



Jiná ověření:

Paré:


Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
-	-	-	-
-	-	-	-
001	15.11.2023	Úprava ploch zařízení staveniště	Ing. Martin Koudelka
000	30.11.2022	Dokumentace pro vydání společného povolení k čístopisu	Ing. Martin Koudelka

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa západ		
Adresa:	Sokolovská 1995/278, 190 00 Praha 9		

Zhotovitel díla:	<b>PROJEKT servis spol. s r.o.</b>		<b>PROJEKT servis</b>
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>PROJEKT servis spol. s r.o.</b>		<b>PROJEKT servis</b>
Adresa:	U Elektry 830/2b, 198 00 Praha 9		
Kontakt:	T: +420 281 090 860 E: firma@projekt-servis.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Koudelka	Specialista:	Bc. Michal Munzar

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce ŽST Malá Skála</b>	Označení Investora:	S631800276
		Označení zhotovitele:	ZAK-2021-27
Název části:	Zásady organizace výstavby	Označení části:	B.8
Název objektu/dílčí části:	-	Označení objektu/komplexu:	-
Název přílohy:	Technická zpráva	Číslo přílohy:	<b>001</b>
Název dílčí části přílohy:	-		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	-
Ing. Martin Koudelka	Ing. Milan Diblík	Formáty:	A4
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	
Liberecký	viz textová část	1051	
			<b>Smluvní datum zpracování:</b> <b>30.11.2022</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
---------------------	---------------------	-------	---------	------------	----------	---------

S	6	3	1	8	0	0	2	7	6	-	D	U	S	P	-	B	8	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	X	-	0	0	1	-	0	0	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

[Prostor pro další informace]





**Obsah:**

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1	Údaje o stavbě	3
1.2	Údaje o stavebníkovi	4
1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	5
2.	VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ	6
3.	TECHNICKÁ ZPRÁVA	7

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 1.1 Údaje o stavbě

Zakázkové číslo: ZAK-2021-27  
ISPROFIN: 551 352 0012  
ISPROFOND: 327 321 4901  
S-kód: S631800276  
Realizace stavby: 02/2025 - 04/2026

a) Název stavby: Rekonstrukce ŽST Malá Skála

b) Místo stavby: trať **Jaroměř – Turnov – Liberec**

Kraj: Liberecký  
Okres: Jablonec nad Nisou, Semily  
Katastrální území: k.ú. Železný Brod [796221]  
k.ú. Vráat [667315]  
k.ú. Chlístov u Železného Brodu [796158]  
k.ú. Lišný [685135]  
k.ú. Bzí u Železného Brodu [796131]  
k.ú. Sněhov [690317]  
k.ú. Vranové I [690325]  
k.ú. Vranové II [690333]  
k.ú. Besedice [667251]  
k.ú. Rakousy [739049]  
k.ú. Bukovina u Turnova [628255]  
k.ú. Malý Rohozec [628280]  
k.ú. Daliměřice [771627]  
k.ú. Turnov [771601]

Parcelní číslo: viz. Majetkoprávní část (E.5 Geodetická dokumentace)  
Číslo tratě: **500 00** Jaroměř – Turnov - Liberec  
(Prohlášení o dráze)  
Číslo tratě: **508** Jaroměř – Turnov - Liberec  
(NJŘ / TTP)

Číslo tratě: **030** Jaroměř – Turnov - Liberec  
(KJŘ)  
Číslo TÚ: **1051** Stará Paka (mimo) - Liberec (včetně)  
Kategorie dráhy: **celostátní** - Jaroměř – Turnov - Liberec  
(z. č. 266/1994 Sb.)  
Kategorie dráhy podle TSI INF: P5/F3  
Součást sítě TENT-T: NE  
Traťová třída zatížení: C3 (20t / 7,2t)  
Trakční soustava: Nezávislá  
Počet traťových kolejí: 1  
Max. traťová rychlost:  
Obvod stanice Malá Skála: 40 km/hod  
Přilehlé trať. úseky: 100 km/hod - 030 Jaroměř – Turnov – Liberec  
Kategorie stanice: „D“  
(dle UIC CODE 180)  
Číslo železniční stanice: 565523  
(SR70)

c) Předmět dokumentace: Rekonstrukce

d) Stupeň dokumentace Dokumentace pro společné povolení (DUSP)  
Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

## 1.2 Údaje o stavebníkovi

a) Investor a objednatel: Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
IČO: 709 94 234

Zastoupen: Stavební správa západ  
Diamond Point, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín  
190 00 Praha 9

Hlavní inženýr stavby: Ing. Jiří Záruba

Správce žel. dopravní infras.: Správa železnic, s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové

### 1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

#### a) Zpracovatel projektové dokumentace:

Generální dodavatel dokumentace: **PROJEKT servis spol. s r.o.**

U Elektry 830/2b

198 00 Praha 9

IČO: 498 23 141

Subdodavatelé dokumentace:

**SUDOP PRAHA a.s.**

Olšanská 2643/1a

130 80 Praha 3

IČO: 257 93 349

**DIPONT s.r.o.**

Libouchec č.p. 505,

403 35 Libouchec

IČO: 286 93 094

**NDCON s.r.o.**

Zlatnická 10/1582,

Praha 1, PSČ 110 00

IČO: 649 39 511

**EMPLA AG spol. s r.o.**

Za Škodovkou 305/5, Kukleny,

503 11 Hradec Králové

IČO: 259 96 240

b) Hlavní inženýr projektu:

Ing. Martin Koudelka (číslo ČKAIT: 0202207)

c) Zástupce HIPa:

Bc. Michal Munzar

d) Specialista části:

Bc. Michal Munzar

e) Zodpovědný projektant části:

Ing. Martin Koudelka (číslo ČKAIT: 0202207)

f) Zpracovatel části:

Ing. Milan Diblík

## 2. VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ

Stavba zahrnuje rekonstrukci ŽST Malá Skála s dvojicí nástupišť, ŽST bude vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo ovládané z dispečerského pracoviště v ŽST Stará Paka. Návrh řešení ŽST vychází z řady omezujících podmínek a vyhovuje dnešní i výhledové organizaci dopravy s provozem bez pravidelného křížování, avšak umožní i nasazení jednoho atraktivního dopravního modelu, který s pravidelným křížováním vlaků v ŽST počítá. Rovněž je umožněn obrat alternativních turistických linek v regionu, které dnes reprezentuje v letním období víkendově prodloužená linka Hradec Králové – Jičín – Turnov – Malá Skála.

Součástí stavby je též zavedení rychlostního profilu V130 v úseku Malá Skála – Turnov včetně nezbytných kolejových úprav. V mezistaničních úsecích Železný Brod – Malá Skála a Malá Skála – Turnov bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo s oddílovým návěstidlem Líšný a Dolánky. Tím bude umožněno dosažení těsnějšího sledu vlaků osobní dopravy v úseku Železný Brod – Turnov, kde se překrývají linky dálkové linky R14 a R21 a regionální linka L3.



### 3. TECHNICKÁ ZPRÁVA

#### a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

Materiály potřebné pro stavbu budou dováženy nebo budou využity stávající materiály např. po recyklaci stávajícího kolejového lože. Pro vybudování nového železničního spodku a svršku budou využity nové i recyklované materiály. Odpad po recyklaci bude odvezen na příslušnou skládku.

Pro dopravu materiálu budou primárně využity technologie po železnici s přístupem od ŽST Turnov a ŽST Železný Brod tak, aby došlo k minimalizaci dopravy materiálu po pozemních komunikacích. Pro dopravu materiálu budou v podobné míře využity i technologie s přístupem po silnici nákladními automobily, bude využita stávající silniční síť s přístupem k ŽST Malá Skála a ŽST Turnov. Hlavní plochy staveniště jsou situovány v oblasti ŽST Malá Skála a ŽST Turnov viz B.8.2 Zařízení staveniště.

V rámci výstavby dojde k vybudování provizorních zpevněných cest, z důvodu zajištění přístupu pro mechanizaci a nákladní automobily. Provizorní komunikace budou zřízeny v šířce 6,0 m a 12,0 m. Dopravní opatření bude na staveništi v podobě max. dovolené rychlosti vozidel 10 km/hod, v místě práce 5 km/hod. Viz B.8.2 Zařízení staveniště.

Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod., podrobněji popsáno v části B Souhrnná technická zpráva.

V rámci projektové přípravy u mostu v ev. km 118,121 bylo zjištěno, že pro dodání upevnění DFF 300 jsou velmi dlouhé dodací lhůty (až 8 měsíců dle sdělení výrobce prvků). Tyto prodloužené dodací lhůty je tedy třeba zohlednit při objednání prvků upevnění DFF300.

#### b) odvodnění staveniště,

Hlavní plochy staveniště jsou situovány v oblasti ŽST Malá Skála a ŽST Turnov. Staveniště bude odvodněno pomocí přirozeného vsaku do spodních vrstev terénu za podmínky nepoškození a neznečištění okolních pozemků.

#### c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Pro dopravu materiálu budou primárně využity technologie po železnici s přístupem od ŽST Turnov a ŽST Železný Brod tak, aby došlo k minimalizaci dopravy materiálu po pozemních komunikacích. Pro dopravu materiálu budou v podobné míře využity i technologie s přístupem po silnici nákladními automobily, bude využita stávající silniční síť s přístupem k ŽST Malá Skála a ŽST Turnov. Hlavní plochy staveniště jsou situovány v oblasti ŽST Malá Skála a ŽST Turnov viz B.8.2 Zařízení staveniště.

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras byly navrženy na základě technického řešení a požadavků jednotlivých stavebních objektů.

Při provádění stavby bude zajištění potřebných zdrojů v kompetenci zhotovitele stavby. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní. Práce budou prováděny převážně kolejovou stavební mechanizací se samostatnými agregáty. Případně bude využita technická infrastruktura v ŽST Malá Skála.

Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá v cisternách, případně bude pitná voda zabezpečena nákupem balené vody. Případně bude využita technická infrastruktura v ŽST Malá Skála. Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště bude řešeno ze stávajících vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a jeho napojení bude před realizací stavby projednáno s majiteli odběrných míst.

Splašková kanalizace pro sociální zařízení staveniště se nepředpokládá. Staveniště bude vybaveno ekologickým (chemickým) WC. Telefonické vyrozumění bude probíhat drážními aparáty, mobilními telefony a vysílačkami zajištěnými zhotovitelem.

Přístupy na staveniště budou zajišťovat příjezd a odjezd zásahových vozidel a zasahujících příslušníků IZS. Musí být zajištěno po celou dobu výstavby.

Napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě jsou podrobněji popsány v části B Souhrnná technická zpráva.

Všechny přístupy na staveniště v intravilánu obce budou po dobu realizace stavby udržovány v čistotě. Předpokládá se čištění přístupů ke staveništi tlakovou vodou.

V rámci výstavby dojde k vybudování provizorních zpevněných cest, z důvodu zajištění přístupu pro mechanizaci a nákladní automobily. Provizorní komunikace budou zřízeny v šířce 6,0 m a 12,0 m.

Provizorní přístupové komunikace budou vytvořeny ze silničních panelů. Případně bude vybudována provizorní přístupová komunikace tvořící separační geotextílii, na které bude rozprostřena vrstva štěrku frakce 31,5/63 v tl. 250 mm a tato vrstva zhutněna.

V rámci výstavby zárubní zdi (SO 13-24-01 Zárubní zeď v km 116,218 - 116,296) bude v úseku km 115,980 – 116,220 uvažováno s přístupovou cestou pro výstavbu. S ohledem na zkrácení doby výstavby byla zvolena technologie s přístupem automobilové mechanizace. Přístupová cesta bude vedena po stávajícím kolejovém loži. Po realizaci opěrné zdi bude štěrkové lože v rámci zřízení nového kolejového roštu pročištěno.

Dopravní opatření bude na staveništi v podobě max. dovolené rychlosti vozidel 10 km/hod, v místě práce 5 km/hod. Viz B.8.2 Zařízení staveniště.

**d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,**

Z důvodu výstavby dojde k zásahu na pozemky cizích subjektů. Dojde k dočasnému záboru pozemků a pro potřeby realizace jednotlivých činností, zejména z důvodu zařízení staveniště. Podrobný výpis pozemků je v části dokumentace E.5.2 „Majetkoprávní část“.

Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením stavby projedná přístupy a plochy v majetku ostatních cizích subjektů.

S ohledem na vysoký rozsah zemních prací (realizace záporového pažení – zřízení opěrných zdí) bude ze strany zhotovitele stavby nutné pro dané termíny výluk zajistit dostatečný počet mechanizace.

Před zahájením realizace stavby, v dostatečném předstihu, bude upřesněna technologie provedení záporového pažení v oblasti nově navrhované opěrné zdi Z2. Upřesnění technologie bude provedeno v návaznosti na stávající zděný objekt uhelného skladu, který se nachází v těsné blízkosti navrhovaného záporového pažení. V souvislosti s upřesněním technologie provádění záporového pažení (zaberanění zápor / vrt pro záporu), dojde k přesnému vytyčení zděného objektu uhelného skladu a navrhovaných zápor a bude upřesněno, zda-li s ohledem na zvolenou technologii a blízkost objektu od zápor bude nutné zavést opatření, která by případně zajistila statické zajištění objektu.

**e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,**

Záměr je realizován zejména ve stávající trase železniční trati a nádraží. Výjimkou je částečná přeložka kolejí v rámci ŽST Malá Skála, která však bude realizována na pozemcích dráhy.

V rámci dendrologického průzkumu bylo zjištěno určité množství stromů ke kácení s obvodem větším než 80 cm ve výšce 130 cm a zapojené porosty dřevin, u kterých přesahuje jejich plocha 40 m<sup>2</sup>.

Záměr bude vyžadovat kácení porostů stromů a keřů. Pro záměr byl proveden dendrologický průzkum včetně výčtu dřevin ke kácení je uveden v části dokumentace B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“.

Kácení dřevin a odstranění porostu bude provedeno mimo rámec stavby správcem železniční infrastruktury OŘ Hradec Králové, z důvodu kolize s nově rekonstruovaným kolejištěm a přístupy v ŽST Malá Skála pro zajištění provozuschopnosti dráhy. Kácení bude provedeno na základě ohlášení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů § 8 odst. 2. Náhradní výsadba nebude v rámci kácení a odstranění porostů řešena, nicméně vegetační úpravy v ŽST Malá Skála jsou navrženy v SO 12-95-01.

Podrobněji je kácení popsáno v části dokumentace B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ a v části dokumentace D.2.4.1 „Kácení“ SO 00-92-01.

V průběhu stavby nebude výrazněji ohroženo životní prostředí. Vlastní provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí (stavba bude probíhat ve stávajícím tělese dráhy, odvodnění bude pouze opraveno a bude ponechán stávající stav). Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací, provozem recyklační linky atd.

Podrobněji je kácení popsáno v části dokumentace B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ a v části dokumentace D.2.4.1 „Kácení“ SO 00-92-01.

Stavbou dojde k demolici objektů v rámci obvodu ŽST Malá Skála. Zejména se jedná o objekty, které jsou v kolizi s nově navrženou konfigurací kolejí a přístupových komunikací. Demolice objektů je součástí části dokumentace D.2.2.5 „Demolice“ SO 12-78-01 a SO 12-78-02.

Z důvodu ochrany staveniště se předpokládá oplocení, minimálně na využitelných manipulačních plochách, kde bude uložen stavební materiál. Mobilní oplocení min. výšky 1,8 m. Zajištění a hlídání zařízení staveniště zajistí zhotovitel stavby, případně prostřednictvím třetí strany. V případě potřeby budou osazeny lávky pro pěší, zábrany jako stabilní pevná překážka výšky 1,1 m (chodník, nástupiště atd.) nebo zajištění bezpečnosti bude zabezpečeno řízením provozu, ostrahou. Místa, kde hrozí nebezpečí pádu bud zakryté nebo ohrazené (jámy, otvory atd.). Podrobněji řešeno v části B.8.4. Dokumentace koordinátora BOZP.

**f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,**

**Plochy ZS 1 (337 m2):**

Plocha zařízení staveniště bude umístěna na parcele: p.č. 1590/17– vlastnické právo České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

**Plochy ZS 2 (2374 m2):**

Plocha zařízení staveniště bude umístěna na parcele: p.č. 1341/2 - vlastnické právo Plátek Tomáš, Vranové 1.díl 15, 46822 Malá Skála

**Plochy ZS 3 (406 + 425 m2):**

Plocha zařízení staveniště bude umístěna na parcelách:

p.č. 1338/2 - vlastnické právo Obec Malá Skála, Vranové 1.díl 122, 46822 Malá Skála

p.č. 1341/2 - vlastnické právo Plátek Tomáš, Vranové 1.díl 15, 46822 Malá Skála

**Plochy ZS 4 (198 m2):**

Plocha zařízení staveniště bude umístěna na parcele: p.č. 833/1 – vlastnické právo Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu - Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

**Plochy ZS 5 (287 m2):**

Plocha zařízení staveniště bude umístěna na parcele: p.č. 833/1 – vlastnické právo Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu - Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

**Plochy ZS 6 (375 m2):**

Plocha zařízení staveniště bude umístěna na parcele: p.č. 3888/11 – vlastnické právo České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

Dočasné zábory zařízení staveniště budou do 1 roku.

Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením stavby projedná přístupy a plochy v majetku ostatních cizích subjektů.

**g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,**

V rámci této stavby je z důvodu rekonstrukce železničních přejezdů a mostů uvažováno se zřízením obchozích tras pro chodce a cyklisty. V rámci omezení na železničním přechodu P3086 je nutné zřídit provizorní dočasnou lávku (předpokládá se využití systémové lávky z kovu). Obchozí trasy pro chodce jsou podrobněji řešeny v SO 00-59-01 Dopravní opatření.

**h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,**

V rámci stavby budou produkovány odpady související s demolicí, výkopových prací. Veškeré odpady budou ze stavby průběžně odváženy k likvidaci mimo staveniště na řízenou skládku či recyklační středisko. Odpadové hospodářství je podrobně popsáno v části dokumentace B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ a B.2.3 d) „Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem“.

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na příslušné zařízení pro nakládání s odpady. Primárně dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech budou odpady v maximální možné míře recyklovány nebo zpětně využívány na stavbě. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a dále vyhláška č. 8/2021 Sb. „Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)“, vyhláška č. 273/2021 Sb. „Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady“, směrnice SŽ SM096 „Směrnice pro nakládání s odpady“.

Podle katalogů odpadu ze stavby viz níže je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden ve výkazu výměr a materiálu u jednotlivých SO a PS.

#### **Recyklační linka:**

Recyklační středisko je navrženo v ŽST Malá Skála, konkrétně v místě zařízení staveniště č. 3 na p.č. 1338/2 a 1341/2.

Recyklace štěrkové lože (KL) a drážních stezek bude probíhat v místě stavby pomocí mobilní recyklační linky na zařízení staveniště ZS 3. Recyklovaný materiál se předpokládá uložit na ploše zařízení staveniště č. 2 p.č. 1320/2.

Recyklace štěrku z kolejiště je podrobně popsána v části dokumentace B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“.

#### Odpady budou odvezeny:

- Recyklační středisko (recyklační základna) „**ENVISTONE, spol. s r.o., U Panelárny 469, 503 02 Předměřice n.L - provozovna: Vrchlabí**“ s dojezdovou vzdáleností 47 km;
- Řízená skládka „**FCC HP Česká republika, s.r.o., Ďáblická 791/89, 182 00 Praha 8 – skládka Lodín**“ s dojezdovou vzdáleností 70 km;
- Likvidace bioodpadu (pařezy) „**Turnovské odpadové služby Turnov, s.r.o., Sobotecká 2055, 511 01 Turnov**“ s dojezdovou vzdáleností 8 km;
- Likvidace (dřevěné pražce) „**ŽST Pardubice**“ s dojezdovou vzdáleností 105 km;
- Výkup (železo a ocel) „**Kovošrot Turnov, Nad Perchtou 2169, 511 01 Turnov**“ s dojezdovou vzdáleností 8 km.

Vzhledem ke skutečnosti, že u některých budov tvoří střešní krytinu azbestocementové šablony, které patří do skupiny nebezpečného odpadu, je při bouracích pracích nutné postupovat dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Obecné postupy a doporučení vycházejí zejména z Metodického návodu pro řízení vzniku odpadů s obsahem azbestu při provádění a odstraňování staveb a pro nakládání s nimi dle /MŽP Praha, 2018/.

Demoliční firmy jsou povinny ohlásit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví (místně příslušné hygienické stanici) ty práce, při nichž jsou nebo mohou být jejich zaměstnanci vystaveni působení azbestu.

Hlášení je zaměstnavatel povinen učinit nejméně 30 dnů před zahájením práce a náležitosti tohoto hlášení stanoví prováděcí právní předpis. Jedním z bodů hlášení je rovněž stanovení opatření k zajištění ochrany zdraví osob vykonávajících práci s azbestem a materiály, které ho obsahují, a jiných osob přítomných na pracovišti a v blízkosti pracoviště, kde dochází nebo může docházet k expozici azbestu.

Náležitosti tohoto hlášení určuje § 5 vyhlášky č.432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli. Mezi ně patří i technologické postupy, které budou použity v zájmu omezení expozice osob prachem azbestu, opatření k zajištění ochrany pracovníků, jejich vybavení ochranným oděvem a osobními ochrannými prostředky či způsob manipulace s odpady obsahujícími azbest.

Bourací práce by měla provádět firma, která je oprávněná v této oblasti podnikat. Před zahájením sanačních prací musí realizační firma zpracovat technologický postup sanace a předložit ho příslušné hygienické stanici k posouzení a vyjádření. Ta rozhodne o schválení postupu a určí podmínky realizace.

Azbestová zátěž se odstraňuje s nejvyšší opatrností bez použití běžné mechanizace, aby koncentrace vláken v prostředí kontrolovaného pásma byla co nejnižší. Odstraněná suť se na staveništi shromažďuje ve speciálních obalech. Azbest bude odvážen na skládku nebezpečného odpadu. Nebezpečný odpad se shromažďuje v nádobách mimo jiné označených grafickým symbolem nebezpečnosti, které zajistí, že se azbest nepromíchá s jinými druhy odpadu. Kontejnery musí být zabezpečeny proti krádeži a zneužití. Je nutná ochrana před povětrnostními vlivy, aby se zdraví škodlivá vlákna nemohla dostat do okolí.

#### **i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,**

Bilance výkopů a zpětných zásypů je patrná z jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů.

Předpokládané množství zeminy s odvozem na skládku viz část dokumentace B Souhrnná technická zpráva.

Skládky přebytečného materiálu, nebezpečného materiálu, recyklační linka, výkupy materiálu jsou uvedeny v části dokumentace B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

V rámci stavby bude vybudován zemní val, který bude sloužit k uložení části vyzískané výkopové zeminy z SO 12-11-01 ŽST Malá Skála, železniční spodek. Val bude umístěn po pravé straně koleje č. 1 ve směru staničení v km 115,717 419 – km 115,905 550. Předpokládané uložení zeminy do zemního valu **1970 m3**.

#### **j) ochrana životního prostředí při výstavbě**

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/1992 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména § 9, 11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Stavba se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, a tak se předpokládá, že v prostoru stavby nedojde ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění zemních prací lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.



**Ovzduší:**

Vlastní provoz revitalizované trati nepřináší nárůst emisí ve srovnání se stávajícím stavem, v souladu s § 11 odst. 1 a 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, není povinnost vypracovávat rozptylovou studii pro vlastní provoz. Podrobněji popsáno v části B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“.

**Při vlastní činnosti je uvažováno s následujícími činnostmi:**

- Odkliz/přetřídění stávajícího železničního štěrku
- Manipulace s recyklovaným/novým železničním štěrkem
- Manipulace s realizací podkladní vrstvy ze štěrkodrti

Procento částic PM10 v emisích prachu z různých zdrojů je podle Metodické příručky doplněk „Symos 97, verze 02“, Praha 2003 - pro technologii bez odlučovače, mechanické generování – manipulace materiálem (mletí atd.) 51%.

Vliv na imisní situaci při výstavbě bude malý časově omezený.

**Hluk a vibrace:**

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů. Akustická studie je v části dokumentace B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“.

**Hluk pro období výstavby:**

Pracovní činnosti na demolovaných, rekonstruovaných či budovaných objektech byly dimenzovány pro redukováný výkon zařízení 50%. Pro zohlednění prací na železničním spodku a svršku byl před každým referenčním bodem v nejbližším místě modelován bodový zdroj o hlučnosti odpovídající nejhlučnější etapě výstavby po dobu jedné hodiny (poté je předpoklad posunu prací na další úsek). Recyklační linka bude umístěna na odlehle lokalitě v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby i ostatních zdrojů hluku z výstavby. Přesto byla hluková zátěž z provozu recyklační linky u obytné zástavby hodnocena synergicky s ostatními stacionárními zdroji hluku. Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k dlouhodobému, výraznému zhoršení situace v nejbližším zájmovém území. Součástí hlukové studie je i návrh mobilních protihlukových stěn pro období výstavby



**Vibrace pro období výstavby:**

Vzhledem ke značné potřebě převozu materiálu, je zřejmé, že navážka a stávající geologické podloží, hladina podzemní vody jsou středně vhodné pro přenos vibrací, tudíž ovlivnění okolí vibracemi zemními pracemi bude utlumené do vzdálenosti v řádu prvních desítek metrů, tj. chráněný venkovní prostor staveb nebude negativně ovlivněn. Výraznějšímu ovlivnění obyvatelstva vibracemi při realizaci záměru je třeba předcházet u osob pracujících se stavebními stroji, což v tomto případě řeší BOZP. Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že vlastní záměr ve fázi přípravy záměru nebude vzhledem k předpokládané intenzitě pohybu vozidel a vzhledem k předpokládanému způsobu realizace zemních prací zdrojem vibrací, které by mohly negativně ovlivnit nejbližší objekty obytné zástavby.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací sníží pod nynější úroveň.

**k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,**

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem (ČSN, ČSN EN), předpisů (S), pokynů (SŽ) a obecných předpisů o bezpečnosti při práci, zákonů, vyhlášek a nařízení vlády apod.

V prostředí Správy železnic, s.o. se zejména jedná:

- SŽDC Ob1 díl II **Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt;**
- SŽ Zam1 **Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy;**
- 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;**
- SŽ Bp3 **Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace;**
- SŽ R14 **Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic;**
- SŽ PO-12/2020-GR **Pokyn generálního ředitele ve věci zajištění činností v oblasti BOZP v podmínkách státní organizace Správa železnic.**

Zejména je nutné při práci s elektrickým zařízením, aby byly dodržovány podmínky:

- ČSN EN 50110-1 ED. 3 **Obsluha a práce na elektrických zařízeních - Část 1: Obecné požadavky;**
- ČSN 34 3085 ED. 2 **Elektrická zařízení - Ustanovení pro zacházení s elektrickým zařízením při požárech nebo záplavách;**
- ČSN 33 0050-603 **Mezinárodní elektrotechnický slovník. Kapitola 603: Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy;**
- Vyhláška 50/78 Sb. **Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o odborné způsobilosti v elektrotechnice.**

Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy.
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost. Musí být dodržen Zákon č. 309/2006 Sb., Zákon 88/2016 Sb. a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb.
- Při zemních pracích musí všichni účastníci výstavby dodržovat Nařízení vlády č. 591/2006 Sb..
- Veškerá speciální vozidla musí splňovat podmínky stanovené Vyhláškou č. 173/1995 Sb. Zdvihací zařízení musí splňovat požadavky stanovené Vyhláškou č. 100/1995 Sb.
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání.
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě.
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace.
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat.
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě.
- Práce prováděné strojnými mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka Správy železnic, s.o. nebo České dráhy, a.s.
- Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů, popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb.) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu). Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 „Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace železnic“.

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 zachytné 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 tato stavba neohrožuje povrchové ani podzemní vody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven.

Havarijní plán je součástí dokumentace B.6 „Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“.

#### **I) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,**

Obecnými technickými požadavky na výstavbu jsou dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. obecné požadavky na využívání území, technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb specifikované příslušným prováděcím právním předpisem.

Stavbou nevznikají nové nároky na využití či změnu území nebo stavby, ani nároky na změnu vlivu stavby na využití území podle Vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby stanovuje požadavky pouze na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽ, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterými jsou přejezdy, nástupiště a přístupové chodníky. Přejezdech v intravilánu obce bude zřízena zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 Sb.

V rámci této stavby je z důvodu rekonstrukce železničních přejezdů a mostů uvažováno se zřízením obchozích tras pro chodce a cyklisty. Obchozí trasy pro chodce jsou podrobněji řešeny v SO 00-59-01 Dopravní opatření.

Přejezdech v intravilánu obce bude zřízena zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 Sb.

Všechny veřejně přístupné části stavby budou splňovat požadavky na bezbariérové užívání.

Řešeno v části dokumentace D.2.1.2 „Nástupiště SO 12-12-01, D.2.1.3 „Přejezdy a přechody“ SO 12-13-01/02 a SO 13-13-01/02/03, D.2.1.8 „Pozemní komunikace“ SO 12-50-01 a SO 12-51-01, „D.2.2.1 „Pozemní objekty budov“ SO 12-71-01.01, D.2.2.4 „Orientační systém“ SO 12-77-01 atd.

Prostor železničního tělesa s traťovou a staniční kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců provozovatele dráhy a osob s povolením vstupu do kolejiště.

**m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,**

Návrh dopravně inženýrského opatření týká úrovnových železničních přejezdů a železničních mostů. Při rekonstrukci se předpokládá silniční uzávěra dle náročnosti rekonstrukce, po dobu uzávěry budou pro jednotlivé přejezdy a mosty navrženy objízdné trasy pro automobilovou. S ohledem na vedení cyklotrasy přes most v ev. km 118,121 bude pro tuto cyklotrasu zřízena objízdná trasa.

Při rekonstrukci mostních konstrukcí v traťovém úseku ŽST Malá Skála – ŽST Turnov, resp. sanaci spodní stavby se předpokládá plná uzavírka pod mosty. Výjimku bude tvořit most v ev. km 117,942 v obci Rakousy, kde budou práce na spodní stavbě mostu probíhat na poloviny a tím bude zajištěn průjezd pod mostem do obce.

Dopravní opatření bude generovat osazení provizorního svislého a vodorovného značení, případně světlených zařízení.

Zásady pro dopravně inženýrská opatření jsou podrobněji řešena v SO 00-59-01 Dopravní opatření.

**n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,**

Stavba rekonstrukce ŽST Malá Skála (hlavní stavební práce) bude prováděna za nepřetržitě výluky traťové koleje. Nepřetržitou kolejovou výlukou doplní noční výluka koleje z důvodu úprav na zabezpečovacím zařízení v ŽST Železný Brod a série denních výluk z důvodu následného podbití koleje. V rámci nepřetržitě výluky budou provedeny práce zajišťující obnovu provozu železniční dopravy (rekonstrukce koleje ve stanici ŽST Malá Skála a traťovém úseku Malá Skála – Turnov, rekonstrukce nástupišť a přístupů k nim, včetně zajištění technologických prací probíhajících ve výpravní budově. Mimo výluky koleje budou probíhat přípravné a dokončovací práce, které nemají vliv na omezení železniční dopravy a přístup cestujících k dopravní infrastruktuře. V rámci stavby nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.

**o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu****Předpokládané lhůty výstavby:**

Předpokládaný termín realizace (hlavní práce): **2025**

Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce): **únor – listopad 42 týdnů (2025)**

Dokončovací práce na žel. svršku (3. podbití): **duben 2026**

**Výluka traťové koleje**

(Železný Brod – Malá Skála – Turnov): **155N (duben – září)**

**Výluka traťové koleje (úprava HW v ŽST Ž. B.)**

(Stará Paka (mimo) – Turnov (mimo)): **1x8h (noční výluka)**

**Výluka traťové koleje (pro 3. podbití)**

(Železný Brod – Malá Skála – Turnov): **4x12h (denní výluka)**

**Stavba je rozdělena do 4 etap:**

Etapa 0: Před výlukou – přípravné práce a veškeré části stavby nezávislé na výluce

Etapa 1: Práce ve výluce – výstavba technologických zařízení a rekonstrukce stavebních částí

Etapa 2: Po výluce, dokončovací práce

Etapa 3: Následné podbití koleje

**Určení technologického Technologický postupu prací:**

Technologický postup prací odvozen od prací na mostě v ev. km 118,121, které samotné budou trvat 9 týdnů + cca. 3 týdny na vyhodnocení zaměření pro pokládku klínových desek. Vzhledem k tomu, že bude od začátku kolejové výluky tento most neprůjezdný, byla zvolena technologie postupu prací ve dvou směrech. Práce směrem od estakády do Turnova a práce směrem od estakády směrem do Malé Skály.

Do doby než budou provedeny práce na estakádě, budou probíhat v traťovém úseku práce na mostních objektech a zdech. Po provedení prací na mostě v ev. km 116,150 bude celý úsek mezi Malou Skálou a Turnovem průjezdný, lze tedy plynule v celém úseku pročistit kolejové lože, provést GPK, vyměnit kolejnice a zřídit BK.

Práce v ŽST Malá Skála budou prováděny v zákrytu prací v traťovém úseku a nepřekročí časovou náročnost prací v traťovém úseku.

Pro mechanizaci a sklad materiálu (svoz vyzískaného materiálu) s ohledem na zvolený postup prací bude zřízeno zařízení staveniště v Malé Skále i Turnově.

Technologický postup – jednotlivé body výstavby (obecné poznámky k výstavbě dle harmonogramu výstavby – příloha B.8.3.harmonogram výstavby).

**Rozhodující stavební objekty a práce na kritické cestě, určující délku nepřetržité kolejové výluky:**

SO 13-20-03 Železniční most v ev. km 118,121 (60 dní)

SO 13-24-01 Zárubní zeď v km 116,218 - 116,296 (70 dní) – probíhá částečně v zákrytu výstavby mostu v ev. km 118,124

SO 12-20-01 Železniční most v ev. km 116,150 (40 dní)

SK 13-00-01 ŽST Malá Skála - Turnov, železniční svršek a spodek + SK 12-00-01 ŽST Malá Skála, železniční svršek a spodek – (25 dní - po dokončení mostu v ev. km 116,150)

Přezkoušení zabezpečovacího zařízení (10 dní)

**Etapu 0 - 02/2025 – 04/2025 – bez výluk koleje:**

V tomto termínu se předpokládá provést výřez stromů a náletových dřevin a křovin z důvodů podmínky provádět tyto práce v období vegetačního klidu. Započnou přípravné práce zhotovitele stavby, které lze provádět mimo výluku traťové koleje.

V rámci kácení dřevin bude vyzískaná kulatina ze stromů předána správci v obvodu ŽST Turnov. Dřevní štěpka vyzískaná ze štěpkování větví stromů a zapojených porostů bude uložena na deponii v obvodu ŽST Malá Skála (případně na vhodném místě v mezistaničním úseku Malá Skála – Turnov) pro další využití v rámci stavebních prací při rekonstrukci stanice.

V tomto období mohou být provedeny stavební práce nepodléhající výlukám dotčené železniční dráhy, tzn. – bude provedena částečně pokládka kabelizace v úsecích ŽST Malá Skála – Turnov, zahájí se práce na rekonstrukci výpravní budovy ŽST Malá Skála.

V rámci této etapy bude zhotoviteli stavby v obvodu ŽST Turnov předán potřebný materiál upevnění DFF 300, který bude použit v rámci rekonstrukce mostního objektu v ev. km 118,121.

**Dopravní opatření v etapě 0:****Výluková propustnost**

- Výluková propustnost se nestanovuje.

**Dopravní opatření**

- Kolem pracovních míst jízda pomalou rychlostí 50 km/h.

Podrobnější informace o dopravních opatření při jednotlivých stavebních postupech jsou uvedeny v části dokumentace B.4 Provozní a dopravní technologie a stavebním objektu SO 00-59-01 Dopravní opatření.

**Sdělovací zařízení:**

V rámci Etapy 0 bude realizována provizorní sdělovací kabelizace v úseku km 115,266 – 122,138, řešeno v rámci PS 00-02-51. Při rekonstrukci mostů v ev.km. 120,764 (SO 13-20-01) a 121,920 (SO 13-20-07) je nutno počítat s uložením provizorní kabelizace na těchto mostech. V blízkosti mostů bude ponechána kabelová rezerva pro případnou manipulaci s provizorní kabelizací na mostech.

Před zahájením stavebních prací na VB v ŽST Malá Skála (Etapa 0) je potřeba ze stávající DK vymístit případně přemístit sdělovací zařízení SŽ a ČD-T a zachovat jejich funkčnost po celou dobu výstavby a to i v případě výluky.

**Etapa 1 - 04/2025 – 9/2025 – výluka traťové koleje:**

Výluka traťové koleje je stanovena v úseku (Železný Brod – Malá Skála – Turnov) na 155N v termínu 04/2024 – 09/2024. Na konci traťové výluky tohoto úseku je stanovena noční výluka o délce 8h v úseku (Stará Paka (mimo) – Turnov (mimo) z důvodu výměny hardwarového vybavení řídicí části elektronického stavědla v ŽST Železný Brod.

Rozhodující práce PS a SO budou prováděny ve výluce traťové koleje. Bude zajištěna náhradní autobusová doprava, součástí výluk bude také v potřebné míře uzavření železničních přejezdů. Předpokládaný postup výstavby je součástí **B.8.3 Harmonogram výstavby**. Jedná se technologický postup a harmonogram prací před realizací stavby. Závazný technologický postup prací bude vypracován před započítáním stavby zhotovitelskou firmou s přihlédnutím k místním podmínkám a koordinaci jednotlivých činností při výstavbě, podmínkám provozu a požadavkům investora.

**Zabezpečovací zařízení:**

Veškeré stavební práce jsou prováděny v rámci úplné výluky železničního provozu. Ve stanici tedy není uvažováno se zřízením provizorního zabezpečovacího zařízení. Rozhodné pro instalaci definitivního zabezpečovacího zařízení jsou následující činnosti a termíny:

- Projektování a výroba zabezpečovacího zařízení

Předpokládá se, že projektování a výroba zabezpečovacího zařízení musí předcházet min. 6 měsíců před potřebou jeho instalace.

- Dokončení stavebních úprav 1NP výpravní budovy

Předpokládá se, že montáž vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení bude probíhat po dobu 3 měsíců po dokončení stavebních úprav ve výpravní budově. Za dokončení se přitom považuje stav, který v prostorách umožní instalaci zařízení, tzn. např. vlhkost v prostorách nepřesahuje mez stanovenou výrobcem zařízení.

- Aktivace a zkoušení zabezpečovacího zařízení

Předpokládá se, že výhradně pro potřeby aktivace a zkoušení zabezpečovacího zařízení je nutné v závěru stavebních postupů vyhradit minimálně 10 dní. V této době se předpokládá trvání úplné výluky provozu. Mohou probíhat pouze stavební činnosti nemající vliv na zkoušené zařízení – dokončovací práce.

Při realizaci výše popsaných softwarových úprav na zadávacích počítačích a systémech GTN, GZPC, DOZ a diagnostického systému je nutné počítat s omezením provozu v celé řízené oblasti Stará Paka (mimo) – Turnov (mimo). Proto se doporučuje tyto úpravy provádět primárně v nočních hodinách v závěru úplné výluky provozu, tzn. sledovat minimální omezení na železničního provozu.

Dlouhodobější výlukou železniční dopravy v úseku Stará Paka (mimo) – Turnov (mimo) si vyžádá i výměna hardwarového vybavení řídicí části elektronického stavědla v ŽST Železný Brod. V tomto případě je nutné uvažovat s úplnou výlukou o délce přibližně 8 hodin.

V rámci výluk 155N budou provedeny hlavní stavební práce v oblasti ŽST Malá Skála a traťovém úseku ŽST Malá Skála – ZST Turnov. Část prací také bude provedena před stanicí ŽST Malá Skála v traťovém úseku ŽST Malá Skála – ŽST Železný Brod.

#### **Pozemní stavební objekty:**

##### **SO 12-71-01 VB Malá Skála (technologické místnosti ve výpravní budově):**

Předpokládá se, že montáž vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení bude probíhat po dobu 3 měsíců po dokončení stavebních úprav ve výpravní budově. Za dokončení se přitom považuje stav, který v prostorách umožní instalaci zařízení, tzn. např. vlhkost v prostorách nepřesahuje mez stanovenou výrobcem zařízení. Dokončení stavebních úprav v 1NP bude tedy provedeno nejpozději 3 měsíce před koncem kolejové výluky.

##### Dopravní opatření v etapě 1:

##### **Výluková propustnost**

- Výluková propustnost se nestanovuje.

##### **Dopravní opatření**

- Dopravní opatření dle SO 00-59-01 Dopravní opatření.



Poznámka: V rámci rekonstrukce výpravní budovy, přístupových komunikací a výstavby parkoviště, bude nutné výstavbu koordinovat s provozem na místní komunikaci před výpravní budovou. Místní komunikace před výpravní budovou zajišťuje přístup nákladní kamionové dopravy do firmy VESETA, spol. s r.o. Omezení provozu na této komunikaci bude docházet především při realizaci zaústění svodného potrubí do stávající šachty kanalizace, dále pak při rekonstrukci asfaltových povrchů komunikace. V rámci realizace stavby musí být tyto práce prováděny především o víkendech, kdy neprobíhá zásobování firmy kamionovou dopravou. Nejdelší možné uzavření komunikace je na 3 dny. Termín prováděných prací bude upřesněn v rámci realizace stavby. Uzavření komunikace bude koordinováno s obcí Malá Skála a firmou VESETA, spol. s r.o.

Omezení pohybu na této komunikaci bude probíhat po celou dobu výstavby. V průběhu výstavby bude nutné zajistit po místní komunikaci přístup zásobování kamionové dopravy do firmy VESETA, spol. s r.o. Dále bude nutné zachovat průjezd do areálu sběrného dvora obce Malá Skála. Ve stávajícím stavu je místní komunikace v šířce 4,0 m, což neumožňuje míjení dvou nákladních vozidel. Na základě této skutečnosti, bude zhotovitel stavby pohyb své mechanizace koordinovat se zásobováním této firmy.

Podrobnější informace o dopravních opatření při jednotlivých stavebních postupech jsou uvedeny v části dokumentace B.4 Provozní a dopravní technologie a stavebním objektu SO 00-59-01 Dopravní opatření.

#### **Etapu 2 - 09/2025 – 11/2025 – bez výluk koleje:**

V tomto období budou provedeny veškeré dokončovací práce příslušných SO a PS, které se neprovedly v etapě 2 a nejsou závislé na výlukách koleje. Jedná se tak o dokončovací práce v podobě terénních úprav, demontáže kolejového roštu a výhybek, likvidace odpadů, uvedení ploch zařízení staveniště do původní podoby atd.

Při provádění prací v tomto období bez výluky koleje nesmí být vlivem stavebních prací ohrožen nebo omezen stávající drážní provoz a bezpečnost.

#### **Dopravní opatření v etapě 2:**

##### **Výluková propustnost**

- Výluková propustnost se nestanovuje.

##### **Dopravní opatření**

- Dopravní opatření nejsou.

**Etapu 3 - 04/2026 – výluka koleje (následné podbití koleje):**

Nejpozději do 13 měsíců po dokončení stavby a uvedení této stavby do provozu, bude v souladu s předpisy SŽ s.o. provedeno následné podbití (3. podbití) koleje v rozsahu rekonstruované části koleje včetně výběhů.

Z důvodu 3. podbití bude nutné provést demontáže a zpětné montáže rekonstruovaných přejezdových a přechodových konstrukcí včetně prvků zabezpečovacího zařízení.

Pro následné podbití koleje se uvažuje se zavedením denních výluk bez dalších specifikací pro jednotlivé staniční a traťové koleje ve všech směrech. Časový horizont pro následnou úpravu GPK – 4x12 h. Následná úprava GPK generuje požadavek na NAD.

**Dopravní opatření v etapě 3:****Výluková propustnost**

- Výluková propustnost se nestanovuje.

**Dopravní opatření**

- Dopravní opatření dle SO 00-59-01 Dopravní opatření.

**Postupné uvádění do provozu:**

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

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

Stavební prvky charakteru „určených technických zařízení“ podle § 47 a § 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy jsou. Jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení světelné. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti. Zkušební provoz není požadován.

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

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby, respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56, o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty“.

Zhotovitel zajistí, že po dobu prací nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a 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.

**p) požadavky na výluky veřejné dopravy,**

Stavba rekonstrukce ŽST Malá Skála (hlavní stavební práce) bude prováděna za nepřetržitě výluky traťové koleje. Nepřetržitou kolejovou výlukou doplní noční výluka koleje z důvodu úprav na zabezpečovacím zařízení v ŽST Železný Brod a série denních výluk z důvodu následného podbití koleje. Doba trvání nepřetržitě výluky traťové koleje je navržena jako technicky odpovídajícího charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

Upozornění: Na traťovou výlukou, výlukou sdělovacího a zabezpečovacího zařízení bude zpracován ROV, veškeré požadavky na výluky budou podány minimálně 4 měsíce dopředu na OŘ Hradec Králové.

S ohledem na uskutečněné stavební práce v ŽST Malá Skála a v přilehlých traťových úsecích bude po celou dobu vyloučen provoz v úseku Železný Brod – Malá Skála – Turnov. Vlaky osobní dopravy budou nahrazeny autobusy NAD, vlaky nákladní dopravy budou odkloněny. V ŽST Malá Skála bude po dobu výluky vyloučena obsluha manipulačního místa. Vlaky Mn pro obsluhu atrakčního obvodu ŽST Turnov, které jedou v trase Turnov – Železný Brod – Tanvald – Stará Paka – Turnov musí být přetrasovány z ŽST Liberec přes Smržovku (omezení z titulu sklonových poměrů na trati) nebo bude obsluha probíhat z ŽST Malá Skála.

V rámci realizace dojde k úplné uzavírci železničních přejezdů v traťovém úseku ŽST Železný Brod – ŽST Malá Skála a ŽST Malá Skála – Turnov tím dojde k omezení silniční dopravy včetně omezení autobusových linek. Doba uzavírky železničního přejezdu je navržena v minimálním rozsahu. Objízdné trasy pro silniční dopravu včetně opatření pro autobusové linky jsou podrobněji popsány v SO 00-59-01 Dopravní opatření.

**Trasy náhradní autobusové dopravy:**

Po dobu stavby dochází k úplnému vyloučení osobní vlakové dopravy v úseku Železný Brod – Malá Skála – Turnov.

Všechny vlaky Osobní dopravy budou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. K náhradě jednoho vlaku linky R14 a R21 se předpokládá průměrná potřeba 4 autobusů, k náhradě 1 vlaku linky L3 se předpokládá průměrná potřeba 2 autobusů. Trasa je vedena po silnici I/10 (16 km) Stanoviště NAD budou umístěna:

- Železný Brod – před výpravní budovou, Terminál u železniční stanice
- Líšný – autobusová zastávka Líšný
- Malá Skála – autobusová zastávka Malá Skála, Vranové, u mlýna
- Dolánky – autobusová zastávka Turnov, Dolánky, Vápeník
- Turnov – před výpravní budovou, Terminál u železniční stanice

S ohledem na následné podbití koleje v etapě č. 3 budou trasy náhradní autobusové dopravy totožné s etapou č. 1. Dopravní opatření pro etapu č. 3 budou totožná s etapou č. 1.

Podrobnější informace o dopravních opatřeních při jednotlivých stavebních postupech jsou uvedeny v části dokumentace B.4 Provozní a dopravní technologie

**Předpokládané lhůty výstavby:**

Předpokládaný termín realizace (hlavní práce):	<b>2025</b>
Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce):	<b>únor – listopad 42 týdnů (2025)</b>
Dokončovací práce na žel. svršku (3. podbití):	<b>duben 2026</b>

**Výluka traťové koleje**

(Železný Brod – Malá Skála – Turnov): **155N (duben – září)**

**Výluka traťové koleje (úprava HW v ŽST Ž. B.)**

(Stará Paka (mimo) – Turnov (mimo)): **1x8h (noční výluka)**

**Výluka traťové koleje (pro 3. podbití)**

(Železný Brod – Malá Skála – Turnov): **4x12h (denní výluka)**

**q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.**

Vyznačení ploch je uvedeno v části dokumentace B.8.2 „Zařízení staveniště“

V Hradci Králové 11/2023

Vypracoval: Milan Diblík