Praha 3
T-Mobile Czech Republic a.s.	Tomíčková 2144/1, 148 00, Praha 4
Město Nový Bydžov	Masarykovo náměstí 1, 504 01, Nový Bydžov

drážní

SŽ – Oblastní ředitelství Praha	Partyzánská 24, 170 00, Praha 7
SŽ – Oblastní ředitelství Hradec Králové	U Fotochemy 259, 501 01, Hradec Králové

Stavba bude realizována v ochranném pásmu vodovodu, kanalizace, plynovodu, sdělovacích vedení, podzemního a nadzemního elektrického vedení.

Stavba nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů.

Stavba nezasahuje do ochranných pásem ložiskových území a dobývacích prostorů.

Stavba prochází ochranným pásmem lesa (50 m od okraje lesa) v katastrálním území Sány, Chlumec nad Cidlinou, Lovčice, Zadražany, Zachrašťany.

Stavba bude dále realizována v ochranném pásmu dráhy a silničním ochranném pásmu.

1.13 Podmiňující, vyvolané a související investice

Podmiňující investice nejsou známy.

Vyvolané investice:

- Náhrady zrušených železničních přejezdů P3969, P3971, P9373, P3974, P3976, P3977, P3978, P3980 – zahrnutý do stavby
- Přeložky sítí technického vybavení – zahrnutý do stavby

Související investice:

- Rekonstrukce TNS Dobšice a TNS Káranice
trakční napájecí stanice zajišťují napájení lokální distribuční sítě a trakčního vedení a pro zajištění plnohodnotného provozu musí být dokončeny dříve nebo současně s řešenou stavbou, resp. dříve, než budou spuštěna napájená zařízení. Součástí řešení TNS Dobšice bude kromě napájení pro střídavou soustavu 25 kV též dočasný napájecí zdroj pro napájení stejnosměrné soustavy 3 kV. Investorem bude SŽ.
- Modernizace traťového úseku Chlumec n. C. (mimo) – Hradec Králové (mimo)
stavba navazujícího úseku v konci stavby, bez kterého nelze navázat kolejiště díky odlišné poloze koleje; musí být realizována zároveň s řešenou stavbou. Investorem bude SŽ.
- Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky
stavba navazujícího úseku v začátku stavby. Po úpravě rozhraní staveb (04/2021) byla odstraněna technická vazba k řešené stavbě a jejich realizace již není svázána. Investorem bude SŽ.
- Technologická nadstavba trati Velký osek – Hradec Králové – Choceň
zavedení dálkového ovládání úseku z CDP Praha pro další zefektivnění řízení provozu. Investorem bude SŽ.
- Přechod na jednotnou napájecí soustavu 25 kV, AC
konverze ze současné stejnosměrné soustavy 3 kV na efektivnější střídavou soustavu 25 kV

v souladu se širší koncepcí a požadavky TSI ENE je zahrnuta do řešené stavby v úseku Dobšice nad Cidlinou (mimo) – Chlumec nad Cidlinou (včetně).

V úseku Kanín – Dobšice nad Cidlinou (včetně) bude dočasně zachována stejnosměrná soustava 3 kV, elektroizolační části trakčního vedení budou navrženy na izolační hladinu 25 kV. Přechod na střídavou soustavu bude proveden v koordinaci s konverzí trakční soustavy v úseku Kolín – Nymburk. Investorem bude SŽ.

- Rekonstrukce VB v Chlumci nad Cidlinou
dosud nekonkretizovaný záměr přestavby výpravní budovy a případně i dopravního pavilonu v ŽST Chlumec nad Cidlinou. Může vyvolat lokální úpravu technologických částí řešené stavby bez zásadních dopadů do jiných částí stavby. Investorem bude SŽ.
- Výstavba dopravního terminálu v Chlumci n. C.
důležitá stavba pro přestupní vazby železniční a autobusové dopravy, komfort cestujících a řešení dopravy v klidu v okolí železniční stanice. Investorem je město Chlumec n. C. Výstup z podchodu na nástupiště bude orientován k terminálu. Výstavba terminálu by neměla probíhat v době provozu NAD.
- Výstavba parkoviště v ulici Nádražní v Chlumci n. C.
důležitá stavba pro řešení dopravy v klidu v okolí železniční stanice. Z parkoviště bude přímý vstup na nástupiště. Investorem bude město Chlumec n. C.
- Přeložka silnice II/327 v Chlumci nad Cidlinou
výhledové převedení silniční dopravy na západní okraj města. Nadjezd v ulici Spravedlnost je navržen v parametrech budoucího obchvatu, podjezd v ulici Kozelkova je naopak navržen ve snížených parametrech s podjezdnou výškou 4,20 m. Investorem bude Královéhradecký kraj.
- Jednostranný chodník z ulice Spravedlnost
budoucí pěší spojení do průmyslové zóny a k skladovému areálu společnosti Bidfood. Investorem bude město Chlumec n. C. Zrušením přejezdu v ulici Spravedlnost zanikne, nový chodník bude zřízen na nadjezdu – zahrnuto do stavby.
- Sklad ovoce VVISS v Chlumci n. C.
napojení skladového areálu vyžaduje vybudování plnohodnotné průsečné křižovatky namísto pouhého sjezdu z navrhované přeložky ulice Spravedlnost. Investorem bude společnost VVISS a.s.

2 Celkový popis stavby

2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu

Změna dokončené stavby, modernizace celostátní železniční dráhy.

Stávající železniční trať je jednokolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV DC. Maximální traťová rychlost je 100 km/h s dílčími omezeními, maximální sklon je cca 11 ‰, traťová třída zatížení D4 a průjezdný průřez GCZ3.

b) účel užívání stavby

Provozování celostátní železniční dráhy.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Trvalá stavba.

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Modernizovaná železniční trať bude plně dvojkolejná, elektrizovaná střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Na přechodnou dobu bude úsek Kanín – Dobšice-Libněves (včetně) elektrifikován stejnosměrnou soustavou 3 kV s izolační hladinou 25 kV z důvodu postupné přeměny trakční soustavy v okolní železniční síti.

Maximální traťová rychlost bude 160 km/h s dílčími trvalými omezeními, maximální podélný sklon tratě bude snížen na cca 7 ‰ pro odstranění potřeby postrku u těžkých nákladních vlaků. Železniční zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie elektronického typu, doplněné o jednotný evropský vlakový zabezpečovač ETCS pro výhradní provoz v úrovni L2 s benefity.

Hlavní technické parametry

- traťová rychlost 160 km/h (s dílčími trvalými omezeními),
- traťová třída zatížení D4/120,
- prostorová průchodnost třídy UIC GC (pro průjezdný průřez Z-GC),
- výkonnostní kategorie tratě dle TSI pro osobní dopravu P3
- výkonnostní kategorie tratě dle TSI pro nákladní dopravu F1

e) výjimky z technických požadavků a souhlasy s odchylným řešením

Souhlas s odchylným řešením od ČSN 73 6201 a výjimka z předpisu SŽDC S3 Železniční svršek Díl XII čl. 39, týkající se šířky nutného kolejového lože na mostních objektech v km 23,215, vydaná Odborem traťového hospodářství, GŘ SŽ dne 31.1.2019.

f) podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Podmínky jsou uvedeny v části N.1.1.1.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba požívá ochrany podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, o drahách.

h) základní bilance stavby

Délka modernizovaného úseku	21,2	km
-----------------------------	------	----

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Počet nových staničních zabezpečovacích zařízení	4	ks
Délka nového traťového zabezpečovacího zařízení	32,5	m
Počet nových kamerových systémů	4	ks

Železniční svršek a spodek

Délka demontáže kolejí	34 794	m
Počet demontovaných výhybek	45	ks
Délka montáže kolejí	48,553	m
Počet montovaných výhybek	65	ks
Objem zřizovaného kolejového lože	123,226	m ³
Objem výkopů drážního tělesa	433,341	m ³
Objem náspů drážního tělesa (včetně náhorní hrázky)	289,034	m ³
Objem konstrukčních vrstev (před zvýšením požadavků předpisu S4)	122,675	m ³

Umělé stavby

Počet rekonstruovaných nebo nových železničních mostů	15	ks
Počet rekonstruovaných nebo nových železničních propustků	28	ks
Počet zrušených železničních propustků	18	ks
Objem výkopů silničního tělesa	58 708	m ³
Objem náspů silničního tělesa	148 500	m ³

Pozemní objekty

Počet rekonstruovaných pozemních objektů	6	ks
Počet nových pozemních objektů	9	ks
Počet nových objektů přístřešků a zastřešení nástupišť	5	ks
Délka protihlukových stěn	4196	m

Trakční vedení a silnoproudá zařízení a rozvody

Délka trakčního vedení	61 878	m
Délka magistralního rozvodu	21 150	m
Počet nových trafostanic v ŽST	6	ks
Počet nových trafostanic pro zastávky a přejezdy	2	ks
Počet výhybek s ohřevem výměn	60	ks

Ostatní

Plocha rekultivací	199 573	m ²
--------------------	---------	----------------

i) základní předpoklady výstavby

Výstavba bude rozdělena do 7 hlavních stavebních postupů ve 4 stavebních sezónách.

Práce budou probíhat po dílčích etapách za omezeného drážního (silničního) provozu s případnými dílčími výlukami, ve 3. stavební sezóně dojde k celosezónní totální výluce úseku Velký Osek (mimo) – Chlumec n. C. (mimo) pro provedení zásadních úprav drážního tělesa.

Termín výstavby (stavebních prací) se předpokládá v letech 2025 – 2028.

j) základní požadavky na předčasné užívání a zkušební provoz

Dokončené dílčí části stavby budou z důvodu minimalizace přerušení drážního (silničního) provozu postupně předávány do předčasného užívání.

Vybrané prvky dráhy budou před zahájením provozu ověřeny z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy technickobezpečnostní zkouškou podle §§ 5 a 6 vyhl. č. 177/1995 Sb. v platném znění. K ověření funkce ucelených částí stavby bude zaveden zkušební provoz podle §7 vyhl. č. 177/1995 Sb. v platném znění.

Délka trvání zkušebního provozu bude cca 12 měsíců od dokončení stavebních prací. Během té doby budou mimo jiné vyhodnoceny účinky provozování stavby na okolí včetně kontrolního měření hluku.

Kolaudační řízení bude vedeno na stavbu jako celek, případně její samostatné části.

k) orientační náklady stavby

Neuvádí se.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba využívá v převážné většině délky historickou stopu železniční tratě a nebude narušovat krajinný ráz, ani urbanistické a architektonické hodnoty stávající zástavby.

Novými prvky v krajině budou mimoúrovňová křížení pozemních komunikací s vysokými zemními náspy. Křížení na silnici II/328 u Žehuně představuje násep vystupující cca 8 m nad okolní rovinatá pole, křížení na ulici Spravedlnost v Chlumci nad Cidlinou obdobně vysoký násep na rozhraní obytné a průmyslové zástavby. V obou případech bude pro odlehčení hmoty náspu použit vícepolový silniční nadjezd s krátkými rovnoběžnými křídly. V ulici Spravedlnost bude plocha svahu směrem k obytné zástavbě pohledově oddělena stávající vegetací v přilehlé zahradě.

Křížení na silnici II/327, ulice Kozelkova v Chlumci nad Cidlinou, bude řešeno nejcitlivější variantou, silničním podjezdem východně od stávajícího železničního přejezdu bez pohledově významných inženýrských objektů, narušujících vnímání okolí či dominanty zámku.

Stávající železnice představuje v urbanizovaném území bariéru. Nově budované podchody v zastávkách Dobšice a Převýšov proto umožňují nejen přístup na nástupiště, ale též průchod pod tělesem dráhy, silniční nadjezd v ulici Spravedlnost v Chlumci nad Cidlinou bude vybaven jednostranným chodníkem a mimoúrovňové křížení v ulici Kozelkova bude vedle cyklo-pěší komunikace doplněno dalším samostatným chodníkem z ulice Nádražní s podchody pod dráhou i silnicí.

Naopak, pro zabránění nežádoucího vstupu do kolejíště a oddělení drážního provozu v místech zvýšeného pohybu pěších bude v Chlumci n. C. v ulici Nádražní podél krajní koleje využita protihluková stěna; na opačné straně kolejíště pak oplocení z drátěného pletiva. Podobně v Převýšově nebo Dobšicích pro oddělení dráhy poslouží protihlukové stěny, resp. oplocení z drátěného pletiva.

Úpravy výpravních budov budou odpovídat současnému architektonickému pojetí, novostavby technologických objektů budou jednoduché přízemní objekty se sedlovou střechou, přístřešky a zastřešení výstupů z podchodů budou kombinovat kovovou nosnou konstrukci s průhlednými výplněmi.

Protihlukové stěny budou z prefabrikovaných dílců barvených nátěrem, v případě umístění na umělých objektech pak z transparentních dílců. Povrchy nástupišť a chodníků budou z betonové dlažby, povrchy vozovek především z asfaltového betonu. Detaily materiálového a barevného pojetí budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

Pro zastřešení nástupišť v ŽST Chlumec n. C. je zpracován architektonický návrh. Byl navržen flexibilní konstrukční prvek zastřešení podobný obrácenému hranatému deštníku. Tvar základní stavební jednotky přejímá některé z výhod typizovaného zastřešení „vlaštovka“, umožňuje však multiplikaci v obou směrech a tím i plošné (nikoli pouze lineární) uspořádání, zároveň lze systém jednoduše adaptovat na nepravidelný rastr sloupů. Pro nosnou konstrukci se nyní počítá s použitím oceli s barevnou

povrchovou úpravou ve stupních šedi. Barevné a materiálové provedení bude definitivně potvrzeno v dalším stupni dokumentace.

Uspořádání, návaznosti a vzájemné odstupy staveb splňují požadavky vyhlášky 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

Předmětem stavby je zdvojkolejnění traťového úseku odb. Kanín – Chlumec n. C. železniční trati č. 562 00 v celé délce, spojené s celkovou modernizací dráhy a souvisejícími úpravami sousedících traťových úseků, pozemních komunikací, sítí technického vybavení a vodotečí.

Kanín – Dobšice

Stavební úpravy jsou ohraničeny km 2,632 navázáním na současnou krajní výhybku výhybny Kanín poblíže nadjezdu dálnice D11. Jednokolejná trať bude zaústěna do nového obvodu Kanín, tvořeným odbočnou výhybkou a dvojicí kolejových spojek s přípravou pro zapojení nové dvojkolejné tratě od Libice n. C. (sousední stavba Modernizace trati Kolín – odb. Babín, včetně Libické spojky). Pro ovládání výhybek bude zřízen nový technologický objekt a trafostanice, přístupné účelovou komunikací napojenou u dálničního nadjezdu na místní komunikaci z Kanína do Velkého Oseku.

Od obvodu Kanín bude trať dvojkolejná. Druhá traťová kolej bude přiložena ke stávající z jižní strany, most přes Cidlinu a inundační most budou kompletně přestavěny, niveleta trati bude výrazně zvýšena z důvodu ochrany dráhy před povodní, a to až po most přes Sánský kanál, který bude rovněž kompletně přestavěn. Pro zajištění bezpečného drážního provozu bude v lesním celku podél obvodu Kanín po obou stranách tratě odstraněn pás vzrostlých stromů pro vyloučení jejich pádu do kolejiště a v tomto území bude v budoucnu limitováno lesnické hospodaření.

Silnice III/3289 Opolánky – Sány bude směrově a výškově upravena, přejezd P3968 rekonstruován a doplněn o chodník, který bude sloužit pro přístup na nová nástupiště v zast. Sány. Zastávka bude vybavena přístřešky, osvětlením, rozhlasem, informačním systémem, stojanem na kola a drobnou architekturou, dva drážní objekty u přejezdu budou odstraněny a na opačné straně kolejiště bude zřízen technologický objekt s krátkou účelovou komunikací a též stožár radiového systému GSM-R.

Po obou stranách tratě budou před přejezdem zřízeny protihlukové stěny; na severozápadní straně kolejiště bude stěna pokračovat za nástupištěm.

Silnice III/32812 Opolánky – Dobšice bude přeložena na severní stranu tratě a překročí ji na území obce Dobšice společně s upravenou silnicí III/32813 Dobšice – Kolaje železničním přejezdem P3970 v poloze odsunutě mimo zhlaví a dále od obytné zástavby. Přejezd P3969 se zruší, stávající silnice bude zúžena díky přiložení druhé traťové koleje, ale zůstane zachována pro místní obsluhu usedlosti Badra.

Železniční stanice Dobšice n. C. se rozdělí na dva dopravní body, zastávku v obvodu stanice a stanici. Zastávka Dobšice n. C. bude mít nástupiště umístěná ve zhlaví stanice blíže k hlavní ulici do centra obce. Napojená budou novým chodníkem ve směru do obce, resp. účelovou komunikací na silnici do Kolaje na opačné straně trati, a propojená podchodem s bezbariérovými chodníky. Zastávka bude vybavena přístřešky, osvětlením, rozhlasem, stojanem na kola a drobnou architekturou, informačním a kamerovým systémem, chodník do obce bude vybaven veřejným osvětlením, na účelové komunikaci bude zřízeno několik veřejných parkovacích míst.

Stanice s novým názvem ŽST Dobšice-Libněves bude mít čtyři dopravní koleje (bez nástupišť) a kvůli pojmům dlouhých nákladních vlaků bude výrazně prodloužena směrem k Chlumu n. C. U krátké kuse koleje bude zřízena manipulační plocha pro správce trati, navázaná na účelovou komunikaci za nástupišti.

Výpravní budova bude rekonstruována pro umístění nové technologie, vybudována bude nová samostatná staniční trafostanice, skladiště bude odstraněno. Rodinný dům č.p. 110 bude zachován a upraví se jeho místní přístupová cesta, další dva obývané objekty budou muset být odstraněny.

Zástavba obce bude chráněna před hlukem dlouhou protihlukovou stěnou podél jihovýchodní strany kolejíště.

Přejezd polní cesty P3971 se díky prodloužení stanice zruší a přístup k pozemkům bude nahrazen novou polní cestou severně podél tratě od přejezdu P3972 na silnici III/32818 z Žehuň do Hradčan, který se zrekonstruuje. Druhá traťová kolej bude přiložena ke stávající z jižní strany. Modernizace trakční napájecí stanice (TNS) Dobšice není předmětem této stavby, rekonstruována však bude přístupová účelová komunikace, která pak bude sloužit během stavby jako přístup k dočasným manipulačním plochám pro výstavbu a k dočasné recyklační základně na opačné straně trati (recyklace kameniva kolejového lože).

Žehuň – Choťovice

Na území obcí Žehuň, Choťovice, Lovčice a Převýšov trať prochází, nebo se v jejím blízkém okolí nachází, chráněné prvky soustavy Natura 2000 a maloplošná zvláště chráněná území (NPP Žehuňský rybník, NPR Kněžičky, PP Víno, PP Olešnice), která ovlivňují návrh a dosažené parametry železnice.

Na území obce Žehuň za přejezdem P3972 začíná výrazná přeložka tratě. Oblouk kolem Žehuňského rybníka bude přetrasován kontra-obloukem a přeložkou umístěnou pouze severně od současné tratě pro dosažení většího poloměru bez vlivu na chráněné území (trať vede dále od rybníka).

Přejezd P3973 na silnici II/328 z Žehuně do Dlouhopolska bude nahrazen mimoúrovňovým křížením s novým silničním nadjezdem.

Cesta podél jižní strany tratě pro přístup k osamělému rodinnému domu a obsluhu pozemků kolem rybníka se upraví až do prostoru dnešní stanice Choťovice, využívajíc převážně opouštěné drážní těleso. Severně podél tratě bude zřízena nová účelová komunikace k novému objektu odbočky Choťovice a napojí se na cestu do obory Kněžičky poblíže rušeného přejezdu P3974.

Stanice Choťovice díky zdvojkolejnění zanikne a bude nahrazena odbočkou tvořenou dvojicí kolejových spojek. Stanice neslouží obsluze území (obec leží za rozsáhlým rybníkem, z druhé strany přiléhá nepřístupná obora), zastavují zde jen dva páry vlaků denně pro výměnu výpravčích. Geometrie koleje je limitována navazujícím úsekem podél Žehuňského rybníka a při zvýšení traťové rychlosti prochází kolejíště stávající výpravní budovou, která bude odstraněna a nahrazena technologickým objektem na opačné straně kolejíště; vedle něj bude umístěn i stožár radiového systému GSM-R. Navazující oblouk bude přeložen, přejezd P3974 na cestě do obory se zruší.

Další úsek vede po rozhraní mezi národní přírodní památkou (NPP) Žehuňský rybník a národní přírodní rezervací (NPR) Kněžičky. Druhá kolej bude přiložena ke stávající ze severní strany pro vyloučení zásahu do břehů rybníka. Pro omezení úprav svahů a zvýšení stability svážlivého území nad tratí budou zřízeny zárubní zdi ze ŽB pilot a gabionové patní zídky.

Lovčice – Převýšov

Bezprostředně za přírodní rezervací bude trať stoupat v nové trase po polích severně od stávající trati (z důvodu vedení v nižším podélném sklonu pro odstranění potřeby postrku u těžkých nákladních vlaků). Nejprve bude umístěna v mělkém zářezu, poté překročí vícepolovým mostem (tzv. estakádou) bezejmenné vodoteče a polní cestu – opouštěné drážní těleso bude (pouze) v tomto místě odtěženo a otevře prostor pro migrační trasu. Následně bude trať na náspu pokračovat kolem lesního celku Víno, osamělý dům u trati před Převýšovem musí být odstraněn.

Stávající polní cesty z Lovčic přes bývalý statek Bludy budou upraveny pro výstavbu tratě a obsluhu pozemků rozdělených novou tratí. Opouštěné stávající těleso dráhy bude zachováno, jeho koruna bude po snesení koleje rekultivována, propustky odstraněny. Případně lze uvažovat s navrácením části tělesa v km 16,1 – 17,8 zpět do ZPF.

Železniční stanice Převýšov se rozdělí na dva dopravní body, zastávku v obvodu výhybny a výhybnu. V prostoru dnešní stanice bude dvojkolejná trať vedena v upravené trase s větším poloměrem oblouku pro zvýšení traťové rychlosti při zachování současné výpravní budovy, poloha kolejíště je zároveň

limitována přiléhajícím chráněným územím PP Víno a PP Olešnice. Navržené řešení představuje akceptovatelný kompromis mezi technickými parametry dráhy (lokální snížení traťové rychlosti), ochranou životního prostředí (minimalizace zásahů do chráněných území) a zájmy místní komunity (zachování budovy). Současná výpravní budova přestane sloužit drážnímu provozu a poskytne prostory pro záměry obce; k budově budou přiléhat nová nástupiště zastávky Převýšov propojená podchodem s bezbariérovými chodníky a napojením na komunikace na obou stranách tratě. Zastávka bude vybavena přístřešky, osvětlením, rozhlasem, stojanem na kola a drobnou architekturou, informačním systémem a na účelové komunikaci za kolejištěm bude zřízeno několik veřejných parkovacích míst.

Podél východní strany kolejiště bude zřízena dlouhá protihluková stěna. Skladiště bude odstraněno. Přejezd P3975 na silnici III/32734 z Převýšova do Lovčic bude upraven v současné poloze pro nové vedení kolejiště včetně úpravy přilehlé křižovatky a napojení polní cesty. U přejezdu bude umístěn stožár radiového systému GSM-R.

Výhybna s novým názvem Převýšov-les bude posunuta směrem k Chlumci n. C. do přímého úseku a výrazně prodloužena pro pojmání dlouhých nákladních vlaků. Bude mít tři dopravní koleje (bez nástupišť) pouze pro organizaci dopravy, které budou zasahovat až k napojení tratě od Městce Králové. Napojení se stane součástí výhybny, samostatná traťová kolej do Chlumce n. C. v souběhu s hlavní tratí zanikne, trať tak bude zkrácena na úsek Výhybna Převýšov-les – Městec Králové.

Nový technologický objekt pro obsluhu výhybny bude vybudován poblíž přejezdu lesní cesty P3976. Přejezd musí být díky posunutí a prodloužení výhybny zrušen, resp. bude nahrazen souběžnou účelovou komunikací severně podél tratě k technologickému objektu (komunikace naváže na podchod v zastávce).

Převýšov – Chlumeck nad Cidlinou

Pro zajištění bezpečného drážního provozu bude v lesním celku Olešnice po obou stranách tratě odstraněn pás vzrostlých stromů pro vyloučení jejich pádu do kolejiště a v tomto území bude v budoucnu limitováno lesnické hospodaření.

Jednokolejný silniční nadjezd na silnici I/11 (II/611) Chlumeck n. C. – Lovčice bude kompletně přestavěn pro umístění nového kolejiště výhybny. Po dobu přestavby bude silniční provoz veden po objízdných trasách přes Lišice, resp. v opačném směru přes Převýšov. Konstrukce nadjezdu umožní (dodatečné) vedení cyklostezky. Poblíž nadjezdu bude umístěn stožár radiového systému GSM-R, přístupný z nové účelové komunikace vedené podél jižní strany tratě od silnice Lišice – Chlumeck n. C.

Od nadjezdu bude trať vedena se sníženými podélnými sklony ve směru od Převýšova i od Chlumce n. C. (pro zlepšení rozjezdu těžkých nákladních vlaků) ve výrazné přeložce v hlubokém zářezu na polích mezi stávající tratí a lokalitou Amerika. Vzhledem k velmi odlišné výškové úrovni nových kolejí musí být přejezd P3977 na silnici III/32414 Lišice – Chlumeck n. C. nahrazen nadjezdem. Upraven bude též meliorační systém na polích přetnutých zářezem.

Chlumeck nad Cidlinou

Přejezd P3978 na území města Chlumce n. C. v ulici Spravedlnost bude zrušen a nahrazen silničním nadjezdem na výrazné silniční přeložce vedené v souladu s územním plánem města v trase a parametrech budoucího obchvatu města silnicí II/327. Pro výstavbu nadjezdu musí být odstraněny objekty v zahrádkách u přejezdu i v lokalitě Amerika. Silnice přes nadjezd bude doplněna o chodník pro společný provoz pěších a cyklistů do průmyslové zóny; chodník bude vybaven veřejným osvětlením. Upraveny budou místní komunikace pro obsluhu pozemků.

V navazujícím oblouku na vjezd do železniční stanice bude na jižní straně tratě zřízena protihluková stěna; další protihluková stěna bude zřízena podél nové ulice Spravedlnost. Severně od tratě bude zřízena účelová komunikace, která bude sloužit během stavby jako přístup k dočasným manipulačním plochám pro výstavbu a k dočasné recyklační základně (recyklace kameniva kolejového lože) u Starochlumeckého rybníku.

V železniční stanici Chlumec nad Cidlinou se změní konfigurace kolejí pro zapojení dvojkolejné tratě a umístění nových nástupišť. Stanice bude mít celkem 9 dopravních kolejí a dvě nástupiště (s celkem 6 nástupními hranami) a bude (nadále) sloužit jako přestupní uzel osobní dopravy. V nákladní dopravě bude sloužit především pro místní práci, se zastavením dlouhých nákladních vlaků se v pravidelném provozu nepočítá.

Přímo z přednádraží bude v úrovni přístupné nové vnější nástupiště složitěho tvaru, nové ostrovní nástupiště bude přístupné bezbariérovým podchodem s výtahy. Výpravní budova – dopravní pavilon se zrekonstruuje v rozsahu nutném pro umístění technologických zařízení, výpravní budova čekárny bude částečně ubourána pro umístění výstupu podchodu v přímé vazbě na autobusový terminál a pěší cesty do centra města. Nástupiště a podchod budou zastřešeny atypickým přístřeškem dle architektonického návrhu.

V nákladovém obvodu se zřídí nová samostatná staniční trafostanice a přestaví boční rampa. Další samostatná staniční trafostanice se zřídí proti výpravní budově na opačné straně kolejí, k trafostanici bude přístup novou účelovou komunikací ze silnice II/327. Upravena bude i stávající distribuční trafostanice vedle výpravní budovy. V nástupištech a kolem dopravního pavilonu bude zřízen nový kabelovod, chodník v přednádraží se upraví. Vedle dopravního pavilonu bude zřízen stožár radiového systému GSM-R. Volné prostory mezi budovami podél jižní strany kolejí vyplní protihluková stěna.

Přejezd P3980 v ulici Kozelkova, která je průtahem silnice II/327, se zruší a nahradí podjezdem na lokální přeložce komunikace východně od přejezdu. Vzhledem k technickým a ekonomickým limitům je navržena podjezdná výška 4,20 m, komunikace bude umístěna v otevřeném zářezu částečně nahrazeném zárubními zdmi, v souběhu bude vedena bezbariérová cyklo-pěší komunikace, upravena bude též křižovatka s ulicí Nádražní.

Pro výstavbu podjezdu budou odstraněny sklady v průmyslovém areálu a obytná budova (bývalý hotel) v ulici Kozelkova a objekty v zahrádkách u přejezdu. Po dobu výstavby bude provoz veden po provizorní přeložce silnice s chodníkem pro pěší přes provizorní zabezpečený přejezd, nákladní vozidla budou vedena po objížděné trase.

Vedle podjezdu bude zřízeno i samostatné kratší pěší spojení z ulice Nádražní na stezku podél Starochlumeckého rybníku s podchody pod tratí a pod silnicí (pouze se schodišti).

Vstupy do podchodů, podchody, podjezd, cyklo-pěší komunikace a chodníky budou vybaveny veřejným osvětlením, odvodnění objektů bude zajišťovat nová (gravitační) dešťová kanalizace napojená na stávající kanalizační systém.

Kolejiště bude na jižní straně v celé délce odděleno od zástavby protihlukovou stěnou; na opačné straně pak drátěným oplocením.

Navazující oblouk směrem k Hradci Králové bude veden na přeložce přimknuté severně ke stávající trati, část tělesa bude nahrazena novou opěrnou zdí. Niveleta bude zvýšena z důvodu zlepšení podjezdné výšky v ulici Boženy Němcové na 4,00 m, mosty přes ulici Boženy Němcové, řeku Cidlinu a ulici V Lipkách se kompletně přestaví. Po obou stranách kolejí bude zřízena protihluková stěna. Rozhraní stavebních úprav je v km 0,940 poblíže mostu přes ulici V Lipkách navázáním na řešení sousední stavby (Modernizace trati Chlumec n. C. – Hradec Králové).

Železniční svršek v hlavních kolejích bude v celém úseku v soustavě UIC60. Nástupiště mají délku 90 m, pouze v Chlumu nad Cidlinou mají nástupiště délku 300 m, resp. 95 a 145 m pro regionální vlaky.

Technologická část

V celém úseku bude zřízeno nové železniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronického typu. Zabezpečovací zařízení bude doplněno o jednotný evropský vlakový zabezpečovač ETCS pro výhradní provoz v úrovni L2 s benefity.

Dopravny budou ovládány dálkově, primárně ze ŽST Chlumec nad Cidlinou nebo záložně ze ŽST Velký Osek (výhledově z CDP Praha – samostatná navazující stavba). Volnost úseků bude zjišťována počítači

náprav. Železniční přejezdy budou zabezpečeny novým zařízením reléového typu s elektronickými prvky a s celými závory, poblíž přejezdů budou zřízeny nové technologické domky.

V navazujících traťových úsecích bude upraveno staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Velký Osek a traťové zabezpečovací zařízení do Nového Města nad Cidlinou resp. Káranic.

Nové traťové zabezpečovací zařízení bude zřízeno též v sousedících traťových úsecích do Nového Bydžova a Městce Králové s úpravou tamních staničních zřízení (spojených s úpravami staničních budov) a novým zabezpečením vybraných přejezdů na sousedících tratích.

Téměř celý úsek bude nově elektrifikován střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Napájení bude zajištěno z trakčních napájecích stanic Dobšice a Káranice; jejich rekonstrukce je předmětem samostatné související stavby.

Na přechodnou dobu bude úsek Kanín – Dobšice-Libněves (včetně) elektrifikován stejnosměrnou soustavou 3 kV s izolační hladinou 25 kV z důvodu postupné přeměny trakční soustavy v okolní železniční síti (přepnutí bude součástí jiné stavby). Za ŽST Dobšice-Libněves tak vznikne stykové místo trakčních soustav, stejnosměrné napájení zajistí dočasná trakční měnična zřízená při rekonstrukci napájecí stanice Dobšice. Z důvodu zachování provozu během výstavby bude i ŽST Chlumec n. C. elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, k přepnutí na střídavou soustavu dojde před dokončením stavby.

V celém úseku se zřídí lokální distribuční síť SŽ 22 kV s lokálními kioskovými trafostanicemi pro napájení technologických systémů a dalších odběrů. Instalován bude elektrický ohřev výměn, zřízeno bude nové osvětlení stanic i zastávek a další silnoproudé rozvody.

V celé délce úprav včetně sousedících úseků do Nového Bydžova, Městce Králové, Velkého Oseku a Nového Města nad Cidlinou se počítá s novou slaboproudou i optickou kabelizací. Dopravní budovy budou vybaveny integrovaným telekomunikačním zařízením, kamerovým systémem, rozhlasem a informačním zařízením pro cestující a dálkovou diagnostikou technologických systémů.

Bude vybudován nový jednotný evropský radiový systém pro hlasovou i datovou komunikaci GSM-R včetně pěti základnových stanic s anténními stožáry. Stávající traťový radiový systém se upraví.

Taťová rychlost bude $V=160 / V_{130}=160$ km/h (základní rychlostní profil V / rychlostní profil pro vybraná vozidla V_{130}) s dílčími trvalými omezeními z důvodu směrových poměrů na 150/160 v oblasti Choťovic, 130/140 v oblasti Převýšova a 130/140 v oblasti Chlumce n. C., resp. 110/120 km/h v navázání na sousední stavbu. Soupravy s naklápací technikou mohou využít traťovou rychlost $V_k=160$ km/h v celé délce tratě s výjimkou ŽST Chlumec nad Cidlinou.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Všechna nástupiště a přístupové cesty k nim, vstupy do objektů pro cestující a všechny cesty pro veřejné použití budou řešeny jako bezbariérové. Podchod v Chlumci n. C. bude vybaven výtahy.

Řešení splňují požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, TSI PRM a ČSN 73 4959.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) ochrana před vlivy trakčních a energetických vedení

Existence vvn vedení v dnešní poloze nevyvolá zvláštní úpravy kabelů sdělovacího a zabezpečovacího zařízení ani nasazení nestandardních postupů v provozování a údržbě. Indukční vlivy vvn vedení s velkou rezervou splňují předepsané meze.

S ohledem na plánovanou elektrizaci střídavou trakční soustavou budou použity kabely se zvýšeným redukčním činitelem. Podrobnosti budou stanoveny v dalším stupni dokumentace.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů

Pro mosty a ostatní inženýrské objekty se vzhledem k elektrifikované železniční trati předpokládá stupeň ochranných opatření 4 podle TP 124 „Základní ochranná opatření pro omezení vlivu bludných proudů na mostní objekty a ostatní betonové konstrukce pozemních komunikací“, tedy kombinace primární ochrany (tloušťka krycí vrstvy, složení betonové směsi), sekundární ochrany (asfaltové nátěry proti zemní vlhkosti) a konstrukčních opatření (propojení výztuže).

2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Je uveden v příloze této zprávy.

2.7 Základní technický popis stavebních objektů

Je uveden v příloze této zprávy.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Jsou uvedeny v části D.3.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

U stavebních úprav stávajících objektů spojených s drobnou změnou vnitřní dispozice z důvodu umístění technologie zůstávají energetické parametry beze změn.

U nově navrhovaných technologických objektů a trafostanic bude jejich obálka navržena v souladu s normovými požadavky na součinitele prostupu tepla jednotlivými konstrukcemi. Vzhledem k umístění technologie a jejím vlastním tepelným ziskům z provozu budou navrženy klimatizační SPLIT jednotky, které zajistí vnitřní teplotu v místnostech v rozmezí +5 až +40°C. Alternativou jsou stěnové ventilátory pro letní období a el. přímotopy pro zimní období.

2.10 Hygienické řešení stavby

U stavebních úprav stávajících objektů nedojde ke zhoršení prostředí pobytových místností (dopravní kancelář v Chlumci n. C.). Větrání a osvětlení je zajištěné přirozeně okny, popř. v kombinaci s nuceným odvětráním prostřednictvím ventilátorů. Denní osvětlení je doplněno umělým prostřednictvím stávajících svítidel.

Nově navrhované technologické objekty a trafostanice budou bezobslužné, resp. bez stálých pracovišť. Osvětlení bude zajištěné umělé, odvětrání nucené prostřednictvím ventilátorů.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

U stávajících objektů se nemění, u nových objektů bez stálých pracovišť není navrhována.

b) ochrana před bludnými proudy

Viz výše.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Ochrana samotné drážní stavby není navrhována.

Okolí stavby bude příp. chráněno před technickou seizmicitou (vibracemi) vznikající drážním provozem umístěním anti-vibračních rohoží do tělesa železničního spodku, detaily budou řešeny v dalším stupni dokumentace (lokalita Opolánky, Dobšice a Převýšov).

d) ochrana před hlukem

Ochrana samotné drážní stavby není navrhována.

Okolí stavby bude chráněno před hlukem vznikajícím drážním provozem zřízením protihlukových clon:

- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,700 – 22,120 vpravo
- Chlumec n. C., protihluková stěna na nadjezdu ul. Spravedlnost v km 0,235 – 0,400
- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 22,681 – 0,769 vpravo
- Chlumec n. C., protihluková stěna v km 0,658 – 0,898 vlevo
- Převýšov, protihluková stěna v km 17,690 – 18,492 vpravo
- Dobšice, protihluková stěna v km 6,217 – 7,356 vpravo
- Opolánky, protihluková stěna v km 4,664 – 5,285 vlevo
- Opolánky, protihluková stěna v km 4,664 – 4,752 vpravo

Pokud není použítí protihlukové stěny efektivní, budou provedena protihluková opatření přímo na chráněných objektech (zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště při zajištění větrání). O realizaci opatření bude rozhodnuto v průběhu zkušebního provozu na základě měření skutečné hladiny hluku.

e) protipovodňová opatření

Niveleta trati v km 2,7 až 5,5 bude zvýšena až o 1,53 resp. 1,95 m pro dosažení normového uspořádání drážního tělesa vůči povodňové hladině H_{100} řeky Cidliny. Těleso bude opevněno do výše $H_{100} + 0,3$ m lomovým kamenem.

f) ochrana před vlivy poddolování

Není navrhována.

3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

3.1 Celková bilance potřeby energií

Trakční energie

Celková roční spotřeba trakční energie pro přesně ohraničený úsek od km 2,632 do km 0,940 a daný provozní model byla vypočtena na úrovni 39 705 MW.h.(8760h⁻¹).

Energie bude odebírána z trakčních napájecích stanic Dobšice resp. Káranice.

Současné trakční napájecí stanice nejsou schopné pokrýt požadovaný odběr. Modernizace napájecích stanic je předmětem samostatné stavby.

Elektrická energie

Celkový instalovaný výkon nových elektrických spotřebičů bude $P_i=1012$ kVA. Maximální soudobý výkon odebíraný těmito spotřebiči bude 838 kVA.

Nové odběry budou odebírané z nové Lokální distribuční sítě železnice 22 kV. Distribuční síť bude napájena z trakčních napájecích stanic. Výjimku tvoří dočasné záložní napájení zabezpečovacího zařízení obvodu Kanín, které se bude realizovat novou přípojkou nn ze stávající stožárové trafostanice ČEZ v žkm 1,650 (u přejezdu P3967).

Současné trakční napájecí stanice nejsou schopné pokrýt požadovaný odběr. Modernizace napájecích stanic je předmětem samostatné stavby.

Teplo

Požadavky na dodávky tepla se nemění.

Plyn

Požadavky na dodávky plynu se nemění.

3.2 Celková bilance potřeby médií

Vodní zdroje

Požadavky na vodní zdroje se nemění.

Vodovody

Požadavky na zásobování vodou se nemění, resp. poklesnou díky demolicím budov.

Splašková kanalizace

Požadavky na odvedení splaškových vod do kanalizace se nemění, resp. poklesnou díky demolicím budov.

Dešťová kanalizace

Odvodnění kolejíště a nových staveb a zařízení je obecně vedeno drážním systémem do vodotečí nebo na volné plochy bez připojení do kanalizace.

Výjimkou je odvodnění kolejíště, silnice a chodníků v oblasti podjezdu ulice Kozelkova a ulice Boženy Němcové, které bude novou gravitační dešťovou kanalizací zaústěno do stávajícího kanalizačního systému, a to do stávajícího odlehčení dešťové kanalizace DN 1000.

3.3 Celková bilance potřeb komunikačních sítí

Stavba neklade žádné nároky na připojení k veřejným telekomunikačním sítím.

4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu

4.1 Současný stav železniční dopravy

Železniční trať Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou je v současné době jednokolejná, elektrizovaná stejnosměrnou soustavou 3 kV a s traťovou rychlostí do 100 km/h.

V řešeném úseku se nachází:

- zastávka Sány v km 4,820
- železniční stanice Dobšice nad Cidlinou v km 6,784
- železniční stanice Choťovice v km 12,003
- železniční stanice Převýšov v km 18,300
- železniční stanice Chlumec nad Cidlinou v km 22,773.

V osobní dálkové dopravě jsou po trati vedeny rychlíky relace R10 Praha – Hradec Králové (– Trutnov/Meziměstí/Letohrad), provozované v denní době převážně v hodinovém taktu a zastavující v Chlumci nad Cidlinou.

V regionální dopravě jsou úsekem vedeny spěšné vlaky Kolín – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov převážně ve dvouhodinovém taktu a provozované zde jako zastávkové vlaky (zastavují ve všech stanicích a zastávkách).

Dále v úseku jezdí po souběžné trati osobní vlaky Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka, provozované v denní době převážně ve dvouhodinovém taktu, doplněné ve špičkách pracovních dní několika páry osobních vlaků Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou.

Z Chlumce n. C. je vedena linka osobních vlaků do Hradce Králové provozovaná v denní době převážně v hodinovém taktu.

Chlumec n. C. je významným regionálním uzlem osobní dopravy s přestupními vazbami mezi dálkovou a regionální dopravou i dopravou autobusovou. Jediný vykazuje významnější obraty cestujících (cca 3 tis. denně).

V nákladní dopravě jsou po trati vedeny vlaky s uhlím Březno u Chomutova – Elektrárna Opatovice a relační průběžné nákladní vlaky Nymburk – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Česká Třebová. Celkový počet nákladních vlaků je kolem 15 za den (denní průměr).

Na těžké vlaky hmotnosti nad 2100 t (s uhlím) je z důvodu obtížných sklonových poměrů v úseku Choťovice – Převýšov nasazován nezavěšený postrk.

Ložné manipulace probíhají pouze v Chlumci nad Cidlinou; kromě VNVK jsou obsluhovány též 4 vlečky.

Celkový počet vlaků v současném stavu (GVD 2017/2018, pracovní den):

Velký Osek – Chlumec n. C.	osobní	49 vl/den
	nákladní	15 vl/den
Chlumec n. C. – Nové Město n. C.	osobní	55 vl/den
	nákladní	15 vl/den
Městec Králové – Chlumec n. C.	osobní	23 vl/den
	bez nákladní	
Chlumec n. C. – Nový Bydžov	osobní	34 vl/den
	nákladní	<1 vl/den

4.2 Výhledový stav železniční dopravy

Modernizovaná železniční trať Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou bude v celé délce plně dvojkolejná, elektrizovaná střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Na přechodnou dobu bude úsek Kanín – Dobšice-Libněves (včetně) elektrifikován stejnosměrnou soustavou 3 kV s izolační hladinou 25 kV z důvodu postupné přeměny trakční soustavy v okolní železniční síti.

Maximální traťová rychlost bude 160 km/h s dílčími trvalými omezeními na 150 km/h v oblasti Choťovice, 130 km/h v oblasti Převýšova a 130 resp. 110 km/h v oblasti Chlumce n. Cidlinou.

Maximální podélný sklon tratě bude snížen na cca 7 ‰ pro odstranění potřeby postrku u těžkých nákladních vlaků v úseku Choťovice – Převýšov a pro usnadnění rozjezdu vlaků v obou směrech.

V řešeném úseku se bude nacházet:

- zastávka Sány v km 4,871
- zastávka Dobšice nad Cidlinou v km 6,710
- železniční stanice Dobšice-Libněves v km 6,784
- odbočka Choťovice v km 11,860
- zastávka Převýšov v km 18,236
- výhybna Převýšov-les v km 19,246
- železniční stanice Chlumec nad Cidlinou v km 22,730

Pro řízení sledu vlaků bude určena železniční stanice Dobšice-Libněves se dvěma předjízdými kolejemi a výhybna Převýšov-les s jednou předjízdou kolejí. Staniční koleje umožní pojmout vlaky délky 740 m. Stanice Choťovice bude zrušena a nahrazena odbočkou (kolejovým propojením).

Chlumec n. C. bude primárně sloužit jako uzel osobní dopravy a pro místní nákladní dopravu, ložné práce a obsluhu vlečků. Požadovaná minimální délka nástupišť je 300 m pro dálkovou a 90 m pro regionální dopravu, resp. 110 m pro regionální os vlaky z Chlumce n. C. do Hradce Králové. Přístup bude bezbariérový.

V osobní dálkové dopravě bude zavedena nová vrstva expresních vlaků Praha – Hradec Králové v hodinovém taktu, které cestou nikde nezastaví.

Nadále budou vedeny rychlíky relace R10 Praha – Hradec Králové v hodinovém taktu, zastavující v Chlumci nad Cidlinou.

V regionální dopravě budou nadále vedeny zastavující spěšné vlaky Kolín – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov ve dvouhodinovém taktu a osobní vlaky Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka ve dvouhodinovém taktu, doplněné ve špičkách pracovních dní osobními vlaky Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou. Z Chlumce n. C. bude nadále vedena linka osobních vlaků do Hradce Králové provozovaná v denní době převážně v hodinovém taktu.

Významně naroste počet nákladních vlaků, protože trať Velký Osek – Hradec Králové – Choceň bude sloužit jako alternativní trasa k úseku 1. tranzitního železničního koridoru Kolín – Pardubice – Choceň. Předpokládá se, že na trať přes Chlumec nad Cidlinou budou převedeny především dlouhé kontejnerové vlaky.

Celkový počet vlaků ve výhledovém stavu (pracovní den):

Velký Osek – Chlumec n. C.	osobní	72 vl/den
	nákladní	85 vl/den
Chlumec n. C. – Nové Město n. C.	osobní	86 vl/den
	nákladní	85 vl/den
Městec Králové – Chlumec n. C.	osobní	23 vl/den

	bez nákladní	
Chlumec n. C. – Nový Bydžov	osobní	35 vl/den
	nákladní	<1 vl/den

Po modernizaci bude trať vykazovat dostatečnou propustnost a bude plně dostačující pro výhledový rozsah dopravy, a to s poměrně významnou rezervou.

4.3 Silniční doprava

V souladu s územním plánem města Chlumce n. C. je mimoúrovňové křížení ulice Spravedlnost vedeno v trase a parametrech budoucího obchvatu silnice II/327 v základní kategorii MS2 11/7,5/70 s maximálním podélným sklonem 4,5 %.

Mimoúrovňové křížení v ulici Kozelkova, která je (a zůstane do vybudování obchvatu) dnešním průtahem silnice II/327 Chlumcem n. C., bude mít snížené technické parametry v základní kategorii MS2 7,5/7,5/30 s maximálním podélným sklonem 8,33 %; podjezdná výška bude 4,20 m.

V Chlumci nad Cidlinou se zvýší podjezdné výšky v ulicích Boženy Němcové a V Lipkách na 4,0 m.

Úprava silnice I/11 resp. II/611 v úseku Chlumec n. C. – Lovčice, vyvolaná přestavbou silničního nadjezdu nad tratí, bude v parametrech základní kategorie S 9,5/80.

Mimoúrovňové křížení silnice II/328 bude v parametrech základní kategorie S 7,5/70 s maximálním podélným sklonem 4,5 %.

4.4 Doprava v klidu

Ze všech stanic a zastávek v řešeném úseku má pro dojíždku na vlak s parkováním význam především Chlumec nad Cidlinou, kde zastavují rychlíky relace Praha – Hradec Králové i regionální vlaky do všech směrů. Dopravu v klidu řeší související investice města (výstavba parkoviště a dopravního terminálu s parkovištěm).

V zastávkách Sány, Dobšice n. C. a Převýšov jsou v blízkosti nástupišť navržena veřejná parkovací místa pro cca 5 vozidel (z toho 1 vyhrazené pro OOSPO).

4.5 Pěší a cyklistické stezky

Trať Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou kříží následující cyklistické trasy:

- 4199b vedená přes přejezd P3968 po silnici III/3289 bude nadále vedena přes rekonstruovaný přejezd,
- 4199 vedená přes přejezd P3969 po silnici III/32812 bude převedena spolu s přeloženou silnicí k posunutému přejezdu P3970,
- 4275 vedená přes přejezd P3975 po silnici III/32734 bude nadále vedena přes rekonstruovaný přejezd,
- 4284 vedená přes přejezd P3977 po silnici III/32414 bude vedena přes nový nadjezd, který však pro cyklisty nepředstavuje ani zhoršení sklonových poměrů, ani ztracené či zbytečně nastoupené výšky,
- 4285 vedená přes přejezd P3980 po silnici II/327 bude vedena v samostatném cyklo-pěším pásu podjezdem pod tratí. Sклон cyklostezky nepřesáhne 4,5%, ztracená výška je snížena na minimum.

Nově budované podchody v zastávkách Dobšice a Převýšov umožní průchod pod tělesem dráhy, silniční nadjezd v ulici Spravedlnost v Chlumci nad Cidlinou bude vybaven jednostranným chodníkem a mimoúrovňové křížení v ulici Kozelkova bude vedle cyklo-pěší komunikace doplněno dalším samostatným chodníkem z ulice Nádražní s podchody pod dráhou i silnicí pro kratší spojení.

Nadjezd silnice II/611 bude umožňovat (dodatečné) převedení budoucí cyklostezky mezi Chlumcem n. C. a Lovčicemi. Pod železničním mostem přes Cidlinu v km 4,438 bude zřízena terénní úprava pro převedení budoucí cyklostezky.

4.6 Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Území jižně od trati v km 4,5 – 4,7 bude pro zrušení cesty podél koleje přístupné ze sjezdu ze silnice Sádky – Opolánky. Vjezd na dvůr za domem č.p. 44 v Opolánkách bude vyhovovat pro dodávku/obytný automobil.

Území severně od trati v km 7,2 – 8,3 bude po zrušení přejezdu P3971 přístupné novou polní cestou ze silnice Žehuň – Hradčany.

Území kolem tratě v km 9,0 – 12,3 bude po zrušení přejezdu P3974 přístupné novými účelovými komunikacemi jižně a severně od tratě.

Území kolem tratě v km 14,1 – 15,9 bude přístupné z upravených účelových komunikací (polních cest) přes bývalý statek Bludy, do prostoru mezi novou a stávající trať bude přístup polní cestou pod novým vícepolovým mostem.

Území mezi novou a stávající tratí v km 17,3 – 17,7 bude přístupné ze sousedních pozemků překopem stávajícího drážního tělesa.

Území mezi novou a stávající tratí v km 21,0 – 21,6 bude přístupné z nové účelové komunikace vedené pod silničním nadjezdem ulice Spravedlnost.

4.7 Opatření v železniční dopravě po dobu výstavby

Výstavba bude probíhat po dílčích etapách za omezeného drážního provozu s dílčími výlukami a za celosezónní totální výluky úseku Velký Osek (mimo) – Chlumec n. C. (mimo) pro provedení zásadních úprav drážního tělesa.

Na všech tratích zaústěných do Chlumce nad Cidlinou bude v určitých etapách výstavby postupně vyloučen provoz, v žádném stavebním postupu však nebude vyloučen najednou celý úsek Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové. Obsluha Chlumce nad Cidlinou a tamních vleček tedy bude možná vždy buď od Hradce Králové anebo od Velkého Oseku.

Při krátkodobých výlukách budou čekat neprovezené nákladní vlaky ve vhodných stanicích, při delších výlukách pojedou odklonem po trase Velký Osek – Kolín – Pardubice – Opatovice nad Labem/Hradec Králové.

Při výlukách bude v osobní dopravě zavedena náhradní autobusová doprava (NAD):

- při výluce Chlumec nad Cidlinou – Káranice:
 - NAD za vlaky Os v úseku Chlumec nad Cidlinou – Káranice a
 - NAD za vlaky R v úseku Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové.
- při výluce Chlumec nad Cidlinou – Velký Osek:
 - cestující v relaci Praha – Hradec Králové přednostně využijí trasu přes Pardubice, protože jde o rychlejší variantu s velkou četností spojení a bez použití NAD,
 - rychlíky linky R10 budou odřeknuty v úseku Poděbrady – Chlumec nad Cidlinou. Z Poděbrad odjíždí NAD dle pravidelného jízdního řádu, do Chlumce n. C. přijíždí se zpožděním. V opačném směru odjíždí NAD z Chlumce n. C. rovněž dle jízdního řádu a do Poděbrad přijíždí se zpožděním.
 - pro cestující přestupující od Prahy směrem na Starou Paku je zavedena NAD Poděbrady – Nový Bydžov, aby nedocházelo ke zpoždování odjezdu směrem na Nový Bydžov z Chlumce nad Cidlinou,

- spěšné vlaky Kolín – Trutnov jsou odřeknuty v úseku Kolín – Velký Osek, v úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou nahrazeny NAD. Časové polohy jsou vzhledem k delší jízdě autobusů voleny tak, aby zůstaly zachovány vazby v Chlumci nad Cidlinou. Ve Velkém Oseku jsou pro směr Kolín návaznosti mezi autobusy NAD a osobními vlaky linky S2.
- při výluce Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov: NAD za vlaky Os a Sp v úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov
- při výluce Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové: NAD za vlaky Os v celém úseku Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové.

Poznámka: podrobnosti vedení NAD, místa zastavení a obratu autobusů a dopravně-inženýrská opatření pro zachování plynulosti silničního provozu budou řešena v dalším stupni dokumentace, a především pak v době realizace po projednání s místními účastníky.

4.8 Opatření v silniční dopravě po dobu výstavby

Výstavba bude probíhat po dílčích etapách za omezeného silničního provozu s dílčími uzavírkami komunikací v místech křížení s tratí.

Pro výstavbu nového silničního nadjezdu bude uzavřena silnice II/611 (I/11) v úseku mezi Lovčicemi a Chlumcem n. C. Objízdná trasa bude vedena jednosměrně přes Lišice, resp. v opačném směru Převýšov, těžká nákladní doprava bude vedena objíždou trasou po silnici II/324 přes Nový Bydžov.

Současně budou uzavřeny podjezdy v ulici Boženy Němcové a V Lipkách pro výstavbu nových mostů, objízdná trasa povede po nezpevněné cestě od Despy, resp. přes obec Písek.

Návazně bude uzavřen přejezd na silnici II/327 v Kozelkově ulici v Chlumci pro budování mimoúrovňového křížení. Silniční provoz bude převeden na provizorní komunikaci s provizorním zabezpečeným přejezdem, která bude doplněna provizorním chodníkem pro pěší. Postupně bude přerušena provoz též v křížení ulic Nádražní x Kozelkova pro vybudování nové křižovatky. Po zprovoznění podchodů pro pěší budou napojeny vozovky do podjezdu a po jeho zprovoznění zrušen provizorní přejezd. Těžká nákladní doprava bude po celou dobu vedena objíždou trasou po silnici II/324 přes Městec Králové nebo Nechanice.

V dalším postupu bude uzavřen přejezd v ulici Spravedlnost pro dokončení výstavby nového nadjezdu. Objízdná trasa pro osobní dopravu povede přes ulici Amerika, nákladní povede přes ulici Průmyslovou a Lišice.

Navazující etapa představuje budování tratě mezi Velkým Osekem a Chlumcem n. C. Pro výstavbu nových křížení budou uzavřeny silnice Chlumec n.C. – Lišice a Převýšov – Lovčice s vedením objíždě trasy po silnici II/611.

Pro výstavbu nového nadjezdu bude uzavřena silnice II/328 mezi Žehuň a Dlouhopolskem. Objízdná trasa povede přes Hradčany, těžká nákladní doprava bude vedena objíždou trasou po silnici II/611 přes Odřepsy.

Přejezdy na silnicích Žehuň – Hradčany a Dobšice – Kolaje, resp. Dobšice – Opolánky a Sáňy – Opolánky budou uzavírány postupně tak, aby vždy byla zachována objízdná trasa přes sousedící přejezd.

5 Řešení vegetace a terénních úprav

Vegetace

Vegetační úpravy jsou navrženy pro zlepšení začlenění stavby do území v senzitivních lokalitách. Jde o místo mezi tratí a přeloženou souběžnou silnicí Opolánky – Dobšice, stromořadí v patě silničního náspu u nadjezdu ulice Spravedlnost a keřovou plochu na pohledové ose u podjezdu ulice Kozelkova. Výsadba je navržena výhradně z domácích druhů.

Další výsadba může být určena rozhodnutím správního úřadu jako náhrada za kácené dřeviny.

Terénní úpravy

Nejsou navrhovány.

Rekultivace

V místech opuštění stávající tratě či stávajících pozemních komunikací proběhne rekultivace. Rekultivace řeší samostatný objekt SO 70-82-01.

Stávající železniční svršek bude odstraněn včetně kolejového lože, zpevněné vozovky budou odstraněny (v rámci příslušného SO). Technická rekultivace bude spočívat v navezení a rozproštění 0,15 m vrstvy ornice, která bude sloužit jako podklad pro následnou biologickou rekultivaci.

Biologická rekultivace se skládá z výsevu trávniku hydroosevem za použití vhodné krajinné směsi, součástí biologické rekultivace je i výsadba vhodných keřů a stromů na předem určených místech, a to zejména z důvodu zvýšení estetické hodnoty území.

6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Vliv záměru na ovzduší je řešen v rámci rozptylové studie. Ovzduší bude ovlivněno zejména v období výstavby (doprava, stavební činnost, recyklační základny). Ovlivnění ovzduší bude pouze dočasné, drážní provoz na hlavní trati bude probíhat převážně v elektrické trakci.

Pro posuzovaný záměr byla vypracována hluková studie, na jejímž základě byla stanovena realizace protihlukových opatření, a to jak individuálních, tak výstavba protihlukových stěn tak, aby byly splněny hygienické limity. Hluková studie uvažuje s výhledovým (zvýšeným) rozsahem dopravy na hlavní trati.

Zvýšená spotřeba vody bude vyžadována v souvislosti s realizací záměru, po uvedení do provozu si záměr neklade zvýšené nároky na její spotřebu.

S odpady vznikajícími při výstavbě i provozu záměru bude nakládáno v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství.

Stavba vyžaduje značnou potřebu trvalých i dočasných záborů ZPF i PUPFL (viz výše).

b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Stavba vyžaduje rozsáhlé odstranění mimolesních dřevin a částečně i lesních porostů.

Památné stromy nebudou v souvislosti se stavbou ovlivněny.

Ovlivnění flóry a fauny, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině je řešeno v rámci Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. a Migrační studie.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Posuzovaný záměr prochází přes EVL Žehuňsko a EVL Olešnice, některé předměty jejich ochrany mohou být ovlivněny až na úrovni mírně negativního vlivu.

Záměr nebude mít vliv na předmět ochrany a celistvost EVL Víno.

Pro předměty ochrany PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky byla v rámci posuzování vlivů na životní prostředí navržena opatření zmírňující dopady vlivu posuzovaného záměru.

d) zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí bylo vydané MŽP v Praze dne 10. června 2020 pod č. j.: MZP/2019/500/2437 a sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/22. Podmínky a způsob jejich vypořádání jsou uvedeny v části N.1.1.2. a byly zapracované do dokumentace.

Podrobnosti viz samostatná část dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

7 Ochrana obyvatelstva

Stavba nezahrnuje žádné prvky civilní ochrany obyvatelstva ani jiná obdobná zařízení.

8 Zásady organizace výstavby

8.1 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Voda

Zásobování stavenišť a zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných a drážních vodovodních řadů a hydrantů po dohodě s provozovatelem. V místech, kde není možné zabezpečit zásobování vodou ze stávajících zdrojů, bude voda dovážena v cisternách.

Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou připojeny na stávající rozvody po dohodě s provozovatelem odběrného místa.

Kanalizace

Odtok srážkové vody ze staveniště bude veden do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění vod. Znečištěné vody budou po dohodě s provozovatelem svedeny do stávající kanalizační sítě nebo odváženy v cisternách do čistíren odpadních vod.

V areálu železničních stanic se budou používat buď sociální zařízení ČD resp. SŽ nebo mobilní sociální zařízení zajištěné zhotovitelem stavby, které bude použito u stavenišť mimo stanice.

Telefon

Vzhledem k charakteru stavby budou na staveništích používány mobilní telefony.

Napojení na železnici

Přístup ke stavbě je možný po železnici ze směru od Velkého Oseku i od Chlumce nad Cidlinou. Železnice bude využita pro velkoobjemové přepravy na větší vzdálenosti – odvoz odpadů (nepotřebné zeminy, odpad po recyklaci kolejového lože) či vyzískaného materiálu a pro dovoz nových kolejnic, výhybek, pražců, materiálu kolejového lože, trakčních stožárů, objemných prefabrikovaných dílců apod. Provizorní nakládková místa budou zřízena v Chlumci n. C., Choťovicích a Dobšicích.

Napojení na silniční síť

Vzhledem k charakteru výstavby bude převažovat doprava silniční.

Přístup ke stavbě je možný z celostátní sítě přes sousedící nebo křižující silnice (ve směru od západu na východ) resp. ve směru staničení: III/3289 v oblasti zast. Sádky, 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 a II/327 v oblasti ŽST Chlumec nad Cidlinou.

8.2 Přístup ke staveništi po dobu výstavby

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou vedeny z veřejných komunikací nebo z účelových komunikací zřizovaných či upravovaných v rámci stavby: v Kaníně od podjezdu pod dálnicí, v Dobšicích u trakční napájecí stanice (měnirny), u odbočky Choťovice, z Lovčic přes lokalitu Bludy, v Převýšově z cesty k nadjezdu a v Chlumci n. C. z cesty z průmyslové zóny za kolejištěm.

Pohyb podél stavebního pozemku bude veden po provizorních komunikacích zřízených po jedné či obou stranách tratě v rámci přípravy staveniště zhotovitelem stavby dle jeho potřeb.

8.3 Zařízení staveniště

Zařízení staveniště jsou plochy určené jako výrobní prostor pro výstavbu. Umísťují se v blízkosti budovaných objektů. Budou zde umístěné stroje, zařízení, stavební materiál a dílce pro výstavbu, prostor pro předmontáž či demontáž prvků, příp. mezideponie, skřívky, zásobníky, sklady apod. V odůvodněných případech bude zařízení rozšířené o buňky sociálního zázemí.

Zařízení staveniště jsou navržena jako opce. Jsou součástí povolení stavby, budoucí zhotovitel stavby je může, ale nemusí využít, pokud je pro svoji technologii výstavby nepotřebuje. Pokud zařízení hodlá využít, musí sám zajistit jeho připojení k sítím technického vybavení a pokud nejde o pozemek investora, zajistit též smluvní vztahy s jeho majiteli.

Recyklační základna kolejového lože slouží pro umístění strojní linky k přetřídění vyzískaného kolejového lože na dále použitelný materiál a odpad. Její součástí musí být rozsáhlé plochy pro deponování zpracovávaných materiálů. Umístění je citlivé díky hlučnosti a prašnosti provozu. Recyklační základna se navrhuje v Dobšicích v prostoru za napájecí stanicí přibližně v km 7,8 – 8,1 vlevo od trati a v Chlumci n. C. přibližně v km 22,1 vlevo od trati u Starochlumeckého rybníku vedle průmyslové oblasti (areál fy Bidfood).

Montážní základna kolejového svršku slouží k montáži či demontáži kolejových polí z dílčích prvků. Její součástí musí být rozsáhlé plochy pro uložení polí a vzhledem k používaným technologiím má být dostupná po železnici. Montážní základna se navrhuje v Dobšicích v prostoru mezi nákladovým prostorem a napájecí stanicí přibližně v km 7,1 – 7,4 vpravo od trati, v prostoru odstraňovaného skladu a manipulačních ploch kolem přejezdu a dále pak v Chlumci n. C. v místě bývalého depa.

Hlavní administrativní zázemí stavby bude sloužit pro vedení stavby a pro pracovníky investora. Bude umístěno ve vhodném objektu v okolí stavby, které zajistí zhotovitel stavby. Nyní se neumísťuje.

Požadavky na demolice a odstranění dřevin i pro zařízení staveniště jsou předmětem samostatného stavebního objektu.

Požadavky na zábory pro zařízení staveniště jsou zahrnuty v obvodu staveniště (dočasného záboru).

8.4 Návrh postupu výstavby

Výstavba bude rozdělena do 7 hlavních stavebních postupů ve 4 stavebních sezónách.

Práce budou probíhat po dílčích etapách za omezeného drážního (silničního) provozu s případnými dílčími výlukami, ve 3. stavební sezóně dojde k celosezónní totální výluce úseku Velký Osek (mimo) – Chlumec n. C. (mimo) pro provedení zásadních úprav drážního tělesa.

Rozhodujícím faktorem ovlivňujícím délku stavebních postupů budou práce na budování železničního spodku (zdvoukolejnění a přeložek) a silničních nadjezdů včetně cca 12 měsíců konsolidace vybudovaných násypových těles.

Rámcový harmonogram výstavby pro uvažované období realizace 2025–2028 následuje:

Rámcový harmonogram výstavby

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
Technologická přestávka + přípravné práce	75 dny	16.12. 25	28.2. 26
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
Technologická přestávka + přípravné práce	75 dny	16.12. 26	28.2. 27
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
Technologická přestávka + přípravné práce	76 dny	16.12. 27	29.2. 28
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-L. - 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-L. - 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

9 Celkové vodohospodářské řešení

9.1 Vstupní údaje

Hydrologická data o průtocích vodních toků a větších povodí (více než 1 km²) byla vyžádána od Českého hydrometeorologického ústavu.

Odtoky z malých povodí byly spočítány metodou CN křivek a podle Čerkašina. Pro zjištění a vyhodnocení hydrologických charakteristik byla posouzena povodí z hlediska krajinného pokryvu, topografie terénu, půdních vlastností. Data byla zpracována v programu ArcGIS, výstupem jsou charakteristické délky údolnic, sklony údolnic, plochy svahů, sklony svahů, drsnosti povrchů a čísla odtokových křivek CN.

Železniční propustky a mosty byly posouzeny podle ČSN 73 6201 - Projektování mostních objektů. Ostatní propustky pod překládanými komunikacemi a účelovými komunikacemi, kde jsou průtoky menší, než odpovídá minimálnímu průměru trubky jsou navrženy podle TP 83 - Odvodnění pozemních komunikací, Tabulka 4. Posouzení těchto propustků bude předmětem dalšího stupně dokumentace.

Výpočet odtoku pro dešťovou kanalizaci u komunikace je proveden podle ČSN 75 6101 – Stokové sítě a kanalizační přípojky pro četnost výpočtových dešťů $n=0,5$ až po 0,1 u podjezdu, odpovídající intenzita 15 minutového deště je pro stanici Hradec Králové. Pro železniční trať je návrh vypracován v souladu s TNŽ 73 6949 - Odvodnění železničních tratí a stanic.

Vsakování srážkových vod je řešeno ve vazbě na geologický průzkum a koeficient vsaku druhu zeminy v řešené lokalitě. Vsakování srážkových vod je řešeno v souladu s ČSN 75 9010 - Vsakovací zařízení srážkových vod a TNV 75 9011 - Hospodaření se srážkovými vodami.

9.2 Vodní toky

Zájmové území leží v dílčím povodí řeky Cidlina a spadá pod povodí řeky Labe. Je odvodněno jak samotnou řekou Cidlinou, tak jejími přítoky, a to především řekou Bystřicí, Lužeckým potokem, Olešnickým potokem, Milešovickým potokem a Sánským kanálem. Stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě a nezatížit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území.

Seznam vodních toků

V zájmovém území se nacházejí vodní toky v kategorii významný vodní tok dle vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků Příl.1.

Seznam významných vodních toků

Název vodního toku	ID vodního toku (CEVT)	správce
Cidlina	10100030	Povodí Labe, s.p.
Sánský kanál	10100464	Povodí Labe, s.p.
Bystřice	10100042	Povodí Labe, s.p.

Seznam drobných vodních toků

Název vodního toku	ID vodního toku (CEVT)	správce
Lužecký potok	10185533	Povodí Labe, s.p.

Bezejmenný vodní tok	14000492	Povodí Labe, s.p.
Bezejmenný vodní tok	10177257	Povodí Labe, s.p.
Bezejmenný vodní tok	14000923	Povodí Labe, s.p.
Bezejmenný vodní tok	10185543	Povodí Labe, s.p.
Olešnický potok	10177740	Lesy ČR, s.p.
Bezejmenný vodní tok	10177741	Správce neurčen
HOZ	10177739	Správce vlastník HOZ
Bezejmenný vodní tok	10177743	Správce neurčen
Bezejmenný vodní tok	10177744	Správce neurčen
Bezejmenný vodní tok	10177745	Správce neurčen
Bezejmenný vodní tok	10177748	Správce neurčen
Bezejmenný vodní tok	10177770	Správce neurčen
Milešovický potok	10177783	Povodí Labe, s.p.
Bezejmenný vodní tok	10178592	Správce neurčen
Bezejmenný vodní tok	10177257	Správce neurčen

Přeložky a úpravy vodních toků

V rámci stavby železniční trati a navazujících stavebních objektů, především pozemních komunikací, dochází ke kolizi se stávajícími koryty přirozených vodních toků. Dále je nutno upravit koryta stávajících vodních toků ve vazbě na propustky a mosty.

Přeložky a úpravy koryt jsou navrženy s vegetačním opevněním, nebo těžkým opevněním dlažbou z lomového kamene do betonu. Koryto překládaného vodního toku se v hlavních parametrech nemění, stejně tak jako velikost povodí. Stávající vodní režim v povodí nebude narušen.

Záplavová území

Stavba železniční trati a navazujících stavebních objektů částečně zasahuje do administrativně stanoveného záplavového území řeky Cidliny.

Pro drobné vodní toky v zájmovém území nejsou stanovena záplavová území. Povodně v území jsou způsobené zpravidla krátkodobějšími, velmi intenzivními a územně více omezenými srážkami v povodí vesměs v jarním či letním období, popřípadě náhlou oblevou při zmrzlé zemině a současných intenzivnějších kapalných srážkách. Profily sledování průtoku na těchto tocích nejsou zřízeny.

Činnost v aktivní zóně záplavového území upravuje §67 z. č. 254/2001 Sb. v platném znění.

V dalším stupni projektové dokumentace bude vypracován povodňový plán stavby.

9.3 Vodovody

Trasu železniční trati a navazujících stavebních objektů, především pozemních komunikací, kříží nebo jsou vedeny v souběhu, stávající vodovodní řady. V rámci výstavby je nutno vodovodní potrubí přeložit nebo jinak dále ochránit.

Nové vodovody

V zájmovém území není navržen žádný nový vodovod a nejsou požadavky na žádná nová napojení.

Přeložky a úpravy vodovodů

Jsou navrženy přeložky vodovodů včetně armaturních šachet, úpravy nivelet poklopů v komunikacích a jejich další ochrana během stavby. Přeložky jsou navrženy ve stávajících profilech. Kapacita vodovodu se nemění.

V případě demolic je navrženo zrušení a zaslepení stávajících vodovodních přípojek.

9.4 Vodní zdroje

Nové vodní zdroje

V zájmovém území nejsou navrženy žádné nové vodní zdroje.

Přeložky a úpravy

V trase železniční trati a navazujících stavebních objektech, především demolicích, budou zrušeny stávající studny:

- v Převýšově v km 18,797 a 18,803, parcelní číslo 255/1,
- v km 14,027, parcelní číslo 747 v k.ú. Lovčice u Nového Bydžova,
- v Dobšicích v km 6,570 - 7,433, parcelní číslo 471/1,
- v Opolánkách v km 4,802, parcelní číslo 902/1.

9.5 Splašková kanalizace

Trasu nové železniční trati a navazujících stavebních objektů, především pozemních komunikací, kříží nebo je vedena v souběhu, stávající splašková a jednotná kanalizace. V rámci výstavby je nutno splaškovou a jednotnou kanalizaci přeložit nebo jinak dále ochránit.

Nová splašková kanalizace

V zájmovém území není navržena žádná nová splašková kanalizace a nejsou požadavky na žádná nová napojení.

Přeložky a úpravy

Jsou navrženy přeložky stávající kanalizace včetně revizních šachet, úpravy nivelet poklopů v komunikacích a jejich další ochrana během stavby. Přeložky jsou navrženy ve stávajících profilech. Kapacita splaškové kanalizace se nemění.

V případě demolic je navrženo zrušení a zaslepení stávajících kanalizačních přípojek.

9.6 Dešťová kanalizace

Pro odvedení srážkových vod z nově navržených komunikací, podjezdů, podchodů a dalších zpevněných ploch v ulici Kozelkova v Chlumci n. C. je navržena nová dešťová kanalizace. Dále jsou navrženy přeložky a ochrany stávající dešťové kanalizace, která bude dotčena stavbou nové železniční trati a navazujících stavebních objektů.

Nové dešťová kanalizace

Pro odvodnění nových komunikací, podjezdů a podchodů v oblasti křížení ulice Kozelkova a Boženy Němcové v Chlumci n. C. je navržena nová gravitační dešťová kanalizace. Tato bude odvádět dešťové vody do stávající dešťové kanalizace a dále do nejbližšího recipientu. Do dešťové kanalizace budou zaústěny uliční vpusti. Dešťová kanalizace je navržena z potrubí PP v profilech DN 300–500. Na dešťové kanalizaci jsou navrženy standardní prefabrikované revizní šachty.

Přeložky a úpravy

Jsou navrženy přeložky stávající dešťové kanalizace včetně revizních šachet, úpravy nivelet poklopů v komunikacích a jejich další ochrana během stavby. Přeložky jsou navrženy ve stávajících profilech. Kapacita dešťové kanalizace se nemění.

V případě demolic je navrženo zrušení a zaslepení stávajících kanalizačních přípojek.

9.7 Meliorace

Trasa železniční trati a navazujících stavebních objektů, především pozemních komunikací, je částečně umístěna na pozemcích odvodněných systematickou drenáží se svodnými drény zaústěnými do blízkých otevřených vodotečí. Při výstavbě dojde k zásahu do těchto zařízení a k porušení sběrných a svodných drénů.

Nové meliorace

V zájmovém území nejsou navrženy žádné nové objekty meliorací, které by řešily odvodnění nových pozemků.

Přeložky a úpravy meliorací

Navržený stavební objekt řeší zachování funkčnosti melioračních zařízení a zajištění jejich bezchybného provozu nejen po dobu výstavby, ale hlavně i po jejím dokončení. Toto bude řešeno podchycením veškerých svodných a sběrných drénů vyvolaných stavbou železniční trati a pozemních komunikací a odvedením drenážních vod novými svodnými drény do hlavních odvodňovacích zařízení a vodních toků. Důvodem je snaha zamezit poškození zemědělské půdy vývěry z poškozených drénů a předejít podmáčení podloží železniční trati a pozemní komunikace vodou z přerušených drénů.

Na sběrných drénech jsou v lomových bodech navrženy standardní meliorační šachty. Dolní konce svodných drénů budou opatřeny v místě vyústění do stávajících hlavních odvodňovacích zařízení, vodních toků či silničních příkopů výustními objekty.

Součástí stavebního objektu úpravy meliorací je také zrušení a zaslepení stávajících drénů nacházejících se v trase navržené železniční trati a pozemní komunikace. Původní potrubí budou zrušena a odstraněna z výkopu v rámci stavby železniční tratě a komunikací.

10 Zvláštní požadavky na další přípravu stavby

Souhlasné stanovisko k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí, které vydalo Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad, dne 10. 6. 2020 pod č. j. MZP/2019/500/2437 stanovuje podmínky pro další přípravu stavby. Z nich vybíráme zvláštní požadavky na další přípravu stavby ve stupni DSP:

- V přípravě záměru vyhodnotit aktuální stav evropsky významné lokality Žehuňsko stanoviště 6210 v rozsahu dotčeným záměrem.
- V další projektové přípravě upřesnit bezpodmínečně nutný rozsah kácení dřevin, který bude projednán s AOPK ČR.
- Z důvodu rušení ptáků v NPP Žehuňský rybník a PP Olešnice nebudou stavební práce od km 9,100 (cca 100 m za silnicí II/328) po km 15,000 probíhat v období od 15. dubna do 31. července.
- Pod estakádou mezi Žehuňským rybníkem a Převýšovem (cca v km 15,800–16,050) maximalizovat přírodní nezpevněný povrch.
- Ponechat stávající část železnice v km 9,8–11,3 tak, aby i nadále tvořila bariéru mezi polními ekosystémy situovanými severně od železnice a lučními porosty. Jižní fragmenty polí pod převést na luční porosty a osít regionální směsí.
- Zpracovat plán péče o dočasně dotčené plochy stavbou na území NPP, NPR, PP a EVL v době realizace a po ukončení realizace.

Z projednání řešení s KHS SČK v Kolíně a aktualizované akustické studie mmj. vyplývá povinnost doplnit do návrhu železničního svršku kolejnicové absorbéry hluky v oblasti:

- km 4,664 až km 4,834 (ochrana objektu Opolánky č.p. 44)
- kolem km 5,662 (ochrana objektu Opolánky č.p. 20)

Další požadavky budou doplněny na základě vydaného územního rozhodnutí.

■

Souhrnná technická zpráva – Příloha A

Stručný popis technologických souborů a stavebních objektů

7.10.2022

Obsah

A.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	4
A.2. ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ	13
A.3. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT	24
A.4. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	27
A.5. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK	28
A.6. NÁSTUPIŠTĚ	34
A.7. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	36
A.8. MOSTY, PROPUSTKY A ZDI	37
A.9. OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	48
A.10. POTRUBNÍ VEDENÍ	52
A.11. POZEMNÍ KOMUNIKACE	59
A.12. KABELOVODY	82
A.13. PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ	82
A.14. POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV	84
A.15. ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH	90
A.16. INDIVIDUÁLNÍ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ	92
A.17. ORIENTAČNÍ SYSTÉM	94
A.18. DEMOLICE	95
A.19. VNĚJŠÍ VYBAVENÍ BUDOV	98
A.20. TRAKČNÍ VEDENÍ	103
A.21. OHŘEV VÝMĚN	107
A.22. ELEKTRICKÉ PŘEDTÁPĚCÍ ZAŘÍZENÍ	108
A.23. SILNOPROUDÉ ROZVODY VN, NN, VO A DOO	108
A.24. UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ	113
A.25. ÚPRAVY ÚZEMÍ	114
A.26. ZABEZPEČENÍ VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ	116

Seznam tabulek

Tab. č. 1 – Přehled trafostanic	27
Tab. č. 2 – Přehled železničních přejezdů	37
Tab. č. 3 – Přehled železničních propustků	42

Seznam obrázků

Obr. č. 1 – Přehledná situace stávajícího stavu	29
Obr. č. 2 – Přehled všech prověřovaných variant v úseku Dobšice – Choťovice	30
Obr. č. 3 – Přehled všech prověřovaných variant v úseku Choťovice – Převýšov	30
Obr. č. 4 – Přehled všech prověřovaných variant v úseku Převýšov – Chlumec n. C.	31
Obr. č. 5 – Schéma návrhových kategorií KPP	33

A.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Celková koncepce

V rámci stavby bude navrženo nové kolejové řešení, které umožní zvýšení traťové rychlosti. V traťových úsecích bude doplněna druhá traťová kolej. Na nový návrh kolejového řešení budou nasazena nová staniční, traťová a přejezdová zabezpečovací zařízení.

Nové staniční zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typ decentralizované elektronické stavědlo. Nová traťová zabezpečovací zařízení budou zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 – se zábrzdou vzdáleností 700 m permisivním významem návěstí stůj a se zjišťováním volnosti počítači náprav.

Stávající přejezdová zabezpečovací zařízení budou nahrazena novým zařízením kategorie PZS 3ZBI se závory. V případě návrhu přejezdových zabezpečovacích zařízení s celými čtyř-kvadrantovými závory bude, pokud pro to budou splněny podmínky, použito postupné (sekvenční) sklápění závor.

Pro zabezpečovací zařízení bude položena nová kabelizace. Nově položená kabelizace bude svým provedením vyhovovat pozdějšímu přechodu na trakční systém 25 kV/50 Hz.

Zabezpečovací zařízení bude připraveno pro montáž jednotného evropského zabezpečovacího systému (European Train Control System - ETCS) v úrovni L2 s benefity – viz níže.

PS 71-01-11 ŽST Chlumec n.C., staniční zabezpečovací zařízení

Současný stav

V ŽST Chlumec nad Cidlinou je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízení je reléové typu AŽD 71 s cestovou volbou. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Všechny výhybky a výkolejky jsou vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky. Část výhybek do manipulačních kolejí je zabezpečena výměnovým zámkem se závislostí na příslušném odvratném prvku. Výsledný klíč závislosti je držen v elektromagnetickém zámku v místě závislosti. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 275 Hz. Do stanice jsou zaústěny tratě ze směru Nový Bydžov a Městec Králové.

Ve stanici se nachází přejezd:

- Přejezd „N“ v km 0,324 (P3980, komunikace II. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71 s celými závory z roku 1989 s kontrolami v DK ŽST Chlumec nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Navržené řešení

V ŽST Chlumec nad Cidlinou bude zřízeno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – plnohodnotné elektronické stavědlo. Rozsah zabezpečení bude vycházet z nové konfiguraci kolejiště a požadavků dopravní technologie. Nové staniční zabezpečovací zařízení bude obsahovat řídicí část pro staniční zabezpečovací zařízení ŽST Převýšov, Odb. Choťovice a ŽST Dobšice-Libněves.

Výhybky v hlavních kolejích budou mít přestavníky v provedení do žlabového pražce, vybavení výhybek snímači polohy jazyků a nasazení nerozřezných přestavníků bude provedeno podle rychlosti pojezdění příslušné výhybky a podle jejího typu. Výhybky a výkolejky, s výjimkou ručně stavěných, budou zabezpečeny elektromotorickými třífázovými přestavníky. Pro místní práci bude na převýšovském zhlaví zřízeno pomocné stavědlo.

Všechna návěstidla v ŽST budou nová, světelná. Hlavní návěstidla a seřaďovací návěstidla, kolem kterých nejsou vedeny vlakové cesty, budou stožárová. Seřaďovací návěstidla, kolem kterých jsou vedeny vlakové cesty, budou trpasličí. Světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označníku budou zřízena jako stožárová. Volnost úseků bude zjišťována počítači náprav. Pro napájení elektronického stavědla bude v rámci tohoto PS zřízen univerzální napájecí zdroj. Ovládání elektronického stavědla

bude z provizorního pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek a v cílovém stavu zajištěno dálkově z CDP Praha. Vnitřní část zařízení bude umístěna v nové stavební ústředně v stávajícím dopravním pavilonu.

V obvodu stanice budou po modernizaci dva přejezdy (kromě přejezdů na vlečkových kolejích), které budou v rámci tohoto PS upraveny:

- Přejezd „M“ (starý km 23,765) (P4432, komunikace III. třídy) bude nově značen jako „C1“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3SBI.
- Přejezd „B“ (starý km 20,627) (P3977, komunikace III. třídy) bude nově značen jako „C2“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory.

PS 73-01-11 Výh. Převýšov-les, staniční zabezpečovací zařízení

Současný stav

V ŽST Převýšov je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízení je elektromechanické ZZ s řídicím přístrojem Rank a se dvěma závislými stavědly St.1 a St.2 s přístroji 5007. Zařízení je se světelnými návěstidly, mechanickými přestavnicemi a s izolovanými kolejnicemi. Výhybky v hlavní koleji jsou navíc vybaveny mechanickými závorníky.

Ve stanici se nachází přejezdy:

- Přejezd „C“ v km 19,007 (P3976, účelová komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM1.
- Přejezd „A“ v km 17,971 (P3975, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM2.

Navržené řešení

Je zřízena samostatná zastávka Převýšov (nástupiště jsou umístěna za zhlavím). Název dopravní bude upraven na Výh. Převýšov les. Na novou konfiguraci kolejiště bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo decentralizovaného typu s řídicí částí v ŽST Chlumec nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek. Výhybky budou zabezpečeny elektromotorickými přestavnicemi dle dopravní technologie. Všechna návěstidla v ŽST budou nová, světelná. Hlavní návěstidla budou stožárová. Seřaďovací návěstidla budou trpasličí. Světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku budou zřízena jako stožárová. Volnost úseků bude zjišťována počítači náprav. Pro napájení elektronického stavědla bude v rámci tohoto PS zřízen univerzální napájecí zdroj. Ovládání elektronického stavědla bude z provizorního pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek a v cílovém stavu zajištěno dálkově z CDP Praha. Vnitřní část zařízení bude umístěna v nové stavební ústředně v nové technologické budově.

V obvodu stanice bude po modernizaci jeden přejezd, který bude v rámci tohoto PS upraven:

- Přejezd „C“ (starý km 17,971) (P3975, komunikace III. třídy) bude nově značen jako „P1“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory.

PS 75-01-11 Odb. Choťovice, staniční zabezpečovací zařízení

Současný stav

V ŽST Choťovice je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízení je reléové typu SSSR. Zařízení neumožňuje ústřední stavění posunových cest. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Všechny

výhybky a výkolejky jsou vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 50 Hz.

Ve stanici se nachází přejezd:

- Přejezd „B“ v km 12,321 (P3974, účelová komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu SSSR bez závor z roku 1965 s kontrolami v DK ŽST Choťovice. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Navržené řešení

ŽST Choťovice bude překlasifikována na odbočku, budou ji tvořit dvě kolejové spojky mezi traťovými kolejemi. Bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo decentralizovaného typu s řídicí částí v ŽST Chlumec nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek. Výhybky budou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky dle dopravní technologie. Všechna návěstidla v ŽST budou nová, světelná, stožárová. Volnost úseků bude zjišťována počítači náprav. Pro napájení elektronického stavědla bude v rámci tohoto PS zřízen univerzální napájecí zdroj. Ovládání elektronického stavědla bude z provizorního pracoviště výpravního DOZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek a v cílovém stavu zajištěno dálkově z CDP Praha. Vnitřní část zařízení bude umístěna v nové stavědlové ústředně v nové technologické budově.

PS 77-01-11 ŽST Dobšice-Libněves, staniční zabezpečovací zařízení

Současný stav

V ŽST Dobšice nad Cidlinou je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízení je reléové typu AŽD 71 s cestovou volbou. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Všechny výhybky a výkolejky jsou vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky, kromě výhybky č. 4, odbočující ze staniční koleje č. 3, která je zabezpečena výměnovým zámekem se závislostí na odvrtné výkolejce. Výsledný klíč závislosti je držen v elektromagnetickém zámku v místě závislosti. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 275 Hz.

Ve stanici se nachází přejezdy:

- Přejezd „C“ v km 7,768 (P3971, účelová komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu AŽD 71 bez závor z roku 1996 s kontrolami v DK ŽST Dobšice nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.
- Přejezd „A“ v km 6,543 (P3970, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu AŽD 71 bez závor z roku 1996 s kontrolami v DK ŽST Dobšice nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Navržené řešení

Bude zřízena samostatná zastávka Dobšice nad Cidlinou (nástupiště budou umístěna v oseckém zhlaví). Název dopravní bude upraven na ŽST Dobšice-Libněves.

V ŽST Dobšice-Libněves bude na novou konfiguraci kolejí zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – elektronické stavědlo decentralizovaného typu s řídicí částí v ŽST Chlumec nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek. Výhybky budou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky dle dopravní technologie. Všechna návěstidla v ŽST budou nová, světelná. Hlavní návěstidla a seřaďovací návěstidla, kolem kterých nejsou vedeny vlakové cesty, budou stožárová. Seřaďovací návěstidla, kolem kterých jsou vedeny vlakové cesty, budou trpasličí. Světelná seřaďovací návěstidla ve funkci označnicku budou zřízena jako stožárová. Volnost úseků bude zjišťována počítači náprav. Pro napájení elektronického stavědla bude v rámci tohoto PS zřízen univerzální napájecí zdroj. Ovládání elektronického stavědla bude z provizorního pracoviště výpravního DOZ v ŽST Chlumec nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek a v cílovém stavu zajištěno dálkově z CDP Praha. Vnitřní část zařízení bude umístěna v nové stavědlové ústředně v stávající výpravní budově.

V obvodu stanice bude po modernizaci nacházet jeden přejezd, který bude v rámci tohoto PS upraven:

- Přejezd „A“ (starý km 6,543) (P3970, komunikace III. třídy) bude nově značen jako „D2“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory. Přejezd bude polohově přemístěn mimo kolejové spojky.

PS 79-01-11 ŽST Velký Osek, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

Současný stav

V ŽST Velký Osek je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízení je typu ETB. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky a výkolejky jsou vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 275 Hz.

V ŽST Velký Osek, obvod Kanín je v provozu staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620. Staniční zabezpečovací zařízení je typu ETB. Ovládací a kontrolní prvky jsou umístěny v ŽST Velký Osek. Výhybky jsou vybaveny rozřeznými elektromotorickými přestavníky. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 275 Hz.

Navržené řešení

Tento provozní soubor je částečně řešen variantně v závislosti na stavu souběžné stavby „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“.

Obsahem provozního souboru je zřízení záložní řídicí části elektronického stavědla v ŽST Velký Osek. Bude zřízeno provizorního pracoviště výpravního DOZ (zálohovaný JOP). Variantně, na základě postupu výstavby jednotlivých staveb, bude zařízení umístěno do stávajících prostor nebo do nových prostor zřízených v související stavbě.

Součástí provozního souboru je zřízení úvazky nového traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Dobšice-Libněves – Velký Osek, obvod Kanín. Nové TZZ bude uvázané na stávající SZZ, které bude upraveno – rozšířeno o nové výhybky č. 25 a 26 (zbylé výhybky není třeba pro dočasné napojení pouze směrem Velký Osek bez libické spojky ovládat). Technologie SZZ bude umístěna v nové technologické budově v obvodu Kanín. Technologická skříň řídicí části elektronického stavědla bude umístěna do stávajících prostor v stávající výpravní budově. Ovládací pracoviště bude provizorně umístěno do stávající dopravní kanceláře.

PS 72-01-21 Chlumec n.C. - Převýšov, traťové zabezpečovací zařízení

Současný stav

V mezistaničním úseku Chlumec nad Cidlinou – Převýšov je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 50 Hz. V úseku se nenachází žádná zastávka.

V traťovém úseku se nachází přejezdy:

- Přejezd „A“ v km 21,720 (P3978, komunikace IV. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu SSSR bez závor z roku 1974 s kontrolami v DK ŽST Chlumec nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody (traťová kolej směr Velký Osek) a počítači náprav (kolej směr Odb. Obora).
- Přejezd „B“ v km 20,620 (P3977, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu SSSR bez závor z roku 1974 s kontrolami v DK ŽST Chlumec nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody (traťová kolej směr Velký Osek) a počítači náprav (kolej směr Odb. Obora).

Navržené řešení

V traťovém úseku Chlumec nad Cidlinou – Převýšov bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – se zábrzdou vzdáleností 700 m, permissivním významem návěsti stůj a se zjišťováním volnosti počítači náprav. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení bude včetně potřebných vazeb umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a je obsahem PS staničních zabezpečovacích zařízení. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení. Pro nové TZZ bude položena nová kabelizace.

V traťovém úseku se nenachází žádné železniční přejezdy.

PS 74-01-21 Převýšov – Choťovice, traťové zabezpečovací zařízení

Současný stav

V mezistaničním úseku Převýšov – Choťovice je zavedeno telefonické dorozumívání. Mezistaniční úsek není vybaven prostředky indikace volnosti. V úseku se nenachází žádná zastávka ani železniční přejezd.

Navržené řešení

V traťovém úseku Převýšov – Choťovice bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – se zábrzdou vzdáleností 700 m, permissivním významem návěsti stůj a se zjišťováním volnosti počítači náprav. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení bude včetně potřebných vazeb umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a je obsahem PS staničních zabezpečovacích zařízení. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení. Pro nové TZZ bude položena nová kabelizace. V traťovém úseku nebude po modernizaci žádný přejezd.

PS 76-01-21 Choťovice – Dobšice-Libněves, traťové zabezpečovací zařízení

Současný stav

V traťovém úseku Choťovice – Dobšice nad Cidlinou je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 50 Hz. V úseku se nenachází žádná zastávka.

V traťovém úseku se nachází přejezdy:

- Přejezd „A“ v km 9,011 (P3973, komunikace II. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD RE bez závor z roku 2015 s kontrolami v DK ŽST Dobšice nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.
- Přejezd „B“ v km 8,427 (P3972, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD 71 bez závor z roku 1975 s kontrolami v DK ŽST Chlumec nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Navržené řešení

V traťovém úseku Choťovice – Dobšice-Libněves bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – se zábrzdou vzdáleností 700 m, permissivním významem návěsti stůj a se zjišťováním volnosti počítači náprav. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení bude včetně potřebných vazeb umístěna ve stavědlových ústřednách sousedních stanic a je obsahem PS

staničních zabezpečovacích zařízení. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení. Pro nové TZZ bude položena nová kabelizace.

V traťovém úseku bude po modernizaci jeden přejezd, který bude v rámci tohoto PS upraven:

- Přejezd „B“ (starý km 8,427) (P3972, komunikace III. třídy) bude nově značen jako „CD1“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory.

PS 78-01-21 Dobšice-Libněves – Kanín, traťové zabezpečovací zařízení

Současný stav

V traťovém úseku Dobšice nad Cidlinou – Velký Osek je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou použity dvoupásové kolejové obvody 50 Hz. V úseku se nachází zastávka Sáň (km 4,830).

V traťovém úseku se nachází přejezdy:

- Přejezd „B“ v km 5,711 (P3969, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD 71 bez závor z roku 2015 s kontrolami v DK ŽST Dobšice nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.
- Přejezd „C“ v km 4,792 (P3968, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI typu AŽD 71 bez závor z roku 2015 s kontrolami v DK ŽST Chlumec nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Navržené řešení

Tento provozní soubor je částečně řešen variantně v závislosti na stavu navazující stavby „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“.

V traťovém úseku Dobšice-Libněves – Velký Osek, obvod Kanín bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – se zábrzdou vzdáleností 700 m. permisivním významem návěsti stůj a se zjišťováním volnosti počítači náprav. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Kontrola volnosti mezistaničního úseku bude zjišťována pomocí počítačů náprav. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení. Pro nové TZZ bude položena nová kabelizace.

Vnitřní část traťového zabezpečovacího zařízení bude včetně potřebných vazeb umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Dobšice-Libněves a v technologickém domku na zastávce Sáň.

V případě, že tato stavba bude realizována před uvedenou stavbou – bude na stávající traťovou kolej napojena nová kolej č. 2 a na této koleji bude aktivováno nové TZZ. Nová kolej č. 1 bude ukončena zarážedlem a bude zprovozněna až po dokončení související stavby. Výstroj traťového zabezpečovacího zařízení bude kompletně vybudován a připraven pro aktivaci.

V případě, že tato stavba bude realizována po nebo souběžně s navazující stavbou, bude aktivováno nové TZZ v obou traťových kolejích.

V traťovém úseku bude po modernizaci jeden přejezd, který bude v rámci tohoto PS upraven:

- Přejezd „C“ (starý km 4,792) (P3968, komunikace III. třídy) bude nově značen jako „DK1“ bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3ZBI s celými závory.

PS 79-01-21 Nový Bydžov – Chlumec n.C., traťové zabezpečovací zařízení

Současný stav

V traťovém úseku Nový Bydžov – Chlumec nad Cidlinou je zavedeno telefonické dorozumívání. Úsek není souvisle vybaven prostředky indikace volnosti, pro spouštění výstrahy na přejezdech PZS jsou použity kolejové obvody a počítače náprav. V úseku se nachází zastávky Zachrašťany a Luková.

V ŽST Nový Bydžov je v provozu SZZ elektromechanické, na sudém zhlaví je nasazeno provizorní zabezpečovací zařízení MOZAS s počítači náprav PNS-03.

V traťovém úseku se nachází přejezdy:

- Přejezd „B“ v km 32,657 (P4443, místní komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZNI typu AŽD RE z roku 2010 s kontrolami v DK ŽST Nový Bydžov. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav PNS-03.
- Přejezd „C“ v km 31,841 (P4442, komunikace II. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI typu AŽD RE z roku 2017 s kontrolami v DK ŽST Nový Bydžov. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav PNS-03.
- Přejezd „D“ v km 31,096 (P4441, účelová komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „E“ v km 30,231 (P4440, účelová komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD RE z roku 2017 s kontrolami v DK ŽST Nový Bydžov. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav PNS-03.
- Přejezd „F“ v km 30,045 (P4439, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD RE z roku 2017 s kontrolami v DK ŽST Nový Bydžov. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav PNS-03.
- Přejezd „G“ v km 29,594 (P4438, účelová komunikace) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD RE z roku 2017 s kontrolami v DK ŽST Nový Bydžov. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav PNS-03.
- Přejezd „H“ v km 29,170 (P4437, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD RE z roku 2017 s kontrolami v DK ŽST Nový Bydžov. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována počítači náprav PNS-03.
- Přejezd „I“ v km 27,936 (P4436, komunikace IV. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „J“ v km 27,285 (P4435, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD EA z roku 2010 s kontrolami v DK ŽST Chlumec nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.
- Přejezd „K“ v km 27,080 (P4434, komunikace IV. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „L“ v km 25,353 (P4433, komunikace IV. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „M“ v km 23,765 (P4432, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu AŽD 71 z roku 1989 s kontrolami v DK ŽST Chlumec nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody.

Navržené řešení

V traťovém úseku Nový Bydžov – Chlumec nad Cidlinou bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez oddílových návěstidel na trati. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Z toho důvodu bude upraveno stávající SZZ v ŽST Nový Bydžov – bude zřízena skříň nového TZZ a zřízena úvazka na SZZ. Umístění zařízení bude v novém reléovém domku na sudém zhlaví. V ŽST Chlumec nad Cidlinou bude vnitřní výstroj umístěna v nové stavební ústředně. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení. Pro nové TZZ bude položena nová kabelizace.

Pro kontrolu volnosti mezistaničního úseku budou doplněny počítače náprav v úsecích, kde jsou dnes kolejové obvody a v úsecích, které nejsou vybaveny prostředky indikace volnosti.

V traťovém úseku budou v rámci stavby upraveny přejezdy:

- Přejezd „D“ v km 31,096 (P4441, účelová komunikace) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3SBI.
- Přejezd „I“ v km 27,936 (P4436, komunikace IV. třídy) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3SBI.
- Přejezd „J“ v km 27,285 (P4435, komunikace III. třídy) zůstane zabezpečen stávajícím přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Bude upraven způsob ovládání PZS (počítače náprav)
- Přejezd „K“ v km 27,080 (P4434, komunikace IV. třídy) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3SBI.
- Přejezd „L“ v km 25,353 (P4433, komunikace IV. třídy) bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (reléovým s elektronickými prvky) kategorie PZS 3SBI.

Přejezdy „B“, „C“, „E“, „F“, „G“ a „H“ zůstanou zabezpečeny stávajícím přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Přejezd „M“ bude součástí SZZ Chlumeck nad Cidlinou.

PS 79-01-22 Převýšov – Městec Králové, traťové zabezpečovací zařízení

Současný stav

V traťovém úseku Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové je zavedeno telefonické dorozumívání. Úsek není souvisle vybaven prostředky indikace volnosti, pro spouštění výstrahy na přejezdech PZS jsou použity počítače náprav. V úseku se nachází zastávky Lovčice obec, Slibovice a Běrunice.

V traťovém úseku se nachází přejezdy:

- Přejezd „A“ v km 1,107 (P3978, komunikace IV. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu SSSR bez závor z roku 1974 s kontrolami v DK ŽST Chlumeck nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody (traťová kolej směr Velký Osek) a počítači náprav (kolej směr Odb. Obora).
- Přejezd „B“ v km 2,209 (P3977, komunikace III. třídy) je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu SSSR bez závor z roku 1974 s kontrolami v DK ŽST Chlumeck nad Cidlinou. Volnost přibližovacích úseků PZS je zjišťována kolejovými obvody (traťová kolej směr Velký Osek) a počítači náprav (kolej směr Odb. Obora).
- Přejezd „C“ v km 3,459 (P4564, účelová komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „D“ v km 5,190 (P4565, účelová komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „E“ v km 5,690 (P4566, účelová komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „F“ v km 6,142 (P4567, komunikace III. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „G“ v km 6,712 (P4568, účelová komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „H“ v km 7,325 (P4569, komunikace III. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „I“ v km 8,042 (P4570, účelová komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „J“ v km 9,040 (P4571, komunikace III. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „K“ v km 9,530 (P4572, místní komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „L“ v km 9,643 (P4573, komunikace III. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „M“ v km 10,383 (P4574, komunikace III. třídy) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.
- Přejezd „N“ v km 11,488 (P4575, účelová komunikace) je zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Navržené řešení

Po modernizaci bude trať na Městec Králové napojena odbočnou výhybkou v ŽST Převýšov.

V traťovém úseku Převýšov – Městec Králové bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 – automatické hradlo bez oddílových návěstidel na trati. Traťové zabezpečovací zařízení bude v součinnosti se staničním zabezpečovacím zařízením v sousedních stanicích úseku. Z toho důvodu bude upraveno stávající SZZ v ŽST Městec Králové – bude doplněno společné odjezdové návěstidlo včetně vnitřní výstroje, bude zřízena skříň nového TZZ a bude zřízena úvazka na SZZ. Umístění zařízení bude v novém reléovém domku vedle stávajícího reléového domku na přejezdu P4576. V ŽST Převýšov bude vnitřní výstroj umístěna v nové stavědlové ústředně. Napájení TZZ bude zajištěno ze staničních zabezpečovacích zařízení. Pro nové TZZ bude položena nová kabelizace.

V rámci výstavby nového TZZ budou upraveny přejezdy:

- Přejezd „D“ v km 5,190 (P4565, účelová komunikace). Rozhledové poměry na přejezdu nevyhovují ve stávajícím stavu traťové rychlosti, proto bude přejezd zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor a s pozitivní signalizací. Stávající přejezd vyhovuje jen pro rychlost 40 km/h. V rámci připomínkového konání bude prověřena možnost snížení traťové rychlosti v místě přejezdu. V případě kladného výsledku by se nové PZS nebudovalo, přejezd by zůstal zabezpečen pouze výstražnými kříži.

- Přejezd „G“ v km 6,712 (P4568, účelová komunikace). Rozhledové poměry na přejezdu nevyhovují ve stávajícím stavu traťové rychlosti, proto bude přejezd zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor a s pozitivní signalizací. Stávající přejezd vyhovuje jen pro rychlost 37 km/h. V rámci připomínkového konání bude prověřena možnost snížení traťové rychlosti v místě přejezdu. V případě kladného výsledku by se nové PZS nebudovalo, přejezd by zůstal zabezpečen pouze výstražnými kříži.

- Přejezd „J“ v km 9,040 (P4571, komunikace III. třídy). Rozhledové poměry na přejezdu nevyhovují ve stávajícím stavu traťové rychlosti, již v stávajícím stavu je pro zabezpečení rozhledu osazeno zrcadlo pro zlepšení rozhledu. Zároveň křížení cestní komunikace a železniční trati pod ostrým uhlím (37°), proto bude přejezd zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory a s pozitivní signalizací.

- Přejezd „M“ v km 10,383 (P4574, komunikace III. třídy). Jedná se o nehodový přejezd, na kterém za posledních sedm let bylo sedm nehod (ve dvou případech došlo k usmrcení řidiče cestního vozidla), proto bude přejezd zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 s celými závory a s pozitivní signalizací.

- Přejezd „N“ v km 11,488 (P4575, účelová komunikace). Rozhledové poměry na přejezdu nevyhovují ve stávajícím stavu traťové rychlosti, proto bude přejezd zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor a s pozitivní signalizací. Stávající přejezd vyhovuje jen pro rychlost 30 km/h. V rámci připomínkového konání bude prověřena možnost snížení traťové rychlosti v místě přejezdu. V případě kladného výsledku by se nové PZS nebudovalo, přejezd by zůstal zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Ostatní přejezdy v traťovém úseku vyhovují z pohledu rozhledových poměrů a zůstanou zabezpečeny pouze výstražnými kříži.

PS 79-01-23 Káranice – Chlumec n.C., úprava traťového zabezpečovacího zařízení

Současný stav

V traťovém úseku Nové Město nad Cidlinou – Chlumec nad Cidlinou Osek je v provozu traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu reléový poloautoblok doplněný o kontrolu volnosti trati s jednoduchým traťovým souhlasem. Mezistaniční úsek je tvořen jedním prostorovým oddílem. V úseku se nenachází žádná zastávka ani železniční přejezd.

Navržené řešení

Tento provozní soubor řeší úpravu traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Káranice – Chlumec nad Cidlinou v případě, že tato stavba bude následovat po stavbě „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“.

V rámci související stavby bude v km 2,150 zřízena dočasná odbočka Zapeč pro napojení na jednokolejný úsek před Chlumcem nad Cidlinou. Nové traťové zabezpečovací zařízení (elektronický centralizovaný tříznakový automatický blok) bude vybudován pouze v úseku Káranice – Zapeč.

V rámci tohoto provozního souboru bude demontována vnitřní i vnější výstroj staničního zabezpečovacího zařízení odbočky Zapeč a následně bude dobudováno traťové zabezpečovací zařízení – budou zřízeny návěstné body v km 2,940, 2,450, 2,220 a 1,475, včetně prostředků pro zjišťování volnosti koleje. Pro doplňovanou technologii se položí nová kabelizace, která se napojí na kabelizaci položenou v související stavbě. V ŽST Chlumec nad Cidlinou se zřídí potřebná úvazka na nové SZZ (řeší PS 71-01-11).

PS 70-01-51 Chlumec n. C. - Velký Osek, ETCS

Současný stav

V současnosti není v řešeném úseku v provozu systém ETCS L2.

Navržené řešení

Tento provozní soubor řeší výstavbu systému ETCS L2 v úseku Chlumec n. C. - Velký Osek (mimo). Systém bude uveden do provozu po ukončení výstavby všech staničních a traťových zabezpečovacích zařízení v řešeném úseku. Aktivace bude společná i pro sousední úsek Chlumec nad Cidlinou– Hradec Králové.

Základem systému ETCS L2 bude rádiobloková centrála (RBC). Na základě informací ze zabezpečovacích zařízení vysílá RBC přes komunikační síť GSM-R na hnací vozidla vybavené mobilní částí ETCS L2 povolení pro jízdu spolu s dalšími informacemi. RBC musí být schopné vydávat povolení k jízdě pro všechny vlaky vybavené mobilní částí ETCS L2 v daném ovládaném úseku s možností dalšího rozšiřování kapacity. Umístění RBC se uvažuje v ŽST Chlumec nad Cidlinou a bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace.

Neproměnné informace budou přenášeny nepřepínatelnými balízi. Předpokládané umístění balíz je uvedeno v situačních schématech jednotlivých úseků.

A.2. ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Celková koncepce – současný stav

Přenosový systém a technologická datová síť

V dotčených ŽST je v dnešní době provozován nosný systém VZ12, který je nevyužitelný pro digitální sdělovací zařízení.

Konektivita sítě intranet je v železničních stanicích, kde je umístěn switch L2 řady Cisco 29... Propojení s drážní sítí Intranet je řešeno modemovými spoji provozovanými na dálkovém metalickém kabelu.

Metalická a optická kabelizace

V řešené stavbě budou před zahájením této stavby v provozu

- dálkový metalický kabel SŽDC typu DK38a
- místní kabely různého typu a provedení.

Telefonní zapojovač

Ve všech dotčených ŽST je v současné době provozován analogový telefonní zapojovač, který není začlenitelný do dispečerského řízení.

Rozhlasové zařízení

Rozhlasové ústředny v dotčených dvou ŽST nejsou jednoduše začlenitelné do dispečerského řízení. Železniční zastávky nejsou v současné době ozvučené rozhlasem pro informování cestujících.

Informační zařízení

V současné době je vybudován pouze v ŽST Chlumec nad Cidlinou.

Kamerový systém

V současné době se v upravovaném úseku trati nenachází kamerový systém

Rádiové sítě TRS, MRS, GSM-R

Traťový rádiový systém

Na uvedené trati je provozován rádiový systém TRS, řešící spojení s jedoucí lokomotivou po trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. Tento rádiový systém je provozován na kanálové skupině 65.

Místní rádiové sítě

V současné době jsou místní rádiové sítě řešené technologií, která není začlenitelná do dispečerského řízení.

Rádiový systém GSM-R

V tomto úseku trati není systém GSM provozován.

Celková koncepce – navržené řešení

Cílem této stavby je, mimo zvýšení kapacity tratě a zvýšení traťové rychlosti i upravit tento úsek trati pro dispečerské řízení. Tato stavba navazuje na stavby:

- Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo) včetně Libické spojky
- Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)

Jelikož v současné době není možné stanovit časovou posloupnost zprovoznění zmíněných staveb, je uvažováno s ukončením dálkové kabelizace v místnosti sděl. zařízení v ŽST Velký Osek.

Nová kabelizace se navrhuje řešit v hlavní trati:

- optickým kabelem 72 vláken, doplněným o kabel 12 vláken pro mezistaniční zaokružování převážně systémů zab.zař.
- metalickým kabelem o profilu 15XN0,8 v úseku Kanín - Chlumec n.Cidlinou a pokud tato stavba bude předcházet výše uvedené stavby, tak v úseku Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou

V rámci této stavby se požaduje na novou kabelizaci napojit i úseky trati:

- Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou
- Nový Bydžov – Chlumec nad Cidlinou.

Napojení bude provedeno optickým kabelem o profilu 36 vláken a metalickým kabelem o profilu 10XN0,8

Přenosový systém bude založen na L2 switchích a MPLS routerech, kterými se navrhuje vybavit všechny ŽST (a odbočku Choťovice) v trati Velký Osek – Chlumec n.C. Z důvodu nemožnosti stanovit časovou posloupnost zprovoznění jednotlivých staveb, tj. zda tato stavba bude předcházet stavbu

„Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo) včetně Libické spojky“ či bude spuštěna následně, se navrhuje v rámci této stavby počítat s instalací MPLS technologie v ŽST Velký Osek a Kolín. Důvodem je zabezpečit napojení do celodrážní MPLS přenosovou síť SŽDC. MPLS technologií se řeší transportní vrstva. Přístupová vrstva se řeší L2 switchi. ŽST Městec Králové a ŽST Nový Bydžov se navrhuje vybavit po stránce přenosové pouze IP technologií založenou na L2 switchích.

V rámci této stavby se po stránce dopravní navrhuje vybavit

- ŽST Dobšice–Libněves
- Odb. Choťovice
- Výh. Převýšov-les
- ŽST Chlumec nad Cidlinou

sdělovací a zabezpečovací technologií spojenou s ovládáním železničních stanic.

Odbavení cestujících se navrhuje řešit v železničních zastávkách

- Sány
- Dobšice nad Cidlinou
- Převýšov

a ŽST Chlumec nad Cidlinou, kde se navrhuje vybudovat rozhlas pro cestující.

Zastávky Dobšice, Převýšov a ŽST Chlumec nad Cidlinou se navrhuje vybavit i kamerovým systémem. V rámci této stavby se navrhuje vystrojení ŽST Nový Bydžov a ŽST Městec Králové nezbytnou sdělovací technologií. Konkrétně se jedná o vybavení ŽST

- telefonním zapojovačem
- rozhlasem pro informování cestujících
- rádiovým systémem MRS

vše začlenitelné do IP sítě.

V rámci této stavby se řeší i vybudování radiového systému GSM-R v rozsahu stavby. Z toho důvodu je součástí dokumentace i radiový průzkum (viz část N.2.8), na základě kterého byly podél trati situovány BTS a vybudovány místní optické kabely, pokud je BTS situována v ŽST či v odb. Choťovice a vyvedení traťového optického kabelu pro následné napojení situování BTS v mezistaničním úseku Choťovice – Převýšov. Dále se navrhuje v rámci sdělovacího systému i vyřešit silové napojení budoucích BTS. Konkrétně se jedná o

- BTS Chlumec nad Cidlinou
- BTS Olešnice
- BTS Převýšov
- BTS Choťovice
- BTS Sány

S ohledem na rozdělení trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, na několik realizačních úseků a s ohledem na skutečnost, že stávající provozování radiového systému TRS bylo navrženo pro místní řízení, nelze zachovat stávající topologii radiového systému TRS. Úprava spočívá v rozdělení zmíněného úseku na dva úseky a to:

- Velký Osek – Nové Město nad Cidlinou s dispečerským řízením z ŽST Chlumec nad Cidlinou a zachováním místního ovládání z ŽST Nové Město nad Cidlinou
- Zbytek - tj. Nové Město nad Cidlinou (mimo) – Choceň, kdy dispečerská ovládací stanice zůstává v ŽST Hradec Králové

Každý úsek musí pracovat s jinou kanálovou skupinou.

Nově vzniklý radiový úsek se navrhuje dovybavit rozhraním TRS/ IP pro začlenění ovládání TRS do IP sdělovacího systému, konkrétně se požaduje umožnit ovládání TRS z IP telefonního zapojovače.

Radiový systém TRS se navrhuje vybavit funkcí VNPN, tj. spuštění generálního STOP systémem zab.zař.

Dopravní řízení řešené výpravčím se řeší z dispečerského pracoviště umístěného v:

- ŽST Chlumec nad Cidlinou (prioritně)
- ŽST Velký Osek (záložní pracoviště).

Obě pracoviště je se požaduje vybavit ovládacími terminály:

- telefonního zapojovače, který umožní mimo MB okruhy i vstup do jiných sdělovacích podsystemů
- informačního systému
- kamerového systému

Optická kabelizace se v trase Velký Osek – Chlumec n. C. požaduje řešit optickým kabelem se 72 vlákny SM. S ohledem na trasu vn kabelu, nahrazujícímu vedení 6kV, vedenému v jiné stopě než sdělovací a zabezpečovací kabely, se požaduje připojit ještě optický kabel 12vl. SM, který bude vytvářet mezistaniční obchozí trasy pro vybranou technologii.

Místní kabelizace

PS 71-02-11 ŽST Chlumec n.C., místní kabelizace

PS 73-02-11 Výh. Převýšov-les, místní kabelizace

PS 75-02-11 Odb. Choťovice, místní kabelizace

PS 77-02-11 ŽST Dobšice-Liběves, místní kabelizace

V obvodu ŽST a odb. Choťovice se navrhuje nová místní kabelizace. Stávající MK nelze, vzhledem k upravované topologii železniční stanice, využít.

Místní metalické kabely se navrhují v provedení „foam skin“ TCEPKPFLEZE. Profil kabelů se navrhuje řešit kabely s konstrukcí čtyřek ..XN0,6 nebo ..XN0,8, dle potřeby.

Místní kabely budou ukončeny na zářezových svorkovnicích, umístěných v

- kabelových skříních, ve venkovních objektech
- rozvaděčových skříních v 19“ provedení sdělovacích místností.

Trasy místních kabelů budou v maximální míře využívat společné trasy s kabely pro zabezpečovací zařízení a se sdělovacími kabely DOK a TK.

V rámci místních kabelizací budou také osazeny objekty VTO u PSt a u RD u přejezdů. Kabely napojující zmíněné VTO, budou ukončeny v místnostech sdělovacího zařízení.

Napájení VTO bude řešeno, pokud nebude řešeno ze systému zab. zař., po jednom páru kabelu ze zdroje 24V, umístěného v místnosti sdělovacích zařízení. Venkovní telefonní objekty budou vybaveny měničem.

V rámci místní kabelizace budou v obvodu ŽST též položeny nové trubky HDPE pr.40mm a do nich zafouknuty optické kabely k

- rozvaděčům EO
- osvětlovacím věžím

- releovým domkům (RD) v oblasti ŽST
- vn trafostanicím s tím, že s ohledem na individuální řídicí systém LDSŽ se navrhuje mimo standardní optické napojení vyvést dalších 6 samostatných vláken oboustranně.
- místa vybavená pro BTS (pouze ochranná trubka HDPE).

Do ochranných trubek HDPE se navrhuje zafouknout 6-ti vláknové SM optické kabely a v případě napojení TS 12-ti vláknové optické kabely. Optická kabelizace bude ukončena v optických rozvaděčích. S ohledem na počet napojovaných prvků se navrhuje použít kruhovou topologii MOK, s tím, že napojované zařízení se navrhuje rozdělit do dvou okruhů MOK.

DOK a TK a úprava stávajících kabelů v mezistaničních úsecích

PS 72-02-51 Chlumec n. C. - Převýšov, DOK a TK

PS 74-02-51 Převýšov - Choťovice, DOK a TK

PS 76-02-51 Choťovice - Dobšice-Libněves, DOK a TK

PS 78-02-51 Dobšice-Libněves - Kanín (Velký Osek), DOK a TK

PS 78-02-53 Kanín - Velký Osek, DOK a TK

PS 79-02-51 Chlumec n. C. - Nový Bydžov, DOK a TK

PS 79-02-52 Převýšov - Městec Králové, DOK a TK

PS 72-02-52 Chlumec n. C. - Převýšov, úprava stávající kabelizace SŽ

PS 74-02-52 Převýšov - Choťovice, úprava stávající kabelizace SŽ

PS 76-02-52 Choťovice - Dobšice-Libněves, úprava stávající kabelizace SŽ

PS 78-02-52 Dobšice Libněves - Kanín, úprava stávající kabelizace SŽ

Pro budoucí spojení telekomunikačních a datových zařízení se v úseku Velký Osek (mimo) – Chlumec n.C. (včetně) navrhuje položit nové dálkové optické kabely (DOK) a traťové metalické kabely (TK) SŽ.

Trasy kabelů budou společné s kabely zabezpečovacími. Nové DOK budou zafouknuty do ochranných trubek HDPE Ø 40/33 mm. V nových kabelových trasách se navrhuje uložit souběžně dvě trubky HDPE pro nový DOK SŽ (trubka pro zafouknutí kabelu + záložní).

DOK SŽ bude vyváděn ve všech určených ŽST (kde bude vyvedeno potřebné množství vláken, zapojených dle směrnice SŽ), na zastávkách a u přejezdů (RD).

Obsazení a vyvedení optických vláken DOK řeší:

- propojení přenosového systému ve zpracovávaném úseku trati
- propojení zabezpečovacího zařízení
- výpichy vybraných vláken na zastávkách, u reléových domků na trati, BTS a u vn trafostanic na trati.

Současně se navrhuje v trase kabelu VN položit i trubku HDPE s optickým kabelem, kterým se řeší mezistaniční zálohování spojení vybraných okruhů.

Jako traťový metalický kabel se navrhuje použít kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8, který se navrhuje vypíchnout u všech traťových telefonů na trati. Důvodem použití kabelu se zvýšeným redukčním činitelem (...ZE) je plánovaný přechod ze stejnosměrné trakce na střídavou trakci 25kV. Traťový kabel se navrhuje jako mezistaniční, tj. vyvedený ve všech ŽST plným profilem.

V místě křížení a souběhu stávajícího metalického DK s kolejemi, tedy tam kde dojde k terénním úpravám v místě uložení DK, bude provedena úprava jeho uložení. Těchto případů, vzhledem k uložení

DK z velké části daleko od kolejiště, je minimum. Jelikož stávající DK nebude již možno využít pro nově navrženou sdělovací technologii, skončí jeho využívání po uvedení stavby do provozu a stávající DK bude dále již brán pouze jako záložní. Z toho důvodu není třeba zachovávat při přeložkách typ kabelu ani respektovat pupinační kroky.

Před zahájením terénních úprav kolejiště je třeba provést přesné zaměření tras stávajících kabelů a provedení sond k zjištění hloubky jejich uložení. Na kabelech a HDPE budou provedena příslušná měření.

Přenosový systém

PS 70-02-51 Chlumec n. C. - Velký Osek, přenosový systém

Pro přenos datových okruhů, telefonních okruhů, videosignálů a pro propojení sdělovacích zařízení v mezistaničních úsecích, se v poslední době převážně využívá MPLS technologie. Routery MPLS se navrhuje vybudovat ve všech ŽST trati Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou. a odb. Choťovice.

Jelikož IP technologie tvoří v současné době základ sdělovacích a přenosových systémů, navrhuje se v rámci této stavby všechny dotčené ŽST doplnit o přístupový switch a směrovací router. Na přístupový L2 switch se navrhuje zapojit veškerou IP technologii instalovanou v místnosti sděl. zařízení a technologii v přilehlých místnostech s dostupných nově budovanou strukturovanou kabeláží.

Veškeré objekty v ŽST mimo technologickou budovu (popřípadě výpravní budovu) se navrhuje napojit pomocí místních optických kabelů. Přístupové body v jednotlivých lokalitách se navrhuje vytvořit L2 switchi, či ringswitchi, napojenými přes optické SFP moduly.

Veškeré zařízení s IP konektivitou mimo ŽST, (mimo VTO a TRS) se navrhuje napojit obdobně. Jedná se hlavně o BTS, napojení rozhlasových systémů na zastávkách a dalších zařízení napojených do podsystému DDTS.

Integrovaná telekomunikační zařízení

PS 71-02-31 ŽST Chlumec n.C., telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

PS 71-02-32 ŽST Chlumec n.C., ATÚ

PS 73-02-31 Výh. Převýšov-les, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

PS 75-02-31 Odb. Choťovice, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

PS 77-02-31 ŽST Dobšice-Libněves, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

PS 79-02-32 ŽST Nový Bydžov, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

PS 79-02-33 ŽST Městec Králové, telefonní zapojovač a sdělovací zařízení

PS 79-02-34 ŽST Velký Osek, terminál sdělovacího zařízení

V rámci těchto PS bude v dotčených železničních stanicích vybudován nový telefonní zapojovač v IP provedení a dojde k výstavbě nového náhradního zapojovače.

Do 19" skříně pro sdělovací zařízení se navrhuje osadit IP telefonní zapojovač – převodníky IP/MB. V nácestných ŽST a odb. Choťovice se navrhuje umístit pouze IP telefon ve funkci ovládacího pracoviště telefonního zapojovače. Toto může zároveň sloužit jako terminál pro živé hlášení do rozhlasu pro cestující na zastávkách v žst.

V současné době se navrhuje řídit tento úsek z ŽST Chlumec nad Cidlinou, s tím, že záložní pracoviště se navrhuje zřídit v ŽST Velký Osek.

Provoz na zařízení telefonního zapojovače (IP telefon) se v současné době uvažuje nahrávat na záznamové zařízení, které je plánované situovat do ŽST Chlumec nad Cidlinou.

VoIP router, sloužící pro potřeby komutování MB okruhů, se navrhuje umístit do ŽST Chlumeč nad Cidlinou.

V rámci tohoto PS bude vybudována technologická datová síť i v prostorách sousedících s dopravní kanceláří. V rámci PS řešícího sdělovací rozvody bude dobudován systém strukturované kabeláže. Rozvody se navrhuje provést s použitím komponentů strukturované kabeláže (třídy min 6), kabely LAM TWIN FTP (4x2x0,5) a ukončit v datových a telefonních zásuvkách ve stole výpravčích a na patchpanelech v 19" instalačních skříních.

V rámci této stavby se navrhuje v dotčených ŽST a na odbočce Choťovice převést stávající telefonní účastníky na VoIP telefonní účastníky. V souvislosti s tím se současně navrhuje upravit dnešní digitální telefonní ústřednu MD 110 v ŽST Chlumeč nad Cidlinou na VoIP telefonní ústřednu.

Elektrická požární a zabezpečovací signalizace

PS 71-02-41 ŽST Chlumeč n.C., EZS

PS 73-02-41 Výh. Převýšov-les, EZS

PS 75-02-41 Odb.Choťovice, EZS

PS 76-02-41 Choťovice – Dobšice-Libněves, signalizace vstupů do domků RZZ

PS 77-02-41 ŽST Dobšice-Libněves, EZS

PS 78-02-41 ŽST Dobšice-Libněves - Kanín, signalizace vstupů do domků RZZ

PS 78-02-42 Obvod Kanín, EZS

PS 79-02-41 ŽST Nový Bydžov, EZS

PS 79-02-42 ŽST Městec Králové, EZS

V rámci těchto PS je navrženo chránit vybrané místnosti (nouzová dopravní kancelář, sděl. místnost, stavědlová ústředna, nn rozvodna, aj.) v ŽST systémem EZS. Obdobně se navrhuje chránit objekty RZZ v reléových domcích na přejezdech. Zajištění objektů bude provedeno jako dvojstupňové (plášťová ochrana, prostorová ochrana). Pro plášťovou ochranu se navrhuje zajistit vstupní dveře a okna hlídaného prostoru objektu magnetickými kontakty. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Duální čidlo je kombinací čidla PIR (infrapasivního) s čidlem MW (mikrovlnným). V technologických místnostech budou rozmístěny požární hlásiče napojeny na ústřednu EZS. Zabezpečovací ústředna EZS bude umístěna ve sdělovací místnosti. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz.

Čidla budou umístěna tak, aby byla zajištěna především plášťová ochrana objektu (okna, dveře atd.) a doplněna o hlídání vnitřních prostorů. Na ústřednu EZS budou připojeny čtečky služebních karet SŽDC, které se navrhuje umístit u vchodu do chráněných prostor a u vchodu do objektů (reléové domky). Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC přes technologickou datovou síť. K monitorování stavu ústředny EZS (a dalších zařízení dle TS 2/2008-ZSE) bude sloužit dohledové pracoviště DDTS ŽDC. EZS musí dále poskytovat vybrané informace do Kontrolně analytického centra řízení provozu (KAC).

Systém elektrické požární signalizace nebude v železniční stanici vybudován. Důležité místnosti výpravní budovy a domky RZZ se navrhuje zabezpečit detektory vzniku požáru, tj. v jednotlivých místnostech budou k ústředně EZS připojeny požární kombinované hlásiče.

Reléové domky RZZ se požaduje v tomto stádiu projektové dokumentace v omezeném rozsahu vybavit systémem EZS. Konkrétně se navrhuje vybavit tento objekt vždy dveřním kontaktem, prostorovým čidlem a čtečkou služebních karet SŽ.

Rozhlasové zařízení

PS 71-02-21 ŽST Chlumeck n.C., rozhlasové zařízení

PS 73-02-21 Zast. Převýšov, rozhlasové zařízení

PS 77-02-21 Zast. Dobšice n.C., rozhlasové zařízení

PS 78-02-21 Zast. Sány, rozhlasové zařízení

PS 79-02-21 ŽST Velký Osek, ovládání rozhlasu

PS 79-02-22 ŽST Nový Bydžov, rozhlasové zařízení

PS 79-02-23 ŽST Městec Králové, rozhlasové zařízení

V ŽST se navrhuje stávající rozhlasové zařízení pro informování cestujících demontovat a nahradit novým zařízením v IP technologii s ozvučením nástupišť.

Zařízení bude složeno z převodníku VoIP a zesilovače nf se 100V výstupem (IP rozhlasová ústředna), což zjednoduší a zpřehlední napojení na zdroje modulace. Rozhlasová ústředna musí umožňovat zpětnou kontrolu provedeného hlášení, včetně monitorování výstupu zesilovače a kontrolu linky k reproduktorům.

Reproduktory pro ozvučení se navrhuje v tomto stádiu projektové dokumentace umístit na osvětlovací stožáry či kamerové stožáry v případě nástupišť a na zeď v případě podchodů. Pro ozvučení nástupišť se navrhuje použít reproduktory o jmenovitém příkonu 15W s přepínatelným výkonem 6-10-15W.

Reproduktory v ŽST Městec Králové a v ŽST Nový Bydžov se navrhuje umístit na fasádě výpravní budovy.

Zemní kabelové rozvody se navrhuje řešit kabely v provedení TCEPKPFLEZE 3XN0,8, které budou uloženy v samostatném kabelovém žlabu nebo na kabelových roštech. Reprodukory budou na zemní kabelizaci připojeny vnitřkem stožáru kabely YY-JZ 0,6/1kV 2x0,75 přes svorkovnici SS. Rozhlasové kabely budou ukončeny v kabelových skříních, řešených v rámci projektů sdělovacího zařízení a MK, zářezovou technikou.

Rozhlasová ústředna bude ovládána automaticky z informačního serveru. Pro živá hlášení bude využit IP telefonní zapojovač (TZ) a to konkrétně z ovládacího pracoviště telefonního zapojovače v ŽST Chlumeck nad Cidlinou a v ŽST Velký Osek.

Informační systém

PS 71-02-71 ŽST Chlumeck n. C., informační systém

PS 73-02-71 Zast. Převýšov, informační systém

PS 77-02-72 Zast. Dobšice n.C. informační systém

PS 78-02-72 Zast.Sány, informační systém

PS 79-02-71 ŽST Velký Osek, ovládání informačního systému

V rámci tohoto provozního souboru je navržen v ŽST Chlumeck nad Cidlinou a zastávkách Dobšice, Převýšov a Sány nový informační vizuální systém, sestávající z informačních tabulí, popřípadě monitorů a modulu pro předání zobrazovaných informací nevidomým. Systém je tvořen vizuální částí poskytující informace prostřednictvím informačních tabulí či digitálních monitorů a akustickou částí, ovládanou ovladači nevidomých. S ohledem na standarty SŽDC se požaduje u informačních tabulí a monitorů zobrazení informací stylem běžícího textu z důvodu nutnosti informování o výlukách a mimořádnostech v provozu.

Ovládání celého systému bude prováděno pomocí ovládacího klientského pracoviště. Umístění nového terminálu informačního systému, či doplnění již vybudovaného, bude kopírovat řešení popsané v části, týkající se telefonního zapojovače.

S ohledem na požadavek OŘ se navrhuje na zastávkách instalovat hodiny jednotného času.

Informační server se navrhuje umístit do ŽST Chlumec nad Cidlinou.

Součástí informačního systému je i automatické hlášení rozhlasového zařízení. Propojení mezi serverem IS a rozhlasovými IP ústřednami bude provedeno pomocí datového switchu datové technologické sítě. Z ovládacího pracoviště zapojovače je možné řešit individuální hlášení ve stanici, které bude jinak řešeno počítačově sestaveným hlášením z informačního serveru.

Kamerový systém

PS 71-02-72 ŽST Chlumec n.C., kamerový systém

PS 73-02-72 Zast. Převýšov, kamerový systém

PS 75-02-72 Odb. Choťovice, kamerový systém

PS 77-02-72 ŽST Dobšice-Libněves, kamerový systém

PS 79-02-72 ŽST Velký Osek, ovládání kamerového systému

Účelem této části projektu je návrh na vybudování kamerového systému z důvodů sledování prostoru nástupišť, podchodů a zhlaví železničních stanic. Kamerový systém bude vybudován na technologii IP s použitím kamer s kompresí H.264. Jednotlivé IP kamery se navrhuje umístit samostatně na vlastní kamerové stožáry, popřípadě spolu s reproduktory rozhlasového systému a s autonomními hodinami.

Dále se požaduje instalovat otočné kamery na zhlaví ŽST, popřípadě instalovat i několik pevných kamer tak, aby vykryly celý prostor zhlaví.

Pro IP připojení jednotlivých kamer se navrhuje použít optické kabely v ochranných trubkách, popřípadě v návaznosti na počet kamer se uvažuje použít i mikro kabely zafouknuté do ochranných mikrotrubiček.

Kamerovým systémem na zastávkách a v Žst Chlumec n.C. se navrhuje monitorovat jednotlivé nástupištní hrany a prostor podchodu v ŽST.

Kamery na nástupišti a v podchodu se navrhuje pevné, orientované pokud možno proti sobě z důvodu maximalizace sledovaného prostoru a možnosti hlídání se kamer navzájem.

Otočné kamery na zhlaví se navrhuje umístit v tomto stádiu dokumentace na samostatný stožár.

Klientské pracoviště se navrhuje realizovat na pracovišti výpravčího, tj. spolu s terminálem výpravčího, jak bylo popsáno výše.

MRS

PS 71-02-81 ŽST Chlumeck n.C., MRS

PS 73-02-81 Výh. Převýšov-les, MRS

PS 75-02-81 Odb. Choťovice, MRS

PS 77-02-81 ŽST Dobšice-Libněves, MRS

PS 79-02-81 ŽST Nový Bydžov, MRS

PS 79-02-82 ŽST Městec Králové, MRS

V rámci této stavby bude v ŽST vybudována nová základnová radiostanice MRS v provedení IP se dvěma VF díly, která umožní

- dálkové ovládání z dispečerského pracoviště (konkrétně touchscreenového terminálu výpravčího a v budoucnu dispečera trati, situovaného v CDP Praha
- místně z analogového terminálu MRS výpravčího.

Základnová radiostanice bude připojena do technologické datové sítě (DS). V tomto stádiu projektové přípravy se uvažuje instalace antén MRS na anténní stožár, popřípadě na výpravní budovu (Dobšice-Libněves).

TRS

PS 70-02-81 Chlumeck n.C. - Velký Osek, úprava radiového systému TRS

Na předemětné trati se nachází systém TRS. Radiová technologie TRS není v zásadě touto stavbou zasažena. V podstatě se jedná o stěhování zařízení v souvislosti s nově řešeným rozmístěním zařízení a rozdělení stávajícího okruhu na dvě samostatné části, tj.

- Nové Město nad Cidlinou (mimo) – Choceň včetně se zachováním dispečerské ovládací stanice v Hradci Králové
- Velký Osek – Nové Město nad Cidlinou s umístěním dispečerské ovládací stanice na pracovišti výpravčího v ŽST Chlumeck nad Cidlinou

Technické řešení bylo popsáno výše.

GSM-R

PS 71-02-82 GSM-R BTS Chlumeck n.C.

PS 72-02-82 GSM-R BTS Olešnice

PS 73-02-82 GSM-R BTS Převýšov

PS 75-02-82 GSM-R BTS Choťovice

PS 78-02-82 GSM-R BTS Sány

V rámci této stavby se řeší i vybudování radiového systému GSM-R v rozsahu stavby. Systém GSM-R musí splňovat všechny požadavky TSI a technické požadavky SŽ. Po výstavbě systému je nevyhnutné realizovat všechny předepsané úkony související s uvedením systému do provozu. Požaduje se pro budoucí BTS připravit:

- silovou třífázovou přípojku s příkonem 6,5 kW

- v trati kabelovou komoru s kabelovou rezervou pro následnou instalaci odbočné spojky a s dvěma HDPE ochrannými trubkami vyvedenými v místě BTS pro následné připojení domku BTS na optický kabel
- v případě blízkosti VB či TB v železniční stanici se navrhuje samostatné připojení z místnosti sděl. zařízení trubkami HDPE.

BTS se navrhuje situovat v

- ŽST Chlumec nad Cidlinou (po stránce sdělovací přímé napojení z místnosti sděl.zař. přes ochrannou trubku HDPE založenou v rámci této stavby)
- Odb. trati na Městec Králové, k.ú. Olešnice (napojení na DOK přes kabelovou komoru, situovanou v plánovaném místě pro BTS)
- Výh. Převýšov-les (napojení na DOK přes kabelovou komoru, situovanou v plánovaném místě pro BTS)
- Odb. Choťovice (dtto Chlumec nad Cidlinou)
- Zast. Sány (napojení na vývod DOK v TB)

V rámci zmíněných PS se požaduje vybudovat i silové napojení. Jedná se o

- ŽST Chlumec nad Cidlinou (přímé napojení z sil. rozvodu TB samostatným kabelem)
- Odb. trati na Městec Králové, k.ú. Olešnice (přímé napojení z „TS“ ve Výh. Převýšov-les, samostatným kabelem)
- Výh. Převýšov-les (napojení na „TS“ samostatným kabelem)
- Odb. Choťovice (přímé napojení z rozvodu TB samostatným kabelem)
- Zast. Sány (napojení sil.rozvod TB)

DDTS

PS 70-02-91 Chlumec n.C. - Velký Osek, doplnění centrálních částí DDTS a ovládacích pracovišť

PS 71-02-91 ŽST Chlumec n. C., integrační koncentrátor

PS 77-02-91 ŽST Dobšice-Libněves, integrační koncentrátor

V rámci tohoto PS bude v tomto úseku trati vybudován systém DDTS ŽDC. Rozvaděč RDD s integračním koncentrátorem InK bude umístěn ve sdělovací místnosti ŽST Dobšice-Libněves a ŽST Chlumec nad Cidlinou. Hlídaná technologie na zastávkách, přejezdech, odbočce Chotěvice, ŽST Městec Králové a ŽST Nový Bydžov bude stažena do sousedních stanic vybavených integračním koncentrátorem.

Pro připojení technologických systémů (TLS), umístěných v jednotlivých objektech, bude využita technologická datová síť navržená v rámci souvisejících provozních souborů sdělovacího zařízení. Převodníky IP v jednotlivých připojených rozvaděčích a zařízeních jsou většinou součástí SO silnoproudých zařízení a vlastní technologie.

Data a informace z integračního koncentrátoru InK budou přenášeny na InS Pardubice a CDP Praha. Dálkový dohled bude především řešen u následujících TLS:

- EOv v ŽST
- OSV v ŽST a zastávkách
- dveřní kontakty z objektů zab. zař. na přejezdech;
- EZS v ŽST, odbočkách
- ASHS v ŽST

- Rozhlasový systém v ŽST a zastávkách
- Informační systém pro cestující
- Kamerový systém v ŽST a podchodech
- Zdroje pro sdělovací zařízení;
- Měření odběru elektrické energie;
- Důležité prvky napájení v nn rozvodně;
- Klimatizace.
- Vytápění

A.3. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT

Celková koncepce

Tato trať je elektrizovaná soustavou 3kV DC a je napájena z trakčních měníren TNS Dobšice, TNS Káranice a spínací stanice Velký Osek. Přímou na projektovaném úseku se nachází TM Dobšice. Na sousedním úseku směrem na Hradec Králové se nachází TNS Káranice. Úpravy v TNS nejsou součástí této stavby, ale tento projekt bude podkladem pro návrh rekonstrukce těchto stanic. Spínací stanice Velký osek má být zrekonstruována v akci Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky.

V současné době není na této trati instalován ani rozvod 6kV, ani napájení z trakce. Na vstupní poradě byl upraven požadavek na vybudování nové sítě 22kV 50Hz. Na této trati bude tedy vybudována nová lokální distribuční síť SŽ 22kV. Svými výkonovými parametry bude pokrývat požadavky napájení technologických systémů SŽ i odběrů mimodrážních. Tato síť bude navazovat na soustavu sítě 22kV na návazných tratích.

Na základě možností této sítě byla navržena koncepce napájení na této trati.

V rámci dodatku 04/2021 této akce se řeší doplnění GSM-R a ETCS na této trati a také konverze trati na 25kV AC ze stávajících 3kV DC. Upravené zadání také počítá s prodloužením rekonstruovaného úseku trati až do km 2,632. Také bylo upřesněno, že tato stavba nemusí být realizována až po akci Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky, ale již před ní.

Doplnění GSM-R a ETCS není pro uvažované napájení trati problémem, s těmito technologiemi se předběžně počítalo v rámci rezerv napájení.

Konverze trati na 25kV AC nemá na soustavu sítě 22kV zásadní vliv. Složitější bude uspořádání napájecí stanice, ale to není předmětem této dokumentace.

Kvůli prodloužení trati do km2,632 bude ze stavby Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky převzata trafostanice v odbočce Kanín. Tato trafostanice slouží pro napájení zab. zař., sděl. zař., EOv a dalších technologií v odbočce. Tato nová TS je řešena v novém PS 78-03-52 Obvod Kanín, trafostanice TS1 22/0,4 kV.

To, že tato akce může být realizována dříve než akce Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky je komplikací v tom, že v takovém případě nebude mít síť 22kV ve směru od Kolína záložní napájení. Jako dočasné řešení než bude dokončena i modernizace trati směr Kolín je zavedení 100%-ho záložního napájení z distribuční soustavy pro všechny stanice od TNS Dobšice ve směru na Kolín. Toto bude řešeno v jednotlivých stanicích: ŽST Dobšice - Libněves je možné napájet z nové kioskové TS v areálu TNS Dobšice. V zastávce Sádky bude využit stávající přívod nn. V odbočce Kanín je možné připojit rezervní přívod ze stávající stožárové stanice. Záložní napájení bude dimenzováno tak, aby bylo možné napájet plně i při výpadku napájení od TNS Dobšice.

Dispečerská řídicí technika

PS 71-03-11 ŽST Chlumeč n. C., TS1, DŘT

PS 71-03-12 ŽST Chlumeč n. C., TS2, DŘT

PS 71-03-13 ŽST Chlumeč n. C., rekonstrukce stávající TS 35/0,4kV (HK 0399), DŘT

PS 73-03-11 Výh. Převýšov-Les, DŘT

PS 75-03-11 ŽST Choťovice, DŘT

PS 76-03-11 Choťovice - Dobšice-Libněves, DŘT

PS 77-03-11 ŽST Dobšice-Libněves, DŘT

PS 77-03-12 ŽST Dobšice-Libněves, přeložka stávající TS 22/0,4kV, DŘT

PS 78-03-11 Zast. Sáňy, DŘT

PS 78-03-12 Obvod Kanín, DŘT

Cílem nové dispečerské řídicí techniky na výše zmíněných PS je vytvoření takového systému řízení, který svým charakterem a použitými technickými prostředky odpovídá zvýšeným požadavkům na bezpečnost a spolehlivost provozu na elektrizovaných tratích, při nichž by nedocházelo k výpadkům z viny obsluhy nebo technických poruch v délkách až desítkách minut s následky obtížného či zcela vyloučeného napájení na trati.

V objektu STS se navrhuje nový rozváděč DŘT TM-1P s podružnou stanicí, tvořený programovatelným automatem (PLC). PLC ve skříni TM-1P bude napájeno ze zálohovaného napájení. Programovatelný automat je volně programovatelný, modulárně nastavitelný systém, určený zejména pro logické řízení technologických procesů a zařízení s vysokou spolehlivostí. Konstrukce programovatelných automatů umožňuje realizovat rozsáhlé systémy distribuovaného nebo hierarchického řízení. PLC bude mít více oddělených ETH kanálů, které budou vyhovovat z hlediska kybernetické bezpečnosti, jednotlivé ETH kanály budou zajišťovat komunikaci do rozdílných VLAN TDS DŘT, LTDS DŘT, TDS DDTs, LTDS DDTs. LTDS DŘT bude VLAN nakonfigurovaná pro SKŘ LDSŽ, ve které bude probíhat horizontální komunikace po protokolu IEC 61850 part 8-1.

V objektech TTS bude doplňován switch, zde se neuvažuje umístění PLC-DŘT koncentrátorů. Danému PLC-DŘT v objektech STS bude přiděleno v rámci SKŘ LDSŽ vyčítání dat z technologických objektů TTS.

Potřebné informace budou předávány z vybraných IED pod vybrané PLC-DŘT po protokolu IEC 61850 part 7-1.

Veškeré stavy z STS a TTS budou komunikačně začleněny v rámci daných objektů do jedné skříně DŘT – TM-1P. Z odděleného komunikačního portu se následně předají příslušná data do systému DDTs po protokolu ModBus pod příslušný INK.

PS 79-03-11 ED SŽ OŘ Hradec Králové - doplnění DŘT a řídicího systému

V rámci tohoto PS se uvažuje o připojení, oživení a konfigurace přenosové cesty s jednotlivými stanicemi. Komunikace bude probíhat po datových Ethernetových kanálech – komunikační protokol dle IEC 60870-5-104.

Na ED SŽ OŘ Hradec Králové budou v průběhu stavby vytvořena schémata stanic, poruchový subsystém a deník dispečera tak, aby odpovídala skutečnému stavu. Po dokončení stavby v každém objektu proběhne konfigurace přenášených objektů, konfigurace poruchového subsystému a deníku dispečera, konfigurace subsystému pro výpočet sekcí. Bude provedena verifikace a validace každého signálu přenášeného na ED SŽ OŘ Hradec Králové a zaškolení obsluhy. Na závěr proběhne závěrečná zkouška včetně komplexního vyzkoušení.

Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic

PS 76-03-41 Choťovice - Dobšice-Libněves, Spínací zařízení k propojení uzemnění AC - DC trakce

V rámci dodatku 04/2021 této akce se řeší konverze trati na 25kV AC ze stávajících 3kV DC.

V rámci této akce bude nezbytné doplnit do místa styku soustav 3kV DC a 25kV AC novou technologii spínání zemních soustav 3kV a 25kV. Technologie musí být instalována kvůli hoření izolovaných styků v oblasti neutrálního pole a to v okamžiku průjezdu vlaku. Technologie obsahuje několik výkonových stykačů, které spojí středy stykových transformátorů v případě průjezdu vlaků. Technologie se instaluje do kiosku v blízkosti stykového místa a je připojena silovými kabely. Ovládání je povely zabezpečovacího zařízení. Stav bude signalizován pomocí DŘT na elektrodyspečink.

Tato technologie bude instalována v novém kiosku v kilometru 8,3.

Technologie transformačních stanic VN/NN

PS 78-03-52 Obvod Kanín, trafostanice TS1 22/0,4 kV

PS 78-03-51 Zast. Sány, trafostanice TS1 22/0,4 kV

PS 77-03-52 ŽST Dobšice-Libněves, přeložka stávající TS 22/0,4kV

PS 77-03-51 ŽST Dobšice-Libněves, trafostanice TS1 22/0,4 kV

PS 76-03-51 Choťovice - Dobšice-Libněves, trafostanice TS1 22/0,4 kV

PS 75-03-51 ŽST Choťovice, trafostanice TS1 22/0,4 kV

PS 73-03-51 Výh. Převýšov-les, trafostanice TS1 22/0,4 kV

PS 72-03-51 Chlumec n. C. - Převýšov, trafostanice TS1 22/0,4 kV (pouze ve variantě A4)

PS 71-03-53 ŽST Chlumec n. C., rekonstrukce stávající TS 35/0,4kV (HK 0399)

PS 71-03-52 ŽST Chlumec n. C., trafostanice TS2 22/0,4 kV

PS 71-03-51 ŽST Chlumec n. C., trafostanice TS1 22/0,4 kV

V rámci výstavby se počítá s vybudováním souvislé sítě transformoven na této trati, tzv. Lokální distribuční síť železnic 22kV (LDSŽ). V rámci nové sítě 22kV se počítá s vybudováním nových transformoven v uvažovaném úseku (viz. výše). U trakční měnirny TNS Dobšice vznikne nová napájecí transformovna, která jedním z napájecích bodů rozvodu na této trati. Tato napájecí transformovna bude součástí samostatné rekonstrukce TNS Dobšice. Záloha napájení bude z nové měnirny TNS Káranice.

V ŽST Chlumec n.C., Výh. Převýšov-les, Odb. Choťovice, ŽST Dobšice-Libněves budou z nových transformoven napájeny veškeré okruhy elektrických rozvodů.

V zastávkách a na přejezdech se předpokládá s transformovnamy menšího rozsahu, především pro napájení přejezdových zařízení.

Nepředpokládá se pro tyto transformovny s využíváním stávajících budov a všechny budou umístěny v nových kioscích, pochozích technologických domcích a technologických budovách.

V rámci stanice Chlumec nad Cidlinou bude také rekonstruována stávající transformovna 22/0,4kV. Ta bude následně využita pro napájení jako záložní zdroj elektrické energie.

V km 7,5 bude přeložena stávající stožárová transformovna, která je v kolizi s novým kolejovým spodkem. Transformovna bude nově umístěna v trafokiosku.

Tab. č. 1 – Přehled trafostanic

Provozní soubor	Typ TS	Číslo TS	km
PS 71-03-51 ŽST Chlumec n. C., trafostanice TS1 22/0,4 kV	STS/C	STS 27300	21.830
PS 71-03-52 ŽST Chlumec n. C., trafostanice TS2 22/0,4 kV	STS/C	STS 27310	22.150
PS 71-03-53 ŽST Chlumec n. C., rekonstrukce stávající TS 35/0,4kV (HK 0399)	distr. TS		22.900
PS 72-03-51 Chlumec n. C. - Převýšov, trafostanice TS1 22/0,4 kV	TTS/C	TTS 27320	20.600
PS 73-03-51 Výh. Převýšov-les, trafostanice TS1 22/0,4 kV	STS/C	STS 27400	18.200
PS 75-03-51 odb. Choťovice, trafostanice TS1 22/0,4 kV	STS/C	STS 27410	12.250
PS 76-03-51 Choťovice - Dobšice-Libněves, trafostanice TS1 22/0,4 kV	TTS/C	TTS 27420	8.440
PS 77-03-51 ŽST Dobšice-Libněves, trafostanice TS1 22/0,4 kV	STS/C	STS 28100	6.800
PS 77-03-52 ŽST Dobšice-Libněves, přeložka stávající TS 22/0,4kV	distr. TS		7.500
PS 78-03-51 Zast. Sádky, trafostanice TS1 22/0,4 kV	TTS/C	TTS 28110	4.820
PS 78-03-52 Obvod Kanín, trafostanice TS1 22/0,4 kV	STS/C		2,400

Vysvětlivky:

NTS – Napájecí transformovny, technologicky rozsáhlejší transformovny v areálu měniřny

STS – Transformovny, které napájí větší stanice

TTS – Transformovny, které napájí malé stanice a zastávky

dist. TS – Záložní transformovna napájená z distribuční sítě, není připojeno do sítě 22kV drah

A.4. OSTATNÍ TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

PS 71-04-01 ŽST Chlumec n. C., výtahy

Současný stav

V současné době nejsou výtahy zřízeny.

Navržené řešení

V rámci PS 71-04-01 „ŽST Chlumec n. C., výtahy“ budou navrženy dva samoobslužné elektrické osobní výtahy. Budou umístěny do železobetonových výtahových šachet. Výtahy umožní bezbariérově překonat výškový rozdíl mezi staničním podchodem a nástupištěm. První výtah se nachází v prostoru nástupištní plochy u výpravní budovy a slouží k bezbariérovému přístupu nástupiště č. 1, 2 a 3. Druhý výtah slouží pro bezbariérový přístup na nástupiště č. 4 a 5.

Výtahy budou mít průchozí kabinu, typ výtahu B dle předpisu SŽDC S10. Jmenovitá nosnost výtahu bude 1000 kg pro max. 13 osob. Každý výtah bude mít 2 stanice. Rozměry kabiny budou 1100 x 2100 x 2200 mm (š x h x v). Kabina bude provedení ANTIVANDAL, kat. 1, dveře kabiny pak v provedení ANTIVANDAL, kat. 2. Oba výtahy budou identické.

A.5. ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

SO 71-10-01 ŽST Chlumec n. C., žel. svršek
SO 71-10-02 Nové Město n. C. - Chlumec n. C., žel. svršek
SO 71-10-03 ŽST Chlumec n. C., žel. svršek, vlečka 4222
SO 71-11-01 ŽST Chlumec n. C., žel. spodek
SO 71-11-02 Nové Město n. C. - Chlumec n. C., žel. spodek
SO 71-11-03 ŽST Chlumec n. C., žel. spodek, vlečka 4222
SO 71-11-04 ŽST Chlumec n. C., žel. spodek, nakládková rampa
SO 71-11-05 ŽST Chlumec n. C., žel. spodek, nakládková plocha
SO 72-10-01 Chlumec n. C. - Převýšov, žel. svršek
SO 72-11-01 Chlumec n. C. - Převýšov, žel. spodek
SO 73-10-01 Výh. Převýšov-les, žel. svršek
SO 73-11-01 Výh. Převýšov-les, žel. spodek
SO 74-10-01 Převýšov - Choťovice, žel. svršek
SO 74-11-01 Převýšov - Choťovice, žel. spodek
SO 75-10-01 Odb. Choťovice, žel. svršek
SO 75-11-01 Odb. Choťovice, žel. spodek
SO 76-10-01 Choťovice - Dobšice-Libněves, žel. svršek
SO 76-11-01 Choťovice - Dobšice-Libněves, žel. spodek
SO 77-10-01 ŽST Dobšice-Libněves, žel. svršek
SO 77-11-01 ŽST Dobšice-Libněves, žel. spodek
SO 78-10-01 Dobšice-Libněves - Kanín, žel. svršek
SO 78-11-01 Dobšice-Libněves - Kanín, žel. spodek
SO 78-10-02 Obvod Kanín, žel. svršek
SO 78-11-02 Obvod Kanín, žel. spodek
SO 70-10-01 Chlumec n. C. - Kanín, následná úprava koleje
SO 70-14-01 Chlumec n. C. - Kanín, výstroj trati

Současný stav

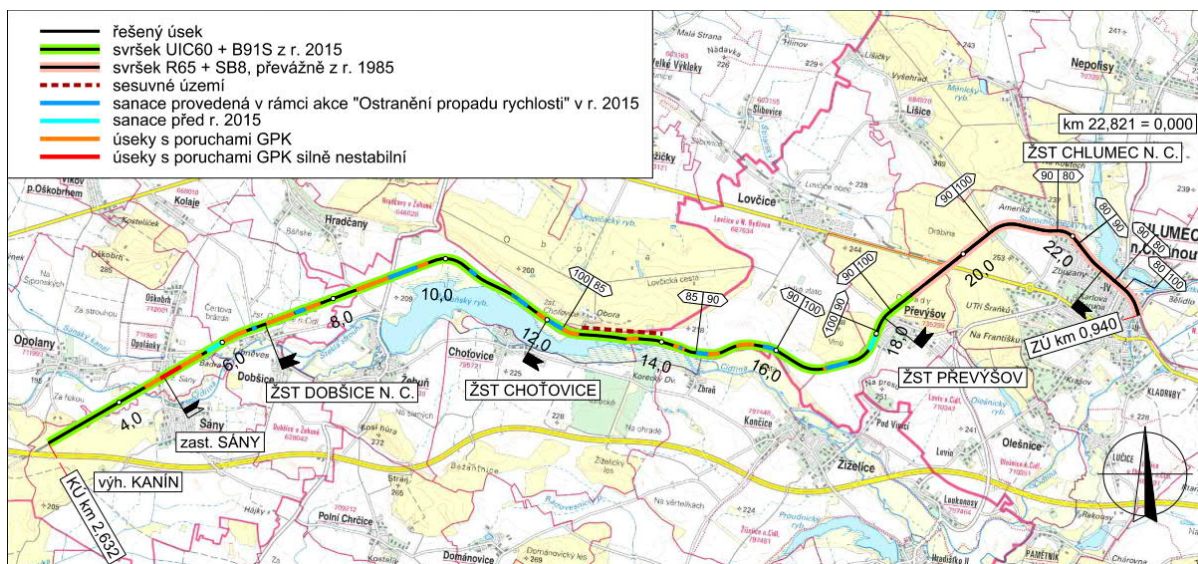
Řešený úsek Kanín – Chlumec nad Cidlinou je jednokolejná trať se 4 železničními stanicemi (Dobšice, Choťovice, Převýšov a Chlumec n. C.) a jednou zastávkou Sány.

Hlavní parametry týkající se stávajícího svršku a spodku:

- délka úseku: 21,2 km
- traťová rychlost: 80 až 100 km/h

- sklonové poměry: cca 1/2 trati v příznivých poměrech (do 5 ‰), úsek Choťovice – Převýšov, Převýšov – Chlumec n. C. a krátký úsek za Dobšicemi se sklonem kolem 10 ‰
- kolejový rošt v hlavních kolejích:
 - km 2,6 až km 18,85 (cca 3/4 z celkové délky úseku): UIC60 + B91S/1 z r. 2015
 - km 18,85 až km 1,0: R65 + SB8, převážně z r. 1985
 - přípojná trať směr Nový Bydžov: S49 + D z r. 1988
 - přípojná trať směr Městec Králové: 2/3 úseku: T + SB58; 1/3 úseku: T + B, vše z r. 1974
- výhybky: poměrové soustavy, převážně s kolejnicemi R65 na dřevěných prazcích
- těleso spodku v mezistaničních úsecích:
 - většinou jednokolejné
 - v km 19,9 až 22,1 dvoukolejné – souběh s tratí směr Městec Králové
 - převážně je trať vedena po terénu nebo na mírných náspech či v zářezích, výraznější odřezy jsou v úseku mezi Choťovicemi a Převýšovem v km 12,6 až km 18,8
- poruchy GPK svršku se dle správce trati vyskytují na mnoha místech v úseku Kanín - Převýšov
- odvodnění je místy nefunkční (zasypané příkopy), ve stanicích jsou částečně funkční trativody
- geologie (na základě provedené rešerše):
 - předkvartérní podklad je v převážné délce úseku tvořen slínovci nebo jílovcem - uloženy horizontálně, příp. subhorizontálně
 - kvartérní pokryv je proměnný - zahrnuje jak štěrky, písky a hlíny tak i eluvia (jíly)
- sesuvné území
 - v sousedství tratě vlevo cca v km 10,0 – 14,0
 - dle České geologické služby se jedná o následující svahové nestability: List 13-23-11, kód 1906, obec Choťovice - sesuv, aktivní a List 13-14-10, 13-14-15, 13-23-06 a 13-23-11, kód 1905, obec Choťovice - sesuv, aktivní
 - žádné podrobnější informace v Geofondu ani u SŽDC
- v roce 2015 byla provedena obnova železničního svršku a sanace části spodku v úseku mezi Kanínem a Převýšovem (km 4,1 až km 18,85)

Obr. č. 1 – Přehledná situace stávajícího stavu



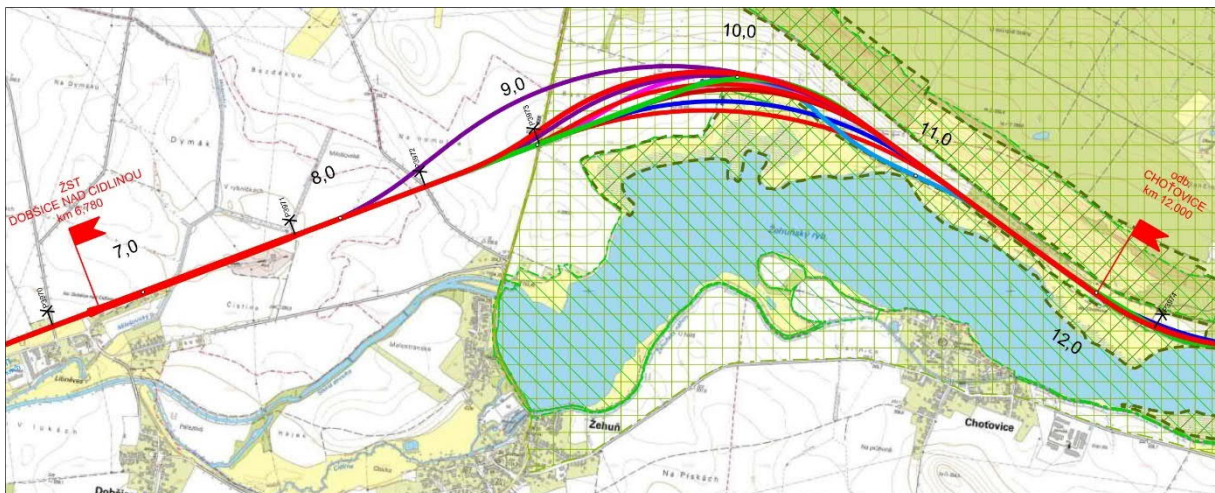
Celková koncepce

Hlavní cíle a z nich plynoucí návrh kolejového řešení:

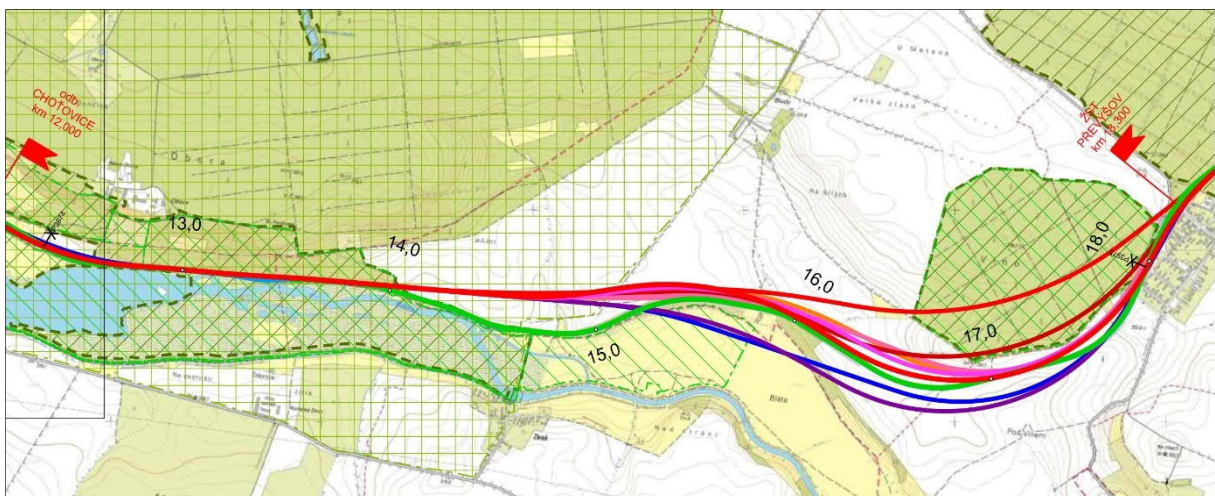
- zdvoukolejnění tratě pro zvýšení její kapacity
 - navrženo je rozšíření stávajícího železničního tělesa
 - místy výstavba tělesa v nové stopě

- strana, na kterou se přidává kolej je volena s ohledem na prostorové možnosti (dražní pozemky), umístění trakčních stožárů, stávající zástavbu a životní prostředí
- **zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h pro zkrácení jízdních dob**
 - zvýšení rychlosti návrhem trati částečně v nové stopě, navržené traťové rychlosti V_{130} v rozmezí **140 až 160 km/h**, návrh trasy je optimalizován zejména s ohledem na minimalizaci vlivu na životní prostředí
 - v úsecích tratě km 2,6 až km 8,5 a km 23,0 až km 0,94 je navržena optimalizace stávajících směrových poměrů, v prvním úseku se zvýší rychlost V_{130} na 160 km/h, v druhém úseku na 120 km/h
 - prověřován byl široký vějíř možností vedení trasy s různými návrhovými parametry a s odlišnými zásahy do chráněných území; výsledný návrh je kompromisem, který díky minimalizaci zásahu do cenných lokalit nemá takové návrhové parametry, které by umožnily v celé délce úseku Kanín – Chlumec n. C. (mimo) návrhovou rychlost 160 km/h.
 - v oblasti Převýšova byly dodatečně zkoumány další varianty vedení trasy při zachování současné výpravní budovy na základě petice občanů a požadavků obce Převýšov. Výsledné řešení reflektuje skutečnost, že budova sice nebude sloužit drážnímu provozu, ale zůstane majetkem drah; nástupiště zastávky tak přímo přiléhá k budově.

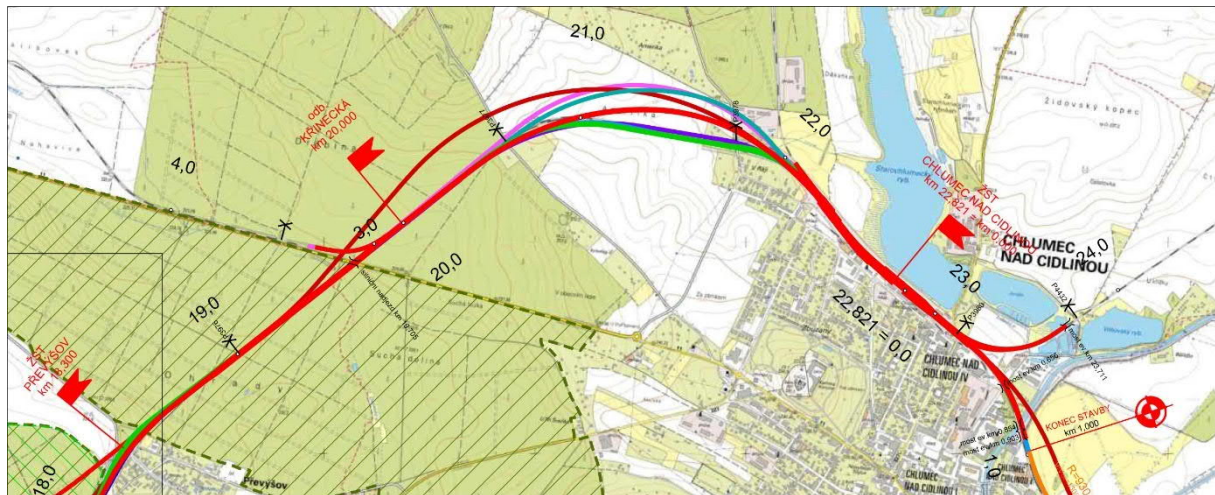
Obr. č. 2 – Přehled všech prověřovaných variant v úseku Dobšice – Choťovice



Obr. č. 3 – Přehled všech prověřovaných variant v úseku Choťovice – Převýšov



Obr. č. 4 – Přehled všech prověřovaných variant v úseku Převýšov – Chlumec n. C.



- zlepšení sklonových poměrů pro zlepšení podmínek vozby nákladních vlaků
 - řešení sklonových poměrů navrženo tak, aby byl zajištěn požadovaný směrodatný sklon **7 ‰** (průměrný sklon na jakémkoliv úseku dl. 1000 m nesmí překročit 7 ‰ včetně započítání odporu z oblouků), v úsecích navazujících na dopravní určené pro řízení sledu nákladních vlaků (Dobšice a Převýšov) je navrženo (z důvodů zlepšení dynamiky těžkých nákladních vlaků při rozjezdu z dopravní) snížení sklonu na 5 ‰,
 -
- zajištění dostatečné výšky koleje nad Q100
 - v záplavovém území se trať nachází cca v km 3,500 – 4,500 (před zastávkou Sány) a v km 12,500 – 14,500 (Žehuňský rybník). Mezi zast. Sány v km 5,0 a železničním mostem přes Sánský kanál v km 5,5 se hranice záplavového území nachází v těsné blízkosti stávající trati vpravo,
 - hrana pláně tělesa železničního spodku je navržena min. 0,5 m nad úrovní Q100 (v souladu se vzorovým listem Ž6),
 - v místě křížení s Cidlinou v km 4,45 a se Sánským kanálem v km 5,5 je niveleta koleje zvednuta o cca 1,5 – 2 m z důvodu návrhu nových mostních objektů v minimální požadované výšce nad hladinou Q100.
- nový návrh dopraven
 - konfigurace kolejíště v souladu s požadavky dopravní technologie,
 - všechny dopravní jsou navrženy s novým svrškem a sanací spodku, V Chlumu nad Cidlinou je část stávajícího kolejíště (svršku a spodku) zachována,
 - stanice Dobšice a výhybna Převýšov-les budou určeny pro řízení sledu vlaků, jsou zde prodlouženy předjízdny koleje,
 - stanice Choťovice bude nahrazena odbočkou (kolejovým propojením),
 - stanice Chlumec nad Cidlinou bude určena jako uzlová pro osobní dopravu, pro obsluhu vlečků a pro místní zátěž; část kolejíště stanice bude zachována, včetně napojení 4 vlečků,
 - nově navržený obvod Kanín, který je součástí ŽST Velký Osek, umožní napojení budoucí dvoukolejné Libické spojky (ta bude součástí navazující stavby) v hlavním směru na rychlost 160 km/h a zároveň zachová napojení stávající tratě z Velkého Oseka, nově jako vedlejší směr na rychlost 100 km/h;
- návrh úprav navazujících přípojných tratí v nezbytném rozsahu tak, aby je bylo možné napojit na modernizovanou hlavní trať:
 - ŽST Velký Osek, obvod Kanín je navržen v takovém rozsahu, aby se při následné stavbě Libické spojky již nemuselo do obvodu Kanín stavebně zasahovat.

Zásady návrhu železničního svršku:

- nový kolejový rošt:

- v hlavních kolejích: kolejnice tvaru 60 E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním s rozdělením pražců „u“,
- v předjízdňích kolejích: kolejnice tvaru 60 E2 na bet. pražcích (v Chlumci nad Cidlinou 49 E1 na betonových pražcích) s pružným bezpodkladnicovým upevněním s rozdělením pražců „u“ (případné využití užitého materiálu bude navrženo v dalším stupni dokumentace, na základě aktuálních informací o dostupnosti tohoto materiálu v době zřizování daných předjízdňích kolejí),
- v traťových kolejích směr Městec Králové a Nový Bydžov: kolejnice tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním s rozdělením pražců „u“,
- výhybky: kolejnice tvaru 60 E2 (v části stanice Chlumec n. C. 49 E1) na betonových pražcích,
- tvar výhybek:
 - základní (a nejčastěji navrhovaný) tvar výhybek v hlavních kolejích: 1:12-500,
 - v ŽST Velký Osek obvod Kanín je navržena 1 spojka z výhybek tvaru 1:18,5-1200 a 1 spojka 1:12-500, dále je navržena odbočná výhybka tvaru 1:18,5-1200 z důvodu napojení stávající tratě směr Velký Osek (hlavní traťové koleje nově směřují na výhledovou Libickou spojku),
 - v místě odb. Choťovice jsou navrženy spojky z výhybek tvaru 1:14-760,
 - v místě výh. Převýšov-les jsou na kanínském zhlaví navrženy spojky z výhybek tvaru 1:14-760,
 - v ŽST Chlumec nad Cidlinou navrženy výhybky tvaru 1:14-760, z důvodu stísněných prostorových poměrů a návaznosti na částečně zachované stávající kolejové rozvětvení použity i výhybky jiných tvarů (1:9-300, 1:9-190, 1:7,5-190) včetně dvou křižovatkových výhybek 1:11-300 a DKS 1:11:300.
- nové šterkové lože ve všech upravovaných kolejích,
- zřízení bezstykové koleje,
- stáv. kolejový rošt bude snesen v celé délce (kromě ponechaných stáv. kolejí v ŽST Chlumec nad Cidlinou), jeho další užití dle předkategorizace,
- stáv. kol. lože bude odtěženo tam, kde se snáší kolejový rošt,
- veškeré odtěžené šterkové lože do hl. 0,3 m pod ložnou plochu pražce (mimo oblast znečištění v místě výhybek) bude odvezeno k recyklaci a poté využito zpět do stavby.

Zásady návrhu železničního spodku:

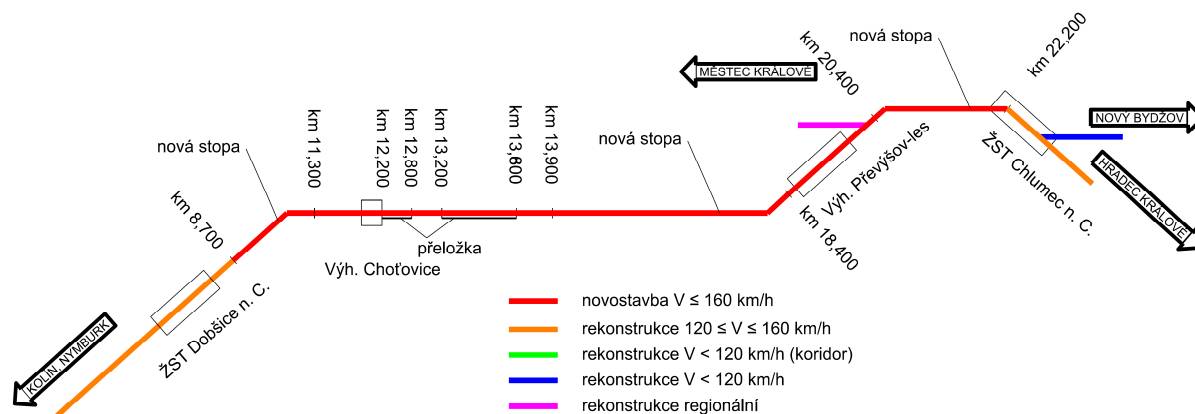
- podloží:
 - před výstavbou zemního tělesa bude z povrchu terénu odstraněna vegetace, organická zemina, ornice, případně podorníční vrstvy,
 - při rozšiřování železničního tělesa budou stávající svahy násypů odtěženy do tvaru se stupni dle vzorových listů žel. spodku,
 - v případě podloží násypu z nesoudržných zemin bude na pláni podloží provedena konsolidační vrstva z drceného kameniva,
- násypy a zářezy:
 - zemní pláň a pláň tělesa železničního spodku: ukloněná ve sklonu 5 % směrem k odvodnění,
 - nové těleso železničního násypu je navrženo jako vrstevnatá konstrukce tvořená postupně vždy z 3 poddajných vrstev tl. 300 mm a 1 ztužující vrstvy rovněž v tloušťce 300 mm; materiál poddajné vrstvy je uvažován převážně z výzisku ze stavby; ztužující vrstva je navržena z nakupovaného materiálu,
 - sklon svahu násypů i zářezů: 1:2,
- úprava svahů zemního tělesa:
 - svahy budou opatřeny vegetační vrstvou pro zajištění ochrany tělesa před nepříznivými povětrnostními vlivy,
 - povrchy svahů pod úrovní hladiny Q100 (až do výšky 0,3 m nad Q100) budou opevněny rovinaninou z lomového kamene,

- demontáže a demolice:
 - odstranění stávajících betonových konstrukcí (různé neužívané betonové konstrukce a skryté kolidující betonové konstrukce).

Zásady návrhu konstrukce pražcového podloží (KPP):

- návrh vychází z požadavků z předpisu SŽDC S4, z výsledků geotechnického průzkumu a z projednání na poradách se zadavatelem,

Obr. č. 5 – Schéma návrhových kategorií KPP



- hodnota mrazového indexu $I_{mn} = 300 [^{\circ}\text{C den}]$,
- u zemin upravených chemickými pojivy není dovoleno jejich promrzání,
- v okolí mostů a přejezdů je navržena zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP).

Zásady návrhu odvodnění:

- zemní pláň je odvodněna jejím příčným sklonem na povrch tělesa,
- v místech, kde je zemní pláň pod úrovní okolního terénu, jsou navrženy jednostranné nebo oboustranné příkopy,
- všechny příkopy jsou navrženy jako zpevněné (betonové tvárnice TZZ5, ve stísněných poměrech příkopové žlaby UCH0 a UCH1),
- v úsecích v zářezu s velkou celkovou tloušťkou konstrukčních vrstev jsou kromě příkopů navrženy trativody, aby byla zmenšena celková šířka zářezu,
- odvodnění v oblasti dopraven (mezi kolejemi a tam, kde není možné zřídit příkopy podél kolejiště), přejezdů a zastávek, bude navrženo pomocí nového systému trativodů,
- příkopy a trativody jsou převážně vyústěny do stávajících vodotečí nebo na terén,
- vsakovací objekty nejsou navrženy z důvodu nevhodných vsakovacích poměrů.

SO 71-11-04 ŽST Chlumec n. C., žel. spodek, nakládková rampa

Demolice dvou bočních ramp v Chlumu nad Cidlinou u kol. č. 7 a 5b a výstavba nové boční rampy u kol. č. 7 dl. 50 m.

SO 71-11-05 ŽST Chlumec n. C., žel. spodek, nakládková plocha

Nová zpevněná nakládková plocha dl. cca 183 m a proměnné šířky 3,4 až 15 m v místě demolice stávající rampy (u stáv. kol. č. 7) a v okolí nové rampy u kol. č. 5.

SO 70-14-01 Chlumec n. C. - Kanín, výstroj trati

V rámci stavby dojde z důvodu rozsáhlých úprav železničního svršku a spodku ke snesení stávající výstroje trati. Jedná se zejména o prvky staničení trati (kilometrové a hektometrové kameny), dále pro

zajištění geometrické polohy koleje (GPK), rychlostníky a sklonovníky. Součástí uvedeného SO je také demontáž magnetických informačních bodů (MIB) Automatického vedení vlaku (AVV).

Objekt výstroje trati řeší osazení návěstí kilometrická poloha (staničník plechový umísťovaný na sloupy TV, staničník železobetonový osazovaný vlevo koleje č. 1 vedle drážní stezky), rychlostníky a jejich předvěstníky, návěstí konec nástupiště, návěstí vlak se blíží k zastávce a případně další návěstí nutné pro bezpečné provozování drážní dopravy v řešeném úseku.

Rychlostníky budou umístěny pouze pro návěštění rychlostí pro provoz bez ETCS.

SO 70-10-01 Chlumec n. C. - Kanín, následná úprava koleje

Po ukončení rekonstrukce a výstavby nových kolejí a zahájení provozu je nutno provést následnou úpravu směrového a výškového uspořádání dle předpisu SŽDC (ČD) S3/1 a příslušných TKP. Termín provedení stanoví příslušné OŘ - ST. Zpravidla se tato úprava provádí nejpozději do jednoho roku po zahájení provozu – nejčastěji po 6 měsících.

A.6. NÁSTUPIŠTĚ

Celková koncepce

Všechna nová nástupiště budou mimoúrovňová s nástupní hranou 550 mm nad TK a dle směrových poměrů je nástupní hrana vzdálena 1 670 nebo 1 680 mm od nové osy přilehlé koleje. Délka nástupišť je navržena pro nejdelší zastavující osobní vlak a šířka vnějších nástupišť je 3,0 m.

Konstrukce nových nástupišť je navržena z nástupištních prefabrikátů typu SUDOP – konzolové desky na nástupištních tvárnících a úložných blocích (pouze v ŽST Chlumec n. C. jsou nástupiště navržena z prefabrikátu typu L). Pochozí plochy nástupišť a přístupových komunikací budou ze zámkové dlažby na podkladních vrstvách z nenamrzavého materiálu a ohraničeny obrubníky v bet. loži.

Přístupy na nástupiště jsou navrženy jako bezbariérové pomocí chodníku s podélným sklonem. Nástupiště a přístupy budou vybaveny hmatovými prvky pro bezpečnou orientaci nevidomých a slabozrakých.

SO 71-12-01 ŽST Chlumec n. C., nástupiště

Současný stav

Ve současném stavu existují čtyři úrovňová nástupiště. Před VB je nástupiště č. 1 dl. 227 m (u kol. č. 5) konstrukce nástupní tvárnice uloženy na bet. podložkách; zpevněný povrch, nástupiště č. 2 dl. 369 m (u kol. č. 3) konstrukce Tischer, nástup. č. 3 dl. 304 m (u kol. č. 1) konstrukce Tischer a nástup. č. 4 dl. 143 m (u kol. č. 2), které je rozdělené na levou a pravou část.

Navržené řešení

Stávající konstrukce nástupišť jsou navrženy k demolici. Nově se navrhuje jedno vnější nástupiště složitější tvaru, přístupné v úrovni z přednádraží, a jedno oboustranné ostrovní nástupiště, přístupné mimoúrovňově bezbariérovým podchodem s výtahy. Je navrženo celkem 6 nástupištních hran (resp. „kolejí“ dle Směrnice SŽDC č. 118:

nástupní hrana „kolej 1“ dl. 95 m u koleje služební č. 3a,
nástupní hrana „kolej 2“ dl. 95 m u koleje služební č. 3,
nástupní hrana „kolej 3“ dl. 300 m u koleje služební č. 1,
nástupní hrana „kolej 4“ dl. 305 m u koleje služební č. 2,
nástupní hrana „kolej 5“ dl. 115 m u koleje služební č. 4a,

nástupní hrana „kolej 6“ dl. 115 m u koleje služební č. 4,
příčměž hrany „kolej 5“ a „kolej 6“ mohou tvořit společnou hranu délky 305 m.

PS 73-12-01 Zast. Převýšov, nástupiště

Současný stav

Ve současném stavu existují dvě úrovněová nástupiště. Stávající konstrukce nástupišť jsou sypaná bez pevné hrany. Povrch nástupišť je nezpevněný. Délka nástupišť je 157 m (u kol. č. 1) a 216 m (u kol. č. 3). Nástupiště jsou umístěna v oblouku. Přístup na nástupiště je od výpravní budovy přes žel. přechody. Čekárna je umístěna ve výpravní budově.

Navržené řešení

Stávající konstrukce nástupišť jsou navrženy k demolici.

Dopravní bod tvoří samostatná zastávka Zast. Převýšov (staniční kolejiště ŽST Převýšov les je posunuté směrem k Chlumu) a nástupiště jsou tedy umístěna u traťových kolejí.

Jsou navržena dvě vnější, mimoúrovňová vstříčná nástupiště délky 90 m. Nástupiště „Kolej 1“ přiléhá k současné VB, která již nebude sloužit drážnímu provozu (není do ní možný vstup z nástupiště). Přístup na nástupiště „Kolej 1“ je chodníkem podél VB s podélným sklonem, který navazuje na stávající komunikaci před nádražím (kde dále pokračuje přechodem na stáv. chodník). Na nástupiště „Kolej 2“ je přístup z nově navrženého bezbariérového podchodu (s rampami).

PS 77-12-01 Zast. Dobšice n. C., nástupiště

Současný stav

Ve současném stavu existují dvě úrovněová nástupiště. Stávající konstrukce nástupišť je tvořena z nástupních tvárnic uložených na bet. podložkách. Povrch nástupišť je tvořen nezpevněnou plochou ze štěrkodrti. Délka nástupišť je 104 m (u kol. č. 1) a 75 m (u kol. č. 3). Nástupiště jsou v přímé. Přístup na nástupiště je z výpravní budovy přes žel. přechody. Čekárna je umístěna ve výpravní budově.

Navržené řešení

Stávající konstrukce nástupišť jsou navrženy k demolici.

Dopravní bod tvoří samostatná zastávka zast. Dobšice n. C. (staniční kolejiště ŽST Dobšice-Libněves je posunuté k Chlumu). Jsou navržena dvě vnější, mimoúrovňová vstříčná nástupiště délky 90 m, umístěná ve zhlaví u hlavních kolejí mezi staničním kolejištěm a kolejovými spojkami. Přístup na nástupiště „Kolej 1“ je chodníkem s podélným sklonem, který vede kolmo na stáv. komunikaci směrem k obci. Na nástupiště „Kolej 2“ je přístup z nově navržené účelové komunikace. Nástupiště jsou vzájemně propojena bezbariérovým podchodem (s rampami).

PS 78-12-01 Zast. Sány, nástupiště

Současný stav

Stávající dvě úrovněová nástupiště, délky 101 m je umístěno v přímé na levé straně trati za žel. přejezdem P3968. Stávající konstrukce nástupiště je tvořena z nástupních tvárnic uložených na bet. podložkách. Povrch nástupišť je tvořen nezpevněnou plochou ze štěrkodrti. Přístup na nástupiště je ze stáv. žel. přejezdu (P3968), který navazuje na silniční komunikaci mezi obcemi Opolánky a Sány. Zděný přístřešek je umístěn na začátku nástupiště.

Navržené řešení

Stávající konstrukce nástupiště je navrženo k demolici.

Jsou navržena dvě vnější, mimoúrovňová vstříčná nástupiště délky 90 m umístěná u traťových kolejí. Přístup (bezbariérový) na obě nástupiště je z přilehlého žel. přejezdu (P3968), který bude rekonstruován spolu s úpravou vozovky a doplněn chodníkem na straně nástupišť.

A.7. ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

Celková koncepce

Na řešeném úseku trati se v současném stavu nachází celkem 12 železničních přejezdů. Pro všechny přejezdy byly posouzeny možnosti jejich zrušení, podrobněji viz část dokumentace N.2.10 Dokumentace průkazu náhrady přejezdů.

Šířkové uspořádání navazujících komunikací k žel. přejezdům je zachováno dle stávajícího stavu. V rámci rekonstruovaných žel. přejezdů dojde k rozebrání stáv. přej. konstrukcí. Z důvodu výškového řešení GPK dojde k úpravě navazujících komunikací (v některých případech k přeložce komunikací). Délka úprav navazujících komunikací vychází z jejího podélného návrhu. Všechny rekonstruované žel. přejezdy budou zabezpečeny PZZ se závorami. Konstrukce žel. přejezdů je z ŽB panelů s nosiči uložených na závěrných bet. zídkách. Tyto konstrukce umožňují strojní čištění kol. lože. Návrh úprav navazujících komunikací řeší část D.2.1.8 Pozemní komunikace.

V rámci SO rušených žel. přejezdů dojde k rozebrání jejich stáv. konstrukcí. Demolici navazujících komunikací a umístění bet. svodidel na konci těchto komunikací (pokud jsou navrhovány) řeší část D.2.1.8 Pozemní komunikace.

Výjimkou je žel. přejezd přes stáv. vlečku č. 4222 (Resonanční pila a.s.), kdy se v rámci SO žel. přejezdu upravuje navazující komunikace s chodníkem.

Tab. č. 2 – Přehled železničních přejezdů

č. žel. přejezdu	ev. km	stávající konstrukce	počet stáv. kolejí	navržené řešení
P3968	4,792	ŽB panely	1	rekonstrukce
P3969	5,711	ŽB panely	1	zrušen, nahrazen přeložkou komunikace
P3970	6,545	ŽB panely	1	rekonstrukce
P3971	7,768	ŽB panely	1	zrušen, nahrazen přeložkou komunikace
P3972	8,427	ŽB panely	1	rekonstrukce
P3973	9,011	ŽB panely	1	zrušen, nahrazen nadjezdem
P3974	12,321	ŽB panely	1	zrušen, nahrazen přeložkou komunikace
P3975	17,971	ŽB panely	1	rekonstrukce
P3976	19,007	výdřeva	1	zrušen, nahrazen přeložkou komunikace
P3977	2,209	asfalt, žlábek z kolejnic asfalt, žlábek z kolejnic	2	zrušen, nahrazen nadjezdem
P3978	1,107	asfalt, žlábek z kolejnic asfalt, vnitřní ŽB panel	2	zrušen, nahrazen nadjezdem
P3980	23,137	asfalt, vnitřní ŽB panel asfalt, vnitřní pryž. panel asfalt, vnitřní pryž. panel	3	zrušen, nahrazen podjezdem, provizorní přejezd po dobu výstavby
P10094	1,107	ŽB panely	1	rekonstrukce (vlečka)

A.8. MOSTY, PROPUSTKY A ZDI

Železniční mosty

SO 71-20-01 Železniční most v ev. km 0,903 přes ulici V Lipkách

Současný stav

Stávající most tvoří dvoupolový ocelový parapetní nosník s dolní prvkovou mostovkou a zapuštěnými mostnicemi o rozpětí 2 x 11 m, SV 0,75 m, podjezdné výšce cca 3,6 m, přes MK.

Navržené řešení

V novém stavu jsou koleje vedeny mimo stávající mostní objekt, proto je navržena nová konstrukce. Byl navržen ŽB integrovaný rámový most kolmé světlosti 7,7 m s podjezdnou výškou 4,0 m, SV (k TK) cca 1,5 m. Pro omezení nepříznivého úhlu křížení 42° tratě a MK je navržen rám o menší šikmosti NK cca 75°. Umístění mostu mimo stávající trať umožňuje jeho výstavbu v předstihu před samotnou

modernizací trati. Stávající most bude snesen. Most se nachází v těsné blízkosti mostu SO 71-20-02. Prostor mezi opěrami sousedících mostů řeší SO 71-23-01.

SO 71-20-02, Železniční most v ev. km 0,854 přes Cidlinu

Současný stav

NK stávajícího jednokolejného mostu o rozpětí 31 m je tvořena příhradovými ocelovými nosníky s horní prvkovou mostovkou SV 3,0 m.

Navržené řešení

V novém stavu je dvojkolejná trať vedena mimo stávající mostní objekt, proto je navržena nová nosná konstrukce tvořená plnostěnnými ocelovými nosníky proměnné výšky (s dolním zakřiveným pásem) se spřaženou železobetonovou horní mostovkou o rozpětí 42 m a SV (k TK) cca 4,025 m. Uložení mostu je uvažováno prosté na ložiskách. Umístění mostu mimo stávající trať umožňuje jeho výstavbu v předstihu před samotnou modernizací trati. Stávající most bude snesen.

SO 71-20-03 Železniční most v ev. km 0,656 přes ulici Boženy Němcové

Současný stav

NK stávajícího mostu je tvořena ŽB mostovkou se zabetonovanými nosníky o rozpětí 5 m. Jednokolejný most překračuje MK. Současný most má nedostatečnou podjezdnou výšku (3,5 m) i světlost (4,4 m).

Navržené řešení

Pro nový stav je navržen zdvih nivelety a posun směrového vedení trasy o cca 7 m vlevo od stávající koleje. Nový mostní objekt pro dvoukolejnou trať je navržen ŽB deska se zabetonovanými nosníky a vrubovými klouby světlosti 7,0 m s podjezdnou výškou 4,0 m, stavební výšky (k TK) cca 1,25 m. Umístění mostu mimo stávající trať umožňuje jeho výstavbu v předstihu před samotnou modernizací trati. Stávající most bude snesen.

SO 71-20-04 Železniční most v st. km 0,430 přes ulici Kozelkova, část SŽ

Současný stav

V současnosti most neexistuje.

Navržené řešení

Předmětem objektu je nový železniční most převádějící koleje přes přeložku silnice II. třídy - ulice Kozelkova. Jedná se o 4 samostatné nosné konstrukce na společné spodní stavbě. Pod kolejí č. 1 a č. 2 je navržena rozepřená konstrukce se zabetonovanými ocelovými nosníky, SV (k TK) cca 1,37 m. Pro každou z kolejí č. 3 a č. 4 je navržena samostatná ocelová konstrukce s rozpětím 11,2 m resp. 11,4 m. Ocelové nosné konstrukce jsou navrženy s dolní mostovkou z tlustého plechu pro extrémně stlačenou stavební výšku (k TK) cca 0,870 m a 0,943 m. Podjezdná výška komunikace je 4,5 m. Do opěry O2 je integrován průchod chodníku. Na most navazuje SO 71-20-05.

SO 71-20-05 Železniční most v st. km 0,430 přes ulici Kozelkova, část vlečka

Současný stav

V současnosti most neexistuje.

Navržené řešení

Pro vlečkovou kolej je navržena samostatná rozepřená konstrukce se zabetonovanými nosníky o jednom poli s rozpětím 11,2 m umístěná na společné spodní stavbě s SO 71-20-04. Stavební výška (k

TK) je cca 1,36 m Podjezdná výška je 4,5 m. Do opěry O2 je integrován průchod chodníku. Na most navazuje SO 71-20-04.

SO 71-20-06 Železniční most v st. km 23,101 podchod Nádražní, část SŽ

Současný stav

V současnosti most neexistuje.

Navržené řešení

Stávající úrovnový přejezd je nahrazován mimoúrovňovým křížením, kdy je silniční komunikace vedena obloukem po přeložce a zahloubena pod terén; vzhledem k prodloužení trasy je pro pěší zřízena další samostatná kratší zahloubená cesta z ulice Nádražní. Pro převedení traťových kolejí je nutné vybudovat nový most. Je navržen monolitický železobetonový uzavřený rám světlosti 4,0 m, s podchozí výškou 2,5 m. Předmětem SO je část podchodu pod traťovými kolejemi. Na most navazuje SO 71-20-07.

SO 71-20-07 Železniční most v st. km 23,101 podchod Nádražní, část vlečka

Současný stav

V současnosti most neexistuje.

Navržené řešení

Stávající úrovnový přejezd je nahrazován mimoúrovňovým křížením, kdy je silniční komunikace vedena obloukem po přeložce a zahloubena pod terén; vzhledem k prodloužení trasy je pro pěší zřízena další samostatná kratší zahloubená cesta z ulice Nádražní. Pro převedení vlečkové koleje je nutné vybudovat nový most. Je navržen monolitický železobetonový uzavřený rám světlosti 4,0 m, s podchozí výškou 2,5 m. Předmětem SO je část podchodu pod vlečkou. Na most navazuje SO 71-20-06 a SO 71-20-08.

SO 71-20-08 Žel. most v st. km 23,101 podchod Nádražní, část město

Současný stav

V současnosti most neexistuje.

Navržené řešení

Stávající úrovnový přejezd je nahrazován mimoúrovňovým křížením, kdy je silniční komunikace vedena obloukem po přeložce a zahloubena pod terén; vzhledem k prodloužení trasy je pro pěší zřízena další samostatná kratší zahloubená cesta z ulice Nádražní. Pro převedení traťových kolejí a vlečkové koleje je nutné vybudovat nový most, který řeší SO 71-20-06 a SO 71-20-07. Předmětem SO 71-20-08 je zastřešené (SO 71-62-02) schodiště vpravo trati zajišťující přístup do podchodu.

SO 71-20-09 Železniční most v km 22,744 podchod v ŽST Chlumec n. C.

Současný stav

V současnosti podchod neexistuje.

Navržené řešení

Nový podchod reflektuje navržené uspořádání ŽST Chlumec n. C. Výstavba se předpokládá v jednom celku s použitím HYV. Umístění podchodu respektuje převládající směr pohybu cestujících. Protože se předpokládá, že nástupiště budou často využívána k přistavení dvou vlaků, jsou navrženy dva výstupy na každé nástupiště. Z prostorových důvodů jsou vstupy na nástupiště řešeny bočními schodišti v kombinaci s výtahem. Pro snadný přístup k autobusovému nádraží je navržen navíc čelní vstup do podchodu v místě stávajícího spojovacího krčku mezi částmi výpravní budovy. Celkem vede do

podchodu pět schodišť a dva výtahy. Všechny vstupy do podchodu budou zastřešeny (SO 71-62-01). Světlost podchodu je 4,0 m, průchozí výška 2,5 m. SV (k TK) je cca 1,36 m. Průchozí šířka schodišť na ostrovní nástupiště 4/5 je 1,6 m, na vnější nástupiště 3 1,8 m. Průchozí šířka schodiště směrem k autobusovému nádraží je 3,8 m.

SO 73-20-01 Železniční most v st. km 18,265 podchod v Zast. Převýšov

Současný stav

V současnosti podchod neexistuje.

Navržené řešení

Pro přístup cestujících je navržen ŽB podchod se schodišti a přístupovými chodníky ve sklonu 1:12. Světlost podchodu 3,0 m, minimální průchozí výška 2,5 m. Umístění podchodu respektuje převládající směr pohybu cestujících. Šířka schodišť a přístupových chodníků je 1,8 m. Vstupy do podchodu budou zastřešeny. Vstup do podchodu po schodišti i přístupovém chodníku je vlevo trati situován do stejného místa a přístupový chodník je dvouramenný s mezipodestou. Přístupový chodník vpravo trati je navržen kolmo k trati tak, aby navazoval na stávající komunikaci. Z té je pak zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště. Schodiště je vpravo trati vedeno rovnoběžně s kolejemi a zajišťuje co nejkratší cestou přístup na nástupiště u koleje č. 1.

SO 74-20-01 Železniční most v km 15,918 přes vodoteč a polní cestu

Současný stav

V současnosti není v tomto prostoru most.

Navržené řešení

Most je navržen v lokalitě, kde je trať vedena v nové stopě na vysokém náspu. Vzhledem k vysokému násypu a objemům zemních prací, možnosti vytvořit novou migrační trasu pro živočichy i ke složitému křížení s polní cestou a vodotečí byla navržena estakáda celkové délky cca 250 m. Nosná konstrukce je tvořena ocelovými nosníky spřaženými s železobetonovou monolitickou deskou, SV (k TK) je cca 3,9 m. Navrženou nosnou konstrukci tvoří tři po sobě jdoucí dvupolové trámy s rozpětím pole 41,45 m a s dilatační délkou do 90 m tak, aby byl umožněn provoz po bezstykové koleji.

SO 77-20-01, Železniční most v km 6,688 podchod v Zast. Dobšice n. C.

Současný stav

V současnosti podchod neexistuje.

Navržené řešení

Pro přístup cestujících je navržen ŽB podchod se schodišti a přístupovými chodníky ve sklonu 1:12. Světlost podchodu 3,0 m, podchozí výška 2,5 m, SV (k TK) je 1,2 m. Umístění podchodu respektuje převládající směr pohybu cestujících. Průchozí šířka schodiště a přístupových chodníků je 1,8 m. Vstup do podchodu po schodišti i přístupovém chodníku je situován do stejného místa. Přístupový chodník je dvouramenný s mezipodestou. Vstupy do podchodu budou zastřešeny.

SO 78-20-01 Železniční most v ev. km 5,508 přes Sánský kanál

Současný stav

Stávající nosnou konstrukci tvoří ocelové nosníky s prvkovou mostovkou uložené na kolejnicích. Most o rozpětí 8,3 m překračuje tzv. Sánský kanál.

Navržené řešení

V novém stavu dochází ke zdvihu nivelety o cca 2 m a ke zdvojkolejnění novou kolejí vpravo. Proto musí být stávající most snesen a nahrazen novým. Byl navržen kolmý integrovaný polorám s mostovkou se zabetonovanými ocelovými nosníky rozpětí cca 20 m, SV (k TK) je cca 2,0 m. Most překračuje Sánský kanál bez zásahu do vodoteče. Koryto pod mostem bude zpevněno kamennou dlažbou do betonu.

SO 78-20-02 Železniční most v ev. km 4,438 přes Cidlinu

Současný stav

Stávající nosnou konstrukci tvoří prostě podepřený jednokolejný ocelový příhradový most s dolní ocelovou prvkovou mostovkou s mostnicemi o rozpětí 48 m. Niveleta stávající koleje je nevyhovující vzhledem k návrhové hladině řeky Cidliny (NH100 = 196,25 m n.m., niveleta 197,085 m n.m.)

Navržené řešení

V novém stavu dochází ke zdvihu nivelety o cca 2 m a ke zdvojkolejnění přiložením koleje vpravo. Proto musí být stávající most snesen a nahrazen novým. Pro rozpětí 48,1 m a stavební výšku (k TK) cca 1,75 m byl navržen příhradový dvojkolejný most s dolní mostovkou. Spodní stavba stávajícího mostu bude rovněž odstraněna a nahrazena novou.

SO 78-20-03 Železniční most ev. km 3,536 přes inundaci

Současný stav

Stávající ocelový most z roku 1956 s prvkovou mostovkou nevyhovuje svým konstrukčním uspořádáním návrhové traťové rychlosti 160 km/h. Most překračuje 18m rozpětím labskou inundaci a migrační koridory zvěře kategorie B.

Navržené řešení

V novém uspořádání bude trať zdvoukolejněna s 4m osovou vzdáleností kolejí 1 a 2. Pro dané uspořádání byl navržen dvoukolejný žb. rámový most o dvou polích rozpětí 2x11,85 m a uzavřeným kolejovým žlabem. Volná výška pod mostem byla zvýšena na 2,75 m zvýšením nivelety kolejí. Během výstavby bude využito MP typu DD pro max. rychlost 30 km/h a délku přemostění 3,0 m.

Železniční propustky

Současný stav

Na trase se nachází 34 ks stávajících SO propustků. Většina propustků, vyjma několika již zrekonstruovaných, je v nevyhovujícím technickém stavu, resp. má nevyhovující zatížitelnost.

Navržené řešení

U nevyhovujících stávajících konstrukcí se předpokládá jejich odstranění a nahrazení novými. V místech, kde je trasa vedena v nové stopě, se předpokládá ponechání stávajících propustků a výstavba nových v příslušném místě pod novou trasou. Obecně je preferováno řešení s použitím trubních prefabrikovaných propustků se šikmými čely ve smyslu MVL 649. Koncepce řešení jednotlivých SO je shrnuta v následující tabulce:

Tab. č. 3 – Přehled železničních propustků

číslo objektu	(ev) km	Současný stav	Navržené řešení
SO 71-21-01	22.500	deskový propustek ve stanici světlost 1000mm, na vtoku ústí do propustku DN500	Nový trubní DN1200 se šachtami
SO 71-21-02	st 22.047	X	Nový trubní DN1000 se šikmými čely
SO 72-21-01	st 21.728	X	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 72-21-02	21.690	trubní propustek průměr 800mm s monolitickými čely	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 71-21-04	23.501	deskový propustek ve stanici světlost 1000*1000mm	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 71-21-05	23.588	deskový propustek ve stanici světlost 2000*1650mm	nový pref. rámový sv.2000/2000mm
SO 72-21-03	21.023	deskový propustek světlost 500 mm	Ruší se – bude odstraněn
SO 73-21-01	3.109	trubní propustek průměr 600mm s monolitickými čely	Nový trubní DN800 se šikmými čely
SO 73-21-02	19.720	deskový propustek světlost 600 mm,	Ruší se – bude odstraněn
SO 73-21-03	19.608	trubní propustek průměr 600mm s monolitickými čely	nový pref. rámový sv.1600/1800mm
SO 74-21-01	St 17.420	X	Nový trubní DN1000 se šikmými čely
SO 74-21-02	17.138	trubní propustek 800mm	Nový trubní DN1000 se šikmými čely
SO 74-21-03	16.630	zabetonované kolejnice světlost 800mm	Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-04	15.893	betonová klenba světlost 2000mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-05	15.615	trubní propustek 800mm, vtok s hlubokým vývařistěm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-06	15.492	trubní propustek 800mm, vtok s hlubokým vývařistěm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-07	15.226	trubní propustek 800mm, vtok s hlubokým vývařistěm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-08	14.798	trubní propustek 1200mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-09	st 14.779	X	nový pref. rámový sv.2000/2300mm

číslo objektu	(ev) km	Současný stav	Navržené řešení
SO 74-21-10	14.240	trubní propustek 1000mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-11	13.949	deskový propustek sv. 1000mm	nový pref. rámový sv.2000/2000mm
SO 74-21-12	13.431	trubní propustek 600mm	Nový trubní DN800 se šikmými čely
SO 74-21-13	13.184	trubní propustek 1000mm	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 74-21-14	12.677	trubní propustek 300mm	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 74-21-15	12.346	trubní propustek 800mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 74-21-16	12.072	rámový sv. 1000/1000mm, odb. Choťovice	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 75-21-01	11.855	trubní propustek 800mm, odb. Choťovice	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 76-21-01	11.540	trubní propustek 800mm, odb. Choťovice,	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 76-21-02	11.227	trubní tubosider DN1000mm	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 76-21-03	10.478	deskový propustek sv. 500mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 76-21-04	st 10.421	X	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 76-21-05	10.376	trubní propustek 500mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 76-21-06	10.058	trubní propustek 800mm	nový pref. rámový sv.2000/2000mm
SO 76-21-08	9.828	trubní propustek 800mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 76-21-09	st 9.757	X	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 76-21-10	9.111	trubní propustek 800mm	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 76-21-11	st 9.025	X	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 76-21-12	8.996	zabetonované kolenice sv. 1000mm u přejezdu	nové vedení trasy, Ruší se – bude odstraněn
SO 76-21-14	8.348	trubní propustek 1000mm	Nový trubní DN1000 se šikmými čely

číslo objektu	(ev) km	Současný stav	Navržené řešení
SO 77-21-01	7.791	trubní propustek průměr 600mm s monolitickými čely,	Nový trubní DN1000 se šikmými čely
SO 77-21-02	7.161	betonová klenba světlost 1500mm	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 77-21-03	6.449	zabetonované kolejnice světlost 1000mm.	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 77-21-04	st 6.427	X	nový pref. rámový sv.2000/1100mm
SO 78-21-01	6.038	trubní propustek 600mm, navazuje na propustek pod silnicí,	nový pref. rámový sv.2000/600mm
SO 78-21-02	4.257	trubní propustek průměr 1000mm s monolitickými čely,	Nový trubní DN1200 se šikmými čely
SO 78-21-03	2,658	trubní propustek 800 mm s rovnoběžnými čely	na základě hydrotechnického šetření zrušen

Silniční mosty

SO 71-22-01, Siln. most v km 23, 101 podchod v ulici Kozelkova

Současný stav

V současnosti podchod neexistuje.

Navržené řešení

Stávající úrovnový přejezd je nahrazován mimoúrovňovým křížením, kdy je silniční komunikace vedena obloukem po přeložce a zahloubena pod terén; vzhledem k prodloužení trasy je pro pěší zřízena další samostatná kratší zahloubená cesta z ulice Nádražní. Nový podchod navazuje na SO 71-31-01 (a v širší souvislostech i na SO 71-20-07) a provádí novou zahloubenou cestu pro pěší z ulice Nádražní pod přeložkou silnice (ulice Kozelkova). Je navržen monolitický železobetonový uzavřený rám světlosti 4,0 m, s podchozí výškou 2,5 m a s SV cca 1,19 m, ukončený zastřešeným (SO 71-62-03) schodištěm.

SO 72-22-01, Siln. most v km 21,596 nadjezd v ulici Spravedlnost

Současný stav

V současném stavu je křížení řešeno úrovnovým přejezdem.

Navržené řešení

V rámci stavby je navržena přeložka místní komunikace (ulice Spravedlnost), která je v územním plánu města Chlumec n. C. uvažována pro budoucí přeložení silnice II/327. Most překračuje dvoukolejnou trať. Nosná konstrukce mostu je navržena jako třípolová desková konstrukce z předpjatého betonu s rozpětími přibližně 20,0+27,5+20,0 m, pilíře a opěry jsou masivní železobetonové, křídla jsou navržena se základem, jsou rovnoběžná a vetknutá. Umístění mostu mimo stávající trať umožňuje jeho výstavbu v předstihu před samotnou stavbou trati. Podjezdná výška je minimálně 7,021 m + min. 0,05 m rezerva.

SO 72-22-02, Siln. nadjezd v km 20,561 na silnici III/32414

Současný stav

V současném stavu je křížení řešeno úrovnovým přejezdem.

Navržené řešení

Nový přejezd, bez mostního objektu.

Kvůli vedení trasy v hlubokém zářezu je navržen silniční nadjezd převádějící nově projektovanou přeložku silnice III/32414. Pro překročení dvoukolejné trati je navržen spřažený ocelobetonový integrovaný jednopolový rám o rozpětí přibližně 33 m se samostatnými rovnoběžnými křídly. Umístění mostu mimo stávající trať umožňuje jeho výstavbu v předstihu před samotnou stavbou trati. Podjezdná výška je minimálně 7,021 m + min. 0,05 m rezerva.

SO 73-22-01, Siln. nadjezd v km 19,637 na silnici II/611

Současný stav

Stávající nadjezd nad jednokolejnou tratí tvoří třípolový most z tyčových prefabrikátů z předpjatého betonu o rozpětí 3 x 10,5 m. Stávající podjezdná výška nad TK cca 6,2 m nesplňuje ČSN 736201.

Navržené řešení

Snesení stávajícího nadjezdu a výstavba nového nadjezdu se předpokládá za provozu na železnici pouze s krátkodobými výlukami. Po dobu výstavby nadjezdu bude most uzavřen a doprava ze silnice II/611 vedena objíždkou po souběžných komunikacích přes Převýšov, resp. Lišice. Během modernizace trati již nový nadjezd bude v provozu a bude po něm vedena doprava ze sousedních přejezdů, které budou po dobu modernizace trati uzavřeny.

Nadjezd překračuje tři koleje. Pro minimalizaci stavební výšky je most navržen jako předpjatý betonový trám vyztužený ocelovým obloukem (tzv. Langerův trám) s rozpětím přibližně 52 m. Podjezdná výška je minimálně 6,94 m + min. 0,05 m rezerva.

SO 76-22-01, Siln. most v km 8,997 nadjezd na silnici II/328

Současný stav

V současném stavu je křížení řešeno úrovnovým přejezdem.

Navržené řešení

Vzhledem k výstavbě mimo provozovanou trať je navržen jednotrámový třípolový nosník z předpjatého betonu s rozpětími přibližně 22,5 + 28,5 + 22,5 m. Nosná konstrukce je uložena na ložiskách. Křídla jsou rovnoběžná, vetknutá, založení je hlubinné. Podjezdná výška je minimálně 6,94 m + min. 0,05 m rezerva.

Opěrné zdi

SO 71-23-01, Opěrné zdi v km 0,890 v Chlumci n. C.

Současný stav

V současnosti zeď neexistuje.

Navržené řešení

Jsou navrženy dvě (jedna vpravo a jedna vlevo trati) monolitické železobetonové opěrné zdi výšky cca 5 m. Umístění mimo stávající trať umožňuje výstavbu v předstihu před samotnou modernizací trati. Zdi navazují na křídla mostů SO 71-20-01 a SO 71-20-02.

SO 71-23-02, Opěrná zeď v km 0,678-0,825 v Chlumci n.C., vlevo

Současný stav

V současnosti zeď neexistuje.

Navržené řešení

V novém stavu dochází k zdvoukolejnění a posunutí předmětného úseku na nový násyp, který bude v důvodu prostorové náročnosti zajištěn opěrnou zdí. Je navržena dvojice monolitických železobetonových zdí se společným základem (shora otevřený polorám) proměnné výšky cca 4,4 – 6,2 m, vlevo od trati, v celkové délce 148,55 m. Umístění zdi mimo stávající trať umožňuje výstavbu v předstihu před samotnou modernizací trati. Zeď navazuje na křídla mostů SO 71-20-03 a SO-71-20-02.

SO 73-23-01, Opěrná zeď v km 18,475-18,600

Současný stav

V současnosti zeď neexistuje.

Navržené řešení

V novém stavu dochází k zdvoukolejnění a posunutí kolejiště; pro minimalizaci zásahů do chráněných území bude účelová pozemní komunikace v souběhu s tratí zajištěna opěrnou zdí. Zeď je navržena jako monolitická železobetonová konstrukce o šesti dilatačních celcích o celkové délce 125,57 m. Výška dříku činí 3,6 – 4,3 m, šířka základů bude dosahovat 3,1 – 3,4 m. Do dříku budou kotveny trakční stožáry.

SO 73-23-02, Opěrná zeď v km 17,800-17,840

Současný stav

V současnosti zeď neexistuje.

Navržené řešení

V novém stavu dochází k zdvoukolejnění a posunutí kolejiště; pro minimalizaci zásahů do chráněných území bude účelová pozemní komunikace v souběhu s tratí zajištěna opěrnou zdí. Zeď je navržena jako monolitická železobetonová konstrukce o třech dilatačních celcích o celkové délce 39,70 m. Výška dříku bude dosahovat 2,9 m, šířka základů činí jednotně 2,9 m. Do dříku budou kotveny trakční stožáry.

Zárubní zdi

SO 71-24-01, Zárubní zdi v km 0,430 v ulici Kozelkova

Současný stav

V současnosti zdi neexistují.

Navržené řešení

Podél zahloubené přeložky silnice II. třídy - ulice Kozelkova jsou navrženy monolitické železobetonové zárubní zdi proměnné výšky, lokálně až cca 7 m. Zdi navazují na opěry mostů SO 71-20-04 a SO 71-20-05. Na odskoku zdí je veden chodník (cyklopedší komunikace).

SO 74-24-01, Zárubní zeď v km 13,266-13,536 v Kněžičkách, vlevo

Současný stav

V současnosti zdi neexistují.

Navržené řešení

V novém stavu dochází k zdvoukolejnění a posunutí předmětné trasy do nového zářezu zajištěného zárubní zdí. Zeď je navržena jako ŽB kotvená pilotová zeď s kontinuální ŽB stěnou v nadzemní části. Celková délka navržené zdi je 270 m, výška proměnná – lokálně až 5,0 m. Na zeď navazuje nízká gabionová zídka podél odvodnění tratě (v rámci objektu železničního spodku).

SO 74-24-02, Zárubní zeď v km 12,520-13,224 v Kněžičkách, vlevo

Současný stav

V současnosti zdi neexistují.

Navržené řešení

V novém stavu dochází k zdvoukolejnění a posunutí předmětné trasy do nového zářezu zajištěného zárubní zdí. Zeď je navržena jako ŽB kotvená pilotová zeď s kontinuální ŽB stěnou v nadzemní části. Celková délka navržené zdi je 704 m, výška proměnná – lokálně až 5,5 m.

A.9. OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

Sdělovací sítě

- SO 71-53-01 ŽST Chlumeč n. C., úprava kabelizace CETIN, km 0,901
- SO 71-53-02 ŽST Chlumeč n. C., úprava kabelizace CETIN, km 0,645
- SO 71-53-03 ŽST Chlumeč n. C., úprava kabelizace CETIN, žkm 23,116 a žkm 23,118
- SO 71-53-04 ŽST Chlumeč n. C., úprava kabelizace CETIN, žkm 23,135 v ulici Kozelkova
- SO 71-53-05 ŽST Chlumeč n. C., úprava kabelizace CETIN, žkm 23,081 a žkm 23,087
- SO 71-53-06 ŽST Chlumeč n. C., úprava kabelizace CETIN, žkm 21,658
- SO 72-53-01 Chlumeč n. C. - Převýšov, úprava kabelizace CETIN, žkm 20,638
- SO 73-53-01 Výh. Převýšov-les, úprava kabelizace CETIN, žkm 18,943
- SO 73-53-02 Výh. Převýšov-les, úprava kabelizace CETIN, km 18,242
- SO 76-53-01 Chotovice - Dobšice-Libněves, úprava kabelizace CETIN, km 8,458
- SO 77-53-01 ŽST Dobšice-Libněves, úprava kabelizace CETIN, km 7,053
- SO 77-53-02 ŽST Dobšice-Libněves, úprava kabelizace CETIN, km 6,788
- SO 78-53-01 Dobšice-Libněves - Kanín, úprava kabelizace CETIN, km 6,370 – 6,440 (neprovozovaný)
- SO 78-53-02 Dobšice-Libněves - Kanín, úprava kabelizace CETIN, km 5,600 (neprovozovaný)
- SO 78-53-03 Dobšice-Libněves - Kanín, úprava kabelizace CETIN, km 4,804
- SO 78-53-04 Dobšice-Libněves - Kanín, úprava kabelizace CETIN, km 4,788 (neprovozovaný)
- SO 78-53-05 Dobšice-Libněves - Kanín, úprava kabelizace CETIN, km 4,777

Celková koncepce

V rámci předmětné stavby dojde i ke střetu se stávajícími kabelovými trasami sdělovacích kabelů, které nejsou v majetku SŽ s.o. Kabelizaci, tj. kabely metalické MK nebo optické OK a optotrubky HDPE, bude nutno, po dobu trvání zemních prací nad kabely, ochránit před jejich poškozením. Dalším důvodem je skutečnost, že v rámci této stavby je navrhováno zdvoukolejnění trati, což si vyžádá doplnit ochranu stávajících nedrážních kabelů o úseky vyvolané rozšířením tělesa dráhy.

Z výše uvedených důvodů byli osloveni všichni správci (majitelé) sdělovacích sítí, jejichž kabely jsou uloženy v prostoru projektované stavby. Správci sítí poskytli svá vyjádření o existenci sdělovacích sítí, uložených v prostoru projektované stavby s polohopisnými zákresy těchto sítí. Tyto zákresy byly přeneseny do společného výkresu stávajících sítí. V případě, že dochází ke kolizi těchto sítí s projektovanou stavbou, byly pro ošetření těchto kolizních míst založeny stavební objekty. Seznam stavebních objektů je uveden výše.

Jelikož pro potřeby zpracování projektové dokumentace ve stupni DUR správci dodávají pouze polohopisné zákresy svých sítí (buď digitálně - dle skutečného zaměření, nebo pouze orientačně) bez vyznačení hloubky a způsobu uložení kabelů pod železniční tratí, je v těchto SO počítáno s tím, že kabely jsou uloženy předpisovým způsobem (tj.: kabely uloženy pod kolejemi v chráničkách, uložených s krytím min. 1,5m pod úrovní stávající pláň žel. spodku). Ochrana kabelů a HDPE bude tedy spočívat v

- instalaci kabelové vložky, v případě, že stávající trasa kabelů koliduje s nově navrženou kolejovou trasou
- v dodatečné ochraně stávajících kabelů jejich uložení do dělené chráničky a případným zahloubením do předpisové hloubky uložení (počítáno i se zvýšením hloubky uložení po následném navezení drážního tělesa pro plánovanou druhou kolej) v případě kolmého přechodu kolejí

Dále se navrhuje překrytí stávajících kabelových tras beton. panely v těchto místech křížení a dalších místech, kde hrozí přejíždění kabelové trasy těžkou mechanizací. Panely budou nad kabelové trasy uloženy před započítáním zemních prací nad kabely, popř. po snesení kolejí.

Pro prokazatelnost nepoškození kabelů a HDPE je dále nutné provést měření stavu a vlastností kabelů a HDPE před započítáním a po ukončení zemních prací nad kabel. trasami.

Elektrorozvodné sítě

Celková koncepce

Stávající kabelové podzemní i nadzemní vedení vn a nn ve správě i majetku ČEZ, a.s., které se realizací této stavby dostanou do kolize s novým směrovým vedením železniční tratě, budovaným nadjezdům, podjezdům a podchodům a přeložkám komunikací budou v nezbytně nutném rozsahu upravené.

Ze stejných důvodů se musí upravit i veřejné osvětlení chodníků a cest v městě Chlumec nad Cidlinou a obci Převýšov, Dobšice nad Cidlinou a Opolánky.

SO 71-54-01 Chlumec n. C., úprava a ochrana vedení ČEZ

V prostoru stavby se nachází:

- VN kabelové vedení 35kV v chodníku Nádražní ulice a ulice Kozelkova, které se musí po odkopání ochránit,
- VN nadzemní vedení 35kV na zhlaví železniční stanice ve směru Kanín a podél ulice Spravedlnost se z důvodu budování nadjezdu překládá v délce 800,0m,
- NN kabelové vedení v chodníku ulice Kozelkova a po křížení železničních kolejí vedle přejezdu P3980 se musí přeložit do nové trasy mimo prostor budovaného podjezdu a podchodu v délce cca 210,0m
- NN kabelové vedení na ulici Spravedlnost v prostoru křižovatky s Průmyslovou ulicí pro napájení zahrádkářské osady Amerika se dostane pod budoucí nadjezd a preto se přeloží ve 160,0m.

SO 71-54-02 Chlumec n. C., úprava veřejného osvětlení

Realizací stavby budou dotčeny rozvody nn a veřejné osvětlení města Chlumec nad Cidlinou v následujících lokalitách:

- Na ulici Boženy Němcové v oblasti železničního mostu spolu s Gollovou ulicí je provozované osvětlení navrženo pomocí svítidel na osvětlovacích stožárech výšky 10,0m a za mostem k rybárně pomocí svítidel SHC na ocelových stožárech výšky 5,0m. Toto osvětlení bude rekonstruováno v celém rozsahu úpravy cesty pomocí svítidel LED na osvětlovacích stožárech

výšky 8,0m (4ks), které bude doplněno pod mostem svítidly LED antivandal (2ks) uchycenými na stěně mostu ve výšce 3,0m.

- Kozelkova a Nádražní ulice jsou osvětlené pomocí svítidel SHC na výložnicích ocelových osvětlovacích stožárů výšky 10,0m. Osvětlení nového podjezdu a podchodu pro pěších na ulici Kozelkova bude navrženo pomocí svítidel LED na osvětlovacích stožárech výšky 8,0m (18ks), které bude doplněno pro osvětlení cesty i chodníku pod mostama pomocí svítidel LED antivandal (10ks) uchycenými na stěnách mostů ve výšce 3,0m. Osvětlení přechodů pro chodce bude řešeno pomocí asymetrických svítidel LED na stožárech výšky 8,0m s výložnicí 3,0m (4ks). Pro napájení a ovládání osvětlení bude navržen nový rozvaděč veřejného osvětlení RVO. Ulice Spravedlnost je v současnosti osvětlena pomocí svítidel SHC na výložnicích ocelových osvětlovacích stožárů výšky 10,0m. Toto osvětlení se doplní o osvětlení komunikace na novém nadjezdu a bude navrženo pomocí svítidel LED na osvětlovacích stožárech výšky 8,0m (32ks). Pro napájení a ovládání osvětlení bude navržen nový rozvaděč veřejného osvětlení RVO.

SO 72-54-01 Chlumec nad Cidlinou - Převýšov, úprava a ochrana vedení ČEZ

V místech nové trasy železniční trati na ulici Lišická (železniční přejezd P3977 v evid. km 20,620) se nachází kabelový rozvod nn ČEZ.

Navržené řešení

Navržené řešení

Stávající pilíř, který slouží pro napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení se dostane do polohy budoucí koleje a rozvod nn pod násep nového nadjezdu. Vedle upravené komunikace se osadí nová kabelová skříň, ve které se ukončí přeložka vedení v délce cca 140,0m.

SO 73-54-01 Převýšov, úprava a ochrana vedení ČEZ

Navržené řešení

V km 18,360 křížuje železniční trať vzdušní vedení VN 35kV ČEZ – přípojka pro stožárovou trafostanici HK 1262 pro obec Převýšov a stožár vedle koleje č.2 by se dostal do krajnice navrhované účelové komunikace. Proto je navržena přeložka od odbočení z hlavního vedení 35kV. Do přípojky se vloží nový mřížový stožár cca 8,0m od krajnice budoucí komunikace a v úseku se vymění vedení AIFe.

SO 73-54-02 Převýšov, úprava veřejného osvětlení

Navržené řešení

Úpravou místní komunikace na přejezdu a v jeho okolí není potřeba překládat stávající stožáry VO, ale pracemi na podkladních vrstvách cesty budou zasaženy kabely VO, které se přeloží v rozsahu mezi stožáry osvětlení – délka cca 100,0m.

SO 74-54-01 Převýšov - Chotovice, úprava a ochrana vedení ČEZ

Navržené řešení

V km 17,800 křížuje železniční trať vzdušní vedení VN 35kV ČEZ. Směrová úprava kolejí traťového úseku a úprava místní komunikace vyvolá jeho přeložku. Délka přeložky je cca 200,0m.

SO 75-54-01 Chotovice, úprava a ochrana vedení ČEZ

Navržené řešení

V prostoru stávající ŽST Chotovice se nachází transformovna 35/0,4kV ČEZ, která zajišťuje i napájení odběrů SŽDC. Po realizaci stavby bude trafostanice sloužit pro náhradní napájení zabezpečovacího

zařízení nové Odb. Choťovice. Součástí objektu bude úprava rozvaděče nn TS, ve kterém se umístí měření pro SŽDC a sníží se max. rezervovaný výkon.

SO 76-54-01 Choťovice – Dobšice-Libněves, úprava a ochrana vedení ČEZ

Navržené řešení

Pro přístup k Odb. Choťovice podél železniční trati se buduje nová přístupová komunikace. V místech křížení této komunikace s vedením 35kV se v křižovatkových polích přístupové cesty nahradí podpěrné izolátory novými – dvojitý závěs.

SO 77-54-01 Dobšice nad Cidlinou, úprava a ochrana vedení ČEZ

Navržené řešení

Před budováním kolejiště železniční stanice se musí demontovat stávající TS SŽDC 22/0,4kV a v rámci PS 77-03-52 vybudovat nová transformovna SŽDC. Pro její napájení se v tomto objektu prodlouží stávající nadzemní přípojka o část kabelovou délky cca 200,0m.

SO 77-54-02 Dobšice nad Cidlinou, úprava veřejného osvětlení

Navržené řešení

Přístupový chodník k zastávce Dobšice n.C. po pozemek SŽDC bude osvětlen z rozvodu osvětlení obce. Současně se doplní i osvětlení komunikace po novou křižovatku před novým železničním přejezdem v km 6,435. Na osvětlení budou použity svítidla LED na stožárech výšky 8,0m (5ks).

SO 78-54-01 Kanín – Dobšice-Libněves, úprava a ochrana vedení ČEZ

Navržené řešení

V tomto traťovém úseku se nachází křižovatky vedení ČEZ:

- VN vzdušné vedení 22kV AlFe v km 6,270 za ŽST Dobšice nad Cidlinou, které se v místě křížení s úpravou cesty Dobšice – Opolánky přeloží v délce cca 150,0m,
- VN vzdušné vedení 22kV v km 4,630 mezi Zast.Sány a železničním mostem nad Cidlinou se musí rekonstruovat z důvodu zdvihu nivelety železniční tratě a potřebná přeložka s výměnou křižovatkových stožárů bude v rozsahu cca 100,0m,
- NN podzemní kabelové vedení ČEZ v km 4,770 při Zast Sány pro rodinné domy v obci Opolánky překáží budování koleje č.2 a proto se přeloží pod kolejemi v délce cca 40,0m .

SO 78-54-02 Oplánky, úprava veřejného osvětlení

Navržené řešení

Přístupový chodník k Zast. Sány, který je mimo pozemek SŽDC bude osvětlen pomocí svítidla LED na stožáru výšky 8,0m (7 ks).

SO 78-54-02 Sány, úprava veřejného osvětlení

Navržené řešení

Přístupový chodník od obce Sány k Zast. Sány, který je mimo pozemek SŽDC bude osvětlen pomocí svítidla LED na stožáru výšky 8,0m (3 ks).

Hydrotechnické objekty

SO 70-81-01 Úprava meliorací

Navržené řešení

Trasa nově navržené modernizované železniční trati a navazujících přeložek pozemních komunikací je částečně umístěna na pozemcích odvodněných systematickou drenáží se svodnými drény, zaústěnými do blízkých otevřených vodotečí. Při výstavbě dojde k zásahu do těchto zařízení a k porušení sběrných a svodných drénů.

Tento stavební objekt řeší zachování funkčnosti melioračních zařízení a zajištění jejich bezchybného provozu nejen po dobu výstavby, ale hlavně i po jejím dokončení. Toto bude řešeno podchycením veškerých svodných a sběrných drénů vyvolaných stavbou železniční trati a komunikací a odvedením drenážních vod novými svodnými drény do hlavních odvodňovacích zařízení a vodních toků. Důvodem je zamezit poškození zemědělské půdy vývěry z poškozených drénů a předejít podmáčení podloží železniční trati a komunikací vodou z přerušovaných drénů. Na sběrných drénech jsou v lomových bodech navrženy standardní meliorační šachty. Dolní konce svodných drénů budou opatřeny v místě vyústění do stávajících hlavních odvodňovacích zařízení, vodních toků či silničních příkopů výustními objekty. Součástí tohoto stavebního objektu je také zrušení a zaslepení stávajících drénů nacházejících se v trase navržené železniční trati a komunikací. Původní potrubí budou zrušena a odstraněna z výkopu v rámci stavby železniční tratě a komunikací.

Celková plocha rušeného podrobného odvodňovacího zařízení 116 360 m².

A.10. POTRUBNÍ VEDENÍ

Kanalizace

SO 71-50-01 Přeložka kanalizace DN 300 v km s 0,668

Navržené řešení

V rámci výstavby stavebních objektů komunikace, mostu a navazujících bourání a demolice bude dotčena stávající jednotná kanalizace DN 300. Tato slouží především pro areál Rybníkářství Chlumec nad Cidlinou a.s.. Je navržena přeložka této jednotné kanalizace v celkové délce 103 m. Přeložka je navržena z potrubí PP DN 300. Stávající kanalizace z trub PVC DN 300 bude v celkové délce 94 m zrušena. Stávající uliční vpust', která se nachází v komunikaci pod mostem, bude přepojena do nové dešťové kanalizace SO 71-50-02.

SO 71-50-02 Dešťová kanalizace – podjezd a podchod – Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

Pro odvodnění nového podjezdu a podchodu v Chlumci nad Cidlinou je navržena nová dešťová kanalizace. Dešťová kanalizace bude vyústěna do stávající kanalizace z betonových trub DN 1000 (odlehčení do řeky Cidliny z odlehčovací komory). Dešťová kanalizace je navržena z potrubí PP DN 300 – 500. Celková délka navržené dešťové kanalizace je 588 m. Součástí dešťové kanalizace jsou také přípojky uličních vpustí. Jedná se celkem o 10 ks přípojek. Přípojky jsou navrženy z plastového potrubí DN 150 – 250.

SO 71-50-03 Úprava areálové kanalizace – ulice Gollova – Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci výstavby podjezdu a podchodu železniční trati jsou navrženy demolic stávajících objektů průmyslového areálu. V nádvoří areálu jsou vedeny stávající kanalizace. Do těchto jsou zaústěny jak srážkové vody ze střech a zpevněných ploch, tak i splaškové vody z jednotlivých objektů. Tento stavební objekt řeší přeložku stávající areálové kanalizace v předpokládaných dimenzích DN 150-300. Je navržena přeložka této jednotné kanalizace v celkové délce 66 m. V rámci demolic stávajících objektů bude část areálové kanalizace délky 179 m zrušena.

SO 71-50-04 Úprava a ochrana kanalizace – ulice Kozelkova – Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

Při výstavbě stavebních objektů komunikací v ulici Kozelkova u plánovaného podjezdu bude dotčena stávající jednotná kanalizace DN 1000 včetně přípojek. Je navržena ochrana stávající kanalizace v trase těchto úprav. Jedná se o jednotnou kanalizaci DN 1000 v celkové délce 111 m a o kanalizační přípojky DN 150-200 v celkové délce 66 m. Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu 7 ks poklopů na stávajících revizních šachtách a zrušení 3 ks uličních vpustí včetně zaslepení přípojek a úpravy 1 ks stávající uliční vpusti.

SO 71-50-05 Úprava a ochrana kanalizace v prostoru žst Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci úprav zpevněných ploch před žst Chlumec nad Cidlinou bude dotčena stávající kanalizace DN 300 a kanalizační přípojky z kameninových trub DN 150 a DN 200. Tento stavební objekt řeší úpravu a ochranu stávající kanalizace a kanalizačních přípojek. Jedná se o kanalizaci z kameninových trub DN 300 v délce 43 m, DN 200 v délce 57 m, DN 150 v délce 61 m a DN 125 v délce 8 m. Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu 5 ks poklopů na stávajících revizních šachtách a úpravu mříže stávající uliční vpusti.

SO 71-50-06 Ochrana kanalizace DN 200 v ulici Nádražní * Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

Při úpravě stávající komunikace v rámci stavebního objektu SO 71-30-05 v ulici Nádražní, Chlumec nad Cidlinou bude dotčena také stávající jednotná kanalizace z betonových trub DN 200. Tento stavební objekt řeší úpravu a ochranu stávající kanalizace a kanalizačních přípojek. Jedná se o kanalizaci z betonových trub DN 200 v délce 37 m a kanalizační přípojku DN 150 v délce 3 m. Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu 1 ks poklopu na stávající revizní šachtě a úpravu 1 ks stávající uliční vpusti.

SO 71-50-07 Dešťová kanalizace žst Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

V současné době jsou nástupiště a těleso železniční trati odkanalizovány přes systém dešťových kanalizací a trativodů do Chlumeckého rybníka. Část modernizované železniční stanice žst Chlumec nad Cidlinou bude odkanalizována upravenou a doplněnou dešťovou kanalizací svedenou do stávajícího vyústění do Chlumeckého rybníka, který zároveň slouží jako retenční prostor. Dešťová kanalizace bude odvádět srážkové vody z přístřešků, nástupišť a podchodu. Vlastní odvodnění podchodu je řešeno pomocí tří čerpacích stanic. Výtlačné potrubí z těchto ČS bude vždy zaústěno do nejbližší revizní šachty (čerpací stanice a výtlačné potrubí nejsou součástí tohoto SO). Do dešťové kanalizace budou také napojeny části trativodů z prostoru žst Chlumec nad Cidlinou. Jsou navrženy tři

nové stoky, A, A-1 a B. Celková délka stoky A je 331 m a je do ní zaústěno 15 ks přípojek, stoky A-1, 138 m s 13 ks přípojkami a stoky B pak 179 m s 8 ks přípojek. Dešťová kanalizace je navržena z plastových trub PP DN 200 - 300. Přípojky dešťové kanalizace jsou pak navrženy z plastových trub PP DN 200 a DN 150. Vyústění je provedeno do stávajícího otevřeného příkopu. Stávající dotčená dešťová kanalizace a přípojky se zčásti zruší a odstraní ze země.

SO 73-50-01 Ochrana kanalizace v Převýšově

Navržené řešení

Při úpravě stávající komunikace v Převýšově bude dotčena stávající dešťová kanalizace a dvě uliční vpusti v prostoru křižovatky. V řešeném úseku se nacházejí dvě kanalizační přípojky k uličním vpustem. Tento stavební objekt řeší především ochranu stávající dešťové kanalizace, přípojek uličních vpustí v celkové délce 11 m. Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu 2 ks mříží stávajících uličních vpustí.

SO 74-50-01 Přeložka dešťové kanalizace DN 300 v km 12,719

Navržené řešení

V rámci úpravy náspu a zářezu modernizované železniční trati bude dotčena stávající dešťová kanalizace z kameninových trub DN 300 sloužící pro hotel Obora. Tato je vyústěna do otevřeného příkopu před stávajícím propustkem pod železniční tratí. Je navržena přeložka této kanalizace v délce 23 m. Přeložka je navržena z kameninových trub DN 300 a DN 400. Přeložka dešťové kanalizace bude vyústěna do stávajícího otevřeného příkopu před modernizovanou železniční tratí standardním výustním objektem. Součástí tohoto stavebního objektu je také horská vpust'. Stávající kanalizace bude v celkové délce 30 m zrušena.

Vodovody

SO 71-50-01 Přeložka vodovodu DN 100 v km s 0,666

Navržené řešení

Při výstavbě stavebních objektů komunikace a mostu bude dotčen stávající vodovod PVC DN 100. Je navržena přeložka vodovodního řadu z potrubí PE d.110 v celkové délce 49 m. Stávající vodovod z trub PVC DN 100 bude v celkové délce 40 m zrušen. Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího vodovodu PVC DN 100 pod upravovanou komunikací v délce 2 m.

SO 71-51-02 Přeložka a ochrana vodovodu DN 100 v km 23,321

Navržené řešení

V km 23,321 kříží modernizovaná železniční trať stávající vodovod PVC DN 100. Tento je pod železniční tratí uložen v ocelové chráničce DN 300 délky 33 m. Na obou koncích chráničky jsou umístěny armaturní šachty. Vodovodní řad PVC DN 100 dále kříží nově navržený podjezd v Chlumci nad Cidlinou. Je navržena přeložka vodovodního řadu od stávající armaturní šachty z litinového potrubí DN 200 v délce 42 m. Profil DN 200 je navržen ve vazbě na přeložku vodovodního řadu v plánu provozovatele. Pod komunikací bude potrubí uloženo v ocelové chráničce DN 400 délky 20 m. Stávající vodovod z trub PVC DN 100 bude v celkové délce 39 m zrušen. Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího vodovodu PVC DN 100 pod modernizovanou železniční tratí v délce 57 m.

SO 71-51-03 Přeložka vodovodní přípojky pro areál – ulice Gollova – Chlumeč nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci výstavby podjezdu a podchodu železniční trati jsou navrženy demolic stávajících objektů průmyslového areálu. Je navržena přeložka vodovodní přípojky PE d.32 v celkové délce 28 m. Vodovodní přípojka bude napojena na stávající vodovodní rozvody v areálu. Předpokládá se, že součástí bude nová vodoměrná šachta. V rámci demolic bude část areálových rozvodů vodovodu zrušena. Stávající vodovodní přípojka PE d.40 bude v délce 17 m zrušena.

SO 71-51-04 Úprava a ochrana vodovodu – ulice Kozelkova – Chlumeč nad Cidlinou

Navržené řešení

Při výstavbě stavebních objektů komunikací v ulici Kozelkova u plánovaného podjezdu bude dotčena stávající vodovodní řad PVC DN 100 včetně přípojek. Je navržena ochrana stávající vodovodu v trase těchto úprav. Jedná se o vodovodní řad PVC DN 100 (ve výhledu DN 200) v celkové délce 96 m, TLT DN 100 v délce 16 m a vodovodních přípojek DN 25 v celkové délce 12 m. Tento stavební objekt zahrnuje také výškovou rektifikaci a úpravu 3 ks poklopů stávajících šoupátek a 2 ks šoupátek na vodovodních přípojkách.

SO 71-51-05 Přeložka vodovodu DN 100 v km 21,732

Navržené řešení

V km 21,732 kříží nová trasa modernizované železniční trati stávající vodovodní potrubí z litinových trub DN 100. Pod stávající železniční tratí je vodovod TLT DN 100 uložen v chráničce z ocelových trub DN 400 délky 19 m. Na obou koncích chráničky jsou umístěny armaturní šachty. Dále se zde nachází tři vodovodní přípojky pro zásobení pitnou vodou blízkých objektů včetně vodoměrné šachty.

Tento stavební objekt řeší přeložku vodovodu z litinových trub DN 100 v délce 65 m. Nová trasa vodovodu je vedena kolmo na navrženou železniční trať. Pod náspem železniční trati bude uložena v chráničce DN 400 délky 26 m. Na obou koncích chráničky budou nové armaturní šachty osazené šoupátkem DN 100. Stávající vodovodní přípojky budou přepojeny na překládaný vodovodní řad. Bude zde zřízena nová vodoměrná šachta. Přeložka vodovodních přípojek je navržena potrubím PE d.32 v délce 3*6 m. Za vodoměrnou šachtou budou překládané vodovodní přípojky přepojeny na stávající potrubí. Stávající litinové potrubí DN 100 bude v délce 52 m odstraněno. Dále budou zaslepeny a odstraněny tři stávající vodovodní přípojky v celkové délce 3*43 m a to včetně vodoměrné šachty. Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího litinového vodovodu DN 100 osazeného v chráničce DN 400 pod původní rušenou železniční tratí v délce 14 m.

SO 71-51-06 Ochrana vodovodní přípojky v prostoru žst Chlumeč nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci úprav zpevněných ploch před žst Chlumeč nad Cidlinou bude dotčena stávající vodovodní přípojka. Je navržena ochrana stávající vodovodu v trase úprav zpevněných ploch v celkové délce 9 m.

SO 71-51-07 Ochrana vodovodu PVC DN 100 - ulice Spravedlnost - Chlumeč nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci úprav stávající komunikace v ulici Spravedlnost, Chlumeč nad Cidlinou bude dotčeno stávající vodovodní potrubí PVC DN 100. Je navržena ochrana stávajícího vodovodu v trase těchto úprav v celkové délce 33 m.

SO 71-51-08 Ochrana vodovodu TLT DN 100 v ulici Nádražní - Chlumeč nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci úprav stávající komunikace v ulici Nádražní a Spravedlnost, Chlumeč nad Cidlinou bude dotčeno stávající vodovodní potrubí TLT DN 100.. Je navržena ochrana stávajícího vodovodu v trase těchto úprav v celkové délce 29 m.

SO 71-51-09 Odstranění stávající studny km 21,730, parcelní číslo 890/69

Navržené řešení

V rámci stavby nové komunikace v ulici Spravedlnost, Chlumeč nad Cidlinou (SO 71-30-05) bude dotčena stávající studna na pozemku parcelního čísla 890/69, katastrální území Chlumeč nad Cidlinou. Studna slouží pro zásobování užitkovou vodou. Tento stavební objekt řeší odstranění dotčené studny.

SO 71-51-10 Zrušení stávající vodovodní přípojky ulice Spravedlnost - Chlumeč nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci stavby nové komunikace v ulici Spravedlnost, Chlumeč nad Cidlinou bude dotčena stávající vodovodní přípojka. Tento stavební objekt řeší zrušení této vodovodní přípojky. Stávající chaty, které jsou na tuto vodovodní přípojku napojeny, budou demolovány. Vodovodní přípojka bude zaslepena ve stávající armaturní šachtě v křižovatce ulice Spravedlnost, Chlumeč nad Cidlinou. Vodovodní potrubí přípojky bude zaslepeno a vodovodní přípojka zrušena v celkové délce 63 m.

SO 73-51-01 Odstranění stávajících studní 2 ks km 18.797 a 18.803, parcelní číslo 255/1

Navržené řešení

V rámci stavby nového objektu technologické budovy budou dotčeny dvě stávající studny na pozemku parcelního čísla 255/1, katastrální území Převýšov. Studny slouží pro zásobování užitkovou vodou. Tento stavební objekt řeší odstranění obou dotčených studní.

SO 74-51-01 Přeložka vodovodu DN 200 v km 18,325

V km 18,325 kříží trasa modernizované železniční trati stávající vodovodní potrubí PVC DN 200. Pod stávající železniční tratí je vodovod uložen v chráničce z ocelových trub DN 400 délky 52 m.

Navržené řešení

Tento stavební objekt řeší přeložku vodovodu PVC DN 200. Nová trasa vodovodu je vedena kolmo na navrženou železniční trať a její celková délka je 76 m. Pod náspem železniční trati bude uložena v chráničce DN 400 délky 53 m. Na obou koncích chráničky budou nové armaturní šachty osazené šoupátkem DN 200. Úsek přeložky mezi armaturními šachtami je navržen z litinového potrubí DN 200 v celkové délce 58 m. Úsek od armaturních šachet k napojení na stávající vodovod PVC DN 200 je pak navržen z potrubí PE d.225. Celková délka těchto dvou úseků je 18 m. Stávající potrubí PVC DN 200 bude v délce 87 m odstraněno.

SO 74-51-03 Přeložka a ochrana vodovodu DN 100 v obci Převýšov

Navržené řešení

Tento stavební objekt řeší ochranu stávajícího vodovodu PVC DN 100 a PE d.32 pod upravovanou komunikací. Ochrana je navržena po dobu během výstavby v celkové délce 82 m. V rámci ochrany

dojde také k výškové rektifikaci a úpravě 3 ks poklopů stávajících šoupátek a hydrantu a 1 ks poklopu na stávající armaturní šachtě.

SO 74-51-04 Odstranění stávajících studní žst Převýšov, parcelní číslo 255/1

Navržené řešení

V rámci stavby nástupiště budou dotčeny dvě stávající studny na pozemku parcelního čísla 255/1, katastrální území Převýšov. Studny slouží pro zásobování užitkovou vodou. Tento stavební objekt řeší odstranění jedné dotčené studny.

SO 78-51-01 Ochrana vodovodu PE d.160 v km 8,411

Navržené řešení

V rámci úpravy tělesa modernizované železniční trati a výstavbě obslužné komunikace bude dotčen stávající vodovodní řad PE d.160. Tento je v místě křížení stávající železniční trati uložen v chráničce PE d.315 délky 28 m. Na konci chráničky je umístěno uzavírací šoupátko DN 150. Tento stavební objekt řeší ochranu stávajícího vodovodu PE d.160 pod modernizovanou železniční tratí v délce 30 m a v délce 11 m pod novou obslužnou komunikací.

SO 78-51-02 Odstranění stávajících studní km 6.570 - 7,433, parcelní číslo 471/1

Navržené řešení

V rámci stavby modernizované železniční trati budou dotčeny čtyři stávající studny na pozemku parcelního čísla 471/1, katastrální území Dobšice u Žehuně. Studny slouží pro zásobování užitkovou vodou. Tento stavební objekt řeší odstranění všech čtyř dotčených studní.

SO 78-51-03 Odstranění stávající studny km 4,802, parcelní číslo 902/1

Navržené řešení

V rámci úpravy komunikace a přejezdu u zastávky Sány, bude dotčena stávající studna na pozemku parcelního čísla 902/1, katastrální území Opolánky. Studna slouží pro zásobování užitkovou vodou. Tento stavební objekt řeší odstranění této dotčené studny.

Plynovody

SO 71-52-01 Přeložka STL plynovodu PE d.225 v km s 0,645

Navržené řešení

V km s 0,645 kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí STL plynovodu PE d.225. Plynovod je pod náspem železniční trati uložen chráničce DN 300 délky 22,5 m. Je navržena přeložka STL plynovodu z potrubí PE d.225 v celkové délce 75 m. Nová trasa STL plynovodu kolmo kříží navrženou železniční trať a upravovanou komunikaci. V místě křížení železniční trati bude potrubí uloženo v chráničce PE d.400 délky 38 m a v křížení s komunikací pak v ochranné trubce PE d.400 délky 13 m. Rušena část STL plynovodů bude odpojena, odplyněna a odstraněna v celkové délce 84 m.

SO 71-52-02 Přeložka STL plynovodu PE d.160 v km 23,354

Navržené řešení

V km 23,354 kříží modernizovaná železniční trať stávající potrubí STL plynovodu PE d.160. Plynovod je pod náspem železniční trati uložen chráničce DN 300 délky 19,0 m. Navrhuje se přeložka stávajícího STL plynovodu PE d.160 v délce 32 m. Nová trasa STL plynovodu kolmo kříží navrženou železniční

trať. V místě křížení železniční trati bude potrubí uloženo v chrániče PE d.315 délky 19 m. Rušena část STL plynovodů bude v délce 27 m odpojena, odplyněna a odstraněna.

SO 71-52-03 Úprava a ochrana STL plynovodu – ulice Kozelkova – Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci úpravy komunikace v ulici Kozelkova a křižovatce s ulicí Gollova, bude dotčen také stávající STL plynovod PE d.110 a PE d.32. Tento stavební objekt zahrnuje ochranu stávajícího potrubí. Ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.110 a PE d.32 je navržena po dobu během výstavby v celkové délce 40 m.

SO 71-52-04 Ochrana STL plynovodu PE d.50 a PE d.32 v prostoru žst Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci úpravy zpevněných ploch před žst Chlumec nad Cidlinou budou dotčeny také stávající STL plynovody PE d.50 a PE d.32. Potrubí PE d.32 je částečně uloženo v ochranných trubkách PE d.50. Ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.50 a PE d.32 je navržena po dobu během výstavby v celkové délce 58 m.

SO 71-52-05 Přeložka STL plynovodu PE d.110 v km 21,732

Navržené řešení

V km 21,732 kříží nová trasa modernizované železniční trati stávající potrubí STL plynovodu PE d.110. Pod stávající železniční tratí je STL plynovod PE d.110 uložen v chrániče PE d.225 délky 18,3 m.

Navrhuje se přeložka STL plynovodu z potrubí PE d.110 v délce 69 m. Nová trasa STL plynovodu je vedena kolmo na navrženou železniční trať. Pod náspem železniční trati bude potrubí uloženo v chrániče PE d.225 délky 26 m. Rušena část STL plynovodů bude v délce 57 m odpojena, odplyněna a odstraněna. Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.110 pod původní železniční tratí po dobu během výstavby v délce 14 m.

SO 71-52-06 Úprava STL plynovodu PE d.110 – ulice Spravedlnost, Chlumec nad Cidlinou

Navržené řešení

V rámci úprav stávající komunikace v ulici Spravedlnost a ulice Průmyslová, Chlumec nad Cidlinou bude dotčen stávající STL plynovod PE d.110. Tento je pod stávající komunikací uložen v chrániče PE d.160 délky 29,0 m.

Navrhuje se přeložka STL plynovodu z potrubí PE d.110 v délce 184 m. Nová trasa STL plynovodu je vedena podél upravované komunikace. Rušena část STL plynovodu bude v délce 184 m odpojena, odplyněna a odstraněna. Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.110 v křižovatce ulice Spravedlnost a Průmyslová. Je navržena ochrana stávajícího STL plynovodu po dobu během výstavby v celkové délce 20 m.

SO 74-52-01 Zrušení stávající STL plynovodní přípojky žst Převýšov

Navržené řešení

Stávající STL plynovodní přípojka PE d.50 pro budovu žst Převýšov je napojena na STL plynovod PE d.110. Přípojka je v části trasy osazena v ochranné trubce PE d.75 délky 6,3 m. Celková délka STL přípojky je 19 m. Plynovodní přípojka je ukončena v HUP. Stávající budova je určena k demolicí.

Stávající STL plynovodní přípojka bude bez náhrady zrušena. Stávající objekt HUP bude zrušen, jeho vnitřní vymoštění demontováno a stavební část demolována.

SO 74-52-02 Přeložka a ochrana STL plynovodu PE d.110 v km 17,941

Navržené řešení

V km 17,941 kříží nová trasa modernizované železniční trati stávající potrubí středotlakého plynovodu PE d.110. Tento je pod železniční tratí uložen v chráničce PE d.160 délky 27,7 m. Tato je pod vlastní železniční tratí ještě umístěna v ocelové trubce DN 200 délky 14,5 m.

Je navržena přeložka STL plynovodu PE d.110 v křížení s modernizovanou železniční tratí v celkové délce 83 m. Pod železniční tratí bude potrubí uloženo v chráničce PE d.225 délky 31 m. Na této přeložce bude osazen nový kulový uzávěr DN 100. V rámci úpravy dalšího úseku komunikace se dostává stávající STL plynovod PE d.110 do její nové trasy. Je navržena přeložka tohoto STL plynovodu PE d.110 a to v celkové délce 81 m. V místě křížení s komunikací je potrubí osazeno v ochranné trubce PE d.225 délky 27 m. Rušena část STL plynovodu bude v délce 159 m odpojena, odplyněna a odstraněna. Součástí tohoto stavebního objektu je také ochrana stávajícího STL plynovodu PE d.110 a PE d.32 pod upravovanou komunikací. Ochrana je navržena po dobu během výstavby v celkové délce 52 m.

A.11. POZEMNÍ KOMUNIKACE

Celková koncepce

Pozemní komunikace řeší v principu dvě oblasti úprav. První je spojená s úpravami nebo nahrazováním úrovnových železničních přejezdů. Jedná se buď o úpravy vozovek navazujících na rekonstruované přejezdové konstrukce nebo o rozsáhlejší přeložky silnic, místních komunikací nebo účelových cest v nové stopě v případě náhrady přejezdu souběžnou komunikací nebo silničním nadjezdem.

Druhá oblast představuje zřízení přístupu k drážním zařízením nebo k pozemkům v okolí dráhy. Jedná se především o účelové komunikace. Zároveň budou sloužit pro výstavbu dráhy v obtížně přístupných úsecích.

SO 71-30-01 Chlumec n. C., úprava ulice V Lipkách

- obec: Chlumec nad Cidlinou, Nové Město
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou, Nové Město nad Cidlinou
- třída a číslo PK: místní komunikace, ulice V Lipkách
- stávající vlastník: Město Chlumec nad Cidlinou
- stávající správce: Technické služby města Chlumec nad Cidlinou
- kilometr železniční trati: km 0,91
- důvod zpracování: výstavba nového železničního mostního objektu
- délka: cca 0,096 km
- základní kategorie: MO1 4,5/4,5/30

Navržené řešení

Obnova části místní komunikace, ulice V Lipkách po odstranění starého železničního mostu a výstavbě nového železničního mostu přes ulici.

Směrově je vedena ve stávající stopě.

Výškově se trasa oproti stávajícímu stavu zahlubuje cca o 1 m. Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí od $R = 200$ m do $R = 450$ m. Nejmenší podélný sklon nivelety vyplývá z požadavku na

odvodnění a je 0,5 %. Maximální navržený podélný sklon je 5,5 %. Podjezdová výška pod novým mostem je 4,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 % směrem k řece Cidlině. Na začátku a na konci úseku je příčný sklon napojen na stávající stav.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do odvodňovacího žlabu, který je součástí SO mostního objektu a je vyústěn do Cidliny.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-N-3-VI-PIII.

SO 71-30-02 Chlumec n. C., úprava ulice Boženy Němcové

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: místní komunikace, ulice Boženy Němcové
- stávající vlastník: Město Chlumec nad Cidlinou
- stávající správce: Technické služby města Chlumec nad Cidlinou
- kilometr železniční trati: km 0,66
- důvod zpracování: výstavba nového železničního mostního objektu
- délka: cca 0,114 km
- základní kategorie: MO2 7,0/7,0/30

Navržené řešení

Změna vedení ulice Boženy Němcové v závislosti na poloze nového železničního mostu přes ulici.

Úprava trasy začíná v křižovatce ulic Gollova a Boženy Němcové. Je vedena kolmo na novou stopu železniční trati a po podejití železnice se dvěma protisměrnými oblouky s $R = 30$ m a $R = 40$ m vrací do původní stopy.

Výškově se trasa oproti stávajícímu stavu částečně zahlubuje cca o 0,80 m. Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí od $R = 100$ m do $R = 250$ m. Nejmenší podélný sklon nivelety vyplývá z požadavku na odvodnění a je 0,50 %. Maximální navržený podélný sklon je 9,0 %. Podjezdová výška pod novým mostem je 4,20 m.

Základní příčný sklon vozovky je střešovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je dostředný 3,0 %. Na začátku a na konci úseku je příčný sklon napojen na stávající stav.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do nových uličních vpustí, které jsou součástí SO 71-50-02.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-N-3-V-PIII.

SO 71-30-03 Chlumec n. C., úprava silnice II/327 ulice Kozelkova

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: silnice II/327
- stávající vlastník: Královéhradecký kraj
- stávající správce: Správa silnic Královéhradeckého kraje
- kilometr železniční trati: km 0,32
- důvod zpracování: náhrada rušeného železničního přejezdu P3980
- délka: cca 0,377 km

- základní kategorie: MS2 7,5/7,5/30

Navržené řešení

Jedná se o náhradu rušeného úrovnového přejezdu P3980. Náhrada přejezdu je zpracována jako mimoúrovňové křížení ulice Kozelkova (II/327) ve smyslu preference Města Chlumec n.C. (podjezd východně od stávajícího přejezdu) se sníženými parametry komunikace v podjezdu při současném uvažování výhledového obchvatu II/327 vedeném po západním okraji města.

Směrově je trasa vedena od křižovatky ulic Kozelkova a Gollova, uhýbá východním směrem a železniční trať podchází cca 100 m východně od dnešního přejezdu. Následně se vrací do původní stopy a je ukončena před hrází Chlumeckého rybníka cca 40 m za napojením účelové komunikace k Jordánu. Poloměry směrových oblouků se pohybují v rozmezí od $R = 40$ m do $R = 180$ m.

Výškově od začátku trasa začíná klesat sklonem 2,5 %, aby bylo možné napojit ulici Nádražní stykovou křižovatkou. Za křižovatkou niveleta klesá maximálním sklonem 8,33 % do podjezdů. V místě podjezdů je nejmenší podélný sklon nivelety, který vyplývá z požadavků na odvodnění a je 0,3 %. V prostoru mezi podjezdy je nejnižší bod trasy. Za podjezdy trasa stoupá maximálním sklonem 8,33 %. Na konci trasy klesá 2% a napojuje se na stávající stav. Podjezdná výška je minimálně 4,5 m.

Základní příčný sklon vozovky je dostředný 3,0 %. Na začátku a na konci úseku je příčný sklon napojen na stávající stav.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do nejnižšího místa podjezdu, kde je uliční vpustí odvedena do kanalizace.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

Součástí tohoto SO je také provizorní panelová komunikace délky cca 70 m a šířky 7 m, včetně jednostranného chodníku šířky 2 m. Ta bude po dobu uzavírky zajišťovat provoz pěších, osobních vozidel, vozidel IZS, a autobusů VHD. Objízdnou trasu pro nákladní dopravu je třeba vést po silnicích II. tř. přes Nechanice a/nebo Městec Králové.

V rámci tohoto SO bude odstraněno stávající oplocení kolem pozemku parc. č. 1266/7 v délce cca 250 m. Dále budou odstraněny drobné stavby (kůlny, zahradní domky) na pozemku parc. č. 1266/7, které nejsou součástí demolice (nejsou v katastru nemovitostí). Celkem cca 8 objektů.

Komunikace pro pěší, nebo cyklisty nejsou součástí tohoto SO. Jsou součástí SO 71-31-01.

SO 71-30-04 Chlumec n. C., úprava ulice Nádražní

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: místní komunikace
- stávající vlastník: Město Chlumec nad Cidlinou
- stávající správce: Technické služby města Chlumec nad Cidlinou
- kilometr železniční trati: km 0,32
- důvod zpracování: napojení stávající komunikace na přeložku II/327
- délka: cca 0,050 km
- základní kategorie: MO2 7,5/7,5/30

Navržené řešení

Tento SO upravuje ulici Nádražní v místě křižovatky s ulicí Kozelkova (II/327). Silnice II/327 je navržena v nové trase, a proto je potřeba upravit stávající stykovou křižovátku ulic Nádražní a Kozelkova.

Směrově trasa vychází ze stávající přímé a jedním směrovým obloukem s $R = 30$ m je napojena kolmo na osu II/327.

Šířkově návrh zachovává stávající stav (cca 7,5 m mezi obrubami) a v místě začátku křižovatky je rozšíření pro průjezd autobusů a návěsových souprav až na 10 m mezi obrubami.

Základní příčný sklon vozovky je střechovitý 2,5 %. Na začátku a na konci úseku je příčný sklon napojen na stávající stav a na hranu přeložky II/327.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

SO 71-31-01 Chlumec n. C., komunikace pro pěší a cyklisty v ul. Kozelkova

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: komunikace pro pěší a cyklisty
- stávající vlastník: Město Chlumec nad Cidlinou
- stávající správce: Technické služby města Chlumec nad Cidlinou
- kilometr železniční trati: km 0,32
- důvod zpracování: náhrada rušeného železničního přejezdu P3980
- délka: cca 0,500 km (0,370+0,085+0,020+0,025)

Navržené řešení

Stávající úrovněový přejezd je nahrazován mimoúrovňovým křížením, kdy je silniční komunikace (ulice Kozelkova) vedena obloukem po přeložce a zahloubena pod terén; vzhledem k prodloužení trasy je pro pěší zřízena další samostatná kratší zahloubená cesta z ulice Nádražní. Objekt tedy zahrnuje 2 trasy.

První trasa je komunikace pro pěší a cyklisty a je vedena v souběhu s podjezdem pod kolejištěm v žkm 0,430 v ulici Kozelkova (SO 71-30-03). Trasa je bezbariérová, podélný sklon je maximálně 5 % a v místě podjezdu je minimální podjezdná výška 2,5 m. Základní šířka komunikace je 3,0 m + bezpečnostní odstupy.

Druhá trasa je úprava stávajícího chodníku s novým přechodem přes ulici Nádražní a nový chodník do podchodu Nádražní v žkm 23,101 pod kolejištěm (SO 71-20-06 až 08) i pod silnicí II/327 (SO 71-22-01). Podchod Nádražní je bariérový pouze se schodišti, nový chodník se na konci spojí s trasou komunikace pro pěší a cyklisty z podjezdu. Základní šířka je 3,0 m, v podchodu 4,0 m. V otevřené části mezi podchodem železnice a podchodem silnice, v nejnižší části chodníku, zajištěn odtok dešťové vody do nové kanalizace SO 71-50-02.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,0 %, směrem do vozovky. Na začátku a na konci úseku je příčný sklon napojen na stávající stav.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-D-1-CH-PIII.

SO 71-31-05 Chlumec n. C., účelová komunikace, km 22,8 až km 23,1 vlevo

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: -
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 22,8 – 23,1
- důvod zpracování: příjezd k nové trafostanici STC/C-2 (SO 71-61-02)

- délka: cca 0,281 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Bude sloužit jako příjezd k nové trafostanici STS/C-2. Je navržena jako polní cesta jednopruhová bez výhyben.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Ve většině úseku je kryt zpevněný nestmelenými vrstvami. Na začátku polní cesty, v úseku do vzdálenosti 20 m od napojení na silnici II/327, je kryt se stmelenou obrusnou vrstvou.

Na začátku je napojena na silnici II/327 (ulice Kozelkova), je vedena podél železničního tělesa a končí obratištěm u nové trafostanice STS/C-2.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 % směrem od kolejí. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelenou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 71-31-02 Chlumec n. C., úprava ploch před nádražím

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: místní komunikace, ulice Nádražní
- stávající vlastník: České dráhy, a.s., Město Chlumec nad Cidlinou
- stávající správce: Technické služby města Chlumec nad Cidlinou
- kilometr železniční trati: km 22,7 – 22,8
- důvod zpracování: úprava zpevněných ploch před nádražím
- délka: cca 0,14 km

Navržené řešení

Úprava zpevněných ploch pro pěší před nádražím v Chlumu nad Cidlinou a prodloužení chodníku severozápadním směrem k nástupišti.

Základní příčný sklon chodníku je jednostranný 2,0 %, směrem do vozovky. Na začátku a na konci úseku je příčný sklon napojen na stávající stav.

Konstrukce chodníku je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-D-1-CH-PIII.

SO 71-31-04 Chlumec n. C., úprava účelové komunikace, km 22,0 až 22,2 vlevo

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Město Chlumec nad Cidlinou
- kilometr železniční trati: km 22,0 – 22,2
- důvod zpracování: zlepšení stávající účelové komunikace pro staveništní dopravu
- délka: cca 0,385 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Jedná se o úpravu stávající účelové komunikace pro možnost využití staveništní dopravou. Směrově je ve stopě stávající komunikace a na pozemcích ve vlastnictví Města Chlumec nad Cidlinou

Vozovka polní cesty bude se zpevněným krytem vozovky. Kryt bude zpevněný nestmelenými vrstvami.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Cca v km 0,165 je na trase stávající propustek. Ten zůstane zachován, bude opraven, případně vyměněn za nový.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 615.

SO 71-30-05 Chlumec n. C., úprava ulice Spravedlnost

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: místní komunikace, ulice Spravedlnost
- stávající vlastník: Město Chlumec nad Cidlinou
- stávající správce: Technické služby města Chlumec nad Cidlinou
- kilometr železniční trati: km 21,5 – 21,8
- důvod zpracování: zrušení stávajícího železničního přejezdu P3978 a výstavba nadjezdu
- délka: cca 0,832 km
- základní kategorie: MS2 11/7,5/70

Navržené řešení

Nová ulice je směrově navrhována v poloze dle územního plánu, mimo stávající ulici Spravedlnost. Nová ulice bude v budoucnu součástí přeložené silnice II/327. Návrhové parametry vyhovují kategorii S 7,5/70. V místě napojení plánovaného skladového areálu je navržena průsečná křižovatka.

Směrové i výškové poměry splňují požadavky na návrhovou rychlost 70 km/h.

Směrově má trasa 1 směrový oblouk s $R = 600$ m s přechodnicemi dl. 70 m.

Výškově je niveleta komunikace navržena 8,5 m nad temenem kolejnic. Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí od $R = 2000$ m do $R = 3200$ m. Maximální navržený podélný sklon je 4,5 %.

Základní příčný sklon vozovky je střešovitý 2,5 %. Ve směrovém oblouku je sklon dostředný 2,5 %.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do silničních příkopů. Ty jsou zaústěny do stávajícího koryta, nebo do železničních příkopů. Voda je pak z železničního příkopu převedena jedním propustkem pod železnici do stávajícího koryta vodoteče. Území je pro odvod vody komplikované, a tak je odvod vod řešen společně pro silnice i železnici. Voda ze silničních příkopů tak v krátkých úsecích protéká i železničními příkopy, ale nakonec z území odečou společně stávající vodotečí.

Na sjezdu k plánovanému skladovacímu areálu je jeden příčný trubní propustek DN 1000, dl. 27 m a 2 podélné propustky na sjezdech na pozemky DN 600, dl. 10 m. Na sjezdu ke stávajícímu RD, cca v km 0,2 je stávající propustek, který zůstává zachován. V km 0,231 je navržen nový podélný trubní propustek vpravo DN 600, dl. 15 m. Na sjezdu k osadě Amerika cca km 0,720 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 15 m.

Od km 0,180 do km 0,700 je podél východní hrany komunikace navržena komunikace pro společný provoz pěších a cyklistů. Ta je navržena jako náhrada za zrušený stávající přejezd a jako přístup především do průmyslového areálu Bidfood Czech Republic s.r.o. a pile Kinský dal Borgo, a.s., Šířka je 3,5 m, včetně bezpečnostního odstupu od jízdního pruhu. Příčný sklon je 2 % směrem do vozovky.

Cca v km 0,230 je vlevo odbočení k plánovanému skladovému areálu. Pro levé odbočení je navržen odbočovací pruh. Pro zajištění pěší dostupnosti areálu je v křižovatce navrženo místo pro přecházení s dělicím ostrůvkem.

SO 71-31-03 Chlumec n. C., účelová komunikace, km 21,6 až km 21,7

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: -
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 21,6 – 21,7
- důvod zpracování: přerušení stávajících vazeb realizací nadjezdu (ul. Spravedlnost)
- délka: cca 0,189 km,
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Bude sloužit zejména zemědělské dopravě. Může plnit i jinou dopravní funkci, například k napojení sousedních pozemků. Komunikace bude sloužit k obsluze pozemků parc.č. 886/2 a 886/5. Polní cesta je navržena jednopruhová bez výhyben.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Kryt je zpevněný nestmelenými vrstvami.

Na začátku je napojena na místní komunikaci Spravedlnost, je vedena pod nový mostní objekt a končí na hranici pozemku parc.č. 886/5.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu, navrženy jsou trubní propustky DN 800, dl. 15 m v km 0,066 a km 0,129.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 615.

SO 72-30-01 Úprava silnice III/32414 Lišice - Chlumec n. C.

- obec: Chlumec nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumec nad Cidlinou
- třída a číslo PK: silnice III/32414
- stávající vlastník: Královéhradecký kraj
- stávající správce: Správa silnic Královéhradeckého kraje
- kilometr železniční trati: km 20,62
- důvod zpracování: úprava stávajícího železničního přejezdu P3977
- délka: cca 0,430 km
- základní kategorie: S 7,5/70

Navržené řešení

Jedná se o náhradu úrovnňového přejezdu P3977 nadjezdem v závislosti na novém vedení kolejí. Úprava silnice III/32414 směrově kopíruje stávající vedení komunikace. Železnice je vedena v nové stopě a v zářezu cca 5 m.

Trasa má 2 směrové oblouky s $R = 600$ m a $R = 700$ m s přechodnicemi dl. 70 m.

Výškově je niveleta komunikace navržena 8,5 m nad temenem kolejnic. To je cca 3,5 m nad stávajícím terénem. Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí od $R = 2200$ m do $R = 3200$ m. Maximální navržený podélný sklon je 4,5 %. Minimální navržený podélný sklon je 0,5 %.

Základní příčný sklon vozovky je střešovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je sklon dostředný 2,5 %.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do silničních příkopů. Ty jsou zaústěny do železničních příkopů. Protože je zde železnice v několikametrovém zářezu a terén se svažuje z obou stran k železnici, není jiná možnost kam silniční příkopy zaústit.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

SO 72-31-01 Chlumeč - Převýšov, účelová komunikace, km 19,8 až km 20,6 vpravo

- obec: Převýšov
- katastrální území: Převýšov
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: -
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 19,8 – 20,60
- důvod zpracování: komunikace sloužící pro přístup k TB, výhybkám a BTS
- základní kategorie: P 4,0/30
- délka: cca 0,944 km

Navržené řešení

Účelová komunikace pro přístup k výhybkám a BTS. Napojená je na silnici III/32414 a vedená je podél železniční trati s výhybnami po 400 m. Na konci u BTS je obratiště pro malé nákladní vozidlo. Z této komunikace jsou napojeny pozemky parc. č. 827/5, 827/31 a 827/32.

Vozovka je se zpevněným krytem. Ve většině úseku je kryt zpevněný nestmelenými vrstvami. Na začátku polní cesty, v úseku do vzdálenosti 20 m od napojení na silnici, je kryt se stmelenou obrusnou vrstvou.

Směrově je trasa přisunuta co nejbližší k nové hraně železničního příkopu. Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném náspu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 % směrem od kolejí. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu. V km 0,005 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 10 m.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelenou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 72-30-02 Úprava silnice II/611 Chlumeč n. C. – Lovčice

- obec: Chlumeč nad Cidlinou
- katastrální území: Chlumeč nad Cidlinou
- třída a číslo PK: silnice I/11 resp. II/611

- stávající vlastník: Česká republika, resp. Královéhradecký kraj
- stávající správce: Ředitelství silnic a dálnic ČR, resp. Správa silnic Královéhradeckého kraje
- kilometr železniční trati: km 19,71
- důvod zpracování: výstavba nového silničního mostního objektu
- základní kategorie: S 9,5/80
- délka: cca 0,45 km

Navržené řešení

Jedná se o úpravu výškového vedení silnice II/611 z důvodu výstavby nového mostu přes železniční trať.

Směrově je trasa v přímé, bez změny polohy. Délka úpravy vychází z výškového řešení. Výškově je trasa v místě křížení se železniční tratí o cca 0,8 m výš, než je stávající stav. Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí od $R = 2800$ m do $R = 4000$ m. Maximální navržený podélný sklon je 4,0 %. Výšková úprava splňuje požadavky na návrhovou rychlost 80 km/h.

Příčný sklon vozovky je v celé délce střechovitý 2,5 %.

Režim odvodnění se nemění. Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do stávajících příkopů.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

SO 73-31-01 Převýšov, účelová komunikace, km 18,3 až km 18,8 vlevo

- obec: Převýšov
- katastrální území: Převýšov
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Obec Převýšov
- stávající správce: Obec Převýšov
- kilometr železniční trati: km 18,3 – 18,8
- důvod zpracování: zrušení stávajícího železničního přejezdu P3976
- základní kategorie: P 4,0/30
- délka: cca 0,601 km

Navržené řešení

Komunikace slouží jako přístup k nové technologické budově (SO 73-61-01) a také pro zabezpečení přístupu na stávající lesní cesty poté, kdy se zruší stávající úrovňový přejezd P3976. Je napojena na silnici III/32734 Převýšov – Lovčice.

Na začátku trasy, v prvním směrovém oblouku je vpravo sjezd na nové parkoviště pro 6 vozidel a k novému podchodu v zastávce (umožní tak převedení cyklistů na oblíbené trase přes přejezd P3976).

Vozovka cesty je se zpevněným krytem. Ve většině úseku je kryt zpevněný nestmelenými vrstvami. Na začátku polní cesty, v úseku do vzdálenosti 20 m od napojení na silnici, a na ploše parkoviště je kryt se stmelenou obrušnou vrstvou.

Směrově je trasa vedena podél nové hrany železničního příkopu. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 30$ m do $R = 500$ m. V km cca 0,2 je navržena jedna výhybna.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %, směrem od kolejí. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

V km 0,006 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 15 m. V km cca 0,150 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 10 m.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelanou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 73-31-02 Převýšov, úprava místních komunikací v Převýšově

- obec: Převýšov
- katastrální území: Převýšov
- třída a číslo PK: místní komunikace
- stávající vlastník: Obec Převýšov
- stávající správce: Obec Převýšov
- kilometr železniční trati: km 17,9 – 18,1
- důvod zpracování: zrušení stávajícího železničního přejezdu P3975

Navržené řešení

Tento SO řeší úpravu stávajících místních komunikací a chodníků v obci Převýšov v návaznosti na úpravy železničního přejezdu P3975.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-N-3-VI-PIII.

Konstrukce chodníku je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-D-1-CH-PIII.

Základní příčný sklon chodníku je jednostranný 2,0 %, směrem do vozovky.

SO 73-30-01 Úprava silnice III/32734 Převýšov – Lovčice

- obec: Převýšov
- katastrální území: Převýšov
- třída a číslo PK: silnice III/32734
- stávající vlastník: Královéhradecký kraj
- stávající správce: Správa silnic Královéhradeckého kraje
- kilometr železniční trati: km 17,95 – 18,05
- důvod zpracování: úprava stávajícího železničního přejezdu P3975
- základní kategorie: S 7,5/30
- délka: cca 0,17 km

Navržené řešení

Jedná se o úpravu úrovně přejezdu P3975 v závislosti na novém vedení kolejí.

Trasa má 2 směrové oblouky s $R = 27$, resp. 30 m s jednostrannými přechodnicemi dl. 30 m.

Výškově je niveleta komunikace navržena v úrovni stávající komunikace a terénu Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí od $R = 200$ m do $R = 800$ m. Minimální navržený podélný sklon je 0,5 %. Maximální navržený podélný sklon je 3,50 %.

Základní příčný sklon vozovky je střešovitý 2,5 %. V místě přejezdu se přizpůsobuje podélnému sklonu železnice.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

SO 74-31-01 Převýšov, úprava účelové komunikace, km 17,9 až 18,0 vlevo

- obec: Převýšov
- katastrální území: Převýšov
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Obec Převýšov
- stávající správce: Obec Převýšov
- kilometr železniční trati: km 17,85 – 17,97
- důvod zpracování: stávající komunikace je přerušena vedením železniční tratě
- základní kategorie: P 4,0/30
- délka: cca 0,20 km

Navržené řešení

Navržené řešení Do stávajícího vedení účelové komunikace zasahuje navržená varianta železniční tratě. Úprava účelové komunikace vede podél železniční trati a napojuje se na novou polohu silnice III/32734.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Ve většině úseku je kryt zpevněný nestmelenými vrstvami. Na začátku polní cesty, v úseku do vzdálenosti 20 m od napojení na silnici, je kryt se stmelenou obrusnou vrstvou.

Směrově je trasa přisunuta co nejblíže k nové hraně železničního příkopu. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 15$ m do $R = 50$ m.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 % směrem od kolejí. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Před přejezdem i za přejezdem je navržený trubní propustek DN 1000, dl. 15 m pro převedení drážních příkopů.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelenou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 74-31-02 Úprava účelové komunikace Lovčice - Bludy

- obec: Lovčice
- katastrální území: Lovčice u Nového Bydžova
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Česká republika
- stávající správce: Zemědělský podnik Razová a Státní pozemkový úřad
- kilometr železniční trati: km 15,6 – 15,9
- důvod zpracování: komunikace sloužící pro výstavbu železniční tratě
- délka: cca 1,19 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Zpevnění stávající účelové komunikace. Součástí úpravy jsou nově navržené výhybny po 400 m. Komunikace bude sloužit kromě stávajícího účelu i pro staveništní dopravu.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Kryt je se stmelenou obrusnou vrstvou.

Směrově je trasa v místě stávající účelové komunikace. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 250$ m do $R = 2500$ m.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 602.

SO 74-31-03 Úprava účelové komunikace Bludy – Blata

- obec: Lovčice
- katastrální území: Lovčice u Nového Bydžova
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Ing. Bareš Václav
- stávající správce: Ing. Bareš Václav
- kilometr železniční trati: km 15,6 – 15,9
- důvod zpracování: komunikace sloužící pro výstavbu železniční tratě
- délka: cca 0,9 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Navržené řešení Zpevnění stávající účelové komunikace. Součástí úpravy jsou nově navržené výhybny po 400 m. Komunikace bude sloužit kromě stávajícího účelu i pro staveništní dopravu.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Kryt je zpevněný nestmelenými vrstvami.

Směrově je trasa v místě stávající účelové komunikace. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 30$ m do $R = 500$ m.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

V km 0,62 je stávající propustek, který bude zachován a opraven. V km 0,85 je navržen nový trubní propustek pro převedení železničního příkopu

Na odbočné větvi k pozemku parc. č. 606/12 je v km 0,072 navržen nový trubní propustek pro přechod stávajícího příkopu.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 615.

SO 74-31-04 Úprava účelové komunikace Bludy – Kněžičky

- obec: Lovčice
- katastrální území: Lovčice u Nového Bydžova
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: obec Lovčice, soukromí vlastníci
- stávající správce: obec Lovčice, soukromí vlastníci
- kilometr železniční trati: km 14,1 – 15,6
- důvod zpracování: komunikace sloužící pro výstavbu železniční tratě
- základní kategorie: P 4,0/30
- délka: cca 2,04 km

Navržené řešení

Navržené řešení Zpevnění stávající účelové komunikace a její prodloužení podél železniční tratě. Součástí úpravy jsou nově navržené výhybny po 400 m. Komunikace bude sloužit kromě stávajícího účelu i pro staveništní dopravu. Proto je na konci trasy navrženo také obratiště.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Kryt je se stmelenou obrusnou vrstvou.

Směrově je trasa v místě stávající účelové komunikace. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 30$ m do $R = 500$ m. Trasa je ukončena obratištěm před NPR Kněžičky.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

V km 0,477 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 10 m. V km 1,323 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 10 m.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 602.

SO 76-31-01 Účelová komunikace k Odb. Chotovice, vlevo

- obec: Žehuň
- katastrální území: Žehuň
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Kinský dal Borgo, a.s. a soukromí vlastníci
- stávající správce: Kinský dal Borgo, a.s. a soukromí vlastníci
- kilometr železniční trati: km 9,05 – 12,05
- důvod zpracování: komunikace sloužící pro výstavbu železniční tratě a obsluhu po zrušení přejezdu P3974
- délka: cca 3,20 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Navržené řešení Účelová komunikace bude sloužit k obsluze nové technologické budovy (SO 75-61-01) a také pro výstavbu železniční tratě a dále jako obslužná komunikace pro území po zrušení přejezdu P3974. Napojená je na silnici II/328 a vedená podél železniční tratě s výhybnami po 400 m.

Vozovka cesty je se zpevněným krytem vozovky. V celém úseku je kryt se stmelenou obrusnou vrstvou.

Od ZÚ je trasa směrově vedena v trase stávající polní cesty na pozemcích parc.č. 669/2 a 775 a to až do km cca 0,550. Dále je trasa přisunuta ze severní strany co nejbližší k nové hraně železničního tělesa. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 20$ m do $R = 2500$ m.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Na trase je navrženo 8 nových propustků. V km 0,002 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 25 m. V km 0,930 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 8 m. V km 1,258 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 8 m. V km 2,108 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 8 m. V km 2,419 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 8 m. V km 2,733 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 8 m. V km 2,952 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 8 m. V km 3,10 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 8 m.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 602.

SO 76-31-03 Choťovice - Dobšice, účelová komunikace km 8,9 až 10,6 vpravo

- obec: Žehuň
- katastrální území: Žehuň
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: vlastníci jednotlivých pozemků
- kilometr železniční trati: km 8,9 – 11,8
- důvod zpracování: zachování přístupu na pozemky jižně od kolejiště u stanice Choťovice po zrušení stávajícího železničního přejezdu P3974
- základní kategorie: P 4,0/20
- délka: 3,233 km

Navržené řešení

Účelová komunikace bude sloužit pro zachování přístupu k nemovitosti na pozemku parc. č. 792/2 a k němu přilehlé pozemky. Dále pak také na pozemky jižně od kolejiště u stanice Choťovice po zrušení stávajícího železničního přejezdu P3974.

Vozovka cesty je se zpevněným krytem vozovky. Ve většině úseku je kryt zpevněný nestmelenými vrstvami. Na začátku polní cesty, v úseku do vzdálenosti 20 m od napojení na silnici, je kryt se stmelenou obrusnou vrstvou.

Na začátku je napojena přeložku silnice II/328 (SO 76-30-01). Nejprve je vedena v trase původní silnice II/328 až k železničnímu tělesu. Zde se na něj napojuje a pokračuje východním směrem po opuštěném železničním tělese. V místech zrušených (vybouraných) propustků budou brody. U objektu na pozemku parc. č. 792/2 je vlevo odbočka na stávající cestu pro jeho obsluhu a obsluhu přilehlých pozemků. Komunikace je ukončena na pozemku parc. č. 709/1. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 15$ m do $R = 1000$ m. Na trase jsou výhybny po 400 m.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Na trase jsou navrženy 2 nové propustky. V km 0,013 je navržen nový trubní propustek DN 1000, dl. 20 m. V km 0,130 je navržen nový trubní propustek DN 800, dl. 15 m.

Brody jsou v km 0,254; 0,971; 1,200; 1,508; 1,620; 2,368; 2,678; 3,000 a 3,225. Brody budou s povrchem z lomového kamene v betonovém loži.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelenou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 76-30-01 Úprava silnice II/328 Žehuň – Dlouhopolsko

- obec: Žehuň
- katastrální území: Žehuň
- třída a číslo PK: silnice II/328
- stávající vlastník: Středočeský kraj
- stávající správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
- kilometr železniční trati: km 9,01
- důvod zpracování: zrušení stávajícího železničního přejezdu P3973
- základní kategorie: S 7,5/70
- délka: cca 0,70 km

Navržené řešení

Stávající železniční přejezd P3973 je zrušen a nahrazen novým nadjezdem.

Směrově je trasa od stávající trasy odkloněna západním směrem. Důvodem je umožnění výstavby většiny trasy při zachování provozu na stávající komunikaci. Trasa je složena z 3 směrových oblouků s poloměrem $R = 300$ m a $R = 800$ m s přechodnicemi v délce 70 m.

Výškově je niveleta komunikace navržena 8,5 m nad temenem kolejnic. Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí od $R = 2000$ m do $R = 3200$ m. Maximální navržený podélný sklon je 4,5 %.

Základní příčný sklon vozovky je střežovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je sklon dostředný 3,0 %.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do silničních příkopů. Ty jsou zaústěny do železničních příkopů, nebo propustků. Vzájemné propojení silničních a železničních příkopů je součástí celkového řešení odvodnění území.

Součástí SO jsou 2 trubní propustky na obou stranách komunikace v km 0,659. DN 600, dl. 10 m.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

Délka uzavírky silnice II/328 v místě nadjezdu v řádu 3 měsíců je možná. Objízdnou trasu pro nákladní dopravu je třeba vést po silnicích II. tř., případně i po dálnici D11. Individuální automobilovou dopravu lze vést po silnicích III. tř. Při uzavírkách silnic III. tříd je nutné zachování dopravní obslužnosti obcí autobusovou dopravou.

SO 76-30-02 Úprava silnice III/32818 Žehuň – Hradčany

- obec: Žehuň
- katastrální území: Žehuň
- třída a číslo PK: silnice III/32818
- stávající vlastník: Středočeský kraj
- stávající správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
- kilometr železniční trati: km 8,43
- důvod zpracování: úprava stávajícího železničního přejezdu P3972
- délka: cca 0,11 km
- základní kategorie: S 7,5/70

Navržené řešení

Jedná se o úpravu úrovněového přejezdu P3972 v závislosti na novém vedení kolejí. Úprava silnice III/32818 směrově kopíruje stávající vedení komunikace. Úprava komunikace je pouze nejnútnejším rozsahu. Nový přejezd bude oproti stávajícímu stavu dvukolejný, jinak je ve stejné poloze.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do stávajících silničních příkopů. Způsob odvodnění zůstává zachován.

Po obou stranách přejezdu jsou navrženy nové trubní propustky DN 1000, dl. 15 m pro převedení drážních příkopů.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

Vlevo před přejezdem jsou napojeny 2 stávající sjezdy na pozemky.

SO 76-31-02 Chotovice - Dobšice, účelová komunikace km 7,8 až km 8,4 vlevo

- obec: Dobšice

- katastrální území: Dobšice u Žehuně
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: vlastníci jednotlivých pozemků
- kilometr železniční trati: km 7,8 – 8,4
- důvod zpracování: zrušení stávajícího železničního přejezdu P3971
- délka: cca 0,66 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Stávající úrovnový přejezd P3971 se zruší a pro zabezpečení přístupu na pozemky je navržena účelová komunikace vedená od silnice III/32734 podél železniční trati k místu zrušeného přejezdu. Komunikace bude sloužit také jako přístupová komunikace k výhybkám a kiosku spínacího zařízení na přechodu trakčních soustav.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Ve většině úseku je kryt zpevněný nestmelenými vrstvami. Na začátku polní cesty, v úseku do vzdálenosti 20 m od napojení na silnici, je kryt se stmelenou obrusnou vrstvou.

Směrově je trasa přisunuta co nejblíže k nové hraně železničního tělesa. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 25$ m do $R = 100$ m. V trase je navržena 1 výhybna.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

V km 0,07 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 10 m. V km 0,337 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 15 m. Na konci trasy jsou pro zpřístupnění pozemků využity stávající propustky přes stávající příkopy.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelenou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 77-31-01 Dobšice, úprava účelové komunikace k měnírně

- obec: Dobšice
- katastrální území: Dobšice u Žehuně
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Česká republika, obec Žehuň
- stávající správce: Správa železniční dopravní cesty, obec Žehuň
- kilometr železniční trati: km 7,45 – 7,65
- důvod zpracování: požadavek na zpevnění stávající účelové komunikace
- délka: cca 0,46 km
- základní kategorie: P 4,0/20

Navržené řešení

Zpevnění stávající účelové komunikace sloužící pro obsluhu TNS Dobšice. Z důvodu zavážení transformátorů do TNS je potřeba zajistit průjezd návěsové soupravy.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Kryt je se stmelenou obrusnou vrstvou.

Trasa je napojena na silnici III/32817. Stávající napojení bude upraveno pro průjezd návěsové soupravy. Směrově je trasa v místě stávající účelové komunikace. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 12,5$ m do $R = 100$ m. V km cca 0,18 je napojení stávající cesty směrem ke zrušenému přejezdu

P 3971. V km 0,24 je první sjezd ke stávající bráně areálu TNS. V km 0,43 je nový sjezd, který bude používán při výstavbě železnice. Trasa je ukončena u stávajícího vjezdu do TNS.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Pro kryt se stmelenou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 77-31-04 Dobšice, úprava ploch v nádraží a cesty k č.p. 110

- obec: Dobšice
- katastrální území: Dobšice u Žehuně
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: České dráhy, a.s.
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 6,80 – 7,00
- důvod zpracování: zachování přístupu k č.p. 110 a úprava ploch kolem VB a STS
- délka: cca 0,200 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Jedná se o úpravu stávající účelové komunikace, zajišťující dopravní obsluhu rodinného domu č.p. 110. Rodinný dům, včetně okolního pozemku parc.č. 471/7 je v soukromém vlastnictví. Ale pozemek parc.č. 471/7 je celý uvnitř pozemku parc.č. 471/1, který je v majetku Českých drah. Nové kolejové řešení zasahuje do stávající přístupové komunikace.

Součástí objektu je dále úprava komunikace a ploch pro pěší u výpravní budovy a trafostanice.

Vozovka účelové komunikace cesty je se zpevněným krytem vozovky. Na začátku komunikace, do místa stávající plochy pro parkování za budoucí trafostanicí, je kryt se stmelenou obrusnou vrstvou. Část SO u rodinného domu má kryt zpevněný nestmelenými vrstvami.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelenou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 77-31-02 Dobšice, účelová komunikace k zastávce, vlevo

- obec: Dobšice
- katastrální území: Dobšice u Žehuně
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: -
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 6,55 – 6,82
- důvod zpracování: obsluha železniční zastávky Dobšice n. C.
- délka: cca 0,304 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Nová účelová komunikace sloužící pro obsluhu zastávky Dobšice n. C. Součástí objektu jsou i parkovací stání a manipulační plocha pro obsluhu koleje 4a. Komunikace vede od přeloženého vedení silnice III/32813 podél železniční tratě.

Směrově je trasa přisunuta co nejbližší k nové hraně železničního tělesa. Poloměry směrových oblouků jsou od $R = 20$ m do $R = 100$ m. Mezi podchodem a koncem koleje 4a jsou navržena parkovací stání. Od parkovacích stání je rampou přístup přímo na nástupiště a k podchodu. Od km cca 0,22 je komunikace rozšířena na manipulační plochu pro obsluhu koleje 4a a pro možnost otočení nákladního vozidla. V km cca 0,048 je navržen sjezd pro obsluhu pozemku parc. č. 127/2.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Od napojení na silnici III třídy, až za parkovací stání, je kryt se stmelanou obrusnou vrstvou. Navazující manipulační plocha má kryt zpevněný nestmelanými vrstvami.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 %, směrem od kolejí. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

V km 0,06 je navržen nový trubní propustek DN 600, dl. 10 m. Voda přitékající silničním příkopem od severu tímto propustkem proteče do drážního příkopu. Příkop vedený po severní straně SO na konci manipulační plochy přejde na příkop železniční. Území je odvodněno propustkem pod železnici v km 7,162 (SO 77-21-02)

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615. Pro kryt se stmelanou obrusnou vrstvou je navržena konstrukce PN 602.

SO 77-31-03 Dobšice, chodník k zastávce, vpravo

- obec: Dobšice
- katastrální území: Dobšice u Žehuně
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: -
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 6,7
- důvod zpracování: přístup pro pěší na nástupiště železniční zastávky Dobšice n. C.
- délka: cca 0,050 km
- základní kategorie: komunikace pro pěší

Navržené řešení

Chodník je veden od silnice III/32812 na nástupiště železniční zastávky Dobšice nad Cidlinou. Délka chodníku je cca 50 m. Šířka chodníku je 2,0 m. Povrch chodníku je navržen z betonové zámkové dlažby. Příčný sklon chodníku je maximálně 2,0 %. Odvedení vody z povrchu chodníku je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu. Vlevo před podchodem je navržena plocha pro odstavování jízdních kol. Rozměr plochy je 2 x 6 m.

Konstrukce chodníku je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-D-1-CH-PIII

SO 78-30-01 Úprava silnice III/32813 Dobšice – Kolaje

- obec: Dobšice
- katastrální území: Dobšice u Žehuně
- třída a číslo PK: silnice III/32813
- stávající vlastník: Středočeský kraj
- stávající správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
- kilometr železniční trati: km 6,40 – 6,55
- důvod zpracování: zrušení železničního přejezdu P3970
- délka: cca 0,23 km

- základní kategorie: S 7,5/50

Navržené řešení

SO řeší úpravu směrového vedení silnice III/32813 v závislosti na zrušení stávajícího přejezdu P3970 a zřízení nového přejezdu společného pro silnice III/32813 a III/32812. 2 stávající přejezdy jsou zrušeny a nahrazeny jedním společným. Poloha nového přejezdu je zvolena tak aby nezasahovala do výhybek.

Směrově je silnice na severní straně železnice. Cca 170 m před stávajícím přejezdem se odklání západním směrem a napojuje se stykovou křižovatkou do upraveného vedení silnice III/32812. Vzdálenost hranice křižovatky je minimálně 30 m od nebezpečného pásma železničního přejezdu.

Základní kategorie přeložky je S 7,5/50. Minimální poloměry směrových oblouků jsou 55 m. Rozšíření základní šířky jízdního pruhu 3,0 m je v oblouku rozšířeno o 1,15 m. Celková šířka zpevnění, včetně zpevněné krajnice je 8,8 m.

Výškově je niveleta komunikace v mírném násypu. Poloměry výškových oblouků jsou v rozmezí $R = 1000$ m až $R = 1500$ m. Maximální navržený podélný sklon je do 3,0 %.

Základní příčný sklon vozovky je střechovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je sklon dostředný.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do silničních příkopů. Ty jsou zaústěny do příkopů SO 78-30-02.

V km 0,207 je navržen nový trubní propustek DN 800, dl. 18 m.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

Část silnice III/32813 severně od přejezdu k její nové přeložce bude vybourána. V tomto prostoru bude částečně nová účelová komunikace a částečně bude prostor rekultivován. Rekultivace není součástí tohoto SO.

Část jižně od zrušeného přejezdu P3970 zůstane zachována a bude navrženo, aby majetkově přešla do vlastnictví obce.

SO 78-30-02 Úprava silnice III/32812 Dobšice – Opolánky

- obec: Dobšice, Opolany
- katastrální území: Dobšice u Žehuně, Opolánky
- třída a číslo PK: silnice III/32812
- stávající vlastník: Středočeský kraj
- stávající správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
- kilometr železniční trati: km 5,63 – 6,41
- důvod zpracování: zrušení železničního přejezdu P3969
- délka: cca 1,02 km
- základní kategorie: S 7,5/50

Navržené řešení

SO řeší úpravu směrového vedení silnice III/32812 v závislosti na zrušení přejezdu P3969 a zřízení nového přejezdu společného pro silnice III/32813 a III/32812. 2 stávající přejezdy jsou zrušeny a nahrazeny jedním společným. Poloha nového přejezdu je zvolena tak aby nezasahovala do výhybek. Rozhledové poměry na přejezdu jsou součástí SO v části E.1.3 - Železniční přejezdy.

Směrově se trasa silnice na severní straně železnice před stávajícím přejezdem P3969 odklání a pokračuje podél železniční trati, překračuje železniční trať v místě nového přejezdu a napojuje se do své stávající stopy před dnešní křižovatkou se silnicí III/32813.

Základní kategorie přeložky je S 7,5/50 s adekvátním rozšířením ve směrových obloucích. Minimální poloměr směrového oblouku je před železničním přejezdem a má hodnotu 55 m. Rozšíření základní šířky jízdního pruhu 3,0 m je v oblouku rozšířeno o 1,15 m na vnější straně oblouku a o 1,25 m na vnitřní straně. Celková šířka zpevnění, včetně zpevněné krajnice je 8,9 m. Pro poloměr $R = 190$ m je rozšíření jízdního pruhu 0,3 m. Pro poloměr $R = 190$ m je rozšíření jízdního pruhu 0,25 m.

Jižně od železnice je na přeloženou silnici III/32812 novou stykovou křižovatkou napojena její původní stopa, nově jako místní komunikace (SO 78-30-04).

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

Část stávající silnice III/32812, která je jižně od železnice zůstane zachována jako přístupová komunikace ke stávající nemovitosti. Bude navrženo, aby majetkově přešla do vlastnictví obce. Nové železniční těleso se přiblíží těsně k této komunikaci. V místě souběhu silnice a železnice budou v rámci tohoto SO osazena betonová svodidla a tím bude zúžena stávající šířka komunikace. Šířka komunikace neklesne pod 4,5 m, což je pro přístupovou komunikaci k nemovitosti dostačující.

Část silnice III/32812 severně od přejezdu k její nové přeložce bude vybourána a prostor rekultivován. Rekultivace není součástí tohoto SO.

Výškově je niveleta komunikace navržena v úrovni stávajícího terénu. Poloměry výškových oblouků jsou od $R = 200$ m (u železničního přejezdu) do $R = 4000$ m. Maximální navržený podélný sklon je do 2,6 %. Minimální navržený podélný sklon je do 0,5 %.

Základní příčný sklon vozovky je střechovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je sklon dostředný.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem do silničních příkopů. Skrz sjezdy jsou příkopy provedeny trubicími propustky. Příkopy jsou zaústěny do stávajících vodotečí, nebo do železničních příkopů. Jinak než železničními příkopy a následně skrz železniční propustek nelze odvést vodu do stávajících vodotečí.

V km 0,108 je navržen nový podélný trubicí propustek pod sjezdem vlevo s DN 800 mm, dl. 13 m. V km 0,406 je navržen nový příčný trubicí propustek DN 800 mm, dl. 15 m. V km 0,520 je navržen nový podélný trubicí propustek pod sjezdem vlevo s DN 600 mm, dl. 8 m. V km 0,720 jsou navrženy 2 nové podélné trubicí propustky. Jsou pod sjezdem vpravo i vlevo s DN 800 mm, dl. 11 m (vlevo) a dl. 15 m (vpravo). V km 0,853 je navržen nový příčný trubicí propustek pro převedení drážního příkopu DN 1000 mm, dl. 20 m. V km 0,880 je navržen nový příčný trubicí propustek pro převedení drážního příkopu DN 1000 mm, dl. 16 m.

SO 78-30-04 Dobšice, napojení místní komunikace na přeložku III/32812

- | | |
|------------------------------|--|
| - obec: | Dobšice |
| - katastrální území: | Dobšice u Žehuně |
| - třída a číslo PK: | místní komunikace |
| - stávající vlastník: | Středočeský kraj |
| - stávající správce: | Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje |
| - kilometr železniční trati: | km 6,35 – 6,45 |
| - důvod zpracování: | zrušení železničního přejezdu P3970 |
| - délka: | cca 0,095 km |
| - základní kategorie: | MO2 6,5/6,5/30 |

Navržené řešení

Po realizaci přeložky silnice III/32812 (SO 78-30-02) bude původní část této silnice, jižně od železniční trati zachována jako přístupová komunikace ke stávající nemovitosti č.p. 20 na pozemku parc. č. st. 129/1a bude navrženo, aby majetkově přešla do vlastnictví obce.

Tento SO řeší nové napojení na přeloženou silnici III/32812. Součástí SO je také nový sjezd na pozemek parc. č. st. 42/39.

Směrově trasa vychází ze stávající přímé a po jednom směrovém oblouku s poloměrem $R = 80$ m je napojena kolmo na přeloženou silnici III třídy novou stykovou křižovatkou. Vzdálenost hranice křižovatky je minimálně 30 m od nebezpečného pásma železničního přejezdu.

Výškově je niveleta komunikace v úrovni stávajícího terénu.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 2,5 % do stávajícího příkopu na levé straně komunikace.

Dešťová voda je odvedena podélným a příčným sklonem levého silničního příkopu (částečně stávajícího). Tento příkop je zaústěn do stávajícího silničního propustku.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-N-3-V-PIII.

SO 78-30-03 Úprava silnice III/3289 Opolánky – Sány

- obec: Opolany
- katastrální území: Opolánky
- třída a číslo PK: silnice III/3289
- stávající vlastník: Středočeský kraj
- stávající správce: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
- kilometr železniční trati: km 4,79
- důvod zpracování: výšková úprava nivelety koleje a úprava přejezdu P3968
- délka: cca 0,15 km
- základní kategorie: S 7,5/50

Navržené řešení

V obci Sány zůstává zachován úrovnový přejezd. Stávající jednokolejný přejezd bude přestavěn na dvukolejný přejezd. Výškově je železniční trať o cca 80 cm výše, než je stávající stav. Rozhledové poměry na přejezdu jsou součástí SO v části E.1.3 - Železniční přejezdy.

Stavební objekt řeší úpravu komunikace v okolí úrovnového přejezdu P3968 v závislosti na novém vedení kolejí. Úprava chodníků není součástí tohoto SO.

Směrové vedení je vedeno východně, od stávajícího přejezdu, důvodem je získání potřebné délky pro nutné zvednutí nivelety komunikace a zároveň zachování stávajících sjezdů na přilehlé pozemky. Poloměry směrových oblouků jsou $R = 50$ m.

Šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu. Výchozí kategorie je S 7,5 s rozšířením každého jízdního pruhu o 0,8 m.

Podélný sklon je max. 7,0% a poloměry směrových oblouků jsou minimálně 200 m.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D1-N-1-III-PIII.

SO 78-31-01 Opolánky, úprava účelové komunikace, km 4,8 vpravo

- obec: Opolany
- katastrální území: Opolánky
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: Česká republika
- stávající správce: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- kilometr železniční trati: km 4,8-4,95

- důvod zpracování: přerušení stávající komunikace rozšířením železnice, přístup k TB
- délka: cca 0,04 km
- základní kategorie: P 4,0/30

Navržené řešení

Komunikace bude sloužit k obsluze technologické budovy (78-61-02) a k napojení sousedních pozemků.

Polní cesta je navržena jednopruhá bez výhyben. Návrhová kategorie v celé délce polní cesty je P 4,0/30.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Kryt je se stmelenou obrusnou vrstvou.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném násypu cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 % směrem od kolejí. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 602.

SO 78-31-02 Opolánky, úprava sjezdu k č.p. 44

- obec: Opolany
- katastrální území: Opolánky
- třída a číslo PK: samostatný sjezd na pozemek
- stávající vlastník: Obec Opolany
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 4,78-4,80
- důvod zpracování: přerušení stávající komunikace rozšířením železnice
- délka: cca 0,15 km

Navržené řešení

Výškovou úpravou a rozšířením železnice dojde k omezení stávajícího sjezdu na pozemky parc.č. 1018/3 a st. 200/1.

Upravený sjezd zajistí obsluhu přilehlých nemovitostí malým nákladním automobilem.

Plocha sjezdu je cca 160 m². Povrch sjezdu bude ze zámkové dlažby.

Konstrukce vozovky je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-D-1-O-PIII. Celková tloušťka katalogové konstrukce vozovky je min. 320 mm.

Odvodnění bude do okolního terénu směrem k železnici.

SO 78-31-03 Opolánky, komunikace pro pěší a parkoviště

- obec: Opolany
- katastrální území: Opolánky
- třída a číslo PK: komunikace pro pěší a parkoviště
- stávající vlastník: -
- stávající správce: -
- kilometr železniční trati: km 4,78-4,80
- důvod zpracování: přerušení stávající komunikace rozšířením železnice a požadavek obce
- délka: chodníky v délkách cca 45 m + 100 m + 125 m, parkoviště 115 m²

Navržené řešení

Na pravé straně, za sjezdem k budově č.p. 65 je na základě požadavku obce na obecním pozemku navrženo 7 parkovacích stání, včetně propojovacího chodníku po stejné straně vozovky (viz zápis ref. č. 386583-MMCZ-MET-0049).

Stávající chodník, který je po levé straně silnice III/3289, bude směrově upraven stejně, jako samotná silnice a bude prodloužen přes železniční přejezd jako přístup na nástupiště.

Jižně od železničního přejezdu je na základě požadavku obce podél pravé hrany silnice III/3289 navržen nový chodník, který končí u stávajícího sjezdu na pozemek par. č. 909/4 (viz zápis ref. č. 386583-MMCZ-MET-0049).

Základní šířka všech chodníků je 2,0 m

Příčné sklony chodníků jsou směrem do vozovky.

Konstrukce parkoviště a poježděných chodníků je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-D-1-O-PIII.

Konstrukce nepoježděných chodníků je navržena podle TP 170 – navrhování vozovek PK. Navržená konstrukce je D2-D-1-CH-PIII.

SO 78-31-04 Účelová komunikace k obvodu Kanín

- obec: Sány
- katastrální území: Sány
- třída a číslo PK: účelová komunikace
- stávající vlastník: -
- stávající správce: Správa železnic
- kilometr železniční trati: km 2,50-2,70
- důvod zpracování: Přístup k TB
- délka: 0,100 km
- základní kategorie: P 4,0/30
- třída dopravního zatížení IV
- návrhová úroveň porušení D2

Navržené řešení

Komunikace bude sloužit k obsluze technologických budov (78-61-03, 78-61-04) a k napojení sousedních pozemků.

Komunikace je navržena jednopruhová bez výhyben. Návrhová kategorie v celé délce komunikace je P 4,0/30.

Vozovka polní cesty je se zpevněným krytem vozovky. Kryt je se stmelenou obrusnou vrstvou.

Výškově trasa maximálně kopíruje stávající terén. Je převážně v mírném náspu výšky cca 0,2 m.

Základní příčný sklon vozovky je jednostranný 3,0 % směrem od kolejí. Odvedení vody z povrchu vozovky je zabezpečeno příčným sklonem do okolního terénu.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce je PN 602, modul přetvárnosti podloží 30 MPa, se spodní vrstvou z MZ. Celková tloušťka katalogové konstrukce vozovky je min. 410 mm.

V celé délce polní cesty je zajištěná potřebná délka rozhledu pro zastavení vozidla. V místě napojení účelové komunikace na místní komunikaci jsou zajištěné dostatečné rozhledové poměry.

A.12. KABELOVODY

SO 71-40-01 ŽST Chlumec n.C., kabelovod

Stávající stav

Stávající kabelovod začíná kabelovým vstupem do dopravního pavilonu směrem z přednádraží a veden okolo budovy na nástupiště č.1. Jeho stav a kapacita je nevyhovující.

Navržené řešení

V kabelovodu jsou vedeny kabelové trasy pro sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá zařízení.

Základní prvek kabelovodu tvoří 9-ti otvorový plastový multikanálový dílec, kabelovod se skládá z 6 dílců tj. 2 řady po 3 dílcích. Základní hloubka úložné spáry kabelovodu je -1,25m.

Šachty kabelovodu jsou navrženy jako železobetonové monolitické (odbočné, koncové, rohové) nebo plastové (kontrolní). Vzdálenost šachet je max. 25,0 m. Hloubka šachet je navržena 2,2m od horního líce poklopu. Šachty, v nichž kabelovod překonává výškový rozdíl mezi nástupištěm a úrovní kolejiště, jsou hluboké 3m.

Šachty budou opatřeny vodotěsnými uzamykatelnými poklopy z kompozitního materiálu nebo v nástupišti z pozinkované oceli určené k zadláždění venkovní dlažbou. Vnitřní rozměr 600 x 900mm s odolností proti zátěži 12,5 tuny (třída B 125) dle EN 124.

A.13. PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

Celková koncepce

Protihlukové stěny jsou zpracovány v rozsahu předepsané Akustickou studií, viz část N.1.2.5 (Akustická studie, měření hluku a vibrací). Protihlukové stěny jsou jednostranně pohltivé - třída pohltivosti je A3 a vzduchová neprozvučnost B3. Založení protihlukových stěn je navrženo na vrtaných pilotách průměru 630 mm.

Základní osová vzdálenost protihlukových stěn od přilehlé koleje je 3,5 m. V oblasti trakčních stožárů jsou navrženy výklenky. Velikost výklenků je dle typu stožáru TV – obecně 5,5 m.

V POTV jsou ŽB prvky (výztuž) protihlukové stěny vzájemně propojeny a ukolejňeny (řeší SO ukolejňení).

Únikové východy jsou navrhovány individuálně dle délky protihlukových stěn. Min. vzdálenost je 300,0 m (150,0 m u oboustranné). Únikový východ je tvořen vzájemným překryvem protihlukové stěny. Šířka průchodu je min. 1,0 m a délka překryvu je 3x šířka průchodu (min. 3,0 m). Podél protihlukové stěny jsou v rozestupech max. po 20,0 m osazeny piktogramy „Nouzový východ/úniková cesta“. Pokud je trať v náspu nebo v zářezu je navrženo terénní schodiště

SO 71-27-01 ŽST Chlumec n. C., protihluková stěna v km 21,700 - 22,120 vpravo

Současný stav

V současnosti nejsou v řešeném úseku protihlukové stěny umístěny.

Navržené řešení

Protihluková stěna je umístěna vpravo od krajní koleje v km 21,700 - 22,120. Celková délka protihlukové stěny je 420,0 m. Umístění protihlukové stěny kopíruje hranu zářezu (nepravidelná osová vzdálenost

od přilehlé osy koleje od 12,0 m do 22,7 m. Výška protihlukové stěny je také proměnlivá v závislosti na vzdálenosti protihlukové stěny od přilehlé koleje. Začátek protihlukové stěny je 5,0 m nad TK. Konec protihlukové stěny je 6,5 m. Stavební výška protihlukové stěny je však mnohem menší: v rozmezí 3,4 m - 4,5 m.

SO 71-27-02 Chlumec n. C., protihluková stěna ulice Spravedlnost

Protihluková stěna je umístěna vpravo u chodníku v km silničního nadjezdu 0,235 - 0,400. Celková délka protihlukové stěny je 175,0 m. Umístění protihlukové stěny kopíruje hranu chodníku a je vzdálena 7,175 m od osy komunikace. Výška protihlukové stěny je min. 1,5 m od povrchu chodníku. Únikové východy nejsou u protihlukové stěny navrhovány.

SO 71-27-03 ŽST Chlumec n. C., protihluková stěna v km 22,681 – 0,769 vpravo

Současný stav

V současnosti nejsou v řešeném úseku protihlukové stěny umístěny.

Navržené řešení

Protihluková stěna je umístěna vpravo od krajní koleje v km 22,681 - 0,769. Celková délka protihlukové stěny je 800,0 m.

V prvním úseku (od začátku po výpravní budovu) dílčí úseky protihlukové stěny doplňují linii stávajících budov tam, kde ke koleji nepřiléhají skládkové plochy. Výška protihlukové stěny je 4,0 m nad TK. V druhém úseku (od výpravní budovy podél ulice Nádražní po odbočení vlečky) je výška stěny 2,5 m nad TK. V posledním úseku (od odbočení vlečky po konec) je výška stěny 2,0 m na TK; osově je stěna vzdálena od osy koleje 4,0 m s ohledem na viditelnost návěstidel na vnitřní straně oblouku.

SO 71-27-04 ŽST Chlumec n. C., protihluková stěna v km 0,658 – 0,898 vlevo

Současný stav

V současnosti nejsou v řešeném úseku protihlukové stěny umístěny.

Navržené řešení

Protihluková stěna je umístěna vlevo od krajní koleje v km 0,658 – 0,898. Celková délka protihlukové stěny je 240,0 m. Stěna bude osazena na římse mostních objektů, resp. opěrné zdi; bude proto navržena z lehčích transparentních dílců. Výška stěny je 2,0 m nad TK. Délka překryvu se zdí na opačné straně kolejiště je 11 m a celkové délka zdi nepřekročí 300 m; z toho důvodu nejsou navrhovány únikové východy.

SO 73-27-01 Převýšov, protihluková stěna v km 17,690 - 18,492 vpravo

Současný stav

V současnosti nejsou v řešeném úseku protihlukové stěny umístěny.

Navržené řešení

Protihluková stěna je umístěna vpravo od krajní koleje v km 17,690 - 18,492. Celková délka protihlukové stěny je 802,0 m a výška je 3,1 m nad TK (úsek v km 17,690 - 18,225) a 2,6 m nad TK (úsek v km 18,267 - 18,492). Únikové východy nejsou navrhovány, jsou využity nutná přerušování protihlukové stěny - žel. přejezd a přístupy na nástupiště na zast. Převýšov.

SO 77-27-01 Dobšice, protihluková stěna v km 6,217 – 7,356 vpravo

Současný stav

V současnosti nejsou v řešeném úseku protihlukové stěny umístěny.

Navržené řešení

Protihluková stěna je umístěna vpravo od krajní koleje v km 6,217 – 7,356. Celková délka protihlukové stěny je 1062,0 m.

První úsek stěny (od začátku po výpravní budovu) je přerušen v místě přejezdu, podchodu a překryvem podél kusé koleje. Výška je 2,8 m nad TK. Únikové východy nejsou navrhovány, jsou využity nutná přerušení protihlukové stěny. Kolem výpravní budovy je vynechán manipulační prostor – stěna nepřiléhá přímo na fasádu budovy.

Druhý úsek (od výpravní budovy po konec) má výšku 2,3; resp. 2,0 m nad TK.

SO 78-27-01 Opolánky, protihluková stěna v km 4,664 – 5,285 vlevo

Současný stav

V současnosti nejsou v řešeném úseku protihlukové stěny umístěny.

Navržené řešení

Protihluková stěna je umístěna vlevo od krajní koleje v km 4,664 – 5,285. Celková délka protihlukové stěny je 609,0 m a výška je 2,3 m nad TK. Stěna je přerušena v místě přejezdu

SO 78-27-02 Opolánky, protihluková stěna v km 4,664 – 4,752 vpravo

Současný stav

V současnosti nejsou v řešeném úseku protihlukové stěny umístěny.

Navržené řešení

Protihluková stěna je umístěna vpravo od krajní koleje v km 4,664 – 4,752. Celková délka protihlukové stěny je 88,0 m a výška je 2,3 m nad TK. Stěna nahrazuje oplocení pozemku a na konci těsně přiléhá k navazujícímu objektu.

A.14. POZEMNÍ OBJEKTY BUDOV

Celková koncepce

Jedná se o stávající výpravní budovy určené ke stavebním úpravám a nově navrhované technologické budovy, jejichž nutnost, velikost a poloha bude dána požadavky technologie.

SO 71-61-01 ŽST Chlumec n. C., úpravy trafostanice

Současný stav

Objekt trafostanice je tvořen vlastní místností s umístěnými trafy, garáží/ skladem, garážemi radiovleku a dodatečně přistavenou rozvodnou.

Navržené řešení

Z důvodu nepotřeby a zatopení vstupu kabelů a části kabelového prostoru pod úroveň terénu vodou, bude přistavená část rozvodny ubourána. Na celém objektu bude provedena nová hydroizolace

z asfaltových pásů/ měkčeného PVC. 2 vstupní dveře do části trafostanice budou vyměněny za nové plechové zateplené bezpečnostní. Zbývající stávající vrata budou opatřeny novými nátěry. Budou opraveny stávající venkovní omítky a provedena nová fasáda na celém objektu. Dále budou opraveny vnitřní štukové omítky a provedena nová výmalba určených prostor.

SO 71-61-02 ŽST Chlumec n. C., nová trafostanice STS/C-2

Současný stav

V dotčené lokalitě se nachází stávající objekt TS, který je z hlediska požadavku silnoproudé technologie nedostačující.

Navržené řešení

Jedná se o návrh nového zděného objektu pro potřeby silnoproudé technologie. Umístění v km 22,832 vlevo. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 7,4 x 7,9 m je navržen zděný z keram./ bet. zdiva s tl. stěny 400 mm, strop z pref. žb panelů, střecha z dřevěných příhrad. vazníků, střešní krytina z plechových tabulí, likvidace dešťových vod prostřednictvím žlabů a svodů a s odvodem do vsakovací jámky.

SO 71-61-03 ŽST Chlumec n. C., úpravy výpravní budovy

Současný stav

Objekt výpravní budovy je tvořen dopravním pavilonem, s umístěnou DK a technologií, a odbavovací halou s čekárnou, hygienickým zázemím a restaurací ve východní části. Mezi dopravním pavilonem a odbavovací halou je „spojovací krček“, kterým ovšem nejsou provozy jednotlivých budov propojeny, ale jsou zde vedeny rozvody médií (vytápění, vodovod) a kabelových tras.

Navržené řešení

Stavební úpravy se budou týkat vybraných prostor v dopravním pavilonu (1. PP, 1. NP a 2. NP). V souvislosti s nově umisťovanou technologií bude řešena úprava stávajících rozvodů ústředního vytápění, ideálně úpravou stoupaček v 1. PP a mezi schodišti bez svislé stoupačky, ve 2. a 3. NP osazení el. přímotopů do dotčených kanceláří a nocežen. V souvislosti s nově navrhovaným podchodem v místě stávajícího krčku mezi dopravním pavilonem a výpravní budovou (stávající krček bude ubourán vč. nízké jednopodlažní části u odbavovací haly), bude nutné zajistit zachování vedení stávajících rozvodů ústředního vytápění, vodovodu, sděl. kabelů atd. Předpokládá se úprava trasy výše uvedených rozvodů a jejich osazení do nového venkovního „kolektoru“.

SO 71-61-04 ŽST Chlumec n. C., nová trafostanice STS/C-1

Současný stav

V dotčené lokalitě se nachází stávající objekt TS, který je z hlediska požadavku silnoproudé technologie nedostačující.

Navržené řešení

Jedná se o návrh nového zděného objektu pro potřeby silnoproudé technologie. Umístění v km 22,170 vpravo. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 7,4 x 7,9 m je navržen zděný z keram./ bet. zdiva s tl. stěny 400 mm, strop z pref. žb panelů, střecha z dřevěných příhrad. vazníků, střešní krytina z plechových tabulí, likvidace dešťových vod prostřednictvím žlabů a svodů a s odvodem do vsakovací jámky.

SO 73-61-01 Vých. Převýšov-les, nová technologická budova

Současný stav

V současnosti je stávající technologie umístěná v objektu výpravní budovy.

Navržené řešení

Jedná se o návrh nového objektu z důvodu požadavku zabzař, sděl. zař. a silnoproudu v km 18,800 vlevo. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 9,32 x 17,77 m. Objekt je navržen zděný z keram./ bet. zdiva s tl. stěny 400 mm, strop z prefa žb panelů, střecha sedlová, krov z dřevěných příhrad. vazníků, střešní krytina z plechových tabulí, likvidace dešťových vod volným skapem na okapový chodníček z betonových dlaždic. V této lokalitě nejsou navrženy podokapové žlaby a svody dešťových vod. Ve vnitřních prostorech se zabzař a sdělzař budou osazeny klima SPLIT jednotky (venkovní jednotky v ochranné kleci). Sokl bude vytažen do v. 500 mm nad úroveň okolního upraveného terénu.

SO 73-61-02 ŽST Převýšov, úpravy výpravní budovy

Současný stav

Objekt výpravní budovy je samostatně stojící objekt, s umístěnou DK se zázemím, technologií, a vestibulem s čekárnou a prostorem pro zavazadla. Objekt je částečně podsklepen, ve 2 podlažích nad technologií jsou umístěny byty. Sousední doplňkový objekt garáže a WC je samostatně stojící budova, jednopodlažní, bez podsklepení, s plochou střechou.

Navržené řešení

Stavební úpravy se budou týkat vybraných prostor v 1. NP. Budova bude vyklizena od veškeré stávající drážní technologie. Vstupy ze strany od kolejiště budou zrušeny ve vazbě na přiléhající nové nástupiště, které leží výše než současný terén. Vstup do budovy bude současným vestibulem ze strany od obce, doplněny budou dveře pro přístup do všech místností. Boční vstup do objektu na schodiště do vyšších podlaží bude zachován.

Prostor bývalé čekárny bude zmenšen na úkor návrhu nového hygienického zázemí pro další možné využití objektu. Ve všech opouštěných prostorách budou provedeny opravy vnitřních VC omítek, zabetonování kabelových kanálků v podlahách, nové podlahy a nové výmalby, upravena bude elektroinstalace.

Sousední objekt garáže a WC bude kompletně vyklizen a připraven pro další možné využití s funkcí doplňkovou k hlavnímu objektu. Na obvodovém plášti a ve vnitřních prostorech budou opraveny VC jádrové omítky (cca do 10 % ploch). Povrchové úpravy exteriéru budou upraveny dle stávající fasády. Ve vnitřních prostorách budou doplněny štuky a provedena nová výmalba.

SO 73-61-04 Převýšov, nový reléový domek sděl – základy

SO 73-61-05 Převýšov, nový reléový domek zabzař - základy

Navržené řešení

Jedná se o návrh základových konstrukcí ze zhutněného štěrkového lože, vlastní rel. domky budou dodávkou vlastních PS jakožto prefabrikovaný výrobek (předpoklad sdruženého domku pro obě profese), umístění cca v km 18,020 vlevo.

SO 75-61-01 Odb. Choťovice, nová technologická budova

Současný stav

V současnosti je stávající technologie umístěná v objektu výpravní budovy (která bude odstraněna).

Navržené řešení

Jedná se o návrh objektu z důvodu požadavku zabzař, sděl. zař. a silnoproudu v km 12,040 vlevo. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 9,32 x 14,92 m. Objekt je navržen zděný z keram./ bet. zdiva s tl. stěny 400 mm, strop z prefa žb panelů, střecha sedlová, krov z dřevěných příhrad. vazníků, střešní krytina z plechových tabulí, likvidace dešťových vod prostřednictvím podokapových žlabů a svodů zaústěných do vsakovací jímky vyplněné štěrkem. Ve vnitřních prostorech se zabzař a sdělzař budou osazeny klima SPLIT jednotky (venkovní jednotky v ochranné kleci). Sokl bude vytažen do v. 500 mm nad úroveň okolního upraveného terénu.

SO 76-61-02 Chotovice – Dobšice-Libněves, nový reléový domek zabzař – základy

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nenachází žádný reléový domek zabzař.

Navržené řešení

Jedná se o návrh základových konstrukcí ze zhutněného štěrkového lože, vlastní rel. domek bude dodávkou vlastních PS jakožto prefabrikovaný výrobek. Umístění cca v km 8,440.

SO 76-61-03 Chotovice – Dobšice-Libněves, nová trafostanice zPTS – základy

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nenachází žádná trafostanice.

Navržené řešení

Jedná se o návrh základových konstrukcí ze zhutněného štěrkového lože, vlastní domek zPTS/C bude dodávkou vlastního PS jakožto prefabrikovaný výrobek. Umístění cca v km 8,440.

SO 76-61-04 Chotovice - Dobšice-Libněves, kiosek pro spínací zařízení – základy

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nenachází žádný objekt.

Navržené řešení

Jedná se o návrh základových konstrukcí ze zhutněného štěrkového lože a štěrkové zpevněné plochy před objektem, vlastní kiosek o rozměrech 3 x 4 m bude dodávkou PS jakožto prefabrikovaný výrobek. Umístění cca v evid. km 8,338.

SO 77-61-01 ŽST Dobšice-Libněves, nová trafostanice kios. TS – základy

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nenachází žádná trafostanice.

Navržené řešení

Jedná se o návrh základových konstrukcí ze zhutněného štěrkového lože, vlastní kios. TS bude dodávkou vlastního PS jakožto prefabrikovaný výrobek. Umístění cca v km 7,480.

SO 77-61-02 Zast. Dobšice, nová trafostanice STS/C

Současný stav

V dotčené lokalitě se nachází stávající objekt TS, který je z hlediska požadavku silnoproudé technologie nedostačující.

Navržené řešení

Jedná se o návrh nového zděného objektu pro potřeby silnoproudé technologie. Umístění v km 6,800 vpravo. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 7,4 x 7,9 m je navržen zděný z keram./ bet. zdiva s tl. stěny 400 mm, strop z prefa žb panelů, střecha z dřevěných příhrad. vazníků, střešní krytina z plechových tabulí, likvidace dešťových vod prostřednictvím žlabů a svodů a s odvodem do vsakovací jámky.

SO 77-61-03 ŽST Dobšice-Libněves, úpravy výpravní budovy

Současný stav

Objekt výpravní budovy je samostatně stojící objekt, s umístěnou DK se zázemím, technologií a čekárnou. Objekt je částečně podsklepen, ve 2. NP jsou umístěny byty. Prostor pod technologií není podsklepen.

Navržené řešení

Stavební úpravy se budou týkat 1. NP, předpokládá se bourání stávajících dělicích konstrukcí a zdění nových dle požadavku technologie. Ve vnitřních prostorech se zabzař a sdělzař budou osazeny klima SPLIT jednotky (venkovní jednotky v ochranné kleci)

SO 78-61-02 Zast. Sány, nová technologická budova

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nachází objekt přístřešku, jehož součástí jsou i v minulosti užívané prostory jako pokladna a WC pro cestující.

Navržené řešení

Jedná se o návrh objektu z důvodu požadavku zabzař, sděl. zař. a silnoproudu v km 4,830 vpravo. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 4,80 x 15,70 m. Objekt je navržen zděný z keram./ bet. zdiva s tl. stěny 400 mm, strop z prefa žb panelů, střecha sedlová, krov z dřevěných příhrad. vazníků, střešní krytina z plechových tabulí, likvidace dešťových vod prostřednictvím podokapových žlabů a svodů napojených do vsakovací jámky vyplněné štěrkem popř. do místní kanalizace nebo žel. vsak. objektu. V místnostech se zabzař a sdělzař budou osazeny klima SPLIT jednotky (venkovní jednotky v ochranné kleci). Sokl bude vytažen do v. 500 mm nad úroveň okolního upraveného terénu.

SO 78-61-03 Obvod Kanín, nová technologická budova

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nachází objekt stavědla a objekt reléového domku. Oba tyto objekty jsou však svou velikostí pro potřeby umístění nové technologie (sdělovacího a zabezpečovacího zařízení) nevyhovující (kapacitně nedostačující) a navíc od sebe i značně vzdálené.

Navržené řešení

Jedná se o návrh objektu z důvodu požadavku zabzař. a sděl. zař. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 4,8 m x 9,5 m; tj. zastavěnou plochou 45,60 m² a obestavěným prostorem cca 230 m³. Objekt je navržen zděný z keram./ bet. zdiva s tl. obvodových stěn 400 mm (včetně tepelné izolace), strop z prefa žb panelů, střecha sedlová, krov z dřevěných příhrad. vazníků, střešní krytina z plechových tabulí, likvidace dešťových vod prostřednictvím podokapových žlabů a svodů napojených do vsakovací jámky vyplněné štěrkem. V místnostech se zabzař a sdělzař budou osazeny klima SPLIT jednotky (venkovní jednotky v ochranné kleci). Sokl bude vytažen do v. 500 mm nad úroveň okolního upraveného terénu. Umístění objektu na pozemku p. č. 744/1 v k.ú. Sány.

SO 78-61-04 Obvod Kanín, nová trafostanice STS/C

Současný stav

V dotčené lokalitě se nenachází žádný objekt TS, který je z hlediska požadavku silnoproudé technologie vyhovující.

Navržené řešení

Jedná se o návrh nového objektu pro potřeby silnoproudé technologie. Půdorysný tvar obdélníku o rozměrech 5,7 x 8,8 m (včetně zateplení); tj. zastavěnou plochou 50 m² a obestavěným prostorem cca 300 m³. Objekt je navržen ze 2 typových prefabrikovaných žb buněk s tl. stěny 120 mm, základová žb deska na štěrkovém loži, strop z prefa žb panelů, plochá střecha s atikou, střešní krytina z modifikovaných asfalt. pásů/ mPVC, likvidace dešťových vod prostřednictvím žlabů a svodů a s odvodem do vsakovací jámy vyplněné štěrkem (vzdálenost min. 5 m od objektu). Vnitřní prostory budou odvětrány přirozené v kombinaci s nuceným odvětráním prostřednictvím stěnových ventilátorů. Sokl bude vytažen do v. 500 mm nad úroveň okolního upraveného terénu. Umístění objektu na pozemku p. č. 744/1 v k. ú. Sány.

SO 79-61-01 ŽST Městec Králové, úpravy výpravní budovy

Současný stav

Objekt výpravní budovy je samostatně stojící objekt, s umístěnou DK se zázemím, technologií a čekárnou. Objekt je částečně podsklepen, ve 2. NP je půdní prostor bez využití. Prostor pod technologií není podsklepen.

Navržené řešení

Stavební úpravy vycházejí z požadavku sdělovací technologie a budou se týkat pouze drobných úprav 1 dotčené místnosti v 1. NP. Z důvodu havarijního stavu střechy objektu je navržena výměna stávající krytiny z osinkocementových (eternitových) šablon za novou plechovou krytinu, popř. střešní tašky s předpokládaným nutným zásahem do konstrukce krovu z důvodu dlouhodobějšího zatékání (přesný rozsah bude určen v dalším stupni projektu, nyní předpoklad 30% nových prvků).

SO 79-61-02 Vyh. Převýšov-Les – Městec Králové, nové reléové domky zabzař – základy

Současný stav

Na sousední trati ve směru Chlumec n. C. – Městec Králové se nachází několik stávajících žel. přejezdů, které jsou zabezpečeny různými způsoby.

Navržené řešení

Jedná se o návrh základových konstrukcí ze ztuhlého štěrku pro 7 rel. domků zabzař, vlastní rel. domky budou dodávkou vlastního PS jakožto prefabrikovaný výrobek. Technologie umístěná v RD bude řešit dostatečné zabezpečení stávajících přejezdů. Umístění v úseku od výhybky v cca km 19,800 do ŽST Městec Králové.

SO 79-61-02 ŽST Nový Bydžov, úpravy výpravní budovy

Současný stav

Objekt výpravní budovy je samostatně stojící objekt, s umístěnou DK se zázemím, denními místnostmi, nocležnami a hygienickým zázemím pro cestující i personál, čekárnou a pokladnou. Objekt je částečně podsklepen, ve 2. NP jsou umístěny byty.

Navržené řešení

Stavební úpravy vycházejí z požadavku sdělovací technologie a budou se týkat pouze drobných úprav 2 místností v 1. NP bez podsklepení.

SO 79-61-04 Chlumec n. C. – Nový Bydžov, nové reléové domky zabzař – základy

Současný stav

Na sousední trati ve směru Chlumec n. C. – Nový Bydžov se nachází několik stávajících žel. přejezdů, které jsou zabezpečeny různými způsoby.

Navržené řešení

Jedná se o návrh základových konstrukcí ze zhutněného štěrkového lože pro 6 rel. domků zabzař, vlastní rel. domky budou dodávkou vlastního PS jakožto prefabrikovaný výrobek. Technologie umístěná v RD bude řešit dostatečné zabezpečení stávajících přejezdů. Umístění v úseku od výhybky v cca km 23,700 do ŽST Nový Bydžov.

A.15. ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ, PŘÍSTŘEŠKY NA NÁSTUPIŠTÍCH

SO 71-62-01 ŽST Chlumec n. C., zastřešení nástupišť

Současný stav

V současnosti je zastřešeno nástupiště přiléhající k výpravní budově zastřešením typu „vlaštovka“. Toto zastřešení bylo v nedávné době modernizováno. Na zbylých nástupištích nejsou žádné přístřešky osazeny.

Navržené řešení

V rámci nového prostorového uspořádání kolejíště a nástupiště je navrženo kompletně nové zastřešení všech nástupišť a výstupu z nového podchodu. Navržena je atypická ocelová konstrukce zastřešení z jednotlivých modifikovatelných prvků tvaru „deštníku“, které přisazením a spojením k sobě společně tvoří souvislou plochu zastřešení nástupišť a výstupů z podchodů. Mezi jednotlivé prvky lze ve vybraných místech vložit pole pro zajištění přirozeného denního osvětlení. Odvodnění jednotlivých prvků je vždy v jejich středu a jednotlivé svody, umístěné vně sloupů, jsou napojeny na novou kanalizaci v nástupištích. Velikost nově navrženého zastřešení vychází z návrhu prostorového uspořádání kolejíště (spojky, délka a místo zastavení souprav, ochrana cestujících při nastupování do vlaků a s rezervou převyšuje minimální požadovanou plochu dle frekvence cestujících) Návrh splňuje aktuální požadavky na konstrukční řešení tohoto typu zastřešení, tj. ocelová kce se spodním zakrytím s hladkých desek se zapuštěnými osvětlovacími tělesy a skrytými kabelovými rozvody, bez vodorovného kotvení informačního a orientačního systému.

SO 71-62-02 ŽST Chlumec n. C., zastřešení žel. podchodu v ulici Nádražní

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nachází stávající žel. přejezd.

Navržené řešení

V souvislosti s nově navrženým žel. podchodem, je navrženo zastřešení vstupů do/ výstupů z podchodu. Nosná konstrukce bude ocelová s výplní stěn z ocelových žaluzií v kombinaci s prosklením z bezpečnostního skla (pro zajištění denního osvětlení).

SO 71-62-03 ŽST Chlumeč n. C., zastřešení siln. podchodu v ulici Kozelkova

Současný stav

V současnosti se v dotčené lokalitě nachází stávající žel. přejezd.

Navržené řešení

V souvislosti s nově navrženým žel. podchodem, je navrženo zastřešení vstupů do/ výstupů z podchodu. Nosná konstrukce bude ocelová s výplní stěn z ocelových žaluzií v kombinaci s prosklením z bezpečnostního skla (pro zajištění denního osvětlení).

SO 73-62-01 Zast. Převýšov, nástupištní přístřešky a zastřešení podchodu

Současný stav

V současnosti plní funkci ochrany cestujících před nepříznivým počasím prostor čekárny ve stávajícím objektu výpravní budovy. Samostatné přístřešky se v dotčené lokalitě nevyskytují.

Navržené řešení

Nové zastřešení vstupů do/ výstupů z podchodu je navrženo z nosné ocelové konstrukce s výplní stěn z ocelových žaluzií v kombinaci s prosklením z bezpečnostního skla (pro zajištění denního osvětlení).

Z důvodu vymístění drážního provozu ze současné VB jsou na obou nástupištích přístřešky / plochy pro cestující vymezeny v rámci zastřešení podchodu.

SO 77-62-01 Zast. Dobšice n. C., nástupištní přístřešky a zastřešení podchodu

Současný stav

V současnosti plní funkci ochrany cestujících před nepříznivým počasím prostor čekárny ve stávajícím objektu výpravní budovy. Samostatné přístřešky se v dotčené lokalitě nevyskytují.

Navržené řešení

Nové zastřešení vstupů do/ výstupů z podchodu je navrženo z nosné ocelové konstrukce s výplní stěn z ocelových žaluzií v kombinaci s prosklením z bezpečnostního skla (pro zajištění denního osvětlení). Na obou nástupištích jsou přístřešky/ plochy pro cestující vymezeny v rámci zastřešení podchodu.

SO 78-62-01 Zast. Sádky, nástupištní přístřešky

Současný stav

V současnosti plní funkci ochrany cestujících před nepříznivým počasím prostor zděné čekárny.

Navržené řešení

Z důvodu nového prostorového uspořádání kolejí v dotčené lokalitě, je objekt čekárny navržen k demolici a jsou navrženy nové přístřešky pro cestující (dle frekvence cestujících). Nosná konstrukce je ocelová s výplní zadní a bočních stěn z ocelových žaluzií v kombinaci s prosklením z bezpečnostního skla (pro zajištění denního osvětlení).

A.16. INDIVIDUÁLNÍ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

O realizaci opatření (zvýšení neprůzvučnosti obvodového pláště při zajištění větrání) bude rozhodnuto v průběhu zkušebního provozu na základě měření hladiny hluku. Podrobnosti uvádí akustická studie (viz N.1.2.5-001).

SO 71-63-01 Chlumec n. C., individuální protihluková opatření

Současný stav

V současnosti v dané lokalitě neexistují žádná opatření, která by eliminovala hluk od stávající obytné zástavby.

Navržené řešení

V dotčené lokalitě je k IPO navrženo 37 objektů:

- Nádražní 181, Chlumec nad Cidlinou; parc. číslo 457, k.ú. Chlumec nad Cidlinou (dopravní pavilon)
- Nádražní 133, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 458/1, k.ú. Chlumec nad Cidlinou (výpravní budova)
- Sadová 559, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1288, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Sadová 560, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1294, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- U Nádraží 491, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 983, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- U Nádraží 492, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 984, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- U Nádraží 493, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 985, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Nádražní 608, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1466, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Nádražní 799, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2228, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Nádražní 800, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2227, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Nádražní 879, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2449, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Družstvení 765, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1788, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Družstvení 764, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1787, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Družstvení 789, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2135, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Družstvení 793, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2172, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Zámecká 796, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2198, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Zámecká 797, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2197, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Zámecká 609, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1456, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Zámecká 649, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1610, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Tylova 539, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1289, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Tylova 547, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1290, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Tylova 489, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1152, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Tylova 579, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1339, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Nádražní 588, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1340, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Vrchlického 635, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1573, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Vrchlického 506, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 1145, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Selských bouří 767 až 774, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2075 až 2082, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Spravedlnost 276, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 862, k.ú. Chlumec nad Cidlinou
- Spravedlnost 277, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 863, k.ú. Chlumec nad Cidlinou

- Spravedlnost 877, Chlumec n. Cidl.; parc. číslo 2586, k.ú. Chlumec nad Cidlinou

SO 73-63-01 Převýšov, individuální protihluková opatření

Současný stav

V současnosti v dané lokalitě neexistují žádná opatření, která by eliminovala hluk od stávající obytné zástavby.

Navržené řešení

V dotčené lokalitě jsou k IPO navrženy 3 objekty:

- Převýšov 90, Převýšov; parc. číslo 99, k.ú. Převýšov
- Převýšov 98, Převýšov; parc. číslo 107, k.ú. Převýšov
- Převýšov 44, Převýšov; parc. číslo 52, k.ú. Převýšov (současná VB)

SO 76-63-01 Chotovice – Dobšice-Liběves, individuální protihluková opatření

Navržené řešení

V dotčené lokalitě je k IPO navržen 1 objekt:

- Žehuň 99, Žehuň; parc. číslo 156, k.ú. Žehuň

SO 77-63-01 Dobšice n. C., individuální protihluková opatření

Současný stav

V současnosti v dané lokalitě neexistují žádná opatření, která by eliminovala hluk od stávající obytné zástavby.

Navržené řešení

V dotčené lokalitě je k IPO navrženy 1 objekt:

- Dobšice 47, Dobšice; parc. číslo 72, k.ú. Dobšice u Žehuně (současná VB)

SO 78-63-01 Opolánky, individuální protihluková opatření

Současný stav

V současnosti v dané lokalitě neexistují žádná opatření, která by eliminovala hluk od stávající obytné zástavby.

Navržené řešení

V dotčené lokalitě jsou k IPO navrženy 4 objekty:

- Opolánky 20, Opolany; parc. číslo 129/1, k.ú. Opolánky
- Opolánky 44, Opolany; parc. číslo 200/1, k.ú. Opolánky
- Opolánky 45, Opolany; parc. číslo 200/2, k.ú. Opolánky
- Opolánky 56, Opolany; parc. číslo 220/1, k.ú. Opolánky

A.17. ORIENTAČNÍ SYSTÉM

SO 71-64-01 ŽST Chlumec n. C., orientační systém

Na nástupišti u kolejí číslo 4 a 5 bude umístěno 5 tabulí s názvem stanice. Dvě tabule umístěné na čelech přístřešku a první tabule ve směru od převýšovského zhlaví budou situovány kolmo na osu nástupiště. Ostatní tabule budou situovány rovnoběžně s osou nástupiště.

Pro nástupiště u koleje číslo 3 platí informace uvedené v předchozím odstavci této kapitoly.

Na nástupišti u koleje číslo 1 bude umístěna jedna oboustranná tabule s názvem stanice z důvodu čitelnosti i z nově navrhovaného parkoviště vedle stávající výpravní budovy. Na výpravní budově budou umístěny celkem 4 tabule s názvem stanice, přičemž tabule situovaná k hlavní přístupové cestě od obce bude opatřena piktogramem vlaku.

Tabule s názvem stanice na hlavní straně výpravní budovy (směr od kolejiště) bude prosvětlená. Další prosvětlené tabule s názvem stanice budou na čelech zastřešení nástupišť a tabule umístěné pod zastřešením.

Všechny nástupní hrany delší jak 100 m budou rozděleny na sektory dlouhé 50 m. Směrovými orientačními tabulemi bude označen hlavní přístup k nástupišťům a přístup ze strany od nově navrhovaného parkoviště vedle výpravní budovy.

Orientační hlasové majáčky budou umístěny před vstupem do podchodu z přednádražního prostoru a u obou přístupů do čekárny pro cestující. Na nástupišťích u kolejí číslo 3, 4 a 5 a budou orientační hlasové majáčky umístěny vždy v horní poloze schodiště vedoucího z podchodu. Další majáčky budou na nástupišti rozmístěny tak, aby jejich vzdálenost nepřesáhla 70 m. V podchodu bude umístěno značení kolejí a hmatné štítky s Braillovým písmem s informací o čísle koleje příslušného nástupiště.

SO 73-64-01 Zast. Převýšov, orientační systém

Tabule s názvem zastávky budou na nástupišťích u kolejí číslo 1 a 2 umístěny v blízkosti přístřešků.

Každé nástupiště bude opatřeno třemi tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště u příslušných kolejí budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou, piktogramem vlaku a informací o bezbariérovosti.

Orientační hlasové majáčky budou umístěny v horní poloze schodiště vedoucího z podchodu na nástupiště. V podchodu bude umístěno značení kolejí a hmatné štítky s Braillovým písmem s informací o čísle koleje příslušného nástupiště.

SO 77-64-01 Zast. Dobšice n. C., orientační systém

Tabule s názvem zastávky budou na nástupišťích u kolejí číslo 1 a 2 umístěny v blízkosti přístřešků, přičemž tabule na nástupišti u koleje číslo 1 bude oboustranná z důvodu viditelnosti ze strany od obce.

Každé nástupiště bude opatřeno třemi tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchod na nástupiště u příslušné koleje bude označen směrovou orientační tabulí s šipkou, piktogramem vlaku a informací o bezbariérovosti.

Orientační hlasové majáčky budou umístěny v horní poloze schodiště vedoucího z podchodu na nástupiště. V podchodu bude umístěno značení kolejí a hmatné štítky s Braillovým písmem s informací o čísle koleje příslušného nástupiště.

SO 78-64-01 Zast. Sány, orientační systém

Tabule s názvem zastávky budou na nástupišťích u kolejí číslo 1 a 2 umístěny přibližně ve vzdálenosti 30 m od přístupu.

Každé nástupiště bude opatřeno třemi tabulemi s číslem příslušné koleje. Příchody na nástupiště u konkrétní koleje budou označeny směrovými orientačními tabulemi s šipkou a piktogramem vlaku.

Orientační hlasové majáčky a hmatné štítky v této zastávce umístěny nebudou.

A.18. DEMOLICE

SO 71-65-01 Chlumec n. C., demolice budovy č.p. 883

Současný stav

V km 23,200 vpravo se na pozemku p.č. st. 471/8 v k.ú. Chlumec nad Cidlinou nachází budova č.p. 883, užívaná jako garáže a sklady. Dle KN se jedná o „jinou stavbu“. Vlastníkem je soukromá osoba.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro nový podjezd.

SO 71-65-02 Chlumec n. C., demolice budovy č.p. 23

Současný stav

V km 23,170 vpravo se na pozemku p.č. st. 471/3 v k.ú. Chlumec nad Cidlinou nachází budova č.p. 23. Dle KN se jedná o bytový dům (bývalý hotel). Vlastníkem je společenství vlastníků.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro nový podjezd.

SO 71-65-03 Chlumec n. C., demolice býv. stavědla

Současný stav

V km 22,150 vlevo se na pozemku p.č. st. 2124 v k.ú. Chlumec nad Cidlinou nachází bývalé stavědlo. Dle KN se jedná o stavbu pro dopravu. Vlastníkem je ČR, právo hosp.: SŽDC, s.o.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravy železničního spodku a svršku.

SO 71-65-04 Chlumec n. C., demolice budovy č.p. 735 v č. garáže

Současný stav

V km 21,700 vpravo se na pozemku p.č. st. 2668 nachází budova č.p. 735 a na pozemku p.č. st. 2667 doplňková stavba, obě v k.ú. Chlumec nad Cidlinou. Dle KN se jedná o rodinný dům a garáž. Vlastníkem je soukromá osoba.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro novou komunikaci (nadjezd).

SO 71-65-05 Chlumec n. C., demolice budovy bez č.p., p.č. st. 1171

Současný stav

V km 21,600 vlevo se na pozemku p.č. st. 1171 v k.ú. Chlumec nad Cidlinou nachází budova bez č.p. Dle KN se jedná o jinou stavbu. Vlastníkem je soukromá osoba.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro novou komunikaci (nadjezd).

SO 71-65-06 Chlumeč n. C., demolice budovy bez č.p., p.č. st. 2111

Současný stav

V km 21,550 vlevo se na pozemku p.č. st. 2111 v k.ú. Chlumeč nad Cidlinou nachází budova bez č.p. Dle KN se jedná o jinou stavbu. Vlastníkem je soukromá osoba.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro novou komunikaci.

SO 73-65-01 Převýšov, demolice staveb

Současný stav

V km 18,870 a 18,000 vlevo se na pozemcích p.č. st. 73 a st. 72 v k.ú. Převýšov nacházejí 2 staveb. Dle KN se jedná o stavby pro dopravu. Vlastníkem je ČR, právo hosp.: SŽDC, s.o

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravy železničního spodku a svršku.

SO 73-65-03 Převýšov, demolice skladiště

Současný stav

V km 18,20 na pozemku p.č. st. 50 v k.ú. Převýšov se nachází stávající objekt skladiště a rampy. Dle KN se jedná o stavbu pro dopravu. Vlastníkem je ČD a.s.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu nového prostorového uspořádání kolejíště.

SO 74-65-01 Převýšov - Chotovice, demolice budovy č.p. 57

Současný stav

V km 17,00 na pozemku p.č. st. 53 v k.ú. Převýšov se nachází stávající objekt stavby pro dopravu s č.p. 57. Dle KN se jedná o stavbu pro dopravu. Vlastníkem je soukromá osoba.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravy železničního spodku a svršku.

SO 75-65-01 Chotovice, demolice výpravní budovy

Současný stav

V km 12,01 na pozemku p.č. st. 329 v k.ú. Žehuň se nachází stávající objekt výpravní budovy. Dle KN se jedná o stavbu pro dopravu a jinou stavbu. Vlastníkem je ČR, právo hosp.: SŽDC, s.o.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravy železničního spodku a svršku.

SO 77-65-01 Dobšice, demolice budovy č.p. 48

Současný stav

V km 7,06 na pozemku p.č. st. 74 v k.ú. Dobšice u Žehuně se nachází stávající stavba pro dopravu s č.p. 48. Dle KN se jedná o stavbu pro dopravu. Vlastníkem je ČR, právo hosp.: SŽDC, s.o.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravy železničního spodku a svršku.

SO 77-65-02 Dobšice, demolice budovy bez č.p., p.č. st. 139

Současný stav

V km 7,000 vpravo se na pozemku p.č. st. 139 v k.ú. Dobšice u Žehuně nachází objekt užívaný jako rodinný dům. Dle KN se jedná o stavbu pro dopravu. Vlastníkem je ČD a.s.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravy železničního spodku a svršku.

SO 77-65-03 Dobšice, demolice skladiště

Současný stav

V km 6,86 na pozemku p.č. st. 73 v k.ú. Dobšice u Žehuně se nachází stávající objekt skladiště. Dle KN se jedná o jinou stavbu. Vlastníkem je ČD a.s.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravy železničního spodku a svršku.

SO 78-65-01 Opolánky, demolice budovy č.p. 47

Současný stav

V km 4,82 na pozemku p.č. st. 236 v k.ú. Opolánky se nachází stávající objekt rodinného domu s č.p. 47, zděné čekárny a kolostav. Dle KN se jedná o stavbu rodinného domu. Vlastníkem je ČR, právo hosp.: SŽDC, s.o.

Navržené řešení, varianta A4

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro nově navrhovaný přístup na nově navrhovaná nástupiště.

SO 78-65-02 Opolánky, demolice budovy č.p. 30

Současný stav

V km 4,81 na pozemku p.č. st. 147 v k.ú. Opolánky se nachází stávající objekt rodinného domu s č.p. 30. Dle KN se jedná o stavbu rodinného domu. Vlastníkem je ČR, právo hosp.: SŽDC, s.o.

Navržené řešení

Objekt je navržen k demolici z důvodu uvolnění prostoru pro úpravu vozovky přes rekonstruovaný přejezd a pro navrhovaný přístup na nástupiště.

A.19. VNĚJŠÍ VYBAVENÍ BUDOV

SO 71-66-01 Chlumec n. C., oplocení pozemku p.č. 1224/1

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu prací žel. spodku a svršku. Nové oplocení je navrženo ve stejném materiálovém provedení – ocelové pletivo na ocelových sloupcích - vpravo od km cca 0,840 do 0,870.

SO 71-66-02 Chlumec n. C., oplocení pozemku p.č. 1221/3

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu prací žel. spodku a svršku. Nové oplocení je navrženo ve stejném materiálovém provedení – ocelové pletivo na ocelových sloupcích - vpravo od km cca 0,700 do 0,840.

SO 71-66-03 Chlumec n. C., oplocení pozemku p.č. 1221/104

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu prací žel. spodku a svršku. Nové oplocení je navrženo ve stejném materiálovém provedení – ocelové pletivo na ocelových sloupcích - vlevo od km cca 0,770 do 0,830.

SO 71-66-04 Chlumec n. C., oplocení pozemku p.č. 1221/14

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení, varianta A4

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu prací žel. spodku a svršku. Nové oplocení je navrženo ve stejném materiálovém provedení – ocelové pletivo na ocelových sloupcích - vlevo od km cca 0,735 do 0,770.

SO 71-66-05 Chlumec n. C., oplocení přejezdu vlečky

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku/ přejezdu oplocena drátěnou výplní v rámech na ocelových sloupcích se zděnou podezdívkou.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu úpravy přejezdu a přilehlého chodníku. Nové oplocení je navrženo ve stejném materiálovém provedení – ocelová rámová výplň na ocelových sloupcích se

zděnou podezdívkou - vlevo v km cca 0,600. Součástí nového oplocení bude i nová brána osazená na zděných sloupcích.

SO 71-66-06 Chlumec n. C., oplocení ve stanici

Současný stav

V současnosti není v dotčené lokalitě umístěn žádný prvek zabraňující volnému nežádoucímu přístupu do prostoru kolejíště.

Navržené řešení

Oplocení je navrženo ve 2 materiálových variantách - vpravo od km cca 22,92 do 0,22 plné oplocení z prefabrikovaných žb sloupků a žb výplní s reliéfem imitujícím kámen či zdivo; vlevo od km cca 22,83 do 23,200 tvořené ocelovými sloupky v betonových patkách, s výplní z poplastovaného drátěného pletiva s podhrabovými deskami.

SO 71-66-07 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 882/62

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z dřevěných plotových výplní na ocelových sloupcích na nízké betonové podezdívce.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami - vlevo v km cca 21,650.

SO 71-66-08 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 882/36

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z dřevěných plotových výplní na ocelových sloupcích na nízké betonové podezdívce.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami - vlevo v km cca 21,625.

SO 71-66-09 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 882/34

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z dřevěných plotových výplní na ocelových sloupcích na nízké betonové podezdívce.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami - vlevo v km cca 21,525. Součástí nového oplocení bude i vjezdová brána.

SO 71-66-10 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 882/68

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z dřevěných plotových výplní na ocelových sloupcích na nízké betonové podezdívce.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami - vlevo v km cca 21,500. Součástí nového oplocení bude i vjezdová brána.

SO 71-66-11 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 882/83

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z dřevěných plotových výplní na ocelových sloupcích na nízké betonové podezdívce.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami - vlevo v km cca 21,500. Součástí nového oplocení bude i vjezdová brána.

SO 71-66-12 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 882/31

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z dřevěných plotových výplní na ocelových sloupcích na nízké betonové podezdívce.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích s podhrabovými deskami - vlevo v km cca 21,525.

SO 71-66-13 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 886/2

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z drátěného pletiva na ocelových sloupcích.

Navržené řešení, varianta A4

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo ze stejného materiálového provedení - z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vlevo v km cca 21,600. Součástí nového oplocení bude i vjezdová brána.

Navržené řešení

pouze umístění vpravo a jiná délka nového oplocení.

SO 71-66-14 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 890/64

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z dřevěných plotových výplní na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 21,670.

pouze jiná délka nového oplocení.

SO 71-66-15 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 890/68

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z drátěného pletiva na ocelových a betonových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 21,725.

SO 71-66-16 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 890/70

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena z drátěného pletiva na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu návrhu nového nadjezdu a napojení na stávající komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 21,800.

SO 71-66-17 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 890/74, 1480/1, 1480/3 a 1480/8

Současný stav

V současnosti je dotčená část veřejných pozemků bez oplocení.

Navržené řešení

Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca od 21,700 do 21,800.

SO 71-66-18 Chlumec n. C., úprava oplocení u nadjezdu, p.č. 890/58

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku bez oplocení.

Navržené řešení

Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 21,700 až 21,750.

SO 71-66-19 Chlumec n. C., drobná architektura

SO řeší umístění laviček, odpadkových košů a boxů na posypový materiál na nástupištích, popř. dalších reklamních tabulí apod.

SO 72-66-01 Chlumec n. C.-Převýšov, úprava oplocení u přejezdu, p.č. 827/32

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na betonových sloupcích.

Navržené řešení, Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu navržených úprav přejezdu a komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 20,625. Součástí nového oplocení bude i nová vjezdová brána osazena na ocelových sloupcích.

SO 72-66-02 Chlumec n. C.-Převýšov, úprava oplocení u přejezdu, p.č. 827/31

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu navržených úprav přejezdu a komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 20,615. Součástí nového oplocení bude i nová vjezdová brána osazena na ocelových sloupcích.

SO 73-66-03 Převýšov, úprava oplocení ve stanici u přejezdu

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu úpravy přejezdu, úpravy komunikace a návrhu odpařovacího vsakovacího příkopu žel. spodku. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 17,9, až 18,0. Součástí nového oplocení bude i nová vjezdová brána osazena na ocelových sloupcích. Oplocení bude upraveno též u nového podchodu.

SO 73-66-04 Převýšov, stojany na kola, drobná architektura

SO řeší umístění laviček, odpadkových košů a boxů na posypový materiál na nástupištích. Dále je součástí SO i umístění stojanu na kola (pro 10 ks), popř. dalších reklamních tabulí apod.

SO 73-66-05 Převýšov, úprava oplocení pozemku p.č. 165/3

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu prací na žel. spodku a svršku a úpravách přístupové komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích

SO 77-66-01 Dobšice, úprava oplocení č.p. 110

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu prací na žel. spodku a svršku a úpravách přístupové komunikace. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 6,975. Součástí nového oplocení bude i nová vjezdová brána osazena na ocelových sloupcích.

SO 77-66-02 Dobšice, stojany na kola, drobná architektura

SO řeší umístění laviček, odpadkových košů a boxů na posypový materiál na nástupištích. Dále je součástí SO i umístění stojanu na kola (pro 10 ks), popř. dalších reklamních tabulí apod.

SO 78-66-01 Opolánky, úprava oplocení drážního pozemku

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích, část je tvořena stávajícími objekty navrženými k demolici.

Navržené řešení

Stávající oplocení bude odstraněno z důvodu prací na demolicích, nástupištích a nových přístupech na nástupiště. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vlevo v km cca 4,800 až 4,850.

SO 78-66-02 Opolánky, úprava oplocení č.p. 44

Současný stav

V současnosti je dotčená část pozemku oplocena drátěným pletivem na ocelových sloupcích.

Navržené řešení

Stávající část oplocení bude odstraněna z důvodu posunu přejezdu a úpravy komunikace vč. sjezdu. Nové oplocení je navrženo z ocelového pletiva na ocelových sloupcích - vpravo v km cca 4,775.

SO 78-66-03 Opolánky, stojany na kola, drobná architektura

SO řeší umístění laviček, odpadkových košů a boxů na posypový materiál na nástupištích. Dále je součástí SO i umístění stojanu na kola (pro 10 ks), popř. dalších reklamních tabulí apod.

A.20. TRAKČNÍ VEDENÍ

Celková koncepce

Stávající stav

Jednokolejný úsek tratě Kanín (mimo) – Chlumec nad Cidlinou se železničními stanicemi (ŽST) Chlumec nad Cidlinou, Převýšov, Choťovice, Dobšice nad Cidlinou je elektrizovaný stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV, DC a je napájen z trakčních měníren Dobšice a Káranice.

Rozsah stávajícího zatrolejování ŽST:

Chlumec nad Cidlinou

- a. koleje č. 5 (5a), 3 (3a), 1,
- b. koleje č. 2, 4, 6, 8.

Převýšov

c. koleje č. 3, 1, 2.

Choťovice

d. koleje č. 1, 2, 4 (4a).

Dobšice nad Cidlinou

e. koleje č. 3, 1, 2.

Výhybna Kanín

f. koleje č. 201, 202.

Hlavní staniční a traťové koleje jsou zatrolejovány svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 15 kN. Průřezy vodičů jsou trolej 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu. Vedlejší koleje jsou zatrolejovány svislou řetězovkou polo resp. plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 10 kN. Průřezy vodičů vedlejších systémů jsou pro trolej 100 mm² Cu a nosné lano 50 / 70 mm² Bz. Zesilovací vedení v tomto úseku tratě je z lana 240 mm² AlFe.

Trolejové vedení je zavěšeno na ocelových trubkových a příhradových trakčních stožárech pomocí šikmých izolovaných konzol a na branách pomocí příčných směrových lan a závěsů na bráně.

Navrhovaný stav

Koncepce nového trakčního vedení a návrh rozmístění nových trakčních podpěr bude realizován podle rozsahu modernizace železničního spodku, svršku, rekonstrukce nástupišť, umělých staveb a požadavek dopravní technologie.

Pro návrh dokumentace nutno splnit podmínky části 3 Elektrická trakce, elektroenergetika (ETE), silnoproud (SP) a dispečerská řídicí technika (DŘT) Směrnice SŽDC č. 16/2005. Při návrhu budou sledovány normy ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 388 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2, ČSN EN 50122-2 ed.2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení. Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 31 Trakční vedení a platných TSI subsystém „Energie“.

Úsek tratě Kanín (mimo) – Chlumec nad Cidlinou bude v celém rozsahu elektrifikován stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV DC s izolační hladinou 25 kV, AC. Napájení bude zajištěno z trakčních měníren Dobšice a Káranice. Úsek tratě bude dvoukolejný se železničními stanicemi Chlumec nad Cidlinou, Převýšov, Dobšice nad Cidlinou. ŽST Choťovice bude přestavěná na odbočku Choťovice.

Rozsah zatrolejování stanic v novém stavu:

Chlumec nad Cidlinou

- g. koleje č. 3, 3a,
- h. kolej 1,
- i. kolej 2,
- j. kolej 4,
- k. koleje 6, 8, 10, 12.

Převýšov

- l. kolej č. 3,
- m. kolej 1,
- n. kolej č. 2.

Choťovice

- o. kolej č. 1,
- p. kolej č. 2.

Dobšice nad Cidlinou

- q. kolej č. 3,
- r. kolej č. 1,
- s. kolej č. 2,
- t. kolej č. 4.

ŽST Velký Osek, obvod Kanín

- u. kolej č. 94a / 94b + navazuje na stávající stav výhybny Kanín koleje č. 201 / 202A,
- v. kolej č. 1 / 103,
- w. kolej č. 2 / 104.

Trakční vedení bude provedeno podle vzorové sestavy „J“ pro elektrizaci státních drah proudovou soustavou 3 kV a „S“ pro elektrizaci státních drah proudovou soustavou 25 kV 50 Hz jako výhled pro změnu trakční proudové soustavy. Izolační hladina nového trakčního vedení bude dosažena použitím izolátorů pro napěťovou hladinu 25 kV. Odpojovače budou použity universální – izolačně pro napěťovou hladinu 25 kV, ale se jmenovitým proudem pro použití v jednosměrné trakční proudové soustavě 3 kV. Úsekové děliče ostanou pro napěťovou hladinu 3 kV, při změně soustavy budou vyměněny. Nové trakční vedení bude respektovat úpravy kolejového svršku a spodku, odvodnění kolejiště, výstavbu nových nástupišť a další související objekty.

Hlavní koleje budou zatrolejovány svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 15 kN s přídatnými lany pro rychlost min. 160 km/hod. Průřezy vodičů budou dle stávajících vodičů – trolejový drát 150 mm² Cu a nosné lano 120 mm² Cu. Vedlejší koleje a spojky mezi hlavními kolejemi budou zatrolejovány svislou řetězovkou, plně kompenzované se stálým tahem v troleji i v nosném laně 10 kN bez přídatných lan. Průřezy vodičů budou dle stávajících vodičů – trolejový drát 100 mm² Cu a nosné lano 50 mm² Bz. Zesilovací vedení bude navrženo z lana 120 mm² Cu.

Jako nové podpěry TV budou použity stožáry patkového provedení pro upevnění na svorníky, a to typu TS/PS (ocelové trubkové/betónové) a BP (ocelové příhradové). V kolejišti stanic budou dle potřeby použity stožáry bezpatkového provedení typu T, TB, 2TB (stožáry vsazené do dutin základů / utopené provedení). Jsou uvažovány základy z monolitického betonu hloubené hranolové podle typového podkladu „Základy trakčního vedení“. Na individuální stožáry budou použity otočné trubkové konzoly, na brány svislé izolované konzoly (prostor nástupišť), závěsy se směrovým lanem (zhlaví stanic).

Předpokládá se, že střídavá soustava 25 kV, 50 Hz bude zapnuta po celosezónní výluce. V dalším stupni je možné uvažovat (potřebné prověřit podle konkrétní doby realizace stavby a výsledků z aktualizovaných energetických výpočtů) použití lehčí soustavy TV v úseku Dobšice-Libněves (mimo) – Chlumec n. C., včetně způsobu řešení ukolejnění kovových konstrukcí přímo pro provoz střídavou trakční soustavou.

SO 70-71-01 Chlumec n. C. - Kanín, změna trakční soustavy

Uvažovaný rozsah úprav trakčního vedení před změnou trakční soustavy:

- výměna úsekových děličů 3 kV za nové vyhovující pro napěťovou hladinu 25 kV,
- výměna bleskojistek 3 kV za nové vyhovující pro napěťovou hladinu 25 kV,
- odpojovače budou použity universální – izolačně pro napěťovou hladinu 25 kV, ale se jmenovitým proudem pro použití v jednosměrné trakční proudové soustavě 3 kV,
- s demontáží zesilovacího vedení při změně TS se v zpracovaném stupni PD DUR neuvažuje,
- zřízení styku trakčních soustav při TNS / TM Dobšice,
- výstavba TP č. 1B, 2B při uzemnění styku TS.

Neutrální úsek je navržen do polohy mezi krajní výhybkou a vjezdové návěstidlo ŽST Dobšice-Libněves ve směru do Chlume n.C. Neutrální úsek bude složen z elektrických dělení s vloženým uzemněným polem tvořeným děliči o celkové délce maximálně 142 m, tj. od km 8,159 do km 8,301. Při budoucím

dalším posunutí střídavé napájecí soustavy směrem ke Kolínu / Velkému Oseku bude toto neutrální pole využito jako rozhraní v místě připojení TNS Dobšice. Neutrální pole by bylo navrženo tak, aby splňovalo požadavky normy ČSN EN 50367 ed. 2, příloha A.1 a nařízení TSI ENE 2014 čl. 4.2.15.1 a 4.2.15.3.

V dalším stupni je možno uvažovat použití lehčí střídavé sestavy TV v úsek Dobšice-Libněves (mimo) – Chlumeck nad Cidlinou. Uvedené je nutno potvrdit podle doby změny TS, konkrétního POV, rozsahu dopravy a aktualizovaných energetických výpočtů v návaznosti na řešení napájecích bodů TNS Dobšice a TNS Káranice.

SO 71-71-01 ŽST Chlumeck n. C., trakční vedení

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení v žst. Chlumeck nad Cidlinou od elektrického dělení v km cca 23,257 po elektrické dělení v km cca 21,741. Řeší i část úseku tratě před žst. Chlumeck nad Cidlinou směr Hradec Králové od elektrického dělení po km 0,940. Zatrolejovány budou koleje č. 1, 2, 3, 3a, 4, 6, 8, 10, 12, kolejové spojky a zčásti koleje směr Nový Bydžov dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 69, 70 a 101 až 119 žst. Chlumeck n. C., č. 109-110 až 123, 124 přilehlého traťového úseku směr Hradec Králové.

SO 72-71-01 Chlumeck n. C. - Převýšov, trakční vedení

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení širé trati mezi krajním elektrickým dělením žst. Chlumeck nad Cidlinou v km cca 21,741 a výh. Převýšov-Les v km cca 20,128. Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1 a 2 dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 47, 48.

SO 73-71-01 Výh. Převýšov-Les, trakční vedení

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení ve výh. Převýšov-Les od elektrického dělení v km cca 20,128 po elektrické dělení v km cca 18,489. Zatrolejovány budou koleje č. 1, 2, 3, kolejové spojky dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 69, 70.

SO 74-71-01 Převýšov – Choťovice, trakční vedení

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení širé trati mezi krajním elektrickým dělením výh. Převýšov-Les v km cca 18,489 a odb. Choťovice v km cca 11,935. Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1 a 2 dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 221, 222.

SO 75-71-01 Odb. Choťovice, trakční vedení

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení v odb. Choťovice od elektrického dělení v km cca 11,935 po elektrické dělení v km cca 11,778. Zatrolejovány budou koleje č. 1, 2, kolejové spojky dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 16, 17.

SO 76-71-01 Choťovice – Dobšice-Libněves, trakční vedení

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení širé trati mezi krajním elektrickým dělením odb. Choťovice v km cca 11,778 a žst. Dobšice-Libněves v km cca 8,157. Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1 a 2 dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 119, 120.

SO 77-71-01 ŽST Dobšice-Libněves, trakční vedení

Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení v žst. Dobšice-Libněves od elektrického dělení v km cca 8,157 po elektrické dělení v km cca 6,369. Zatrolejovány budou koleje č. 1, 2, 3, 3a, 4, kolejové spojky dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 77, 78.

SO 78-71-01 Dobšice-Libněves – Kanín, trakční vedení

Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení širé trati mezi krajním elektrickým dělení žst. Dobšice-Libněves v km cca 6,369 a Kanínem v km cca 4,100. Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1 a 2 dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 73, 74.

SO 78-71-01 Dobšice-Libněves – Kanín, trakční vedení

Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení širé trati mezi krajním elektrickým dělení žst. Dobšice-Libněves v km cca 6,369 a obvodem Kanín v km cca 3,700. Zatrolejovány budou hlavní koleje č. 1 a 2 dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 87, 88.

SO 78-71-02 Obvod Kanín, trakční vedení

Tento stavební objekt řeší nové trakční vedení v ŽST Velký Osek, obvod Kanín od elektrického dělení v km cca 3,600 po elektrické dělení v km cca 3,057 (km 9,950 směr odb. Babín). V místě výh. 203 navazuje nové TV na stávající vedení výhybní. Zatrolejovány budou koleje č. 1 / 103, 2 / 104, 94a / 94b a kolejové spojky dle dopravní technologie. Postaveny budou trakční podpěry č. 1, 2 až 36, 37 obvodu Kanín a trakční podpěry č. 1, 2 až 7, 8 směr odb. Babín.

V obvodu Kanín budou dočasně sjezdové jen výh. č. 25 a 26 (odbočení do dvojkoľejné tratě + odvrát).

A.21. OHŘEV VÝMĚN

SO 71-74-01 ŽST Chlumec nad Cidlinou, EOVS

SO 73-74-01 Výh. Převýšov – les, EOVS

SO 75-74-01 Odb. Choťovice, EOVS

SO 77-74-01 ŽST Dobšice-Libněves, EOVS

SO 78-74-01 Obvod Kanín, EOVS

Elektrický ohřev výměn bude instalován na základě požadavků dopravní technologie na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní kolejích v ŽST Chlumec nad Cidlinou, Převýšov, Dobšice-Libněves, Odb. Choťovice a obvodu Kanín.

EOV bude napájen z LDSŽ (lokální distribuční síť železnic). Hlavní přívody pro EOVS budou osazeny samostatnými elektroměry s obchodním měřením SŽE. Napájecí rozvody EOVS budou realizovány v sítích TT. Ovládací rozvody budou společné s osvětlením a budou řešeny optickým kabelem a převodníky.

Rozvaděče R-EOVS budou samostatně stojící skříně v provedení ve třídě II. Z rozvaděčů EOVS budou vedeny přívody pro ohřev jednotlivých výhybek v soustavě TT. Ke každé výhybce povede od rozvaděče EOVS zvlášť kabel pro napájení hlavních topnic pro levý a pravý kolejnicový pás a zvlášť kabel pro napájení ohřevu zámků a táhel.

Chod EOVS bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách. Signalizace chodu EOVS bude umístěna v dopravních kancelářích ve stávajících výpravních budovách jednotlivých železničních stanic (resp. míst dopravní obsluhy ve stanicích vybudovaných v této stavbě). Z nich bude možné dálkového ovládání a kontrola chodu EOVS, který bude začleněn do systému DDTLS ŽDC (Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty).

A.22. ELEKTRICKÉ PŘEDTÁPEČÍ ZAŘÍZENÍ

Nejsou předmětem stavby.

A.23. SILNOPROUDÉ ROZVODY VN, NN, VO A DOO

Celková koncepce

Ve všech železničních stanicích a zastávkách budou navrženy nové kabelové rozvody nn z nových napájecích bodů silnoproudé technologie (liniový rozvod SŽ 22kV s uvažovanými transformovny 22/0,4 kV, více o těchto transformovnách je uvedeno v části silnoproudá technologie). Současně zůstanou zachovány stávající podružné odběry SŽE v pronajatých prostorách nebo budovách pro mimodrážní podnikatelské aktivity, byty a strážní domky.

Pro nové odběry zabezpečovacích a sdělovacích zařízení budou navrženy nové rozvody, ve kterých bude podle požadavků SŽE i podružné měření spotřeby elektrické energie. Pro záložní napájení zabezpečovacích zařízení se navrhnou přednostně přípojky nn z rozvodů ČEZ – projektant ve spolupráci se SŽE. Z nových rozvodů budou napájeny i budované podchody na nástupiště v ŽST.

Pro zachování napájení elektrickou energií v průběhu realizace stavby budou provedeny nezbytné přeložky vyvolané stavebními postupy výstavby druhé koleje, budováním nástupišť, nového kolejiště a podchodů v železničních stanicích.

Nové rozvody nn pro napájení osvětlení budou realizovány v síti TT. Rozvodní skříně a rozvaděče budou v provedení ve třídě II.

Elektroinstalace v podchodech a v přístřešcích na nástupišťích – budou použity svítidla LED ve vyhotovení antivandal.

Nové objekty, rozvody a osvětlovací stožáry a věže se budou umísťovat přednostně na pozemcích SŽ, alt. ČD.

Nové venkovní osvětlení železničních stanic a zastávek se vypracuje na základě podkladů dopravní technologie, která určí druh provozu a vymezí prostor výkonu práce v kolejišti ve smyslu předpisu SŽDC E11.

Osvětlení železniční zastávky Sány, Dobšice nad Cidlinou a Převýšov – nástupiště i přístupy k nim (od hranice pozemku SŽ, resp. ČD) bude navrženo pomocí svítidel LED na sklopných stožárech výšky do 6,0 m. Spínání osvětlení bude řešeno astrohodinami s dálkovým dohledem.

Osvětlení železničních stanic Chlumec nad Cidlinou, Výh. Převýšov-les, ŽST Dobšice-Libněves a obvod Kanín: nástupiště, zhlaví a kolejiště pomocí svétlometů LED na plošinách osvětlovacích věží výšky 20,0 m. Při osvětlení kolejových spojek na zhlavích železničních stanic budou použity sklopné osvětlovací stožáry do výšky max. 12,0 m se svítidly LED. Osvětlení bude rozděleno na skupiny podle jednotlivých prostorů: nástupiště, kolejiště, zhlaví, vykládací prostor.

Ovládací rozvody osvětlení budou řešeny optickým kabelem a převodníky, pro které bude v rozvaděčích ponechán volný prostor.

SO 71-76-01 ŽST Chlumec nad Cidlinou, rozvody vn

Navržené řešení

Rozvody 22kV budou začínat ze strany od Hradce Králové od konce kolejových úprav v km 0,930. Projektovaný kabel 22kV bude ukončen na trakčním stožáru a bude připraven pro spojování na kabel 22kV, který bude součástí navazující stavby „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové“. Vedení potom pokračuje uložením v chráničce na železničních mostech, resp. v patě násypu železničního tělesa do rozvodny vn v trafostanici STS-2. Z ní bude vedení uloženo za kolejemi

č.12 a 14 až k místu za demolovanou budovou St.č.2, kde zaústí do transformovny STS-1. Potom pokračuje vedle koleje č.2 na konec úseku v km 21,380.

SO 71-76-02 ŽST Chlumeč nad Cidlinou, úprava rozvodů DOO

Navržené řešení

Ze zařízení DŘT z transformovny TS2 SŽDC 22/0,4kV (STS-2) jsou navrženy rozvody DOO k pohonům odpojovačů č. 401, 402, 3A, 3B, 411, 412, 23A, 23B, 13A, 13B, 4, 5, 6, 7, 8 a 8 odpojovačů k pohonům elektrické návěsti.

SO 71-76-03 ŽST Chlumeč nad Cidlinou, osvětlení a rozvody nn

Navržené řešení

V definitivním stavu se rozvaděče RV1 TS SŽDC – HK 0399 zachovají vývody pro všechny nedrážní odběry.

Ze dvou trafostanic SŽDC 22/0,4kV, budou napájeny technologie zabezpečovacích a oznamovacích zařízení, hlavní přívody pro výpravní budovu – odběry SŽDC a ČD, budovy SDC Hradec Králové, vykládka pro odběry uhelných skladů, nový podchod na nástupiště včetně výtahů, nové osvětlení kolejiště a nástupišť a zásuvkové rozvody pro odstavení motorových souprav dle požadavků ČD, nebo investora. Záložní napájení při výpadku sítě 22kV SŽDC pro zabezpečovací zařízení bude řešeno samostatnou přípojkou nn z TS SŽDC – HK 0399. Ve vývodech všech transformoven budou podle požadavků SŽE Hradec Králové osazeny podružné elektroměry pro měření spotřeby elektrické energie.

Osvětlení prostorů železniční stanice bude navrženo podle popisu celkové koncepce. Na osvětlení kolejiště budou navrženy světlomety se zdroji LED na plošinách trubkových osvětlovacích věží výšky 20,0m, doplněné na zhlavích LED svítidly na sklopných stožárech výšky 12,0m. Nástupiště budou osvětleny svítidly LED, které budou osazeny na ocelových sklopných stožárech výšky 6 m. Nástupištní přístřešky budou atypického provedení, detaily umístění svítidel a kabelových rozvodů budou řešeny v dalším stupni dokumentace.

SO 72-76-01 Chlumeč nad Cidlinou - Převýšov, rozvody vn

Návrh řešení

Od v km 21,770 bude pokračovat rozvod LDSŽ 22kV po dočasnou skříň 22kV v km 20,050 před výhybkou č.1 v ŽST Převýšov.

Rozvod LDSŽ 22kV je v tomto traťovém úseku v délce 1880 m.

SO 73-76-01 Výh. Převýšov - les, rozvody vn

Návrh řešení

Ze skříně v km 20,050 bude rozvod LDSŽ 22kV veden do transformovny STS v technologické budově v km 18,800 a končí v dočasné skřini 22kV v km 18,140. Celková délka rozvodu v rámci tohoto objektu je 2050 m.

SO 73-76-02 Výh. Převýšov - Les, úprava rozvodů DOO

Návrh řešení

Ze zařízení DŘT z transformovny TS1 SŽ 22/0,4kV (STS) jsou navrženy rozvody DOO k pohonům odpojovačů č. 401, 402, 3A, 3B, 13A, 13B, 411, 412, 23A, 23B, 5, 7, 421, 422, 33A, 33B a 8 odpojovačů k pohonům elektrické návěsti.

SO 73-76-03 Výh. Převýšov - Les, osvětlení a rozvody nn

Návrh řešení

Napájení nových odběrů osvětlení a rozvodu nn bude navrženo z nové trafostanice SŽ 22/0,4kV. Nová trafostanice je součástí technologické budovy. Pro záložní napájení zabezpečovacího zařízení se vybuduje přípojka nn úpravou rozvodu nn ČEZ, který sloužil pro napájení stávající železniční stanice.

Osvětlení bude řešeno světlomety se zdroji LED na plošinách osvětlovacích věží výšky 20,0m. Kolejové spojky na obou zhlavích budou osvětleny LED svítidly na sklopných stožárech výšky 12,0m

SO 73-76-04 Zast. Převýšov, osvětlení a rozvody nn

Návrh řešení

Přípojka nn pro osvětlení nástupišť, podchod a oznamovací zařízení bude navržena z nové trafostanice 22/0,4kV SŽ včetně podružné měření venkovního osvětlení, podchodu a oznamovacího zařízení zastávky. Venkovní osvětlení nástupišť zastávky a přístupových chodníků je navrženo svítidly LED na ocelových sklopných stožárech výšky 6 m.

SO 74-76-01 Převýšov - Choťovice, rozvody vn

Návrh řešení

Rozvod LDSŽ 22kV bude pokračovat od km 18,140 po dočasnou skříň 22kV v km 12,300. Délka rozvodu je v tomto SO cca 6160 m.

SO 75-76-01 Odb. Choťovice, rozvody vn

Návrh řešení

Od km 12,300 bude rozvod LDSŽ 22kV veden přes transformovnu STS/C po dočasnou skříň 22kV v km 11,7304. Délka rozvodu v rámci tohoto objektu je 660 m.

SO 75-76-02 Odb. Choťovice, úprava rozvodů DOO

Návrh řešení

Ze zařízení DŘT z STS SŽDC 22/0,4kV jsou navrženy rozvody DOO k odpojovačům č. 3A, 3B, 401A, 401B a 402 a 8 odpojovačů k pohonům elektrické návěsti..

SO 75-76-03 Odb. Choťovice, osvětlení a rozvody nn

Návrh řešení

Odběry odbočky budou napájeny z nové trafostanice SŽDC 22/0,4kV.

Záložní napájení zabezpečovacího zařízení bude zajištěno z vývodu ze stávající trafostanice ČEZ.

Na osvětlení kolejiště budou použity svítidla LED na sklopných stožárech výšky 12,0m.

SO 76-76-01 Choťovice – Dobšice-Libněves, rozvody vn

Návrh technického řešení

Magistrální rozvod 22kV SŽDC je v tomto úseku část trasy od km 8,800 po 11,200 veden vedle kolejí, které navrženy mimo trasu stávající traťové koleje.). Rozvod končí v km 8,100 před výhybkou č.1 v ŽST Dobšice-Libněves. Délka rozvodu je v tomto SO cca 3890 m.

SO 77-76-01 ŽST Dobšice-Libněves, rozvody vn

Návrh technického řešení

V samostatné stavbě rekonstrukce TM Dobšice bude vybudována nová rozvodna 22kV. Pro zajištění provozuschopnosti napájení zařízení z rozvodu 22kV SŽDC a trakčního vedení po zdvouklejnní úseku Kanín – Chlumec nad Cidlinou musí být obě stavby vzájemně koordinovány. V Rz 22kV budou připraveny dva vývody pro napájení magistralního rozvodu ve směru Dobšice nad Cidlinou - Hradec Králové a Dobšice nad Cidlinou - Velký Osek.

Z dočasné skříně v km 8,100 po demontáži a naspojování bude rozvod LDSŽ 22kV veden:

- do transformovny NTS v TM Dobšice, z vývodu kterého budou napájeny odběry SŽDC ve směru Choťovice – Chumec nad Cidlinou – Hradec Králové,
- z druhého vývodu NTS v TM Dobšice začíná rozvod ve směru Dobšice nad Cidlinou-Libněves – Kanín – Velký Osek do transformovny STS pro napájení odběrů železniční stanice Dobšice nad Cidlinou-Libněves a rozvod je ukončen v dočasné skříně 22kV v km 6,370.

Celková délka rozvodu uloženého v zemi v rámci tohoto objektu je 1860 m.

SO 77-76-02 ŽST Dobšice nad Cidlinou, úprava rozvodů DOO

Návrh technického řešení

Ze zařízení DŘT z rekonstruované TM Dobšice (jiná stavba) jsou navrženy rozvody DOO k pohonům odpojovačů č. N101, N102, N111, N112, 401 a 402 a ze zařízení DŘT v trafostanici TS1 SŽDC 22/0,4kV (STS/C) jsou navrženy rozvody DOO k pohonům odpojovačů č. 3A, 3B, 4 – 7, 411 a 412.

SO 77-76-03 ŽST Dobšice - Libněves, osvětlení a rozvody nn

Návrh technického řešení

Z nové trafostanice SŽDC 22/0,4kV budou napájeny všechny odběry SŽDC, nové osvětlení kolejíště ŽST osvětlení nástupišť a podchod zastávky.

Pro stávající byty ve výpravní budově bude zachováno současné napájení z nn sítě ČEZ. Záložní napájení při výpadku sítě 22kV SŽDC pro zabezpečovací zařízení bude řešeno z nové přípojky nn podle podmínek stanovených ČEZ z rozvodů nn.

Na osvětlení kolejíště ŽST budou navrženy světlomety se zdroji LED na plošinách trubkových osvětlovacích věží výšky 20,0m. Kolejové spojky na obou zhlavích budou osvětleny LED svítidly na sklopných stožárech výšky 12,0m.

SO 77-76-04 Zast. Dobšice nad Cidlinou, osvětlení a rozvody nn

Návrh technického řešení

Osvětlení bude navrženo svítidly LED, které budou osazeny na ocelových sklopných stožárech výšky 6 m. Napájení a ovládání venkovního osvětlení bude zajištěno z rozvaděče RVO.

SO 78-76-01 Dobšice-Libněves - Kanín, rozvody vn

Návrh technického řešení

Z dočasné skříně v km 6,370, která se demontuje a nahradí zemní kabelovou spojkou bude pokračovat rozvod LDSŽ 22kV do transformovny TTS v technologické budově na Zast. Sáry a bude ukončeno kabelovou koncovkou na trakčním stožáru na začátku stavby v km 4,120 a bude připraven pro spojkování na kabel 22kV, který bude součástí navazující stavby "Modernizace traťového úseku Kolín

(mimo) – odb. Babín (mimo), včetně Libické spojky“. Celková délka rozvodu v rámci tohoto objektu je 2480 m.

SO 78-76-02 Zast. Sány, osvětlení a rozvody nn

Návrh technického řešení

Přípojky nn pro rekonstruovaný železniční přejezd P3968 a nový rozvaděč RO budou navrženy z nových rozvodů nn z transformovny SŽDC 22/0,4kV. Venkovní osvětlení bude navrženo svítidly LED, které budou osazeny na ocelových sklopných žárově zinkovaných osvětlovacích stožárech výšky 6 m. Napájení a ovládání venkovního osvětlení bude zajištěno z rozvaděče osvětlení RO, který bude v pilířovém kompaktním provedení.

SO 78-76-03 Obvod Kanín, úprava rozvodů DOO

Návrh technického řešení

Ze skříně ovládání a diagnostiky v provedení pro 8 – 20 odpojovačů z rozvodny nn transformovny TS1 SŽDC 22/0,4kV (STS) jsou navrženy rozvody DOO k pohonům odpojovačů č. 401, 402, 3A, 3B, 13A, 13B, 5, 7, 411, 412, 23A, 23B a 8 odpojovačů k pohonům elektrické návěsti.

SO 78-76-04 Obvod Kanín, osvětlení a rozvody nn

Návrh technického řešení

Odběry (EOV, osvětlení, zabezpečovací a sdělovací zařízení) budou napájeny z nové trafostanice SŽ 22/0,4kV. Ve vývodech budou podle požadavků SŽE Hradec Králové osazeny podružné elektroměry pro měření spotřeby elektrické energie. Záložní napájení zabezpečovacího zařízení se bude realizovat novou přípojkou nn ze stávající stožárové trafostanice ČEZ v žkm 1,650. Na osvětlení kolejiště budou použity svítidla LED na sklopných stožárech výšky 12,0m. Spínání osvětlení bude pomocí řídicí jednotky s připojenou fotobuňkou, což bude umožňovat automatické spínání v režimech dle kalendáře či fotobuňky a zároveň dohled do systému DDTS.

SO 79-76-01 Přípojky nn pro železniční přejezdy v km 25,353, km 27,080 a km 27,285 (Luková)

Železniční přejezdy v km 25,353 (P4433), km 27,080 (P4434) a km 27,946 (P4436) budou napájeny z prostoru železniční zastávky Luková. Stávající přípojka pro zastávku se bude po navýšení požadovaného odebíraného příkonu pro stávající odběry zastávky a přejezdu v km 27,285 (P4435) na základě podmínek stanovených ČEZ rekonstruovaná. Ze stávajícího stožáru rozvodu nn ČEZ bude navržen nový přívod, který bude ukončený v rozvaděči RE, kde se přemístí stávající měření pro odběry SŽDC z RV1. Z RE bude pokračovat přívod do kabelové skříně KS, ve které bude zabudována přívodka pro náhradní napájení při výpadku napájení ze sítě ČEZ. Z KS budou napájeny stávající odběry osvětlení zastávky a přejezdu P4435 na zastávce Luková a projektované přejezdové zabezpečovací zařízení P4433, P4434 a P4436.

SO 79-76-02 Přípojka nn pro železniční přejezd v km 31,096 (Zábědov)

Železniční přejezd v km 31,096 (P4441) bude napájen ze sítě nn SŽDC na přejezdu v km 31,841 (P4442) v Novém Bydžově, část Chudonice ze stávajícího rozvaděče RP1, ve kterém se doplní nový vývod. Z RP1 se navrhne kabelový přívod do projektovaného rozvaděče RP2 pro zabezpečovací zařízení P4441.

SO 79-76-03 Přípojky nn pro železniční přejezdy v km 5,190 a km 6,712 (Lovčice)

Železniční přejezdy v km 5,190 (P4565) a km 6,712 (P4568) budou napájeny podle připojovacích podmínek ČEZ z koncového stožáru nn sítě v blízkosti železniční zastávky Lovčice obec, ze kterého

bude navržen nový přívod, který bude ukončený v rozvaděči RE. Z RE bude pokračovat přívod do kabelové skříňe KS s vývody pro nové odběry přejezdů P4565 a P4568 a budou připraveny i rezervní vývody pro případné nové osvětlení zastávky a v této stavbě nezabezpečeného přejezdu P4567. V KS bude zabudována přívodka pro náhradní napájení při výpadku napájení ze sítě ČEZ.

SO 79-76-04 Přípojky nn pro železniční přejezdy v km 9,040, km 9,643, km 10,383 a km 11,488 (Běrunice)

Napájení projektovaných zabezpečovacích zařízení železničních přejezdů v km 9,040 (P4571), km 9,643 (P4573), km 10,383 (P4574) a km 11,488 (P4575) bude zajištěné ze stávajícího rozvodu SŽDC na zastávce Běrunice po dodržení podmínek ČEZ vydaných k žádosti o navýšení odebíraného výkonu. V RE1 se vymění jištění před elektroměrem a původní rozvaděč RV1 se nahradí novým s vývody pro stávající venkovní osvětlení zastávky a samostatnými vývody pro zabezpečení přejezdů P4571, P4573, 4774 a P 4575.

A.24. UKOLEJNĚNÍ KOVOVÝCH KONSTRUKCÍ

Celková koncepce

Stávající stav ukolejnění

Ochrana proti nebezpečnému dotyku neživých částí je řešena ukolejněním individuálně, nebo skupinově pomocí ochranného lana přes průrazky.

Nový stav ukolejnění

V návaznosti na navržený rozsah železničního spodku a svršku, mostních konstrukcí, TV, venkovního osvětlení, úprav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a ostatních úprav budou v celém rozsahu stavby navrženy úpravy ukolejnění.

Stavební objekty řeší ukolejnění trakčních podpěr a ostatních vodivých konstrukcí dotčených stavbou (zábradlí mostů, návěstidel, osvětlení, rozhlasů, protihlukových stěn apod.) v rozsahu stavby. Provedení bude v souladu s požadavky ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50122-1, ČSN EN 50122-2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení státních drah. Předpokládá se individuální ukolejnění pomocí opakovatelných průrazek, v odůvodněných případech skupinové ukolejnění pomocí ochranného lana.

Předpokládá se, že střídavá soustava 25 kV, 50 Hz bude zapnuta po celosezónní výluce. V dalším stupni je možné uvažovat způsob řešení ukolejnění kovových konstrukcí přímo pro provoz střídavou trakční soustavou (potřebné prověřit podle konkrétní doby realizace stavby). V zpracované PD se uvažuje s demontáží průrazek ze stávajících ukolejnění v úsecích provozovaných do změny TS ve stejnosměrné soustavě (Chlumec nad Cidlinou – Dobšice nad Cidlinou (mimo)).

SO 70-77-01 Chlumec n. C. - Kanín, ukolejnění kovových konstrukcí

Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí, které přesahují délku 2 m (provoz AC trakční soustavy). V zpracované PD se uvažuje s demontáží průrazek ze stávajících ukolejnění. V dalším stupni je možné uvažovat způsob řešení ukolejnění kovových konstrukcí přímo pro provoz střídavou trakční soustavou (potřebné prověřit podle konkrétní doby realizace stavby).

SO 71-77-01 ŽST Chlumec n. C., ukolejnění kovových konstrukcí

Návrh řešení Návrh technického řešení Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí žst. Chlumec nad Cidlinou ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 69, 70 a 101 až 119 žst. Chlumec n. C., č. 109-110 až 123, 124 přilehlého traťového úseku směr Hradec Králové.

SO 72-77-01 Chlumec n. C. - Převýšov, ukolejnění kovových konstrukcí

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí traťového úseku Chlumec nad Cidlinou – Převýšov ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 47, 48.

SO 73-77-01 Výh. Převýšov-Les, ukolejnění kovových konstrukcí

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí výh. Převýšov ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 69, 70.

SO 74-77-01 Převýšov – Choťovice, ukolejnění kovových konstrukcí

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí traťového úseku Převýšov-Les – Choťovice ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 221, 222.

SO 75-77-01 Odb. Choťovice, ukolejnění kovových konstrukcí

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí odb. Choťovice ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 16, 17.

SO 76-77-01 Choťovice – Dobšice-Libněves, ukolejnění kovových konstrukcí

Návrh řešení Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí traťového úseku Choťovice – Dobšice-Libněves ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 119, 120.

SO 77-77-01 ŽST Dobšice-Libněves, ukolejnění kovových konstrukcí

Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí žst. Dobšice-Libněves ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 77, 78.

SO 78-77-01 Dobšice-Libněves – Kanín, ukolejnění kovových konstrukcí

Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí Dobšice-Libněves – Kanín a je ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 87, 88.

SO 78-77-02 Obvod Kanín, ukolejnění kovových konstrukcí

Tento stavební objekt řeší nové ukolejnění kovových konstrukcí v ŽST Velký Osek, obvod Kanín a je ohraničen rozsahem výstavby trakčních podpěr č. 1, 2 až 36, 37 obvodu Kanín a trakčních podpěr č. 1, 2 až 7, 8 směr odb. Babín.

A.25. ÚPRAVY ÚZEMÍ

SO 70-80-01 Odstranění mimolesní zeleně

Současný stav byl zmapován v září 2018 s doplněním z března 2019. Podrobněji viz Dendrologický průzkum v části B.3.3.

K odstranění jsou navrženy dřeviny, které jsou v kolizi s nově umísťovanými částmi stavby, bránili by výstavbě nebo by při ponechání představovaly zdroj ohrožení dráhy.

Některé plochy mapované v DP pak byly z kácení pro nepotřebnost vyjmuty. Výsledně je k odstranění navrženo:

- 1 056 ks stromů
- 244 028 m² porostů.

- Ekologická újma je vypočítána na 73 393 294,- Kč

SO 70-80-02 Odstranění lesní zeleně

Kácení lesní zeleně bude probíhat na katastrálních územích Žehuň, Převýšov a Chlumec nad Cidlinou, v těchto katastrech zasahuje zábor i na pozemky lesa. Významnou část ploch tvoří ochranný pás bez vzrostlých stromů zajišťující bezpečnost provozu dráhy.

Podrobnější informace viz část B.3.8 Lesní příloha.

SO 70-80-03 Skrývka ornice

Z ploch určených k trvalému záboru bude provedena skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy. Dle provedeného pedologického průzkumu je navržena mocnost skrývky 20 – 45 cm. Předběžně je třeba počítat se skrývkou z celé dotčené plochy.

Skrytou zeminu z trvalých záborů je možné využít ve stavbě jako svrchní vrstvu při rekultivaci dotčených ploch a finálních vegetačních úpravách (ohumusování svahů, ozelenění navazujících ploch apod.). Hospodárné využití přebytku skryté ornice zajistí v další přípravě investor stavby ve spolupráci s místními zemědělskými subjekty (subjekty v okolí tratě projeví o ornici předběžný zájem), případně obcemi, využití bude projednáno s příslušným orgánem ochrany ZPF.

Skrytá zemina z ploch dočasných záborů bude využita k rekultivaci dotčených ploch.

Uložení skryté zeminy bude probíhat na rovinatém, až mírně svažitém terénu, nesmí zde docházet k přítoku a shromažďování povrchových vod. Deponie bude upravena do tvaru lichoběžníku s maximální výškou 2 m a maximálním sklonem 1:2. Budou minimalizovány vlivy, které by deponii poškodily, jedná se především o vodní a větrnou erozi, rozjezdění a případné zcizení. Po dobu uložení je nutné deponii pravidelně převrstvovat. Jako nejvhodnější způsob ochrany před povětrnostními vlivy a zaplevelením je ozelenění bočních svahů i koruny deponie a to zpravidla zatravněním nebo pěstováním víceletých pícnin. Vhodné traviny z trsnatých trav jsou jílek vytrvalý, kostřava luční, lipnice hajní a z výběžkatých trav pak kostřava červená a lipnice luční.

Skrývka ornice bude provedena z ploch dočasných a trvalých záborů v katastrálních územích:

Opolany, Sány, Dobšice u Žehuně, Žehuň, Lovčice u Nového Bydžova, Převýšov, Chlumec nad Cidlinou, Běrunice, Nové Město nad Cidlinou, Slibovice, Hradčany u Žehuně

SO 70-82-01 Rekultivace

Rekultivované plochy se nachází v k. ú Opolánky, Dobšice u Žehuně, Žehuň, Lovčice u Nového Bydžova, Převýšov, Chlumec nad Cidlinou.

Celková výměra rekultivovaných ploch: 199 573 m²

Technická část rekultivace

bude rekultivováno především opuštěné těleso dráhy, rušené pozemní komunikace a plochy po zařízeních stavenišť. Rekultivace tělesa dráhy bude probíhat po snesení železničního svršku v celé šíři tělesa. Zrušené komunikace budou rekultivovány rovněž v celé své šíři. Rekultivace bude spočívat v navezení a rozprostření ornice ve vrstvě o mocnosti 0,15 m. Ornice bude dodána ze skrývky a dopravena nejefektivnějším způsobem. Technická rekultivace bude sloužit jako příprava pro biologickou rekultivaci.

Biologická část rekultivace

Biologická rekultivace bude provedena výsevem travní směsi hydroosevem a výsadbou vhodných druhů dřevin.

Před založením trávníků bude provedeno chemické odplevelení celoplošným postřikem vhodným herbicidem. Následně se založí trávník pomocí hydroosevu. Důvodem pro použití hydroosevu je svažitost rekultivovaných pozemků, zejména opuštěného tělesa dráhy. Hydroosev se skládá z vody, osiva, hnojiva, stabilizátoru povrchu půdy a mulčovacího materiálu. K osevu bude použita krajinná travní směs. Následné ošetření trávníků se bude provádět pravidelným kosením.

SO 70-83-01 Vegetační úpravy

Vegetační úpravy jsou navrženy pro zlepšení začlenění stavby do území v senzitivních lokalitách. Výsadba je navržena výhradně z domácích druhů.

Další výsadba může být určena rozhodnutím správního úřadu jako náhrada za kácené dřeviny.

První část úprav je úsek mezi tratí a přeloženou souběžnou silnicí Opolánky – Dobšice, kde by řada nižších stromů měla bránit možnému vzájemnému oslnění aut a vlak. Druhá část úprav je stromořadí v patě silničního náspu u nadjezdu ulice Spravedlnost v pohledu od přilehlé obytné zástavby. Třetí částí je keřová plocha na pohledové ose u podjezdu ulice Kozelkova. Celkem je navrženo 71 ks stromů a 1221 ks keřů.

A.26. ZABEZPEČENÍ VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ

SO 70-84-01 Zabezpečení veřejných zájmů

V rámci tohoto stavebního objektu budou řešeny opravy pozemních komunikací mimo výše uvedené stavební objekty. Bude se jednat o opravy komunikací, které bude užívat zhotovitel stavby jako trasy pro staveništní dopravu. Dále se bude jednat o opravy pozemních komunikací objízdných tras. Pravděpodobně se bude jednat o sanace krajnic, opravy výtluků, případně výměna obrusné a ložné vrstvy komunikace, obnova vodorovného dopravního značení atp.

Celková délka pozemních komunikací, po kterých jsou vedeny objízdné trasy, je cca 65 km. Objízdné trasy jsou podrobně popsány v části B.8 Zásady organizace výstavby.

Jedna konkrétní komunikace k opravě je známá již v současné době. Jedná se o nezpevněnou cestu u Převýšova, v oblasti Přírodní památky Olešnice. Cesta je napojena na silnici III/32734. Délka opravovaného úseku je cca 525 m.

Vozovka lesní cesty bude se zpevněným krytem vozovky. Kryt zpevněný nestmelenými vrstvami.

Kryt vozovky je navržen podle katalogu vozovek polních cest. Navržená konstrukce ve většině trasy je PN 615.

■