




PO PŘÍPOMÍNKÁCH 2021/05

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Jan Hašek		Zodp. projektant: Ing. Jan Hašek		Kontroloval: Ing. Petr Burda				
Kraj: Královéhradecký			Traťový úsek/Obec: Teplice nad Metují město					
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážďená 1003/7; 110 Praha 1								
<div>„Rekonstrukce dopravní Teplice nad Metují město“</div>							Formát	A4
							Datum	05/2021
							Účel	DUSP+PDPS
							Č. zakázky	3111-20-072
							Změna	Č. kopie
Měřítko								
Obsah výkresu: Souhrnná technická zpráva							Část dokumentace B	Č. výkresu





Obsah

B.1	Popis území stavby	5
a)	charakteristika území	5
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	5
c)	výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	5
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	5
a)	Závěry provedených průzkumů a měření	5
b)	Údaje o zvláštní ochraně území	6
c)	poloha vzhledem k záplavovému území a poddolovanému území	6
d)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky	6
e)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	6
f)	požadavky na trvalé zábory ZPF a PUFL	6
g)	územně technické podmínky	6
h)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
i)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí	7
B.2	Celkový popis stavby	8
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
a)	Novostavba nebo změna dokončené stavby	8
b)	účel užívání stavby	8
c)	trvalá nebo dočasná stavba	8
d)	celkový popis koncepce řešení stavby, kapacity stavby	8
e)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	9
f)	Seznam výjimek a úlevových řešení	9
g)	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	9
h)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	10
i)	základní bilance stavby	10
j)	základní předpoklady výstavby	10
k)	základní požadavky na předčasné užívání staveb	10
l)	orientační náklady stavby	10
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	10
a)	urbanistické řešení	10
b)	architektonické řešení	10
B.2.3	Celkové technické řešení	10
a)	popis celkové koncepce technického řešení	10
b)	celková bilance nároků všech druhů energií	10
c)	celková spotřeba vody	10



d)	celkové produkované množství a druhy odpadů	11
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí	13
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	13
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	14
B.2.6	Základní popis technologických objektů	14
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	15
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	18
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	19
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	19
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	20
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	20
b)	ochrana před bludnými proudy	20
c)	ochrana před technickou seizmicitou	20
d)	ochrana před hlukem	20
e)	protipovodňová opatření	20
f)	ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.	21
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	21
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	21
B.5	řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	21
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana	21
a)	vliv na životní prostředí	21
b)	vliv na přírodu a krajinu	22
c)	vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	22
d)	návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	23
e)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma	23
B.7	Ochrana obyvatelstva	23
B.8	Zásady organizace výstavby	23
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	23



B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území

Stavba se nachází v okrajové části Města Teplice nad Metují. Jedná se o stavbu na dráze regionální v traťovém úseku 1471 Trutnov střed – Teplice nad Metují a definičním úseku F1 nz. Teplice nad Metují město. Stavba je umístěna na stávajícím tělese dráhy. Staveniště je přístupné po dráze regionální a po místních komunikacích v majetku Města Teplice nad Metují město. Stavebním pozemkem bude stávající drážní těleso.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a s územně plánovací dokumentací.

c) výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimky z obecných požadavků na využívání území

d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů jsou do dokumentace zapracovány

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Geologické poměry

Železniční zastávka Teplice nad Metují – město je situována ve svahu orientovaném směrem k západu, v mělkém jednostranném odřezu s nadmořskou výškou 476 - 477 m n. m., na který směrem k severu navazuje těleso náspu.

Ze širšího geomorfologického pohledu je předmětné území součástí Broumovské vrchoviny, v níž je vymezeno okrskem Polická pánev (kód IVB-1B-d) s výrazným reliéfem stolových hor, rozbrázděných strmými, často tektonicky predisponovanými údolími a s řadou rozvětvených vodotečí

Hydrogeologické poměry

Z hlediska hydrogeologického členění ČR patří město Teplice nad Metují do rajónu 4110 Polická pánev v základní vrstvě. Jedná se o uzavřenou HG strukturu, s výhodnými podmínkami pro vytvoření významné nádrže podzemní vody, intenzivně vodohospodářsky využívanou. V celém křídovém komplexu jsou vyvinuty 2 základní zvodně s několika centry zvodnění (Police nad Metují, Teplice nad Metují apod.). Jejich hladiny jsou vesměs hluboko zakleslé. Místy se v oblasti objevují suťové prameny, rozdílné vydatnosti i doby fungování, závislé na srážkách a velikosti sběrného území.

GTP ověřovaný prostor zastávky Teplice nad Metují - město spadá celkem do dvou povodí. Přibližně její severní polovina do povodí 4. řádu Teplický potok, číslo hydrologického pořadí 1-01-03-0080-0-00, jižní polovina pak do dílčího povodí 4. řádu Metuje, číslo hydrologického pořadí 1-01-03-0090-0-00, která protéká cca 120 m západně.

a) Závěry provedených průzkumů a měření

V lokalitě staveniště byla provedena prohlídka lokality stavby a místní průzkum konaný za přítomnosti zástupců projektanta a investora. Jako geodetický podklad slouží zaměření od SŽG.

Podkladem pro zpracování projektu bylo zadání a vyjádření zástupců investora.



Geotechnický průzkum byl proveden v listopadu r. 2020 společností Global – Geo s.r.o. Závěry GTP jsou součástí přílohy č. B.10 – Geotechnický průzkum.

Výpis vstupních podkladů:

- Zadávací dokumentace stavby, Správa železnic, s.o.
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha, GON Hradec Králové)
- Geotechnický průzkum (Global – Geo, s.r.o. 2020)
- Informace z pochůzek po trati a místního šetření
- Podklady od správce infrastruktury – OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

b) Údaje o zvláštní ochraně území

Do zájmového území zasahuje ochranné pásmo dráhy regionální .

Teplice nad Metují a jeho široké okolí je součástí CHKO Broumovsko, dále spadá do CHOPAV č. 217 Polická pánev (NV č. 85/1981 Sb.) a PHO 2b Teplice nad Metují – Polická křídová pánev (736/91/Vod-Z).

c) poloha vzhledem k záplavovému území a poddolovanému území

Stavba se nenachází v záplavovém území. Stavební pozemek není poddolován.

d) vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nemění stávající využití a celkové kapacity dotčeného území a je v souladu s obecnými požadavky na využití území. Na okolní pozemky bude mít stavba vliv pouze v době jejího provádění z důvodů příjezdu a odjezdu stavební mechanizace a dopravy stavebního materiálu. Po dokončení stavba nebude okolní pozemky a stavby ovlivňovat. Negativní vliv na okolní stavby a pozemky vlivem dokončené stavby se tedy nepředpokládá.

Odtokové poměry se realizací stavby nezmění.

e) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby bude dle zadání investora snesen stávající kolejový svršek v obou kolejích č. 1 a 3, včetně stávající výhybky č.3. Projekt předpokládá demolici postradatelné rampy u koleje č.3. Současné s demolicí koleje bude snesena stávající nástupištní hrana dl. 62m včetně úrovněových přístupů.

Kácení zeleně není součástí této stavby

f) požadavky na trvalé zábohy ZPF a PUFL

Stavba nezasahuje na pozemky ZPF a PUPFL.

Stavba nezasahuje na pozemky určené pro funkci lesa.

g) územně technické podmínky

Navrhovaná stavba nevyžaduje žádné nové napojení na dopravní systém. Stavba je přímo napojena na regionální dráhu Trutnov střed – Teplice nad Metují (č. 509b dle NJŘ). Pro přístup na stavbu po pozemní komunikaci slouží stávající místní komunikace v majetku Města Teplice nad Metují.



K přístupu na nově navržené nástupiště bude sloužit nový zpevněný chodník, který bude propojen s plochou pod přístřeškem, tak bude navazovat na pozemní komunikaci v majetku města. Pro samotný přístup na nástupiště bude sloužit centrální přechod přes kolej č.3. Nástupiště je řešeno jako bezbariérové s výškou nástupní hrany 550mm nad T.K.. Centrální přechod bude bez VZPK.

h) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba bude v daném prostoru probíhat samostatně.

V době zpracování dokumentace začla u investora platit nová koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy č.j. S70561/2020-SŽ-GR-O26. Trať Trutnov Střed – Teplice nad Metují bude v budoucnu převedena ze zjednodušeného řízení dopravy podle předpisu SŽDC D3 na trať řízenou podle předpisu Správy železnic SŽDC D1. Vybudování zjednodušeného SZZ a TZZ s prvky ETCS.

i) seznam pozemků podle katastru nemovitostí

Stavebním pozemkem bude stávající drážní těleso.

Tabulka dotčených pozemků:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník právo hospodařit	List vlastnitví	Výměra [m ²]	Účel využití pozemku	Druh pozemku	Stavba způsob využití
Obec: Teplice nad Metují [574538]; Katastrální území: Dolní Teplice [766321]							
1	631	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	384	15027	železnice	ostatní plocha	dráha
Obec: Teplice nad Metují [574538]; Katastrální území: Teplice nad Metují [766399]							
2	715	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	384	13207	železnice	ostatní plocha	dráha
3	St. 425	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	261	384	železnice	Zastavěná plocha a nádvoří	zbořeniště
4	778	České dráhy a.s.	147	1030	železnice	ostatní plocha	dráha



Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

Správcem tohoto majetku je Správa železnic, s.o., OŘ Hradec Králové

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) **Novostavba nebo změna dokončené stavby**

Jedná se o změnu již dokončené stavby.

b) **účel užívání stavby**

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Stavba je navržena za účelem zvýšení komfortu a bezpečnosti železniční dopravy v dotčené oblasti. Stavba zvýší stávající kapacitu trati. Jedná se o stavbu dráhy.

Účelem stavby je zejména zřízení dopravní D3 v prostoru stávajícího nákladiště a zastávky Teplice nad Metují město. Současně v nové dopravně bude vybudováno nové bezbariérové poloostrovní nástupiště, s dvěma hranami délky 90m s výškou nástupní hrany 550mm nad T.K.. Pro přístup na nástupiště bude sloužit nový přístupový chodník s centrálním přechodem přes kolej č.3. Součástí stavby bude i vybudování nového osvětlení nástupiště a přístupových komunikací. V rámci dopravy D3 bude zachována kusá VNVK kolej č. 3a v délce 50m sloužící pro vykládku uhlí.

c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o stavbu trvalou

d) **celkový popis koncepce řešení stavby, kapacity stavby**

Navrhované kapacity stavby:

Rekonstrukce železničního svršku	769 m
Rekonstrukce železničního spodku	569 m
Vložení výhybky	3 ks
Nové nástupiště 550mm nad T.K.	1 ks (dl.90m)
Samovrané přestavníky	2ks
Pochozí kabelové žlaby	525 m
Osvětlovací stožáry	8 ks



Základní technické parametry

Navrhovaná rychlost	40 km/h
Trať:	Trutnov střed – Teplice nad Metují
Traťový úsek:	1471
Definiční úsek	F1 Teplice nad Metují město
Začátek stavby:	km 30,032 449
Konec stavby:	km 30,623 991

Koordinace stavby v závislosti na Konceptu zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením dopravy:

Stavba je navržena v souladu se zadáním investora, jejím hlavním cílem je vybudování nové dopravní D3 Teplice nad Metují město, s bezbariérovým poloostrovním nástupištěm. Trať Teplice nad Metují – Trutnov střed je řízena dle předpisu SŽDC D3. Dle nové „Konceptu zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ (dále Koncepte), bude trať převedena na řízení dopravy podle předpisu Správy železnic SŽDC D1 vybudováním zjednodušeného SZZ a TZZ s prvky ETCS. Stavba je navržena tak, aby bylo možné osadit prvky zabezpečovacího zařízení bez dodatečných stavebních zásahů.

S připravovanou stavbou DOZ je koordinace zajištěna zejména v rámci provozního souboru zabezpečovacího zařízení, kdy je počítáno se zřízením nových kabelových tras uložených do pochozích kabelových žlabů. Zároveň v rámci železničního spodku budou zřízeny příčné přechody pod kolejí, pro kabelovou trasu k návěstidlům. Součástí koordinačního situačního výkresu je i návrh osazení budoucích prvků zabezpečovacího zařízení. Osazením prvků zabezpečovacího zařízení (návěstidla, balízy) nebude zkrácena nástupištní hrana. Navrhované řešení neumožňuje osazení VZPK na centrální přechod, kdy rychlost přes centrální přechod nebude větší jak 50 km/h.

Uspořádání dopravní D3 Teplice nad Metují je připravené na realizaci nového zabezpečovacího zařízení v rámci zapojení trati do DOZ. Do té doby bude v dopravně D3 ohlašovací povinnost zajištěna v souladu s PND3 pomocí telekomunikačního zařízení umístěného na nástupišti.

e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a s územně plánovací dokumentací.

f) Seznam výjimek a úlevových řešení

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů a norem, ani výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlas provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlas provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.

g) Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Jsou v dokumentaci zohledněny a zapracovány



h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba nevyvolá žádná nová ochranná pásma a chráněná území

i) základní bilance stavby

Vlivem stavby dojde ke zvýšení nároků na spotřebu elektrické energie. Bude pokryto v rámci mobilních zdrojů zhotovitele. Vlivem vybudování nového osvětlení na nástupišti dojde k zvýšení nároků na spotřebu elektrické energie.

Hospodaření s dešťovou vodou se nemění.

Produkované množství odpadů – viz kapitola B 2.3, odst. d).

j) základní předpoklady výstavby

DUSP 05/ 2021

Vydání stavebního povolení 2/2 r. 2021

Provedení stavby III. – IV. Q. 2022

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu jako celek po dokončení všech SO a PS

l) orientační náklady stavby.

Cca 60 000 000,- Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení

Stavbou se nemění urbanistické řešení území. Jedná se o území sloužící pro dopravní infrastrukturu.

b) architektonické řešení

Stavba nemá žádné stavební objekty podléhající architektonickému řešení

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

Popis jednotlivých provozních souborů je v části B.2.6 a popis stavebních objektů je v části B.2.7.

b) celková bilance nároků všech druhů energií

Veškerá energie potřebná k realizaci stavby bude zajištěna z mobilních zdrojů zhotovitele.

Spotřeba elektrické energie nového osvětlení 4,5 MWh/rok

Spotřeba elektrické energie elektrického ohřevu výhybek 13,5 MWh/rok

Nové připojení na veřejnou elektrickou distribuční síť.

c) celková spotřeba vody

Požadavky na vodu stavba neklade.



d) celkové produkované množství a druhy odpadů

S odpadem vzniklým při výstavbě bude naloženo v souladu se zákonem o odpadech č. 541/2020 Sb. v platném znění.

Původce odpadu, v tomto případě dodavatel stavby, je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb., v platném znění.

Zhotovitel stavby předá objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“, zpracovanou v souladu s přílohou č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady.

Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyh. 8/2021 Sb), včetně dopravy

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách	Způsob odstranění
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	0,442	odvoz na skládku
17 01 01	Beton, cihly, tašky a keramika	Beton z demolic objektů	O	74,34	Recyklace, odvoz na skládku
17 02 03	Plasty	PE podložky	O	0,146	odvoz na skládku
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	železniční pražce dřevěné kontaminované	N	73,2	odvoz na skládku NO
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Výkopová zemina - odkop	O	8219	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Kamenná suť	O	66,7	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Asfaltový beton z vozovek a konstrukcí přejezdů	O	39,85	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku



Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách	Způsob odstranění
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	štěrka z kolejiště	O	200,8	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	Lokálně znečištěný štěrka a zemina z kolejiště (výhybky)	N	27	odvoz na skládku NO
20 03 99	Komunální odpady jinak blíže neurčené		O	0,02	odvoz na skládku

Možné skládky v okolí stavby:

Skládka pro O odpady – Envistone spol. s.r.o. – Velké Poříčí (u Náchoda) 549 32 Velké Poříčí cca 22km

Skládka pro O odpady – KENVI CZ, s.r.o. – Choustníkovo Hradiště, cca 50km

Skládka pro N odpady - ENRETA s.r.o., Semtín 111 (areál společnosti AVISTA OIL s.r.o), cca 40km

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb v platném znění v souladu s jeho prováděcími předpisy:

- **Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrka z kolejiště, dřevěné pražce, atp.) budou využity v dalších stavebních postupech, v případě nemožnosti dalšího využití odvezeny na skládku příslušné skupiny.

- **Použité dřevěné pražce:**

- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému využití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§12 odst. 3a)

- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby)

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrka** budou využity v dalších stavebních postupech.

- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** (betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici, kolejnice, drobné kolejiště atp.) bude předán investorovi. Rozsah předávaného vyzískaného materiálu bude odhadnut na základě provedené předkategorizace (dodá investor). S vyzískaným



materiálem bude naloženo v souladu se směrnicí SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem v aktuálním znění.

V místech, kde dojde k výměně železničního svršku a spodku bude ještě před stavbou zhotovitelem provedeno vzorkování zemin, pro určení možnosti uložení odpadu.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí

Veškerá energie potřebná k realizaci stavby bude zajištěna z mobilních zdrojů zhotovitele. V rámci stavby dojde k vybudování nového osvětlení dopravy a zřízení elektrického ohřevu výhybek.

Spotřeba elektrické energie nového osvětlení 4,5 MWh/rok

Spotřeba elektrické energie elektrického ohřevu výhybek 13,5 MWh/rok

Nové připojení na veřejnou elektrickou distribuční síť.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Nově zřízené nástupiště v dopravně D3 Teplice nad Metují město bude zřízeno pro užívání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v souladu s požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. Návrh nástupiště je zároveň zpracován dle platné legislativy, podle které se řídí projektování nástupišť zejména dle normy ČSN 73 4957, a dle vzorového listu železničního spodku Ž 8 Nástupiště a Ž 8.7 Bezpečnostní a orientační pásy na nástupištích. Nástupiště bude vybaveno vodící linií s funkcí varovného pásu šířky 0,4m.

Pro pochozí plochu nástupiště budou použity nástupištní dlažební desky, které jsou již opatřeny vodící linií šířky 0,4m ve vzdálenosti 0,8m od okraje. Na vodící linii je umístěno kontrastní optické značení šířky 0,15m. Kontrastní optické značení v šířce 150 mm bude provedeno žlutou barvou (odstín 6200 podle ČSN), a to na části vodící linií bližší k nástupní hraně. Povrchová úprava za dlažební deskou bude tvořena betonovou dlažbou.

Pro hmatové prvky musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 sb. a dle technického návodu TN TZÚS 12.03.04.–06.

Úprava povrchů nástupišť a přístupových cest

Povrch pochozích ploch (nástupiště a přístupový chodník) musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu dle vyhlášky 398/2009 Sb.. Nášlapná vrstva musí mít:

- a) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- c) úhel kluzu nejméně 10°,
popřípadě ve sklonu pak:
- d) součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tan a$, nebo
- e) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně $40 \times (1 + \tan a)$, nebo
- f) úhel kluzu nejméně $10^\circ \times (1 + \tan a)$,
a je úhel sklonu ve směru chůze.

Pro nástupiště a přístupový chodník musí být užit materiál dle vládního nařízení 163/2002 Sb. nebo 190/2002 Sb.



Orientační systém ve stanicích

Orientační systém v dopravě Teplice nad Metují město bude sloužit k orientaci cestujících a tím k zajištění jejich snadného a bezpečného pohybu. Orientační systém bude obsahovat jednostrannou tabuli s názvem stanice, ukazatele směru jízdy vlaků, označení nástupních hran, štítek pro nevidomé na zábradlí a orientační hlasové majáčky. Prvky orientačního systému ve stanicích budou situovány na samostatných sloupcích vně nástupiště a přístupové plochy, případně na sloupech osvětlení.

Orientační systém bude zaveden dle platné směrnice SŽDC č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby při jejím užívání nebo provozu nevznikalo nepřijatelné nebezpečí nehod nebo poškození, např. uklouznutím, pádem, nárazem, popálením, zásahem elektrickým proudem atd. Během užívání stavby je nutno dodržet veškeré příslušné legislativní předpisy.

B.2.6 Základní popis technologických objektů

PS 11-01-11 Zabezpečovací zařízení, Teplice nad Metují město

Popis stávajícího stavu

V nz. Teplice nad Metují město se nachází výhybka čísla 3, která je zabezpečena výměnovým a odtlačným zámkem s vazbou na výkolejku Vk1. Vk1 je umístěna na manipulační koleji č.3. V blízkosti Vk1 se nachází počítací bod, který je součástí ovládacího úseku PZS v km 29,782. Ovládací úseky PZS v km 29,782 byly navrženy na výhledovou rychlost 60 km/h. Ovládací úsek směrem od Teplic nad Metují začíná v km 30,650.

Popis navrhovaného stavu

V rámci PS11-01-11 Zabezpečovací zařízení, Teplice nad Metují město bude provedeno zabezpečení nově vložených výhybek dopravy D3 Teplice nad Metují město. Kajní výhybky č. 1sv a č. 3sv budou zabezpečeny samovratnými přestavníky vybavenými zábleskovým světlem pro indikaci přestavení do přednostní polohy. Záblesková světla budou napájena z rozvaděče R-ZZ instalovaného v rámci SO 11-86-01 Přípojka NN, Teplice nad Metují město. Klíč od spojovacího zámku samovratného přestavníku bude na soupravě hlavních klíčů. Výhybka č.2 a výkolejka Vk1 z manipulační koleje č. 3a bude zabezpečena výměnovým jednoduchým a odtlačným zámkem s vazbou za kontrolní zámek výkolejky Vk1. Výsledný klíč bude na soupravě hlavních klíčů. Ovládací obvody přejezdu v km 29,782 byly přepočítány na aktuální traťovou rychlost s trvalými omezeními traťové rychlosti. Počítací úseky budou upraveny dle přepočítané tabulky přejezdu. Počítací úsek směrem od Teplic nad Metují bude začínat v km 30,193. Na základě požadavku správce SSZT OŘ Hradec Králové bude v rámci stavby vybudována v obvodu dopravy pochozí kabelová trasa. Do trasy bude v rozsahu dopravy přeložen TK kabel a přiloženy HDPE trubky (modrá a černá). Ukončení TK kabelu v racku sdělovacího zařízení je součástí PS11-02-11 Místní kabelizace a VTO, Teplice nad Metují město.



PS 11-02-11 Místní kabelizace a VTO, Teplice nad Metují město

Popis navrhovaného stavu

Předmětem tohoto PS je instalace traťového telefonu do budovy dopravní Teplice nad Metují město a VTO na nástupiště této dopravní, pokládka přípojného kabelu k VTO, instalace sdělovacího zařízení do nové skříně sděl. zař. v provozní místnosti dopravní a zřízení datového kanálu do žst. Teplice nad Metují po TK pro napojení technologických systémů realizovaných v rámci stavby do systému DOTS ŽDC.

PS 11-02-91 DOTS ŽDC, Teplice nad Metují město

Popis navrhovaného stavu

Předmětem tohoto PS je instalace nového integračního koncentrátoru (InK) dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DOTS ŽDC) do skříně sděl.zař. v budově dopravní Teplice nad Metují město pro integraci EOY a osvětlení z této dopravní. Vzhledem k absenci konektivity do DOTS systému DOTS ŽDC bude InK poskytovat služby InS klientu tohoto systému, který bude instalován do DK žst. Teplice nad Metují. Současně bude do InK integrován systém EOY z dopravní Adršpach, aby bylo možné obě dopravní dozorovat z jednoho klientského zařízení.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

SO 11-10-01 Železniční svršek, Teplice nad Metují město

Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu se v místě stavby nachází zastávka a nákladíště Teplice nad Metují město. Nachází se zde dopravní kolej č.1 a kusá VNPK kolej s užitečnou délkou 250m. U dopravní koleje je umístěno úrovněvé nástupiště dl. 62m se zpevněnou nástupní hranou pomocí tvárnic Tischer. Podél VNPK koleje se nachází postradatelná nakládková rampa dl. 20m a zpevněné plochy, tvořené betonovými panely, případně živičnou konstrukcí.

V traťové koleji č. 1 se nachází železniční svršek tv. S49 převážně na dřevěných prážkách z roku 1985. V km 30,326 – 30,426 se nachází betonové pražce SB8 z roku 1985. VNPK kolej je tvořena svrškem tv. S49 na dřevěných prážkách. Pro odbočení na VNPK kolej slouží jednoduchá výhybka č.3 tv. A, s úhlem odbočení 6°, na ocelových prážkách, která byla do koleje vložena v roce 1983.

Popis navrhovaného stavu

Předmětem stavebního objektu železničního svršku bude nutná změna konfigurace kolejiště, kdy bude vytvořen prostor pro zřízení nového bezbariérového poloostrovního nástupiště délky 90m s výškou nástupní hrany 550mm nad T.K. s přístupem přes centrální přechod. Vybudováním nového nástupiště dojde k výraznému zvýšení komfortu nastupování a vystupování cestujících. Nová konfigurace kolejiště neumožňuje osazení VZPK k centrálnímu přechodu. V dopravně bude zachována VNPK kolej pro vykládku uhlí. Kolejový svršek bude rekonstruován mezi nově vloženými výhybkami č. 1 a 3. Zároveň bude počítáno s nutnou rekonstrukcí železničního svršku směrem na Adršpach z důvodu ukončení bezstykové koleje v souladu s předpisem SŽDC S3/2. Navržené kolejové řešení počítá s výhledovým zabezpečením trati v úseku Trutnov střed – Teplice nad Metují.



SO 11-11-01 Železniční spodek, Teplice nad Metují město

Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu se jedná o zastávku a nákladiště. Železniční spodek nevykazuje poruchy, resp. se zde nenacházejí blátivá místa. Štěrkové lože je silně znečištěné hlinitým pískem. Pláň tělesa železničního spodku je totožná se zemní plání. Pláň tvoří zejména sedimenty písčité jíly, jílovité a hlinité písky tříd F4 CS – S5 SC – S4 SM.

Popis navrhovaného stavu

Předmětem úprav objektu železničního spodku je sanace pražcového podloží a návrh odvodnění železničního spodku. Úkolem projektanta bylo posoudit únosnost zemní pláně a navrhnout optimální složení konstrukce železničního spodku včetně odvodnění zemní pláně s využitím nových odvodňovacích zařízení.

Návrh konstrukcí železničního spodku byl zpracován na základě předaného geotechnického průzkumu. Návrh konstrukce pražcového podloží byl zpracován pro technologii se snášením kolejového roštu. Nová sanace bude zřízena v dopravních kolejích č. 1 a 3. Pražcové podloží bude ve složení kolejové lože tl. 350mm, ŠD 0/32mm tl. 200mm, vyzískané původní kolejové lože tl. 150mm a separační geotextílie.

Odvodnění dopravy je navrženo v rozsahu rekonstrukce železničního spodku. Navrhovaná doprava bude převážně odvodněna systémem trativodů. Část koleje č. 1 bude odvodněna nezpevněným odpařovacím příkopem.

SO 11-12-01 Nástupiště, Teplice nad Metují město

Popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu se v NZ Teplice nad Metují město nachází jedno vnitřní úrovněvé nástupiště s nástupní hranou u koleje č. 1. Nástupiště je situováno převážně v oblouku o poloměru R=200m a částečně v přímé. Stávající nástupní hrana je délky 53m a je tvořena tvárnicemi typu Tischer. Výška nástupní hrany je do 200mm nad TK. Pochozí plocha nástupiště je tvořena štěrkodrtí. Přístup na nástupiště přes kusou manipulační kolej č. 3 je tvořen dvěma úrovněvými přechody z betonových panelů v km 30,264 a v km 30,275. Není umožněn bezbariérový přístup na nástupiště. Plocha mezi výpravní budovou (VB) a přístupy na nástupiště je tvořena převážně štěrkodrtí a z menší části porušeným asfaltem. Před VB je zastřešená zpevněná plocha z betonové dlažby. VB neslouží k odbavení cestujících. Osvětlení je tvořeno pouze několika svítidly na fasádě VB.

Popis navrhovaného stavu

Stavební objekt „SO 11-12-01 Nástupiště, Teplice nad Metují město“ řeší zejména výstavbu nového oboustranného poloostrovního nástupiště v délce 90m mezi kolejemi č. 1 a č. 3. Nástupiště bude s pevnou nástupní hranou výšky 550mm nad TK. Nástupištní hrany budou tvořeny z nástupištních prefabrikátů typu „L“ výšky 1,30m s rozšířenou náslapnou plochou šířky 250mm. Součástí nového nástupiště bude i vybudování nástupištního přístřešku, nového osvětlení, osazení mobiliáře a orientačního systému. Přístup na nástupiště bude přes nově vybudovaný centrální přechod přes kolej č. 3 a dále šikmým přístupovým chodníkem v čele nástupiště ve směru na Adršpach. Pro plynulý přístup cestujících na nástupiště proběhne i úprava zpevněných ploch mezi centrálním přechodem a výpravní budovou.



SO 11-77-01 Orientační systém, Teplice nad Metují město

Popis navrhovaného stavu

Předmětem stavebního objektu je doplnění orientačního systému na nově zřizovaném poloostrovním nástupišti s přístupem přes centrální přechod. Orientační systém bude sloužit k orientaci cestujících v dopravně Teplice nad Metují město a bude zajišťovat snadný a bezpečný pohyb cestujících po nástupišti.

Rozmístění tabulí a rozkreslení piktogramů orientačního systému je znázorněno ve výkresových přílohách. Jedná se o tabule s názvem dopravní, směrovou tabuli, tabule označující číslo koleje, zákazovou tabulku s piktogramem „Průchod pro pěší zakázán“ a o tabule Pozor vlak! u centrálního přechodu.

Součástí orientačního systému v dopravně jsou i prvky pro osoby nevidomé a slabozraké – tj. označení pravého madla zábradlí u výstupu z centrálního přechodu na nástupiště hmatovým štítkem pro nevidomé (viz. příloha 8.13 grafického manuálu SŽDC) s číslem koleje v Braillově písmu (viz. vyhl. č. 398/2009 Sb., příloha č.3, bod 5.2.). Dále zde budou na sloupech VO osazeny 3 orientační hlasové majáčky pro nevidomé (viz příloha vyhl. č. 398/2009 Sb., příloha č.1, bod 1.2.8.).

Orientační systém bude zaveden dle platné směrnice SŽDC č. 118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“.

SO 11-84-01 EOv, Teplice nad Metují město

Popis navrhovaného stavu

V dopravně Teplice nad Metují město budou nově ohřívány 2ks stávajících výhybek. Jedná se o výhybku č. 1 a 3.

Celkový odebíraný výkon elektrického ohřevu činí cca 15,8kW. Elektrický ohřev výhybek bude napájen z rozvaděče REOV, který je umístěn na boku výpravní budovy v sestavě s rozvaděči RO a R-PLC. Rozvaděč REOV je součástí tohoto SO. Ovládání a monitoring EOv je proveden z řídicí jednotky PLC, která je umístěna v rozvaděči R-PLC a je součástí SO 11-86-02. Řídicí jednotka PLC je společná i pro vývody osvětlení v rozvaděči RO.

SO 11-86-01 Přípojka NN, Teplice nad Metují město

Popis navrhovaného stavu

Předmětem tohoto SO je položení nové přípojky NN a instalace rozvaděčů RE a RZZ.

Na nejbližším podpěrném bodu kmenového venkovního vedení nn ČEZ D bude provedena odbočka do hlavní domovní pojistkové skříně (HDS osadí ČEZ D), která bude osazena na tomto podpěrném bodu. Z této pojistkové skříně bude po podpěrném bodu proveden svod do země a kabel přípojky nn bude pokračovat do elektroměrového rozvaděče RE. Za elektroměrem v tomto rozvaděči bude vyveden kabel do sousedního hlavního rozvaděče stanice RZZ, který je součástí tohoto SO.

Sjednaná hodnota hlavního fakturačního jističe bude 40A. Přívodní kabel a vydrátování rozvaděče RE však bude dimenzováno na 80A pro výhledovou stavbu, v rámci které bude do dopravní instalováno plnohodnotné zabezpečovací zařízení.



SO 11-86-02 Osvětlení nástupiště, Teplice nad Metují město

Popis navrhovaného stavu

Předmětem tohoto SO je vybudování nové osvětlovací soustavy nového nekrytého ostrovního nástupiště a úrovněového přechodu, kde dochází k pohybu cestujících a vybudování nové osvětlovací soustavy pro osvětlení výhybky č.1 a 3.

Osvětlení nástupiště bude provedeno pomocí 3 ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 6m. které budou osazeny dvěma hliníkovými svítidly ve tř. izolace II se zdrojem LED. Úrovněový přechod bude osvětlen pomocí 1 ks sklopného osvětlovacího stožáru o výšce 6 m, který bude osazen jedním hliníkovým svítidlem ve tř. izolace II se zdrojem LED.

Osvětlení výhybek bude provedeno pomocí 4 ks sklopných osvětlovacích stožárů o výšce 8 m, které budou osazeny jedním hliníkovým svítidlem ve tř. izolace II se zdrojem LED.

Napájení osvětlení bude provedeno z rozvaděče RO.

Ovládání nové osvětlovací soustavy bude provedeno přes řídicí jednotku v rozvaděči R-PLC.

Zároveň bude v rámci tohoto SO provedeno napojení třech orientačních hlasových majáčků umístěných na 6 m osvětlovacích stožárech.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

V rámci stavby dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku částečně ve stávající stopě a částečně ve pozměněné stopě, kdy bude potřeba vytvořit prostor mezi kolejemi č. 1 a 3 pro zřízení nového bezbariérového poloostrovního nástupiště. Stavba bude realizována pouze v prostoru stávajících drážních pozemků. V rámci stavby nebude zřizován žádný nový technologický objekt, který by vyžadoval zpracování požárně bezpečnostního řešení. Řešené objekty nemají charakter stavebních objektů ani otevřených technologických zařízení ve smyslu ČSN 73 0804. Na požární bezpečnost okolních staveb nemá navrhovaná stavba vliv. Navrhovanou stavbou nebudou narušeny přístupové cesty pro složky IZS.

Dotčené pozemky:

KÚ Dolní Teplice – p.č 631

KÚ Teplice nad Metují – p.č 715, st. 425, 778

Vstup kabelů do objektu bude utěsněn proti vnikání vlhkosti a tlakové vodě a utěsněn protipožární ucpávkami. Následně bude řádně zednický zpraven do původního stavu. Požární ucpávky budou s požární odolností EI60 DP1 a budou označeny štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti
- b) druhu nebo typu ucpávky
- c) datu provedení
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele
- e) označení výrobce systému.



Požární bezpečnost při provádění stavebních prací zhotovitelem:

1. Při provádění prací musí být v závislosti na rozsahu jejich provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti (např. při skladování materiálů, zajištění volných příjezdových komunikací, volný přístup k vnějším odběrním místům).
2. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
3. Při provádění řezání konstrukcí případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, dle tohoto předpisu.“

Požární bezpečnost při bouracích pracích:

Zhotovitel zajistí zpracování technologického postupu obsahujícího i stanovení podmínek požární bezpečnosti při prováděné činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není z důvodu charakteru a užívání stavby požadována.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Při realizaci stavby bude zajištěna bezpečnost a plynulost železničního provozu, bezpečnost pracovníků provádějící stavební práce v blízkosti železniční trati a dodržování platných právních předpisů, zejména:

- vyhlášky č. 177/1995 Sb. stavební a technický řád drah v platném znění,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- předpisu SŽ Bp1 – „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací“
- předpisu SŽ Bp3 - „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“
- Dále budou respektována ustanovení obecně platných zákonů a vyhlášek:
- zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí v platném znění,
- zákon č. 541/2020 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů,
- zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně.
- Při provádění veškerých stavebních prací je třeba se řídit závaznými ustanoveními platných norem a podmínkami bezpečnosti práce obsažené v Zákoníku práce a vyhláškách Státního úřadu inspekce práce, zejména pak:
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění,



- nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností. Vedení stavby bude prováděno v souladu se Stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací.

Veškeré práce budou prováděny v souladu s platnými ČSN.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží*

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

b) *ochrana před bludnými proudy*

Ochrana před bludnými proudy není předmětem této stavby

c) *ochrana před technickou seismicitou*

Netýká se projektu

d) *ochrana před hlukem*

V krátkodobém i střednědobém horizontu se předpokládá zachování rozsahu výkonů na trati – viz. část dokumentace B.4 Provozní a dopravní technologie. Rychlost zůstane v převážné části úseku stávající, vybudováním dopravní D3 se v části rekonstruovaného úseku rychlost sníží z 50 km/h na 40 km/h. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Rekonstrukcí železničního svršku, kdy budou použity nové kolejnice s novými betonovými pražci s pružným bezpodkladnicovým upevněním dojde ke znatelnému zlepšení technického stavu trati. Zároveň místo stávající stykované koleje bude v celém rekonstruovaném úseku zřízena kolej bezstyková. Uvedená opatření povedou ke snížení stávající hlukové zátěže.

Během stavby a vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. Během výstavby je předpokládáno, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od 21:00 do 7:00 mohou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu od 7:00 do 21:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

e) *protipovodňová opatření*

Nevznikají nová protipovodňová opatření



f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Není řešeno

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba nevyžaduje žádné nové trvalé napojení na dopravní systém. Stavba je přímo napojena na regionální dráhu Trutnov střed – Teplice nad Metují (č. 509n dle NJŘ). Přístup ke stavbě je přes místní komunikaci v majetku města Teplice nad Metují. Pro přístup cestujících k nástupištím místní komunikace a zpevněná plocha v okolí budovy zastávky.

Připojení na technickou infrastrukturu je řešeno v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie je řešena v samostatné části B.4.

B.5 řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Není součástí této stavby

B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí

- **Ovzduší** – nedojde ke změnám
- **Hluk** – nedojde ke změnám
- **Voda** – nedojde ke změnám
- **Odpad** – jsou řešeny v rámci samostatné části B.2.3 kap. d)
- **Půda** – Během výstavby a užívání nedojde k ovlivnění kvality půdy.

Z hlediska prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) lze konstatovat, že lokalita nezasahuje do žádného prvku ÚSES nadregionální ani regionální úrovně.

Vzhledem k tomu, že dochází k rekonstrukci stávající infrastruktury, bude mít tento záměr na prvky ÚSES minimální, případně žádný vliv.



Teplice nad Metují a jeho široké okolí je součástí CHKO Broumovsko, dále spadá do CHOPAV č. 217 Polická pánev (NV č. 85/1981 Sb.) a PHO 2b Teplice nad Metují – Polická křídová pánev (736/91/Vod-Z).

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti stavby může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hluchosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízeních stavenišť nebo případně při vlastních pracích na železničním spodku a svršku. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

- Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
- Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy zachytňné nádoby.
- Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že nebudou ohroženy povrchové ani podzemní vody.

Po dokončení stavby dojde k opětovnému zlepšení životního prostředí. Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven. Celkový vliv provozu na životní prostředí nebude v žádném případě negativní.

b) vliv na přírodu a krajinu

Stavba je navrhována v prostoru stávajícího kolejiště. Vlivem stavby se – **využití okolních ploch nemění.**

Ochrana dřevin – v rámci stavby se dřeviny nevyskytují

Stavba nebude mít negativní vliv na přírodu a krajinu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.



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

Stavba nemá významný vliv na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a nepodléhá zjišťovacímu řízení. Stavba se nachází v CHKO Broumovsko.

e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Nebudou stanovena nová ochranná pásma.

B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby nebude provozována žádná činnost mající negativní vliv na obyvatelstvo a vyžadující jeho ochranu. Zároveň stavba není určena pro ochranu obyvatelstva. Obyvatelé v případě ohrožení budou využívat stávající místní systém ochrany obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., dále k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními.

Organizace výstavby je zpracována v samostatné příloze B.8

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Není předmětem stavby

V Pardubicích
vypracoval: Ing. Jan Hašek
Prodin a.s.
e-mail: jan.hasek@prodin.cz
tel.: 727954205