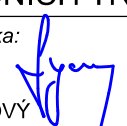


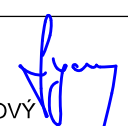


Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Aktualizace – 0. etapa	10/2023
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
--	---

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. VLADISLAV ŠEFL Garant profese: -
---	--	---

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska:  ING. JIŘÍ SYROVÝ	Odpovědný projektant SO, IO, PS:  ING. VLADISLAV ŠEFL	Vypracoval:  ING. VLADISLAV ŠEFL	Kontroloval:  ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce: REVITALIZACE TRATI CHLUMEC NAD CIDLINOU - TRUTNOV	Číslo smlouvy: 18 355 201
	Projektový stupeň: PROJEKT
Část: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Datum: 04 / 2019 Číslo částí: A

Obsah

1	Identifikační údaje stavby.....	2
1.1	Údaje o stavbě	2
1.2	Údaje o žadateli	2
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace.....	2
1.4	Ostatní údaje	3
2	Základní údaje o stavbě.....	3
2.1	Údaje o umístění stavby	3
2.2	Stručný popis stavby	3
2.3	Projektované kapacity stavby	4
2.3.1	<i>Základní technické parametry.....</i>	<i>4</i>
2.3.2	<i>Údaje o provozu.....</i>	<i>5</i>
2.3.3	<i>Základní projektované kapacity</i>	<i>5</i>
2.4	Charakteristika území dotčeného stavbou	7
2.4.1	<i>Území a pozemky</i>	<i>7</i>
2.4.2	<i>Geomorfologie</i>	<i>7</i>
2.4.3	<i>Geologie a tektonika</i>	<i>8</i>
2.4.4	<i>Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin.....</i>	<i>8</i>
2.4.5	<i>Seismická aktivita.....</i>	<i>9</i>
2.4.6	<i>Hydrologie.....</i>	<i>9</i>
2.5	Požadavky na realizaci stavby.....	9
3	Přehled výchozích podkladů.....	10
3.1	Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty.....	10
3.2	Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace	11
3.3	Výchozí podklady pro zpracování projektu.....	11
3.3.1	<i>Výchozí podklady.....</i>	<i>11</i>
3.3.2	<i>Provedené průzkumy a doplnění podkladů</i>	<i>11</i>
4	Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	12
4.1	Zdůvodnění nezbytnosti stavby	12
4.2	Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku.....	12
4.3	Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby.....	13
4.4	Zdůvodnění umístění stavby.....	13
5	Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu.....	13
6	PS a SO podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce	13
7	Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků	14
8	Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu.....	14
8.1	Obecné požadavky na využití území	14
8.2	Technické požadavky na stavby.....	15
8.3	Bezbariérové užívání stavby.....	15
9	Členění projektové dokumentace	15
10	Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability	19
10.1	Subsystem „řízení a zabezpečení“ (CCS).....	19
10.2	Subsystem „infrastruktura“ (INF).....	20
11	Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami.....	21
11.1	Polní cesta VC4 v k. ú. Chotěvice.....	21
11.2	Rozšíření průmyslové zóny Vrchlabí – jih, regionální infrastruktura, II. etapa Rekonstrukce II/295 – Dolní Branná – MOK I/14.....	21
12	Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	21

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov
Stupeň dokumentace:	Projekt dle Směrnice GŘ SŽ č. 11/2006 a vyhlášky č. 146/2008 Sb. (dokumentace pro vydání stavebního povolení)
Charakter a účel stavby:	Liniová stavba, revitalizace trati, stavba dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb.
Místo stavby:	Trať č. 510A (dle SJŘ) resp. 040 (dle KJŘ) Železniční trať Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov Úsek trati Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo)
Kraj:	Královehradecký, Liberecký
Obce s rozšířenou působností:	Nová Paka, Semily, Jilemnice, Vrchlabí, Trutnov
Obce s pověř. obecním úřadem:	Nová Paka, Lomnice nad Popelkou, Jilemnice, Vrchlabí, Hostinné, Trutnov
Obce:	Stará Paka (Stará Paka, Roškopov, Ústí u Staré Paky), Semily (Bělá u Staré Paky), Jilemnice (Támpě, Svojek, Roztoky u Jilemnice, Kruh), Vrchlabí (Kunčice nad Labem)
Katastrální území:	Stará Paka, Roškopov, Ústí u Staré Paky, Bělá u Staré Paky, Támpě, Svojek, Kruh, Roztoky u Jilemnice, Kunčice nad Labem
Číslo ISPROFIN:	500 373 0006
Číslo ISPROFOND:	500 373 0006
Předpokládaný termín výstavby:	03/2024–11/2024

1.2 Údaje o žadateli

Zadavatel (stavebník):	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234 <u>zastoupená:</u> Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Pavel Suk
Číslo smlouvy zadavatele:	E617-S-4067/2018

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Zpracovatel dokumentace:	„Společnost SP+MTP_Chlumeč – Trutnov“
Společník 1:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 PRAHA 3, IČ: 25 79 33 49, DIČ: CZ 25 79 33 49
Společník 2:	METROPROJEKT a.s., I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2, Nové Město, IČ: 45 27 18 95, DIČ: CZ 45 27 18 95
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Vladislav Šefl, SUDOP PRAHA a.s.
Rozhodující zpracovatelé částí projektu:	

Železniční zabezpečovací zařízení:	Ing. Petr Nekula	SUDOP PRAHA, a.s.
Železniční sdělovací zařízení:	Ing. Martin Štrof	SUDOP PRAHA, a.s.
Silnoproudá technologie:	Tomáš Brada	SUDOP PRAHA, a.s.
Žel svršek a spodek, nástupiště:	Ing. Petr Mahdal	SUDOP PRAHA, a.s.
Mostní a inženýrské konstrukce:	Ing. Petr Šetřil	SUDOP PRAHA, a.s.
Pozemní stavební objekty:	Ing. Arch. Lukáš Jedlička	METROPROJEKT a.s.
Trakční a energetická zařízení:	Ing. Jan Kahuda	METROPROJEKT a.s.
Náklady stavby:	Ing. Jiří Zákravský	SUDOP PRAHA, a.s.
Číslo smlouvy zhotovitele:	18 355 201	

Aktualizace dokumentace (0. etapa): EXprojekt s.r.o.

1.4 Ostatní údaje

Údaje o stavebním pozemku a jeho dosavadním využití jsou uvedeny v kapitole 2.4. Provedené průzkumy jsou shrnuty v kapitole 3 a podrobně rozebrány v části dokumentace B.15. Informace o splnění obecných požadavků na výstavbu jsou uvedeny v kapitole 8. Věcné a časové vazby stavby na související a podmiňující stavby jsou popsány v kapitole 11.

Napojení na dopravní a technickou infrastrukturu, údaje o splnění požadavků dotčených orgánů a územního rozhodnutí, stejně jako popis postupu výstavby jsou náplní části dokumentace B.1 Souhrnná technická zpráva.

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Údaje o umístění stavby

Kategorie dráhy:	Celostátní dráha dle zákona č. 266/1994 Sb.
Trať:	Trať č. 510A (dle SJŘ) resp. 040 (dle KJŘ) Železniční trať Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Úsek trati Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo)
Traťový úsek:	Úsek trati Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo)
Začátek stavby:	žst. Stará Paka (mimo) – km 74,823
Konec stavby:	žst. Kunčice nad Labem Údaje o umístění stavby ve vztahu k samosprávě jsou uvedeny v kapitole 1.1.

2.2 Stručný popis stavby

Stavba revitalizace je modernizační stavbou stávající jednokolejné trati na pozemku dráhy. Nahrazují se morálně i fyzicky dožitá zařízení infrastruktury a zabezpečuje celý předmětný úsek. Nejsou plánovány přeložky trati ani výrazné zvyšování rychlosti.

Předmětem stavby je úprava stávající železniční trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov hl. n. ve vybraném úseku ŽST Stará Paka – ŽST Trutnov hl. n. Jde o železniční trať číslo 040 ležící v Královéhradeckém a Libereckém kraji.

Jde o jednokolejnou celostátní trať s maximální rychlostí do 100 km/h, ve vybraném úseku do 75 km/h. Trať není vybavena vlakovým zabezpečovačem ani systémem AVV a není vybavena ani rádiovým systémem TRS.

Výsledkem navrhovaných stavebních a technologických úprav je snaha snížit provozní náklady, zvýšit kapacitu trati, zrychlit přepravní dobu vybraného úseku trati mezi Starou Pakou a Trutnovem hl. n. (s vazbou na související stavbu „Revitalizace trati Hradec Králové Jaroměř – Trutnov“ a zajistit technický soulad s normami a předpisy. Tímto krokem je dosahováno zvýšení možnosti konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči silniční dopravě a tím možnosti převedení nákladu zpět na železniční dopravu. Zároveň je těmito stavbami dosaženo lepšího organizování dopravy, které

přináší možnost pečlivěji dodržovat jízdní řád a tím dosáhnout zvýšení spolehlivosti i u cestující veřejnosti a kapacitu trati.

Z hlediska kolejové infrastruktury je potřeba stavby dána nutnou rekonfigurací vybraných stanic pro bezpečnější, snadnější a rychlejší nástup cestujících do vlaků, odstranění trvalých omezení rychlostí a optimalizace zhlaví pro vyšší výkonnost stanic. Dále je nutno sjednotit výšku všech nástupních hran na normovou úroveň 550 mm. V mezistaničních úsecích je nutno se zaměřit na dlouhodobě problematické oblouky o malých poloměrech, kde dochází k trvalým omezením rychlosti a častým opravám.

V rámci této stavby je navržena i změna zabezpečení na vytipovaných přejezdech za účelem zvýšení bezpečnosti pohybu silničních a drážních vozidel. Na frekventovaných přejezdech a na přejezdech v intravilánu obcí je převážně navrhováno zařízení typu PZS se světelnou signalizací kategorie podle rozhodnutí Drážního úřadu a s doplňkovou výstrahou pomocí závorových břeven.

Nově zřizované kabelové trasy v mezistaničních úsecích tratě budou situovány podél kolejí převážně na pozemku dráhy. V případě křížení s vodotečí a komunikacemi, budou kabely umístěny v chráničkách na konstrukci mostů a propustků.

Stavba je převážně umístěna na pozemcích SŽ s. o. a ČD a.s. V některých místech dochází navrženým řešením k trvalým záborům mimodrážních pozemků. Není to však dáno přeložkami tratě, ale přílišnou blízkostí hranice drážního pozemku i k dnešní poloze koleje. Zábery jsou nutné k tomu, aby mohla být železniční trať navržena v požadovaných parametrech (minimální rozměry zemního tělesa a minimální vzdálenost přejezdového zabezpečovacího zařízení od osy koleje apod.). Ve stavbě také dochází k nápravě některých majetkových vztahů, které nebyly narovnány v minulosti při stavbách dráhy.

Dokumentace pro stavební povolení řeší stavební objekty a provozní soubory převážně na stávajícím pozemku dráhy, a to od ŽST Stará Paka (mimo) až po ŽST Trutnov hl. n. (mimo). Celková délka úprav je 49,8 km. Součástí stavby je také výstavba zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na odbočné trati Kunčice nad Labem – Vrchlabí. Trať je ve stávajícím stavu v mezistaničních úsecích v úseku Trutnov hl. n. - Roztoky u Jilemnice a na odbočných tratích do stanic Vrchlabí a Jilemnice zabezpečena telefonickým dorozumíváním. Ve stanicích Trutnov hl. n., Pilníkov a Hostinné je v současné době mechanické zabezpečovací zařízení, v ŽST Kunčice nad Labem je zabezpečení releové cestového typu, v ŽST Martinice v Krkonoších je elektromechanické a v ŽST Roztoky u Jilemnice mechanické s ústředním stavědlem.

Součástí stavby není přestavba ŽST Martinice v Krkonoších, neboť areál stanice byl na základě rozhodnutí Ministerstva kultury ČR sp. Zn. MK-S 6536/2013 OPP, č.j. MK 69474/2015 OPP ze dne 3. 12. 2015 vyhlášen kulturní památkou.

V „nulté“ etapě je řešen traťový úsek od ŽST Stará Paka (mimo) po žst. Roztoky u Jilemnice a žst. Kunčice nad Labem. Zbylé části stavby budou budovány v navazujících etapách.

2.3 Projektované kapacity stavby

2.3.1 Základní technické parametry

Traťová rychlost:	100 km/h
Rozchod koleje:	1 435 mm
Počet traťových kolejí:	1
Trakce:	nezávislá
Průjezdový průřez:	Z-GC
Traťová třída zatížení:	C2 (20 t na nápravu; 6,4 t na běžný metr)
	Traťový úsek Kunčice nad Labem Vrchlabí – C3 (20 t na nápravu; 7,2 t na běžný metr)

Zabezpečovací zařízení: 3. kategorie

Kategorie trati dle TSI INF: P5 F3

2.3.2 Údaje o provozu

Trať Trutnov hlavní nádraží – Chlumec nad Cidlinou je tratí regionálního významu pro osobní dopravu. Nákladní doprava se na trati prezentuje pouze Mn vlaky pro obsluhu ŽST Dvůr Králové nad Labem, Mostek a Horka u Staré Paky, v případě výluk na trati Jaroměř – Trutnov slouží trať i pro odklony vlaků Pn pro obsluhu elektrárny Trutnov-Poříčí.

Stávající GVD je postaven tak, že za cenu nepravidelnosti v taktu 240 min likviduje systémové nepřipoje mezi vlakem Sp Kolín – Trutnov a vlaky Sp Trutnov – Hradec Králové a Os Trutnov – Svoboda nad Úpou (ve zpátečním směru analogicky), v dalších časech však systémové nepřipoje zůstávají.

Výhledový GVD je postaven tak, že dojde k přetočení taktu vlaků Sp Kolín – Trutnov a zpět o 60 min a ke zrychlení v úseku Stará Paka – Roztoky u Jilemnice. Výsledkem je přesun křižování Sp Kolín – Trutnov a Sp Trutnov – Kolín z ŽST Martinice v Krkonoších, která zůstává ve stávajícím stavu, do nově navržené ŽST Kunčice nad Labem. Tím je zajištěna pravidelnost GVD a likvidace systémových nepřipojů v ŽST Trutnov za využití stávajícího i moderního vozového parku.

Stavbou dojde k rekonstrukci traťového úseku Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, ŽST Roztoky u Jilemnice, ŽST Kunčice nad Labem. Trať i jednotlivé ŽST budou vybaveny zabezpečovacími zařízeními 3. kategorie a dálkově řízeny z dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka. Významná je rovněž i úspora cca 33 provozních zaměstnanců. Všechny rekonstruované ŽST a další vybrané zastávky na trati budou vybaveny novými bezbariérově přístupnými nástupišti.

V průběhu zpracování dokumentace byly navržené úpravy projednávány se společnostmi SŽ, ČD, ČD Cargo, OREDO, KORID, Královéhradeckým a Libereckým krajem a s dalšími dotčenými subjekty.

2.3.3 Základní projektované kapacity

Údaje pro celou stavbu (nultou i následující etapy).

D.1 Zabezpečovací zařízení

počet nových staničních zabezpečovacích zařízení	4 ks
počet upravovaných stávajících staničních zabezpečovacích zařízení	3 ks
počet nových traťových zabezpečovacích zařízení	6 ks
počet upravovaných traťových zabezpečovacích zařízení	1 ks
počet sezónních přejezdů	4 ks
počet nových světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení	38 ks

D.2 Sdělovací zařízení

metalická kabelizace	13 celků
optická kabelizace	7 celků
ústředna EZS ve stanici	5 ks
ústředna EZS v přejezdovém domku	45 ks
venkovní rozhlasová skříň	9 ks
rozhlasová ústředna	14 ks
rozhlasový rozvod	13 celků
reproduktory	13 celků
převodník ETHERNET/RS485	5 ks
odjezdový monitor	4 ks
nástupištní odjezdový panel	3 ks
datový a napájecí rozvod (celek)	4 ks
IP kamera	14 ks
úložiště kamerového systému	2 ks

doplnění dohledového pracoviště	1 ks
radiostanice MRS v IP provedení, včetně antény a příslušenství	5 ks
Anténní ocelový stožár výšky 14-20 m pro anténní systémy	9 ks
radiostanice MRS v IP provedení, včetně antény a příslušenství	12 ks

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

integrační koncentrátor DDTS ŽDC	3ks
mobilní klientské pracoviště DDTS ŽDC (servisní)	3ks
terminálový server DDTS ŽDC	1ks
programovatelný automat (PLC)	3ks
parametrizace a doplnění SW	3ks
rozvaděč 35 kV (R35) včetně systému kontroly a řízení	1ks
3fázový hermetizovaný transformátor, převod 35/0,4 kV, výkon do 250 kVA	1ks
rozvaděč 0,4 kV, 50 Hz, 3 pole	6ks

E.1.1 Železniční svršek a spodek

železniční svršek nový 49 E1	14 706 m
výměna kolejnic 49E1 v koleji	1 225 m
železniční svršek S 49 užitý	529 m
kolejové lože nové fr. 31,5/63	37 755 m ³
drážní stezky z kameniva	1 060 m ³
počet nově vložených výhybek 49 E1	22 ks
výkopy	69 705 m ³
násypy kamenité z kupovaného materiálu	35 m ³
konstrukční vrstva ŠD 0/31,5	18 515 m ³
cementová stabilizace do ZKPP	1 354 m ³
ZZV do ZKPP	42 m ³
gabionové konstrukce	1 106 m ³
trativody plastové	4 508 m
svodná potrubí plastová	285 m
příkopy zpevněné	4 836 m
příkopové žlaby	166 m
staničníky (plechové i žb.)	93 ks
konzolové zajišťovací značky na sloupku	57 ks
návěštní značky	19 ks
plocha zpevněné přístupové komunikace	42 m ²

E.1.2 Nástupiště

nástupiště 0,55 m nad TK	1310 m
dlážděná plocha nástupiště	4 002 m ²
přístupové chodníky	304 m
trubkové zábradlí	680 m

E.1.3 Železniční přejezdy

rekonstruované přejezdy	13 ks
délka přejezdové konstrukce	103,1 m
přístupové chodníky	16,3 m
trubkové zábradlí	62,9 m
úprava vodovodu HDPE DN 110	4 m

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

rekonstrukce mostů	10 ks
rekonstrukce propustků	16 ks
opěrné a zárubní zdi	3 ks

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

nová zděná technologická budova	3 ks
nový prefabrikovaný přístřešek pro cestující	6 ks
zastavěná plocha	203,2 m ²
obestavěný prostor	609,6 m ³
světlá výška v objektech	3 m
celková plocha místností	160 m ²
úprava podlah ve stávajících místnostech	206 m ²
úprava stěn ve stávajících místnostech	1711 m ²
demolovaný objekt zděného přístřešku	5 ks
panely orientačního systému	63 ks
hlasové majáčky	9 ks

E.3 Silnoproudá a energetická zařízení

nové EOV	22 výhybek
kabelové vedení 22 kV	15 m
sklopné osvětlovací stožáry výšky 12 m s výbojkovými svítidly	54 ks
sklopné osvětlovací stožáry výšky 6 m s výbojkovými svítidly	74 ks
osvětlovací věže	7 ks
přeložka kabelů VO	61,5 m

2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

2.4.1 Území a pozemky

Stavba je navržena jako rekonstrukce stávající železniční trati, převážně na pozemcích určených pro umístění dráhy v majetku státu, s nimiž hospodaří Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). V případech lokálního přesahu mimo tyto pozemky, ať už půdorysem řešené stavby, historicky nevyporádanými vlastnickými vztahy, nebo plochami pro zařízení staveniště, budou příslušné pozemky vykoupěny či pronajaty, v některých případech se zřízením věcného břemene. Podrobnosti o dotčených pozemcích jsou uvedeny části dokumentace I Geodetická dokumentace.

Pozemky ČD a.s., na nichž je stavba navržena, jsou součástí probíhajícího převodu majetku na SŽ, který probíhá nezávisle na této stavbě. Pro potřeby povolování stavby je s nimi uvažováno jako s trvalými nebo dočasnými zábory.

V některých místech vede stávající trať po pozemcích soukromých majitelů. V předstihu před stavebním řízením dojde nezávisle na této stavbě mezi SŽ a majiteli pozemků k jejich odkupu ve prospěch SŽ.

2.4.2 Geomorfologie

Zájmové území leží v severní části Českého masívu. Jedná se o členitou pahorkatinu, místy charakteru až vrchoviny, s výraznějšími elevacemi s hlubšími údolními depresiemi tvořenými místní soustavou vodotečí, které jsou tektonicky predisponované. Dnešní reliéf je výsledkem selektivní eroze a denudace, způsobené odlišnou odolností podložních hornin. Z hlediska regionálního geomorfologického členění (CENIA – zdroj internet) patří zájmové území do:

- Provincie – Česká vysočina
 - Subprovincie – Krkonoško-jesenická soustava
 - Oblast – Krkonošská oblast
 - Celek – Krkonošské podhůří
 - Podcelek – Podkrkonošská pahorkatina

Nadmořská výška zájmového území se pohybuje v rozmezí kót cca 345 – 485 m n. m.

2.4.3 Geologie a tektonika

Z regionálně-geologického hlediska je zájmové území součástí Českého masívu budovaného mladopaleozoickými uloženinami podkrkonošské pánve. Pánev je situována jižně od krkonošsko-jizerské elevace, je tvořena vulkanosedimentárním komplexem říčního a jezerního původu. Komplex se ukládal během středního karbonu až středního triasu. Konkrétně se jedná o soubor převážně červeně zbarvených sedimentů charakteru jílovců, prachovců až pískovců, s vložkami šedých a pestrobarevných fosiliferních jílovců, prachovců a vápenců. Vývoj území významně ovlivnila vulkanická činnost. Ve spodním permu docházelo opakovaně k rozsáhlým efuzím andezitových láv a mohutným erupcím rhyolitové pyroklastik, které vytvořily vrstvy ignimbrity. Nejmladším projevem vulkanismu pak jsou miocenní a pliocenní tělesa nacházející se západně od zájmového území v blízkosti Semil.

Průzkumnými pracemi byly zastiženy pískovce, červenohnědé, jemnozrnné až středně zrnité, místy až hrubozrnné, slídnaté, s prachovou příměsí, s prolohami prachovců až jílovců, tenké vrstevnatých. Místy byly zastiženy mocnější polohy prachovců, se slabou písčitou příměsí a hojnými prolohami pískovců. Ojedinele byly zastiženy hrubozrnné pískovce charakteru až slepenců s valounky vel. do 2 cm. Jednotlivé horninové typy se místy zastupují, zpravidla do hloubky nabývají na pevnosti, místy se však mohou vyskytovat nepravidelně silně až zcela zvětřelé polohy.

Kvartérní pokryv je v zájmovém území budován na svazích málo mocnými diluviálními sedimenty geneticky vycházejícími z podložních hornin, v blízkosti místních vodotečí na dně údolí pak fluviálními sedimenty. Kvartérní pokryv je pak v blízkosti staveb a železniční trati dotvářen antropogenními sedimenty. Z výše uvedených jsou nejrozšířenější fluviální sedimenty. Celková mocnost kvartérního pokryvu je proměnlivá v závislosti na morfologii terénu. Při okrajích údolní nivy se mocnost pohybuje zpravidla mezi 2–4 m, v blízkosti vodotečí pak může dosahovat zpravidla mocnosti 6 až 7 m.

Deluviální sedimenty se vyskytují v úbočích a v místech zvlněného terénu. Jedná se o přemístěné zvětřeliny matečních hornin. S ohledem na výskyt sedimentárních hornin v podloží mají tyto zeminy nejčastěji charakter proměnlivě písčitých hlín s úlomky a kameny matečné horniny. Zeminy jsou zpravidla nevelkých mocností nepřesahujících 2 m.

Fluviální sedimenty se vyskytují podél místních vodotečí a v údolí Olešky a Tampelačky. Jsou převážně zastoupeny nesoudržnými středně ulehými náplavy písčité až štěrkovité frakce. Svrchní vrstvy jsou často tvořené jemnozrnnými sedimenty tuhé až měkké konzistence. Mocnost jednotlivých vrstev je proměnlivá a zeminy nejsou jednotně horizontálně uloženy, ale často se vzájemně zastupují a plynule přecházejí jeden typ do druhého.

Navážky se o větších mocnostech vyskytují v náspech železniční trati (popř. jiných komunikací). Dále pak v železničních stanicích, v místech záhozů opěr, v zastavěném území apod. Jejich materiál je převážně původem z místních materiálových zdrojů.

Zájmové území je ovlivněno tektonickými pohyby. V období mladšího karbonu začalo po variské orogenezi docházet k extenzním pohybům. Díky nim se začaly tvořit podkrkonošské permokarbonské pánve. Pánve byly postupně vyplňovány erodovaným materiálem. V terciéru došlo v souvislosti s alpskými pohyby k aktivaci paleozoických tektonických struktur a k vyzdvižení hornin. Převládající směr je SZ – JV, s podřízenými příčnými zlomy. Lokální tektonické porušení se projevuje vyšším rozpukáním permokarbonských hornin, s prachovitopísčitou až jílovitou výplní. Tektonické porušení se může vyskytovat nepravidelně v horninovém profilu.

2.4.4 Poddolovaná území, ložiska nerostných surovin

V trase projektované optimalizace trati nejsou registrovány žádné poddolované území. V blízkosti začátku stavby u žst. Stará Paka se nachází aktivní nesanovaný plošný odval.

Klíč	Klasifikace	Aktivita	Sanace	Dokumentace	Revize	Geofond
4178	odval	aktivní	nesanováno	1978	1988	P31166, P58024

V ostatních částech nejsou evidována území se svahovými nestabilitami, do kterých bude stavba zasahovat.

2.4.5 Seismická aktivita

Podle ČSN EN 1998-1 (73 0036) náleží cca první polovina zájmového území do oblastí s malou seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} nepřesahují v dané oblasti 0,06 g. Druhá polovina zájmového území pak náleží do oblastí s vyšší seizmicitou, hodnoty referenčního zrychlení základové půdy a_{gR} dosahují hodnot 0,10 g. Podle normy ČSN EN 1998-1:2004 doporučujeme v dané lokalitě postupovat podle tabulky 3.3 (magnitudo povrchových vln M_s lze očekávat nižší než 5,5°) s hodnotami parametrů popisující spektrum pružné odezvy typu 2. Území spadá do typu základové půdy A – (skalní horninový masiv nebo geologická formace typu skalních hornin při nadloží z měkčího materiálu v maximální mocnosti do 5 m) a typu E – (profil sestávající z povrchových aluviálních vrstev s hodnotami v_s podle typu C nebo D, o mocnosti 5 až 20 m, na tužším podkladě s $v_s > 800$ m/s).

(pozn.: podle NA 2.8. článku 3.2.1. výše uvedené normy se za případy velmi malé seismicity, kdy není třeba dodržovat ustanovení ČSN EN 1998-1, se v ČR považují takové oblasti, kdy hodnota a_{gS} , použitého pro výpočet seismického zatížení, není větší než 0,05 g).

2.4.6 Hydrologie

Hydrogeologické podmínky zájmového území závisí na morfologii dané oblasti, vhodnosti horninového podloží k infiltraci a akumulaci podzemní vody, srážkovém režimu území, antropogenních vlivech a dalších faktorech prostředí.

Zájmové území spadá do hydrogeologického rajónu ID 5151 – Podkrkonošský permokarbon s napjatou hladinou, s celkovou mineralizací 0,3-1 g/l, se střední transmisivitou ($1 \cdot 10^{-4}$ – $1 \cdot 10^{-3}$ m²/s) a chemickým typem Ca-HCO₃.

Rozhodujícím faktorem ovlivňujícím hydrogeologický režim a chemismus podzemních vod je charakter geologického prostředí, v němž se podzemní voda vyskytuje. Ve studovaném území lze vyčlenit následující hlavní hydrogeologické celky výskytu podzemní vody:

- komplex svrchnopaleozoických hornin
- kvartérní pokryvné útvary

Komplex svrchnopaleozoických hornin

V tomto prostředí se jedná o vodní režim puklinový, převážně psamitický vývoj místních permokarbonských hornin umožňuje i průlinovou propustnost. Podzemní voda může cirkulovat podél nezajílovaných, otevřených puklin, případně v tektonicky podrcených pásmech a v souvislejších polohách pískovců a slepenců. Vydátnost těchto horizontů je v závislosti na propustnosti nízká až střední. V rozvětralých a rozpukaných partiích hornin a s přibývajícím písčitou a štěrkovitou složkou se propustnost zvyšuje. V tomto případě se jedná o kombinovaný režim puklinově-průlinový.

Kvartérní pokryvné útvary

Zvodnění kvartérních uloženin lze hodnotit jako vodu poříční. Saturovány jsou polohy písčitých a štěrkovitých uloženin, lokální prolohy jílu jsou většinou jen slabě průlinově propustné a tvoří izolant. Zvodnění kvartérních náplavů je dotováno atmosferickými srážkami, místy může docházet ke skrytým přítokům podzemní vody z horninového prostředí. Z tohoto důvodu je také chemismus vod na bázi kvartéru podobný chemismu vod svrchnopaleozoického kolektoru.

Při realizaci záměru je nutné podle vyjádření vodoprávního úřadu a správce toku aktualizovat povodňový a havarijný plán. Havarijný a povodňový plán je v příloze F.6 a F.7.

2.5 Požadavky na realizaci stavby

Požadavky na zhotovitele stavby vyplývají z navrženého technického řešení a projednání dokumentace s dotčenými orgány a správci inženýrských sítí a dopravní infrastruktury. Podrobné

požadavky jsou uvedeny v příslušných částech dokumentace, zejména za životní prostředí a odpadové hospodářství v části B.3, za požární ochranu a bezpečnost práce v částech B.4, F.6 a F.7. Požadavky na průběh realizace uvádí Zásady organizace výstavby (část F). Dále je nezbytné dodržet následující body:

Bude doplněno na základě závěrů z projednávání, na základě požadavků vlastníků nemovitostí, sítí, DOSS.

3 Přehled výchozích podkladů

3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Část dokumentace D (Technologická část) je členěna na provozní soubory (PS), část E (Stavební část) na stavební objekty (SO). Jednotné číslování PS a SO sestává z šestimístního označení ve formátu PS (SO) XX-XX-XX. Jednotlivá dvojčíslí jsou oddělena pomlčkou.

První dvojčíslí značí číslo úseku stavby:

- 13 ŽST Stará Paka
- 14 traťový úsek Stará Paka – Roztoky u Jilemnice,
- 15 ŽST Roztoky u Jilemnice,
- 18 traťový úsek Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem,
- 19 ŽST Kunčice nad Labem,
- 20 traťový úsek Kunčice nad Labem – Hostinné,
- 28 traťový úsek Kunčice nad Labem – Vrchlabí,
- 90 celý úsek Stará Paka – Trutnov hl.n.

Druhé dvojčíslí značí profesní skupinu:

- 00 SO veřej. zájmu
- 01 Trakční, zpětné a napájecí vedení
- 04 SO Rozvod 6 kV
- 05 ASDŘ PETZ a silnoproudých zařízení
- 06 SO Silnoproudé rozvody, uzemnění
- 07 PS Silnoproudé rozvody, SŘR
- 08 PS Technologie rozvoden 6 kV
- 09 PS Technologie rozvoden 22 kV, 27 kV, 110 kV, měření, uzemnění
- 10 SO Sdělovací zařízení
- 12 SO Vedení 22 kV, 110 kV
- 13 PS Trafostanice 22/0,4 kV
- 14 PS Sdělovací zařízení
- 15 Pozemní objekty, zastřešení nástupišť a PHS
- 16 Železniční spodek a nástupiště
- 17 Železniční svršek a úrovněové přejezdy
- 18 Pozemní komunikace, zpevněné plochy
- 19 Mosty a umělé stavby
- 20 Zabezpečovací signalizace
- 21 Ochrana inženýrských sítí
- 22 Plynovody a plynové přípojky
- 27 Vodovody, kanalizace, žumpy
- 28 Zabezpečovací zařízení
- 29 Zdvihací zařízení

- 34 Úprava území, oplocení, hluk. stěny, zemní valy, IPO
- 33 Úprava uzemnění
- 38 Náhradní rekultivace
- 50 Objekty mimo rámec stavby

Třetí dvojčíslí je pořadovým číslem PS nebo SO v dané profesní skupině a daném úseku stavby. Přehled PS a SO je uveden v kapitole 9.

3.2 Změny v objektové skladbě oproti předchozímu stupni dokumentace

Po rozpracování do podrobnosti dokumentace pro vydání stavebního povolení a na základě požadavků Zadávací dokumentace odlišných od předchozího stupně došlo k následujícím změnám v objektové skladbě:

- z důvodu požadavku zadavatele stavby, z důvodu ucelení a sjednocení parametrů v celém řešeném úseku rekonstrukce trati byly přidány následující stavební objekty a provozní soubory:
 - SO 14-19-91 Železniční propustek v ev. km 79,928 – demolice
 - SO 14-19-92 Železniční propustek v ev. km 82,101 – demolice

3.3 Výchozí podklady pro zpracování projektu

3.3.1 Výchozí podklady

- Zadávací dokumentace na zhotovení projektu stavby a výkon autorského dozoru projektanta při realizaci stavby (Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, Všeobecné technické podmínky projekt stavby VTP/P/02/15 a Zvláštní technické podmínky),
- Přípravná dokumentace stavby Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov (SUDOP PRAHA a.s. a PRODIN a.s. 2014),
- Stanovisko MD ČR k záměru projektu investiční akce Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov, č. j. 182/2014-910-IZD/2,
- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov ze dne 4. 2. 2015, č. j. 1192/2015-SSV-U1/Be,
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby Revitalizace trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov ze dne 23. 2. 2015, č. j. 7835/2015-O6,
- Sdělení Ministerstva životního prostředí o posuzování vlivu záměru na životní prostředí ze dne 29. 8. 2013, č. j. 55251/ENV/13,
- Rozhodnutí Ministerstva kultury ČR o vyhlášení areálu ŽST Martinice v Krkonoších kulturní památkou ze dne 3. 12. 2015, sp. Zn. MK-S 6536/2013 OPP, č.j. MK 69474/2015 OPP,
- obecně platné zákony a vyhlášky a interní předpisy zadavatele dle Zadávací dokumentace.
- územní rozhodnutí na novou železniční zastávku Roztoky u Jilemnice, č.j.: PDMUJI 10133/2019/Mř/Rozh
- **Zadávací dokumentace k Aktualizaci nákladové části a SR stavby, resp. smlouva o dílo č. E617-S-2807/2023**

3.3.2 Provedené průzkumy a doplnění podkladů

V rámci zpracování projektu byly doplněny, aktualizovány a ověřeny dosavadní průzkumy a další údaje z předchozího stupně dokumentace:

- geodetické doměření (SUDOP PRAHA a.s.; původní geodetické zaměření SŽG Praha 11/2013 + doměření SUDOP PRAHA a.s. 2014 a 2017),
- aktualizace geodetických informací KN (DKM, otisky katastrálních map v měřítku 1:2880),
- Podrobný geotechnický průzkum (SUDOP PRAHA a.s. 2016),
- stavebně-technický průzkum mostů (SUDOP PRAHA a.s.),

- korozní průzkum (První korozní spol. s r.o.),
- aktualizace předkategorizace materiálů železničního svršku (SŽDC TÚDC 2015 a 2017),
- aktualizace vyjádření správců stávajících inženýrských sítí (SUDOP PRAHA a.s.).
- biologický průzkum,
- dendrologický průzkum.

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

4.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Cílem stavby je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v návaznosti na již vybudované stavby v ČR a železniční síť sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy.

Účelem stavby je odstranění morální a fyzické zastaralosti dnešního zabezpečovacího zařízení, optimalizace jízdních dob, vytvoření dálkového ovládání zabezpečovacích, sdělovacích a energetických zařízení z jednoho místa, odstranění trvalých omezení rychlostí, rekonstrukce zhlaví a celková obnova vybraných stanic, zabezpečení přejezdů na trati, vybudování nových nástupišť a informačního a orientačního systému pro cestující.

Nezbytnost stavby je dána fyzickou i morální zastaralostí dnešního staničního zabezpečovacího zařízení, které v současné době dosluhuje a svou technologií již nevyhovuje současným standardům. Morální zastaralost je společný znak i u ostatních technologických zařízení, jako je sdělovací a silnoproudé zařízení. Proto dochází v rámci této stavby např. i k výměně sdělovacího zařízení, které neumožňuje automatický provoz a dostatečné informování cestujících o řádné i mimořádné dopravě. Zároveň je nutné zajistit v jednotlivých stanicích elektrický ohřev výhybek pro zajištění spolehlivého provozu při přestavování výhybek v zimních měsících, nebo zajistit úpravu osvětlení v jednotlivých stanicích zapojením do dálkového řízení, případně zajistit dostatečně spolehlivé napájení technologických celků.

Realizací této stavby se sleduje zvýšení atraktivity drážní dopravy pro zákazníky v osobní přepravě, tím i zvýšení přepravních proudů a zhospodárnění provozu dráhy.

4.2 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Stávající železniční trať je jednokolejná celostátní trať s maximální rychlostí do 100 km/h, ve vybraném úseku do 75 km/h a v úseku Stará Paka – Roztoky u Jilemnice do 60 km/h. Trať není vybavena vlakovým zabezpečovačem ani systémem AVV a není vybavena ani rádiovým systémem TRS.

Železniční svršek je stárí až 45 let, lokálně ve vedlejších a manipulačních kolejích starší. Některé manipulační koleje jsou vyloučené. Kolejové lože je místy znečištěné, dochází k tvorbě zbahnělých míst. Odvodnění železničního spodku je zanedbané nebo neexistuje. Nástupiště jsou ve stanicích úrovňová s přístupem přes koleje, v zastávkách typu SUDOP s rozpadlou nástupištní hranou. Některé mostní objekty čelí statickým poruchám.

Tento stav způsobuje mimo jiné:

- nemožnost navýšit kapacitu trati zvýšením rychlosti,
- vyšší potřebu provozních zaměstnanců,
- zvýšené náklady na údržbu,
- pohyb cestujících v kolejišti,
- nemožnost splnění požadavků aktuálních předpisů a tím i požadavků na interoperabilitu.

Během stavby bude ve vhodných situacích využito dosavadního majetku. Demontovaný kolejový rošt, který na základě provedené předkategorizace a interních předpisů SŽ vyhoví pro další použití, bude

předán správci. Část materiálu bude využita do vedlejších kolejí v železničních stanicích. Vytěžený štěrk z kolejového lože bude v omezené míře dle možností navrženého postupu výstavby vytříděn od jemné frakce a použit do tělesa nástupišť a drážních stezek. Vytěžené zeminy budou v možné míře použity do náspů, humózní vrstvy poslouží k zatravnění nových svahů. Skrytá ornice na zabíraných pozemcích bude rozprostřena na okolní polnosti.

4.3 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Realizací stavby dojde k těmto změnám v základních technických parametrech stavby:

Traťová rychlost:	50-75 → 65–100 km/h
Výhledová traťová rychlost v rozsahu stavebních úprav:	65 → 100 km/h
Max. užitečná délka dopravních kolejí ve stanicích:	290-320 → 300–430 m
Výhledová traťová třída zatížení v rozsahu úprav:	C2 / C3 → C2 / C3
Výhledová traťová třída zatížení na mostech:	C3/75-80 → C3/75–80 (rekonstrukce) D4/80 (nové mosty)
Výška nástupišť nad TK:	220 → 550 mm
Staniční zabezpečovací zařízení v železničních stanicích:	elektromechanické → elektronické
Elektrické ohřevy výhybek v železničních stanicích:	ne → ano
Minimální zabezpečení přejezdů v celém úseku:	výstražné kříže → světelné PZS (na vybraných přejezdech)
Dálkové řízení zabezpečovacího zařízení:	ne → ano
Potřeba dopravních zaměstnanců v dopravních:	52 → 18

4.4 Zdůvodnění umístění stavby

Stavba je z logiky věci situována na stávající železniční trať, čímž respektuje požadavky veškeré územně plánovací dokumentace.

5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Stavba bude předávána do provozu postupně po dílčích částech, aby se minimalizovaly dopady na cestující a přepravu nákladů. Zprovozněné části budou do vydání kolaudačního souhlasu ve zkušebním provozu na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů (včetně prováděcích předpisů) a podle požadavků stavebního povolení, vydaného speciálním stavebním úřadem (Drážním úřadem). V potřebných případech bude před zahájení zkušebního provozu provedena technicko-bezpečnostní zkouška.

Provizorní úpravy budou realizovány a odstraněny v rámci příslušných PS a SO, jde například o dočasnou kabelizaci, kolejová propojení a přístupové cesty. Samostatné dočasné provozní soubory nebo stavební objekty nejsou navrženy.

Podrobnosti k postupnému uvádění částí stavby do provozu uvádí část dokumentace F.

6 PS a SO podléhající technicko-bezpečnostní zkoušce

Technicko-bezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu. Technicko-bezpečnostní zkoušce podléhají dle

vyhlášky č. 177/1995 Sb. prakticky všechny provozní soubory a stavební objekty drážní části stavby. Rozsah zkoušek určuje § 6 (hlava třetí) zmíněné vyhlášky.

Technicko-bezpečnostní zkouška se zahajuje na základě ověření

- provozní způsobilosti určených technických zařízení,
- provedení zkoušek únosnosti pláně železničního spodku,
- zaměření prostorové průchodnosti.

Na základě technicko-bezpečnostní zkoušky povoluje Drážní úřad zkušební provoz a určuje jeho délku.

7 Přehled vlastníků, popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Nově budované objekty a soubory budou po kolaudaci ve správě níže uvedených subjektů. Informace o správci je uvedena v dokumentaci každého PS nebo SO.

- **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Praha:**
 - PS zabezpečovacího zařízení,
 - PS sdělovacího zařízení ve vlastnictví státu,
 - PS silnoproudé technologie,
 - PS dálkové řídicí techniky,
 - SO železničního svršku ve vlastnictví státu,
 - SO železničního spodku,
 - SO nástupišť a úrovnových křížení,
 - SO železničních mostů a propustků,
 - SO přístupových komunikací,
 - SO pozemních objektů budov,
 - SO přístřešků pro cestující,
 - SO orientačního systému,
 - SO elektrického ohřevu výhybek,
 - SO osvětlení, přípojek a rozvodů vn a nn.
- **ČD-Telematika a.s.:**
 - SO 14-10-01 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC
 - SO 19-10-01 ŽST Kunčice nad Labem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC
- **ČEZ Distribuce a.s.:**
 - SO 14-21-01 Zast. Bělá, přípojka NN pro zast. – ČEZ
 - SO 14-21-02 Přeložka kabelů VO Stará Paka
- **Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (CETIN):**
 - SO 14-10-02 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů neдрážních organizací

8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

8.1 Obecné požadavky na využití území

Navržená projektová dokumentace vychází z přípravné dokumentace a respektuje obecné požadavky na využívání území stanovené ve vyhlášce č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území ve znění pozdějších předpisů. Na základě jejich splnění bylo vydáno Rozhodnutí o umístění stavby.

8.2 Technické požadavky na stavby

Navržené technické řešení splňuje technické požadavky na stavby ve smyslu vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby v aktuálním znění i požadavky stanovené Ministerstvem dopravy pro stavby dráhy a stavby na dráze ve vyhláškách č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

8.3 Bezbariérové užívání stavby

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění, se navrhovaná stavba posuzuje podle §2, odst. 1 a) a b). Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 Přístupy do staveb.

Stavba je rovněž navržena tak, aby splňovala požadavky vyplývající ze začlenění celostátní dráhy do evropského železničního systému, tedy Nařízení komise EU č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Požadavky dvou posledních odstavců se promítají zejména do navrženého řešení nástupišť a přístupových cest k nim v ŽST Roztoky u Jilemnice, ŽST Kunčice nad Labem a zastávkách Tample, Bělá u Staré Paky.,

9 Členění projektové dokumentace

A. Průvodní zpráva

B. Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Technická zpráva

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.3 Biologický průzkum

B.3.4 Dendrologický průzkum

B.3.5 Posouzení vlivu na krajinný ráz

B.3.6 Akustická studie

B.3.7 Odpadové hospodářství

B.3.8 Zemědělská příloha

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Požární bezpečnostní řešení stavby

B.4.2 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

~~B.5 Energetické výpočty (neobsazeno)~~

B.6 Protikoroze ochrana

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.8 Dopravní opatření

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

~~B.10 Úspora energie a ochrana tepla (neobsazeno, viz B.1)~~

~~B.11 Ochrany stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí (neobsazeno, viz B.1)~~

~~B.12 Ochrana obyvatelstva (neobsazeno, viz B.1)~~

~~B.13 Bezbariérové užívání (neobsazeno, viz B.1)~~

B.14 Stávající inženýrské sítě

B.14 Doplnkové průzkumy a měření*B.14.1 Předkategorizace materiálu železničního svršku**B.14.2 Geotechnický, hydrogeologický a stavebnětechnický průzkum**B.14.3 Geodetické doměření***C. Situace stavby***C.1 Přehledná situace stavby**C.2 Koordinační situace stavby**C.3 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů (neobsazeno)***D. Technologická část***D.1 Železniční zabezpečovací zařízení**D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení*

PS 19-28-11 ŽST Kunčice nad Labem, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 14-28-21 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, úprava TZZ

*D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (neobsazeno, viz D.1.1 a D.1.2)**D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení (neobsazeno)**D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení**D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol (neobsazeno)**D.2 Železniční sdělovací zařízení**D.2.1 Místní kabelizace*

PS 19-14-11 ŽST Kunčice nad Labem, místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasová zařízení

PS 14-14-31 zast. Bělá u Staré Paky, rozhlasové zařízení

PS 19-14-31 ŽST Kunčice nad Labem, rozhlasové zařízení

*D.2.3 Integrovaná telekomunikační zařízení (ITZ) (neobsazeno)**D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)*

PS 19-14-33 ŽST Kunčice nad Labem, kamerový systém

PS 19-20-01 ŽST Kunčice nad Labem, EZS

D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 14-14-11 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, traťový kabel

PS 90-14-01 ŽST Stará Paka – ŽST Trutnov, optický kabel

*D.2.6 Zapojení dálkového kabelu (DK), dálkového optického kabelu (DOK) a závěsného (neobsazeno)**D.2.7 Informační systém pro cestující*

PS 19-14-32 ŽST Kunčice nad Labem, informační systém

D.2.8 Traťové radiové spojení

PS 19-14-41 ŽST Kunčice nad Labem, MRTS

D.2.9 Jiná sdělovací zařízení

PS 19-14-21 ŽST Kunčice nad Labem, sdělovací zařízení

PS 19-14-22 ŽST Kunčice nad Labem, telefonní zapojovač

*D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT**D.3.2 Technologie rozvodů VVN/VN (energetika)**D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic**D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic**D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)**D.3.6 Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 50 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (NTS, STS, TTS)**D.3.7 Provozní rozvod silnoprůdu*

PS 19-07-01 ŽST Kunčice nad Labem, napájecí silnoproudé rozvody

D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 14-17-01	Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, železniční svršek
SO 14-16-01.1	Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, železniční spodek
SO 14-16-01.2	Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, žel. sp.- úprava stavenišť
SO 19-17-01	ŽST Kunčice nad Labem, železniční svršek
SO 19-16-01	ŽST Kunčice nad Labem, železniční spodek
SO 19-06-01.1	Železniční propustek v ev. km 97,186
SO 90-17-01	Stará Paka – Trutnov hl. n., výstroj a značení trati
SO 90-34-21	Stará Paka – Trutnov, odstranění lesní a mimolesní zeleně
SO 90-34-22	Náhradní výsadby

E.1.2 Nástupiště

SO 14-16-31	Zast. Bělá u Staré Paky zastávka, nástupiště
SO 14-16-32	Zast. Tample, nástupiště
SO 19-16-31	ŽST Kunčice nad Labem, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 14-17-31	Žel. přejezd km 75,154
SO 14-17-32	Žel. přejezd km 76,153
SO 14-17-34	Žel. přejezd km 78,477
SO 14-17-35	Žel. přejezd km 79,033
SO 14-17-36	Žel. přejezd km 79,586
SO 14-17-37	Žel. přejezd km 79,943
SO 14-17-38	Žel. přejezd km 80,388
SO 14-17-39	Žel. přejezd km 80,940
SO 14-17-40	Žel. přejezd km 81,871
SO 19-17-31	Žel. přejezd km 97,341

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 14-19-01	Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, přechody kabelů přes mostní objekty
SO 14-19-03	Železniční most v ev. km 74,985
SO 14-19-04	Železniční most v ev. km 75,972
SO 14-19-05	Železniční most v ev. km 76,263
SO 14-19-06	Železniční most v ev. km 77,673
SO 14-19-07	Železniční most v ev. km 77,718
SO 14-19-08	Železniční most v ev. km 78,290
SO 14-19-09	Železniční most v ev. km 78,551
SO 14-19-10	Železniční most v ev. km 79,123
SO 14-19-11	Železniční most v ev. km 81,790
SO 14-19-12	Železniční most v ev. km 82,079
SO 14-19-31	Železniční propustek v ev. km 75,225
SO 14-19-32	Železniční propustek v ev. km 75,603
SO 14-19-33	Železniční propustek v ev. km 76,005 – demolice
SO 14-19-34	Železniční propustek v ev. km 76,715 – demolice
SO 14-19-35	Železniční propustek v ev. km 77,003
SO 14-19-36	Železniční propustek v ev. km 77,206
SO 14-19-37	Železniční propustek v ev. km 79,411
SO 14-19-38	Železniční propustek v ev. km 79,607
SO 14-19-39	Železniční propustek v ev. km 80,093
SO 14-19-40	Železniční propustek v ev. km 80,413
SO 14-19-41	Železniční propustek v ev. km 80,546
SO 14-19-42	Železniční propustek v ev. km 80,719
SO 14-19-43	Železniční propustek v ev. km 80,929

- SO 14-19-45 Železniční propustek v ev. km 82,143
- SO 14-19-51 Zárubní zeď v ev. km 77,855 – 77,890
- SO 14-19-52 Opěrná zeď v ev. km 80,895 – 80,930
- SO 14-19-53 Opěrná zeď v ev. km 81,330 – 81,407
- SO 14-19-91 Železniční propustek v ev. km 79,928 – demolice
- SO 14-19-92 Železniční propustek v ev. km 82,101 – demolice

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

- SO 14-10-01 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC
- SO 14-10-02 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů neodrážních organizací
- SO 19-10-01 ŽST Kunčice nad Labem, přeložky a ochrany stáv. sděl. kabelů SŽDC

~~E.1.6 Potrubní vedení (neobsazeno)~~

~~E.1.7 Železniční tunely (neobsazeno)~~

~~E.1.8 Pozemní komunikace (neobsazeno)~~

~~E.1.9 Kabelovody, kolektory (neobsazeno)~~

~~E.1.10 Protihlukové objekty (neobsazeno)~~

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.1 Pozemní objekty budov

- SO 19-15-01 ŽST Kunčice nad Labem, úpravy výpravní budovy

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

- SO 14-15-21 Zast. Bělá u Staré Paky, přístřešky na nástupišťích
- SO 14-15-22 Zast. Tample, přístřešky na nástupišťích

~~E.2.3 Individuální protihluková opatření (neobsazeno)~~

E.2.4 Orientační systém

- SO 14-15-51 Zast. Bělá u Staré Paky, orientační systém
- SO 14-15-52 Zast. Tample, orientační systém
- SO 19-15-51 ŽST Kunčice nad Labem, orientační systém

~~E.2.6 Zdravotně technická instalace, vnitřní plynovod, požární vodovod (neobsazeno)~~

~~E.2.7 Vytápění (neobsazeno)~~

~~E.2.8 Vzduchotechnická zařízení (neobsazeno)~~

~~E.2.9 Informační systém veřejné části výpravních budov (neobsazeno)~~

~~E.2.10 Umělé osvětlení a vnitřní silnoproudé rozvody (neobsazeno)~~

~~E.2.11 Hromosvody (neobsazeno)~~

~~E.2.12 Vnitřní slaboproudé rozvody (neobsazeno)~~

~~E.2.13 Vnitřní vybavení budov (neobsazeno)~~

~~E.2.14 Vnější vybavení budov (neobsazeno)~~

E.3 trakční a energetická zařízení

~~E.3.1 Trakční vedení (neobsazeno)~~

~~E.3.2 Napájecí stanice – stavební část (neobsazeno)~~

~~E.3.3 Spínací stanice – stavební část (neobsazeno)~~

E.3.4 Ohřev výměn

- SO 19-06-01 ŽST Kunčice nad Labem, EOVS

~~E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (neobsazeno)~~

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

- SO 14-06-51 Zast. Bělá u Staré Paky, úprava rozvodů nn a osvětlení
- SO 14-06-52 Zast. Tample, úprava rozvodů nn a osvětlení
- SO 14-21-01 Zast. Bělá, přípojka NN pro zast. – ČEZ
- SO 14-21-02 Přeložka kabelů VO Stará Paka
- SO 19-06-51 ŽST Kunčice nad Labem, úprava rozvodů nn a osvětlení

E.3.7 Ukolonění kovových konstrukcí (neobsazeno)

E.3.8 Vnější uzemnění (neobsazeno)

F. Zásady organizace výstavby (večetně povodňového a havarijního plánu)

G. Náklady stavby

- G.1 Celkové náklady stavby
- G.2 Náklady jednotlivých PS a SO
- G.3 Ekonomické hodnocení
- G.4 Technické specifikace
- G.5 Výkazy výměr

H. Doklady

- H.1. Záznamy z výrobních porad
 - H.1.1 Záznamy z výrobních porad*
 - H.1.2 Záznam z konferenčního projednání připomínek*
- H.2. Vyjádření vlastníků a správců inženýrských sítí
 - H.2.1 Vyjádření k úpravě a přeložkám sítí*
 - H.2.2 Vyjádření k existenci sítí*
 - H.2.3 Ostatní vyjádření*
- H.3. Vyjádření dotčených organizací a orgánů státní správy
- H.4. Vyjádření vlastníků dotčených nemovitostí
- H.5. Prohlášení notifikované osoby o shodě

I. Geodetická dokumentace

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Návrh vytyčovací sítě
- I.4 Koordinační vytyčovací výkres
- I.5 Obvod stavby
- I.6 Geodetické a mapové podklady
- I.7 Geometrické plány

J. Dokumentace pro registr subsystému

K. Dokumentace pro posouzení shody

10 Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability

PS a SO zahrnuté v níže uvedeném seznamu mají přímou vazbu na parametry sledované v technických specifikacích interoperability dle příslušné vyhlášky o provozní a technické propojitelnosti evropského železničního systému. Upřesnění předpokládaného rozsahu posouzení provede Notifikovaná osoba při vlastním posuzování. Seznam je členěn dle jednotlivých subsystémů.

10.1 Subsystém „řízení a zabezpečení“ (CCS)

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

- PS 15-28-11 ŽST Roztoky u Jilemnice, SZZ
- PS 19-28-11 ŽST Kunčice nad Labem, SZZ

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

- PS 14-28-21 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, úprava TZZ
- PS 18-28-21 Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem, TZZ

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení

- PS 90-28-51 DOZ Stará Paka (mimo) – Trutnov hl.n. (mimo)

D.2 Železniční sdělovací zařízení*D.2.1 Místní kabelizace*

- PS 15-14-11 ŽST Roztoky u Jilemnice, místní kabelizace
 PS 19-14-11 ŽST Kunčice nad Labem, místní kabelizace

D.2.2 Rozhlasová zařízení

- PS 14-14-31 zast. Bělá u Staré Paky, rozhlasové zařízení
 PS 14-14-32 zast. Tample, rozhlasové zařízení
 PS 19-14-31 ŽST Kunčice nad Labem, rozhlasové zařízení

D.2.4 Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (EPS, EZS)

- PS 19-14-33 ŽST Kunčice nad Labem, kamerový systém

D.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

- PS 14-14-11 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, traťový kabel
 PS 18-14-11 Martinice v Krkonoších – Kunčice nad Labem, traťový kabel
 PS 20-14-11 Kunčice nad Labem – Hostinné, traťový kabel
 PS 28-14-12 Kunčice nad Labem – Vrchlabí, optický kabel
 PS 90-14-01 ŽST Stará Paka – ŽST Trutnov, optický kabel

D.2.7 Informační systém pro cestující

- PS 19-14-32 ŽST Kunčice nad Labem, informační systém

D.2.8 Traťové radiové spojení

- PS 19-14-41 ŽST Kunčice nad Labem, MRTS
 PS 90-14-04 Stará Paka – Trutnov hl. n., TRS

10.2 Subsystem „infrastruktura“ (INF)**E.1 Inženýrské objekty***E.1.1 Železniční svršek a spodek*

- SO 14-17-01 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, železniční svršek
 SO 14-16-01.1 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, železniční spodek
 SO 15-17-01 ŽST Roztoky u Jilemnice, železniční svršek
 SO 15-16-01 ŽST Roztoky u Jilemnice, železniční spodek
 SO 19-17-01 ŽST Kunčice nad Labem, železniční svršek
 SO 19-16-01 ŽST Kunčice nad Labem, železniční spodek
 SO 90-17-01 Stará Paka – Trutnov hl. n., výstroj a značení trati

E.1.2 Nástupiště

- SO 14-16-31 Zast. Bělá u Staré Paky zastávka, nástupiště
 SO 14-16-32 Zast. Tample, nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

- SO 14-17-31 Žel. přejezd km 75,154
 SO 14-17-32 Žel. přejezd km 76,153
 SO 14-17-34 Žel. přejezd km 78,477
 SO 14-17-35 Žel. přejezd km 79,033
 SO 14-17-36 Žel. přejezd km 79,586
 SO 14-17-37 Žel. přejezd km 79,943
 SO 14-17-38 Žel. přejezd km 80,388
 SO 14-17-39 Žel. přejezd km 80,940
 SO 14-17-40 Žel. přejezd km 81,871
 SO 19-17-31 Žel. přejezd km 97,341

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

- SO 14-19-01 Stará Paka – Roztoky u Jilemnice, přechody kabelů přes mostní objekty
 SO 14-19-03 Železniční most v ev. km 74,985
 SO 14-19-04 Železniční most v ev. km 75,972
 SO 14-19-05 Železniční most v ev. km 76,263
 SO 14-19-06 Železniční most v ev. km 77,673

SO 14-19-07	Železniční most v ev. km 77,718
SO 14-19-08	Železniční most v ev. km 78,290
SO 14-19-09	Železniční most v ev. km 78,551
SO 14-19-10	Železniční most v ev. km 79,123
SO 14-19-11	Železniční most v ev. km 81,790
SO 14-19-12	Železniční most v ev. km 82,079
SO 14-19-31	Železniční propustek v ev. km 75,225
SO 14-19-32	Železniční propustek v ev. km 75,603
SO 14-19-33	Železniční propustek v ev. km 76,005 – demolice
SO 14-19-34	Železniční propustek v ev. km 76,715 – demolice
SO 14-19-35	Železniční propustek v ev. km 77,003
SO 14-19-36	Železniční propustek v ev. km 77,206
SO 14-19-37	Železniční propustek v ev. km 79,411
SO 14-19-38	Železniční propustek v ev. km 79,607
SO 14-19-39	Železniční propustek v ev. km 80,093
SO 14-19-40	Železniční propustek v ev. km 80,413
SO 14-19-41	Železniční propustek v ev. km 80,546
SO 14-19-42	Železniční propustek v ev. km 80,719
SO 14-19-43	Železniční propustek v ev. km 80,929
SO 14-19-45	Železniční propustek v ev. km 82,143 – demolice
SO 14-19-51	Zárubní zeď v ev. km 77,855 – 77,890
SO 14-19-52	Opěrná zeď v ev. km 80,895 – 80,930
SO 14-19-53	Opěrná zeď v ev. km 81,330 – 81,407
SO 14-19-91	Železniční propustek v ev. km 79,928 – demolice
SO 14-19-92	Železniční propustek v ev. km 82,101 – demolice

E.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

SO 14-15-21	Zast. Bělá u Staré Paky, přístřešky na nástupišťích
SO 14-15-22	Zast. Tample, přístřešky na nástupišťích

11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

V 0. etapě neprobíhají souběžné ani navazující stavby.

12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Předpokládané období realizace stavby vychází z požadavků zadavatele, aktuálního stavu připravenosti stavby a časového plánu prací, který je podrobně uveden v části dokumentace F Zásady organizace výstavby.

Zahájení stavby: 1. 3. 2024

Dokončení stavby: 20. 12. 2024

Červen 2018

Ing. Vladislav Šefl
SUDOP PRAHA a.s.

Aktualizoval: Červenec 2019

Ing. Petr Mahdal
SUDOP PRAHA a.s.

Aktualizoval: říjen 2023

Ing. Petr Libosvár
EXprojekt s.r.o