

Část B.

PO PŘIPOMÍNKÁCH 01/2021

TÚ 1561; DÚ 18,J1,20 Police n. Metují – Česká Metuje – Teplice n. Metují

Generální projektant:

**SPOLEČNOST PRO OPRAVU TRATI
POLICE - TEPLICE**



PRODIN

PRODIN A.S.
K VÁPENEC 2745 DIČ: CZ25292161
530 02 PARDUBICE IČO: 25292161

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
LEGIONÁŘSKÁ 1085/B, 779 00 Olomouc

tel.: +420 585 570 444
e-mail: moravia@moravia.cz
http://www.moravia.cz



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: ing. Petr Burda	Zodp. projektant: ing. Petr Burda	Kontroloval: ing. David Derka	 PRODIN PRODIN A.S. K VÁPENEC 2745 DIČ: CZ25292161 530 02 PARDUBICE IČO: 25292161
Kraj: Královéhradecký	Traťový úsek/Obec: Police n. Metují – Teplice n. Metují		
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1			
Akce: OPRAVA TRATI V ÚSEKU POLICE NAD M. – TEPLICE NAD M.			Formát dle příloh
			Datum 02/2021
			Účel PDPS
			Č. zakázky 3111-20-083
			Změna Měřítko -
Obsah dokumentace: SOUHRNNÁ ČÁST			Část dokumentace B.



Obsah

B	SOUHRNNÁ ČÁST	3
B1	Souhrnná technická zpráva	3
B2	Průzkumy a Podklady, Koordinace se souvisejícími stavbami	4
B3	Ochranná pásma.....	4
B4	Koncepce stavby	4
a)	Účel stavby.....	4
b)	Obecné technické požadavky na výstavbu.....	4
c)	Architektonické a urbanistické začlenění stavby.....	5
d)	Stručný popis PS a SO:	5
e)	Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby.....	23
f)	Požadavky na zdroje	23
g)	Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě.....	23
h)	Napojení na dopravní systém	23
i)	Náhradní výsadba	24
j)	Bezpečnost práce.....	24
k)	Bezbariérový přístup.....	25
l)	Rozdělení stavby – etapizace, koordinace se souvisejícími stavbami	25
m)	Statické výpočty	25
B5	Údaje o splnění stanovených podmínek	25
B6	Příprava pro výstavbu	25
a)	Prostory zařízení staveniště	25
b)	Přístup na staveniště.....	26
c)	Nároky na energie	26
d)	Nakládání s odpady	26
e)	Kácení	26
f)	Odpady	26
g)	Během výstavby musí být splněny podmínky	28
h)	Inženýrské sítě, přeložky	28
i)	Omezující opatření při přípravě staveniště	28



B. Souhrnná technická zpráva

j)	Výluky a uzavírky	28
k)	Omezení v dodávce energií.....	28
B7	Výkup pozemků a staveb	28
B8	Výjimky z předpisů a norem	28
B9	Provozní a dopravní technologie	29
B10	Vliv stavby na životní prostředí.....	29
B11	Ochrana vod a Havarijní zabezpečení	31
B12	Odolnost a zabezpečení stavby	31
B13	Požární ochrana.....	31
B14	Bezpečnost práce	32
B15	Civilní ochrana	33
B16	Energetické výpočty.....	33
B17	Protikoroze ochrana:	33
B18	Graf průběhu rychlostí:.....	33
B19	Dopravní opatření:.....	33
B20	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze zpf nebo pupfl	34
B21	Úspory energie a ochrana tepla	34
B22	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	34
B23	Ochrana obyvatelstva	34
B24	Bezbariérové užívání.....	34



B SOUHRNNÁ ČÁST

B1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které především povedou ke zlepšení stavu železniční infrastruktury v celém řešeném úseku. Opravovaný úsek bude uveden do stavu umožňujícího plné využití možností stávající infrastruktury, což dále povede ke zkrácení jízdních dob, zlepšení obratu souprav, zlepšení přípojných vazeb, zvýšení stability grafikonu. Toto dále zatráktivní využívání železniční dopravy pro cestující. Využití, intenzity dopravy, ani základní kapacity železniční trati se nemění. Jedná se především o opravu stávajícího nevyhovujícího železničního svršku v dílčích úsecích trati, v rozsahu nového stavu železničního svršku bude provedeno strojní čištění kolejového lože a směrová a výšková úprava prostorové polohy koleje (PPK) pro odstranění propadů traťové rychlosti. V úsecích s opakujícím se výskytem blátivých míst a poruch v GPK bude v rámci stavby provedena sanace stávající pláně železničního spodku.

V návaznosti na stavební činnosti na železničním svršku budou provedeny i stavební činnosti na některých mostních konstrukcích a propustcích, kdy se jedná o sanaci stávajících konstrukcí, zabezpečení stávajících konstrukcí proti vnikání vody z kolejového roštu, případně zvýšení únosnosti konstrukce.

Dále budou provedeny činnosti spočívající ve zvýšení únosnosti podloží koleje v prostoru železničních přejezdů a dílčích úsecích trati, kde dochází k opakovaně k poruchám geometrické polohy koleje. Opraveny budou přejezdové konstrukce.

Z hlediska odstranění propadů traťové rychlosti bude provedena úprava v softwaru zabezpečovacího zařízení přejezdů, kdy poloha počítacích bodů v současném stavu odpovídá rychlosti realizované touto stavbou, tzn. polohy počítacích bodů se nemění.

Nástupiště na železničních zastávkách Žďár nad Metují a Česká Metuje budou zřízeny s novou nástupní hranou výšky 550mm na TK, konstrukce stávající budou nahrazeny konstrukcí novou typu SUDOP. Nástupiště na železniční zastávce Dědov zůstane se stávající nástupní hranou tvořenou tvárnicemi Tischer na úložných blocích, stávající zůstane i výška nástupní hrany, která je zřízena 380mm nad TK. Hrana nástupiště budou pouze směrově a výškově upravena dle nového stavu geometrické polohy koleje.

Rychlost v řešeném úseku se realizací této stavby nezmění. Tato stavba řeší přípravu na odstranění stávajících rychlostních propadů a dosažení nejvyšší možné traťové rychlosti v závislosti na směrových poměrech trati v řešeném úseku. Nově navržená, a v rámci stavby osazená, výstroj trati navazuje na navržený stav železničního svršku a nově navržené geometrické polohy koleje. Nové rychlostníky nebudou touto stavbou aktivovány (budou zakryty), stávající rychlostníky nebudou odstraněny do doby aktivace nových rychlostníků. **Aktivace (odkrytí) nových rychlostníků je v kompetenci správce infrastruktury. Provedena bude na základě rozhodnutí správce, a to změnou rychlostí, kterou provede správce v Tabulce traťových poměrů a odkrytím nových (připravených) rychlostníků.**



B. Souhrnná technická zpráva

B2 PRŮZKUMY A PODKLADY, KOORDINACE SE SOUVISEJÍCÍMI STAVBAMI

- a) Byla provedena prohlídka řešeného území a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Dále byl proveden inženýrskogeologický průzkum v prostoru stavby, na jeho základě byl proveden návrh odvodnění a železničního spodku, atp.
- b) Byl proveden stavebně-technický průzkum vybraných mostních konstrukcí
- c) Geologické a hydrogeologické poměry jsou vhodné, jedná se o úpravy stávajících staveb a zařízení
- d) Bylo provedeno geodetické zaměření. Polohové a výškové měření navazuje na stávající drážní bodové pole převzaté od SŽG Praha splňující TKP. Souřadnicový systém je S-JTSK, výškový Bpv.

Podklady:

- zaměření stávajícího stavu
- prohlídka dané lokality
- zadávací podklady
- katastrální mapy
- zákresy správců inženýrských sítí
- inženýrsko-geologický průzkum
- stavebně-technický průzkum

B3 OCHRANNÁ PÁSMO

- Jedná se o stavbu dráhy. Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.
- Stavba se nenachází v památkově chráněném území.
- Nová ochranná pásma nebudou stanovena.
- Stavba není v chráněném ložiskovém území.
- Stavba nevyvolává odstranění zeleně mimo drážní pozemky.
- K záboru zemědělského půdního fondu a lesního fondu nedojde.
- Stavba se nachází v CHKO Broumovsko

B4 KONCEPCE STAVBY

a) Účel stavby

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností, které především povedou ke zlepšení stavu železniční infrastruktury v celém řešeném úseku. Mezistaniční úsek bude uveden do stavu umožňujícího plné využití možností stávající infrastruktury, což odstraní propady traťové rychlosti, umožní zkrácení jízdních dob, zlepšení obratu souprav, zlepšení přípojných vazeb, zvýšení stability grafikonu. Toto dále zatraktivní využívání železniční dopravy pro cestující i pro nákladní dopravce.

b) Obecné technické požadavky na výstavbu

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu. Stavba vzhledem k opravám stávajících staveb a zařízení nevyžaduje umístění. Stavba vyžaduje vydání stavebního povolení Drážním úřadem.



Oprava trati v úseku Police nad M. – Teplice nad M.

B. Souhrnná technická zpráva

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby

Není řešeno, jedná se o stavební úpravy stávající trati a zařízení.

d) Stručný popis PS a SO:

Subsystém Řízení a zabezpečení

D.1.1 ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 01-01 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ, KM 67,60 - KM 75,60

Přejezdy

V úseku dotčeném stavbou se nachází železniční přejezd P5117 v km 75,741, dále železniční přejezd P5118 v km 77,597 a přechod pro pěší P5119 v km 79,384.



B. Souhrnná technická zpráva

Přejezd „A“ (P5117) v km 75,741

Stávající stav

Přejezd je jednokolejný, zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se závorami, kategorie 3ZBI. Na přejezdu dochází ke křížení železniční tratě se silnicí III./30122.

Nový stav

Jelikož stavbou dochází ke změně traťové rychlosti v přibližovacích úsecích přejezdu, je navrženo posunutí spouštěcích bodů PB1-1 a PB2-2 do nové polohy dle navržené tabulky přejezdu a situačního schéma. Kabel ke stávajícím snímačům bude naspojován a prodloužen do nové polohy.

Vzhledem k úpravě prostorové polohy koleje v místě přejezdu dochází k nežádoucímu přiblížení závorového stojanu ZA/VA k ose koleje pod hranici 4m. Z tohoto důvodu bude stávající závorový stojan přemístěn do nové polohy, cca o 0,5m od nové polohy osy koleje.

Přejezd „B“ (P5118) v km 77,597

Stávající stav

Přejezd je jednokolejný, zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM2 (mechanické zábrany). Na přejezdu dochází ke křížení železniční tratě s účelovou komunikací.

Nový stav

Není předmětem řešení tohoto PS.

Přechod pro pěší „C“ (P5119) v km 79,384

Stávající stav

Přechod je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražným křížem. Dochází zde ke křížení železniční tratě s místní komunikací. Přechod je doplněn o meandrové zábradlí.

Nový stav

Není předmětem řešení tohoto PS.

ŽST Teplice nad Metují

Ve směru odjezdu z ŽST Teplice nad Metují do ŽST Police nad Metují je navrženo zvýšení rychlosti ze 4. a 6. staniční koleje na 50km/h (stávající 40km/h). Odjezdová návěstidla S4 a S6 budou doplněna o indikátorovou tabulku s číslicí 5.



Subsystém Infrastruktura

D.2.1. INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

D.2.1.1 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK

SO 10-01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, KM 73,079 – KM 81,580

Stavební činností bude dotčen úsek km 72,963 3 – km 81,582 5 stávající trati Police nad Metují – Teplice nad Metují včetně NZ Česká Metuje. TÚ 1561; DÚ 18,11,20 Police n. Metují - Česká Metuje - Teplice n. Metují.

Účelem stavebního objektu je oprava stávajícího nevyhovujícího stavu železničního svršku v km 73,078 4 až km 81,582 5 a napojení nového stavu železničního svršku do navazujících úseků v rozsahu od km 72,963 3 a do km 81,700.

V navazujících úsecích bude proveden výběh směrové a výškové polohy koleje, reprofilace kolejového lože po ASP a úprava upínací teploty BK.

Stávající stav:

Ve stávajícím stavu jsou v řešeném úseku užity kolejnice S49 na pražcích betonových SB5, SB6 nebo SB8, ojediněle na pražcích dřevěných. Pražce SB8P jsou vloženy v délce 300m v prostoru „Petrovického tunelu“ a v délce 2404m v km 74,817 až km 77,221. Pražce SB6 jsou v souvislém úseku km 77,221 až km 78,533 a ve dvou krátkých úsecích o délce 78,0m (před souvislým úsekem pražců SB8P) a 130,2m (u ZAST Dědov). Pražce jsou uloženy v kolejovém roštu s rozdělením „c“. Upevnění je s žebrovými podkladnicemi S4 a tuhými svěrkami ŽS3 na pražcích SB6, na pražcích SB8 svěrkami tuhými ŽS4, v tunelu jsou užity pružné svěrky Skl24. Na pražcích SB5 jsou svěrky T5.

Bezстыková kolej je zřízena pouze lokálně v úsecích s oblouky větších poloměrů. Úseky s oblouky menších poloměrů, vyžadujících pražcové kotvy, nejsou svařeny do BK.

Technický stav železničního svršku trati je velmi rozdílný. V úsecích s pražci betonovými SB8P je technický stav železničního svršku dobrý. V prostoru tunelu jsou vloženy novější betonové pražce s pružným upevněním, které je již zkorodované. V druhém úseku délky 2400m je vyšší počet pražců s příčnými trhlinami. Pražce SB6 jsou s dřevěnými hmoždinkami a jejich ponechání v koleji je již neefektivní, současně je na nich užito již nevyhovující upevnění tuhými svěrkami ŽS3. Pražce SB5 jsou již na pokraji své životnosti. Kolejnice jsou ojeté, zvláště bočně, celkově jsou kolejnice namožené a na stycích deformované. Pryžové podložky pod patou kolejnice jsou výrazně zeslabeny a upevnění svěrkami ŽS3 a T5 je již tak zdeformované, že nezajišťuje správné upnutí paty kolejnice k pražci.

Vzhledem k celkovému stavu železničního svršku je jednotlivá výměna vadných částí ekonomicky neefektivní. Stávající stav je nevyhovující.



B. Souhrnná technická zpráva

Nový stav:

Zjednodušeně lze konstatovat, že celý úsek koleje bude v rámci stavby opraven novým materiálem sestávajícím z kolejnic 49E1 a betonových pražců délky 2,60m a váhy min.304kg s pružným upevněním W14. Výměna kolejového roštu nebude provedena v úseku 73,416 7 až km 73,716 6 v „Petrovickém“ tunelu, kde proběhla obnova novým materiálem v roce 2008 a úsekem v km 78,533 8 až km 78,577 6 kde je výhybka č.1 NZ Česká Metuje se svými přípoji zřízená v roce 2017. V úseku výhybky č.1 NZ Česká Metuje bude stávající materiál ponechán, v úseku „Petrovického“ tunelu bude provedena výměna stávajících pružných svěrek Skl24 za nové antikorozi Skl24 včetně výměny pružných podložek pod patou kolejnice.

Kapacitní údaje stavebního objektu:

❖ Železniční svršek, km 73,078 4 – km 81,582 5

○ Souvislá výměna kolejnic za nové kolejnice 49E1 v délce koleje	8195,8m
• Kolejnice 49E1 R260	1997,8m
• Kolejnice 49E1 R350HT	6198,0m
○ Souvislá výměna pražců betonových za nové betonové dl.2,60m, W14	8144,9m
○ Výměna svérkových kompletů na žebrové podkladnice a stáv.pražce	300,0m
○ Strojní čištění kolejového lože	8144,9m
○ Směrová a výšková úprava koleje ASP	8619,2m
○ Zřízení BK	8504,0m

Strojní čištění kolejového lože bude provedeno v rozsahu km 73,078 do km 73,416 7, od km 73,830 9 do km 78,533 9 a od km 78,576 9 do km 81,582 5. Strojní čištění kolejového lože bude v převážné části úseku provedeno základní, tzn. vyčištěný materiál kolejového lože bude zpětně vložen pod kolejový rošt, odpad bude odchycen na MFS vozy, odvezen na stavební deponii a přebytečný uložen na skládku. Odpad ze strojního čištění je odborným odhadem určen ve výši 30% profilu kolejového lože.

V celém rozsahu směrové a výškové úpravy koleje bude reprofilováno kolejové lože, bude provedeno došterkování koleje po úpravě PPK a provedena bude obnova drážních stezek dle Vzorových listů. Šířka drážních stezek bude minimálně 400mm. Na pochozí vrstvu drážních stezek bude použit výzisk ze strojního čištění, pochozí vrstva bude zřízena v tloušťce 50mm tak, aby nedošlo k přesypání spodní úrovně kolejového lože a následnému zhoršení odtoku vody z KL.

Bude provedeno zřízení bezстыkové koleje v celé délce úseku včetně úpravy dovolené upínací teploty v přilehlých částech dle předpisu S3/2

SO 01-10-01.1 NÁSLEDNÁ ÚPRAVA KOLEJE, KM 73,079 – KM 81,580

Rozsah uvedeného stavebního objektu je totožný s rozsahem úpravy GPK navržené v rámci SO 10-01, kromě úpravy GPK v prostoru ŽST Police nad Metují, kterou nebude nutné v rámci následné úpravy provádět z důvodu, že v rámci stavby budou staniční koleje dotčeny pouze směrovou a výškovou úpravou z důvodu úpravy polohy výhybek č.8 a č.9. V rámci stavebního objektu SO 10-01.1 bude provedeno podbití železničního svršku tvaru 49E1 na pražcích betonových s rozdělením „u“ a došterkování kolejového lože včetně doplnění nadvýšení v obloucích atd.



B. Souhrnná technická zpráva

Směrová a výšková úprava koleje je navržena v km 73,078 4 až km 81,582 5. Začátek směrové a výškové úpravy koleje vychází z výběhu ze stávajícího stavu koleje na ZV9 ŽST Police nad Metují a končit bude na rozhraní s akcí „Oprava kolejí a výhybek v ŽST Teplice nad Metují“.

SO 11-01 ŽELEZNIČNÍ SPODEK, KM 73,079 – KM 81,580

Účelem stavebního objektu je oprava stávajícího nevyhovujícího stavu železničního spodku v km 73,078 4 – km 81,582 5. S ohledem na charakter akce, kdy se jedná o opravnou práci na stávajících stavbách a zařízeních, jsou řešeny pouze dílčí vybrané části. Jedná se především o obnovení funkčnosti podélného odvodnění stávající železniční trati, které opakovaně způsobuje poruchy pláně železničního spodku, opravu únosnosti pláně v prostoru přechodových oblastí opravovaných mostních konstrukcí a zvýšení únosnosti pláně v prostoru železničních přejezdů a sanace pláně železničního spodku v úseku s výskytem poruch pláně vedoucí k poruchám v geometrické poloze koleje.

Stávající stav:

Hlavní poruchy železničního spodku jsou způsobeny nefunkčností původního (stávajícího) odvodnění, které způsobuje zvodnění pláně železničního spodku a zbahnění kolejového lože a následné snížení únosnosti pláně železničního spodku. Z hlediska provedeného GTP je podstatné obnovit funkčnost odvodnění, které umožní řádné odvodnění pláně železničního spodku a omezí následné zvodnění pláně a zbahnění kolejového lože.

Nový stav:

Provedeno bude vyčištění a reprofilace drážních příkopů a stezek a obnova funkčnosti odvodnění štěrkového lože jeho maximálním otevřením. Obnova funkčnosti odvodnění štěrkového lože bude provedena otevřením štěrkového lože díky odtěžení přesypaného materiálu v prostoru drážních stezek a obnovením sklonu pláně železničního spodku.

Kapacitní údaje stavebního objektu:

❖ Železniční spodek, km 73,079 – 81,580

○ ZKPP (přejezdy)	19,0m
○ ZKPP (mosty) součástí objektů mostů	218,0m
○ Sanace pláně železničního spodku	440,0m
○ Oprava odvodnění – příkopy nezpevněné a rigoly	3948,6m
○ Oprava odvodnění – příkopy zpevněné	550,4m

Dále bude provedena obnova funkčnosti odvodnění železničního spodku v prostoru zářezů a odřezů a zamezení podmáčení železničního spodku obnovou drážních příkopů s vyústěním příkopů na terén. Z důvodu stísněných šířkových poměrů budou v dílčích úsecích v rámci objektu železničního spodku zřízeny příkopy z betonových prefabrikovaných žlabů velkých se zadní opěrou se zákrytovými deskami nebo betonových prefabrikovaných žlabů malých se zadní opěrou bez zákrytových desek. Z důvodu lokálních omezených sklonových poměrů, nebo pro navázání na betonové žlaby, budou v dílčích úsecích příkopy se dnem zpevněným betonovou příkopovou tvarovkou.



B. Souhrnná technická zpráva

SO 01-14-01 VÝSTROJ TRATI, KM 73,079 – KM 81,580

V návaznosti na stavební činnost na kolejovém roštu je nutné provést zřízení nové výstroje trati. Provedení a umístění obnovené výstroje dráhy odpovídá předpisům investora.

Účelem stavebního objektu je oprava a nové zřízení výstroje dráhy a oprava, případně zřízení nového orientačního systému na zastávkách. Stavební objekt uvádí trať do souladu zejména s předpisem SŽDC D1 a s vyhláškou 177/1995 Sb., oboje v platném znění.

Zbývající výstroj bude upravena dle nového stavu drážní infrastruktury.

D.2.1.2 NÁSTUPIŠTĚ

SO 12-01 ZAST ŽDÁR NAD METUJÍ, OPRAVA NÁSTUPIŠTĚ

Stávající stav:

Stávající konstrukce nástupiště se nachází v přímé koleji. Stávající nástupní hrana je tvořena tvárnicemi Tischer na úložných blocích. Jedná se o úroňové nástupiště. Délka stávající nástupní hrany je 132 m a výška nástupní hrany je 0,300 m. Šířka nástupiště je 2,5 m. Pochozí plocha je tvořena šterkodrtí.

Nový stav:

Provedeno bude odstranění (demontáž) stávající nástupištní konstrukce a zřízení nástupištní konstrukce nové.

Nová konstrukce nástupiště je navržena délky 110 m. Výška nástupištní hrany nad spojnici temen kolejnic bude 0,550 m a bude vzdálená od osy koleje 1,680 m (1670 + 10 mm kladná odchylka). Nová nástupištní hrana bude tvořena konzolovými deskami KTD-230 a nástupištními zídkami z tvárnic Tischer uložených na úložných blocích. Pochozí plochy nástupiště budou dlážděné betonovou dlažbou. Vnější hrana nástupiště bude tvořena chodníkovým obrubníkem. Přístup na nástupiště bude umožněn po schodišti před budovou zastávky a po přístupovém chodníku s podélným sklonem vlevo od přístřešku.

SO 12-02 NZ ČESKÁ METUJE, OPRAVA NÁSTUPIŠTĚ

Stávající stav:

Stávající konstrukce nástupiště se nachází převážně v oblouku o poloměru $R = 395\text{ m}$ a jeho přilehlých přechodnicích. Stávající nástupiště je úroňové sypané. Délka stávající nástupní hrany je 196 m a výška nástupní hrany je 0,200 m. Pochozí plocha je tvořena šterkodrtí.

Nový stav:

Provedeno bude odstranění stávajícího sypaného nástupiště a zřízení nové nástupištní konstrukce.

Nová konstrukce nástupiště je navržena délky 90 m. Výška nástupištní hrany nad spojnici temen kolejnic bude 0,550 m a bude vzdálená od osy koleje 1,680 m (1670 + 10 mm kladná odchylka). Nová nástupištní hrana bude tvořena konzolovými deskami KTD-230 a nástupištními zídkami z tvárnic



B. Souhrnná technická zpráva

Tischer uložených na úložných blocích. Pochozí plochy nástupiště budou dlážděné betonovou dlažbou. Vnější hrana nástupiště bude tvořena chodníkovým obrubníkem.

SO 12-03 ZAST DĚDOV, OPRAVA NÁSTUPIŠTĚ

Stávající stav:

Stávající konstrukce nástupiště se nachází v přímé. Stávající nástupištní hrana je tvořena tvárnicemi Tischer na úložných blocích. Jedná se o úrovněvé nástupiště. Délka stávající nástupní hrany je 90 m a výška nástupní hrany je 0,380 m. Pochozí plocha je tvořena šterkodrtí. Šířka nástupiště je 3,0 m. Do stávající podoby bylo nástupiště zřízeno v rámci opravné práce „Oprava koleje v úseku Police nad Metují – Teplice nad Metují km 78,574 – 79,500“.

Nový stav:

Účelem stavebního objektu je přizpůsobení a úprava stávající nástupištní hrany vzhledem k nové prostorové poloze koleje. Provedena bude demontáž stávajícího úrovněvého nástupiště a následná zpětná montáž dle nové polohy koleje.

Nástupištní hrana bude složena ze stávajících tvárnic Tischer. Stávající úložné bloky budou nahrazeny užitými úložnými bloky U650. Výkop za tvárnicemi Tischer bude zasypan výziskem ze strojního čištění kolejového lože. Pochozí plocha nástupiště bude tvořena z asfaltového recyklátu (R-mat) tl. 50 mm (dle TP 208).

D.2.1.3 PŘEJEZDY

SO 13-01 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD P5117, EV. KM 75,741

Stávající stav:

Na přejezdu P5117 se jedná o křížení železniční trati s komunikací třetí třídy III/30122 ve správě SÚS Náchod. Směr komunikace Žďár nad Metují – Maršov. Vozovka přejezdu je živichná, přejezd je po levé straně vybaven prahovou vpustí z betonových žlabů s ocelovou mříží. Volná šířka komunikace je 5,20m, stavební délka přejezdu je 7,3m, úhel křížení 118°. Konstrukce přejezdu je tvořena vnitřními a vnějšími pryžovými panely se závěrnými zídkami.

Přejezd je vybaven dopravními značkami A31a-c, A32a. Maximální stávající rychlost silničních vozidel přes přejezd je 50km/hod. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI.

Železniční svršek je v současném stavu v železničním přejezdu složen z kolejnic S49 uložených na pražcích dřevěných s rozdělením „d“ a s upevněním K (žebrové podkladnice a tuhé svěrky ŽS3).

Nový stav:

V novém stavu bude stávající konstrukce přejezdu odstraněna včetně navazující asfaltové komunikace. Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená plastbetonovými panely, vnější panely budou prodloužené délky, tzn. budou umožňovat průjezd kolejových strojních linek bez nutnosti vybourání



B. Souhrnná technická zpráva

závěrných zídek. Vnitřní panely budou délky 0,60 m v počtu 11 ks, vnější panely budou délky 0,6 m a šířky 1,65 m v počtu 24 ks. Celková délka konstrukce v novém stavu přejezdu bude 7,20 m. Vně závěrných zídek směrem do komunikace bude proveden nový kryt z asfaltového betonu.

Po levé straně bude zřízen nový příčný betonový žlab s plastovou mříží, šířky 0,6 m a délky 6,0 m.

V místě přejezdu bude zhotovena zesílená konstrukce pražcového podloží. Na základě geotechnického průzkumu je v přejezdu navržena konstrukce ZKPP ve skladbě 300mm KSC (kamenivo zpevněné cementem) + 200mm ŠD 0/32 A.

Kolejový rošt v prostoru železničního přejezdu bude zřízen v rámci objektu železničního svršku SO 10-01, v přejezdu budou osazeny antikoroční pružné svěrky.

SO 13-02 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD P5118, EV. KM 77,597

Stávající stav:

Na přejezdu P5118 se jedná o křížení železniční trati s účelovou komunikací ve správě obce Česká Metuje. Přejezd umožňuje přístup na okolní pole a louky. V současnosti je přejezd uzamčen a otevírán na požádání TO Náchod. Dle informací od objednatele bude požádáno o zrušení přejezdu. Volná šířka komunikace je 3,0m, stavební délka přejezdu je 7,4m, úhel křížení 100°. Konstrukce přejezdu je tvořena železobetonovými panely. Na konstrukci přejezdu navazuje nezpevněná komunikace. Přejezd je vybaven dopravní značkou A32a. Maximální stávající rychlost silničních vozidel přes přejezd je 20km/hod. Přejezd je mechanickým zabezpečovacím zařízením PZM 2 – obsluhované na místě.

Železniční svršek je v současném stavu v železničním přejezdu složen z kolejnic S49 uložených na betonových pražcích SB6 s rozdělením „c“ a s upevněním K (žebrové podkladnice a tuhé svěrky ŽS3).

Nový stav:

V novém stavu bude stávající konstrukce přejezdu odstraněna včetně navazující nezpevněné komunikace. Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely, vnější panely budou prodloužené délky, tzn. budou umožňovat průjezd kolejových strojních linek bez nutnosti vybourání závěrných zídek. Přejezdová konstrukce z pryžových panelů bude zřízena pro volnou šířku přejezdu 5,0 m. Tvořena bude vnitřními a vnějšími pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Vnitřní panely budou délky 0,90 m v počtu 7 ks, vnější panely budou délky 0,9 m a šířky 0,9 m v počtu 14 ks. Celková délka konstrukce v novém stavu přejezdu bude 6,30 m.

Kolejový rošt v prostoru železničního přejezdu bude zřízen v rámci objektu železničního svršku SO 10-01, v přejezdu budou osazeny antikoroční pružné svěrky.

SO 13-03 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD P5119, EV. KM 79,384

Stávající stav:



B. Souhrnná technická zpráva

Na přejezdu P5119 se jedná o křížení železniční trati s místní komunikací ve správě obce Teplice nad Metují. Jedná se o komunikaci nepřístupnou pro motorová vozidla a slouží pouze pro pěší. Přejezd umožňuje přístup od pozemní komunikace v Dědově na nástupiště železniční zastávky Dědov a do lesa.

Volná šířka komunikace je 2,20m, stavební délka přejezdu je 2,50m, úhel křížení 90°. Konstrukce přejezdu je tvořena vnitřními železobetonovými panely. Na konstrukci přejezdu navazuje nezpevněná komunikace. Přejezd je vybaven dopravní značkou A32a. Přejezd je zabezpečený výstražným křížem. Maximální stávající rychlost silničních vozidel přes přejezd je 4km/hod.

Železniční svršek je v současném stavu v železničním přejezdu složen z kolejnic S49 uložených na betonových pražcích SB5 s rozdělením „c“ a s tuhým upevněním (rozponové podkladnice a tuhé svěrky T).

Nový stav:

V novém stavu bude stávající konstrukce přejezdu odstraněna včetně navazující nezpevněné komunikace. Konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK.

Nová konstrukce přejezdu bude rozebíratelná tvořená pryžovými panely, vnější panely budou prodloužené délky, tzn. budou umožňovat průjezd kolejových strojních linek bez nutnosti vybourání závěrných zídek. Přejezdová konstrukce z pryžových panelů bude zřízena pro volnou šířku přejezdu 1,8 m. Tvořena bude vnitřními a vnějšími pryžovými panely se systémem uložení panelu na patu kolejnice. Vnitřní panely budou délky 0,90 m v počtu 2 ks, vnější panely budou délky 0,9 m a šířky 0,9 m v počtu 4 ks. Celková délka konstrukce v novém stavu přejezdu bude 1,80 m.

Kolejový rošt v prostoru železničního přejezdu bude zřízen v rámci objektu železničního svršku SO 10-01, v přejezdu budou osazeny antikoroziční pružné svěrky..

SO 11-22 ZAJIŠTĚNÍ SKALNÍHO ZÁŘEZU, KM 78,350 - KM 78,580

Stávající stav:

Svah je tvořen střídáním slínovců a vápenců příp. jílovito vápnitých prachovců křídového stáří (stupeň turon). Převažuje blokový rozpad podél tří základních ploch diskontinuity (vrstvy – subhorizontální průběh, puklinové systémy P1 a P2 – na sebe navzájem kolmé s vertikálním průběhem). Jedná se o skalní stěnu (pravostranný odřez) výšky cca 8-12m, s expozicí k SZ a proměnlivým sklonem 50-85°, s místy stupňovitým průběhem morfologie líce v obvodu stanice Česká Metuje. Svah je ve velké míře porostlý náletovou vegetací, převážně křovinami. V minulosti již opakovaně došlo k projevům svahové nestability v podobě skalního řícení. V důsledku selektivního zvětrávání se v ploše svahu nachází dutiny, které výrazně snižují stabilitu některých bloků či celých partií svahu.

Nový stav:

V rámci zajištění je navrženo provedení odstranění náletové zeleně (křoviny, traviny), provedení očištění líce skalního svahu včetně odstranění nestabilních částí skalního masivu (převažují bloky na styčných hranách puklinových systémů a v prostoru horní hrany svahu a dále v místech s výskytem dutin). Po jejich zabezpečení vyplněním kamennou vyzdívkou z místního materiálu bude skalní stěna zajištěna celoplošně kotvenou ocelovou sítí s min. tahovou pevností 70kN/m. V některých partiích



B. Souhrnná technická zpráva

bude použito lokální kotvení. Materiál z čištění svahu a odstranění nestabilních partií bude odvezen k uložení na trvalou skládku.

SO 11-23 ZAJIŠTĚNÍ SKALNÍHO ZÁŘEZU, KM 78,980 - KM 79,100

Stávající stav:

Skalní zářez je veden sedimentárním komplexem hornin křídového stáří tvořeného střídáním slínovců a vápenců příp. jílovito vápnitých prachovců (stupeň turon). Pravostranný svah zářezu je zastoupen až 13 m vysokou skalní stěnou se západní expozicí. Sklon skalní stěny se pohybuje v intervalu hodnot 65-90°.

Na patě svahu se lokálně nachází větší množství akumulované (sesuté) horniny. Převažuje blokovitý rozpad podél tří základních ploch diskontinuity (vrstvy – subhorizontální průběh, puklinové systémy P1 a P2 – na sebe navzájem kolmé s vertikálním průběhem). V půdorysu má skalní stěny charakteristický „zubovitý“ průběh. Hornina je v lici značně zvětralá, dochází k výrazným projevům selektivního zvětrávání. To vede ke ztrátě stability výše situovaných horninových bloků a k následným projevům skalního řízení zejména z oblastí hran na styku ploch puklinových systémů. Svah je ve velké míře porostlý náletovou vegetací, převážně křovinami

a bylinným patrem. V minulosti již opakovaně došlo k projevům svahové nestability v podobě skalního řízení, lokálně se na patě svahu nachází akumulace bloků a horninových hmot.

Levostranný svah zářezu se vyznačuje východní expozicí s výškou do 7 m a sklonem 45-70°. Svah je zčásti tvořen poloskalní horninou (značně zvětralým až rozloženým skalním pokladem s vyvinutým bylinným patrem a náletovou vegetací), který přechází do skalní stěny, jejíž morfologie odpovídá prostorové orientaci tří základních ploch diskontinuity. Pro skalní svah je typický „zubovitý“ tvar vzniklý v důsledku dvou na sebe kolmých puklinových systémů s vertikálním průběhem jejich ploch. Ve vertikálním profilu se v důsledku rytmického střídání hornin projevuje změna kvality jednotlivých horninových typů a projevy selektivního zvětrávání.

Nový stav:

V rámci zajištění je navrženo provedení odstranění náletové zeleně (křoviny, traviny), provedení očištění líce skalních svahu včetně odstranění nestabilních částí skalního masivu (převažují bloky na styčných hranách puklinových systémů a v prostoru horní hrany svahu a dále v místech s výskytem dutin). Po jejich zabezpečení vyplněním kamennou vyzdívkou z místního materiálu bude pravý svah zářezu zajištěn celoplošně kotvenou ocelovou sítí s min. tahovou pevností 70kN/m v kombinaci s lokálním kotvením. Levý svah zářezu bude zajištěn celoplošně kotvenou ocelovou sítí s tahovou pevností 50kN/m. V některých partiích bude použito lokálního kotvení skalních bloků. Materiál z čištění svahu a odstranění nestabilních partií bude spolu s akumulacemi již sesutého materiálu odvezen k uložení na trvalou skládku.

SO 11-23 ZAJIŠTĚNÍ SKALNÍHO ZÁŘEZU, KM 79,280 - KM 79,370

Stávající stav:

Jedná se o oboustranný skalní zářez vedený komplexem sedimentárních hornin, konkrétně střídáním slínovců

a vápenců křídového stáří. Levý svah zářezu s východní expozicí dosahuje výšky max. 4 m se sklonem



B. Souhrnná technická zpráva

do 40°
a je porostlý nízkou vegetací bylinného patra. Svah nevykazuje projevy nestability a svahových deformací. Jako nebezpečný lze hodnotit pravý svah zářezu tvořený skalní stěnou výšky až 11 m. Pravý svah má lomený průběh. Směrem od paty je svah s expozicí k západu veden ve sklonu 40° do výšky cca 4-5 m. Následně přechází do skalní stěny ve sklonu 70-85°, budované převážně blokovitými vápenci, které se v menší míře střídají s vložkami slínovců. V důsledku vyvětrávání méně odolných slínovců dochází k uvolňování bloků vápenců vel. do 0,25m³ a k jejich řízení k patě svahu.

Nový stav:

Pro zajištění bezpečného provozu drážní cesty jsou navržena technická opatření v podobě kombinace celoplošně kotvené ocelové sítě s tahovou pevností 70 kN/m (v prostoru nad nově budovaným nástupištěm (staničení km 79.328 – 79.360) a záchytné konstr. v podobě dynamické bariéry s absorbní záchytnou kapacitou energie bloku E=250 kJ výšky h=2.5 m a délky l=40 m (staničení km 79.290 – 79.330).

D.2.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI

SO 20-01 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 73,761

Stávající stav:

Nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou světlosti 7.6m, vzepětí klenby je 1.96m. Otvor překonává řeku Metuji.. Spodní stavba masivní kamenné opěry, založení plošné. Dle archivní dokumentace je vedle opěry O2 kamenný deskový propustek šířky 0.3m, výšky 0.6m, při pochůzce nenalezen. Propustek je integrován do stávající opěry, podrobně viz výkres stávajícího stavu.

Čelní zdi jsou kamenné včetně římsy. Vpravo jsou křídla rovnoběžná, vlevo kolmá svahová. Most byl připraven na zdvoukolejnění, ke kterému nikdy nedošlo. Délka římsy vpravo 16.6m vlevo 11.05m. Hodnocení konstrukce správcem dle MES 2/1. Na zábradlí na levé straně je uložena kabelová trasa v uzavřeném žlabu.

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Nová SVI na celém objektu. Příčná drenáž a její vyvedení na terén. Rozšíření mostu na VMP 2.5, tj nové zábradlí na obou římsách, vlevo rozšíření stesky podlahou z pororostů. Otryskání zdiva v celém rozsahu mimo zaplavené koryto Metuje. Povrchové spárování v rozsahu 100% hloubkové spárování 20% (odhad). Přechodové zídky na straně rozšíření zábradlí. Odstranění náletových křovin z okolí mostu.

SO 20-02 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 73,812

Stávající stav:

Nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou světlosti 7.6m, vzepětí klenby je 1.69m. Otvor překonává řeku odlehčovací rameno Metuje, které vtéká do Dunajky, která je levým přítokem Metuje. Spodní stavba masivní kamenné opěry, založení plošné.



B. Souhrnná technická zpráva

Čelní zdi jsou kamenné včetně římsy. Vpravo jsou křídla rovnoběžná, vlevo kolmá svahová. Most byl připraven na zdvoukolejnění, ke kterému nikdy nedošlo. Délka římsy vpravo 19.4m vlevo 10.9m. Hodnocení konstrukce správcem dle MES 2/1. Na zábradlí na levé straně je uložena kabelová trasa v uzavřeném žlabu.

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Nová SVI na celém objektu. Příčná drenáž a její vyvedení na terén. Rozšíření mostu na VMP 2.5, tj nové zábradlí na obou římsách, vpravo rozšíření stesky podlahou z pororoštů. Otryskání zdiva v celém rozsahu mimo zaplavené koryto Metuje. Povrchové spárování v rozsahu 100% hloubkové spárování 20% (odhad). Přechodové zídky na straně rozšíření zábradlí. Odstranění náletových křovin z okolí mostu. Vlevo pod čelní zdi sešití trhlin helikální výztuží.

SO 20-03 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 74.196

Stávající stav:

Nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou světlosti 4.7m, vzepětí klenby je 1.1m. Otvor překonává potok Dunajka, který je levým přítokem Metuje. Spodní stavba masivní kamenné opěry, založení plošné.

Dle archivní dokumentace je vedle opěry O1 kamenný deskový propustek šířky 0.6m, výšky 1.0m, na výtoku je propustek i zaměřen. Propustek je integrován do stávající opěry, podrobně viz výkres stávajícího stavu.

Čelní zdi jsou kamenné včetně římsy. Vpravo jsou křídla rovnoběžná, vlevo kolmá svahová. Most byl připraven na zdvoukolejnění, ke kterému nikdy nedošlo. Délka římsy vpravo 19.25m vlevo 7.56m. Hodnocení konstrukce správcem dle MES 2/2. Na zábradlí na levé straně je uložena kabelová trasa v uzavřeném žlabu.

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Nová SVI na celém objektu. Příčná drenáž a její vyvedení přes křídlo na terén. Rozšíření mostu na VMP 2.5, tj nové zábradlí na obou římsách, vpravo rozšíření stesky podlahou z pororoštů. Otryskání zdiva v celém rozsahu mimo zaplavené koryto Metuje. Povrchové spárování v rozsahu 100% hloubkové spárování 20% (odhad). Přechodové zídky na straně rozšíření zábradlí. Odstranění náletových křovin z okolí mostu.

SO 20-04 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 74.356

Stávající stav:

Nosná konstrukce je tvořena kamennou klenbou světlosti 4.7m, vzepětí klenby je 1.15m. Otvor překonává potok Dunajka, který je levým přítokem Metuje. Spodní stavba masivní kamenné opěry, založení plošné.

Dle archivní dokumentace je vedle opěry O1 kamenný deskový propustek šířky 0.6m, výšky 1.0m, při pochůzce propustek nenalezen. Propustek je integrován do stávající opěry, podrobně viz výkres stávajícího stavu.



B. Souhrnná technická zpráva

Čelní zdi jsou kamenné včetně římsy. Vpravo jsou křídla rovnoběžná, vlevo kolmá svahová. Most byl připraven na zdvoukolejnění, ke kterému nikdy nedošlo. Délka římsy vpravo 16.06m vlevo 7.53m. Hodnocení konstrukce správcem dle MES 2/2. Na zábradlí na levé straně je uložena kabelová trasa v uzavřeném žlabu.

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Nová SVI na celém objektu. Příčná drenáž a její vyvedení přes křídlo na terén. Rozšíření mostu na VMP 2.5, tj nové zábradlí na obou římsách, vpravo rozšíření stesky podlahou z pororoštů. Otryskání zdiva v celém rozsahu mimo zaplavené koryto Metuje. Povrchové spárování v rozsahu 100% hloubkové spárování 20% (odhad). Přechodové zídky na straně rozšíření zábradlí. Odstranění náletových křovin z okolí mostu.

SO 20-05 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 76,325

Stávající stav:

Nosnou konstrukci tvoří ocelobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Obě římsy na mostě jsou železobetonové. Uložení nosné konstrukce je na kluzné vrstvě a železobetonových prazích.

Obě opěry jsou z kamenných opracovaných kvádrů o pravidelném řádkování. Vlevo se nacházejí kolmá křídla s rovnoběžným závěrem, z kamenných opracovaných kvádrů o pravidelném řádkování s kamennou římsou, vpravo jsou křídla rovnoběžné kamenné, zděné obdobným způsobem (v horní části železobetonová se ŽB římsou).

Na mostě se nachází ocelové dvoumadlové úhelníkové nýtované zábradlí o výšce min. 1,10 m kotvené přímo do římsy. Zábradlí je neukolejňené. Vpravo vnější částí zábradlí je veden plechový kabelový žlab.

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Nová SVI na celém objektu, za obě opěry navržena plovoucí žlb. deska ukončena příčnou drenáží. Příčná drenáž a její jednostranné vyvedení na svah přes odláždění na straně kolmých křídel. Rozšíření mostu na VMP 2.5R, tj nové ocelové zábradlí na konzolách, vpravo i vlevo rozšíření stesky podlahou z pororoštů. Obě římsy nové ze železobetonu. Otryskání zdiva a betonu v celém rozsahu. Povrchové spárování zdiva v rozsahu 100% hloubkové spárování 20% (odhad). Reprofilace betonových ploch čel i podhledu. Přechodové zídky se zábradlím u všech křídel (4ks). Odstranění náletových křovin z okolí mostu, odláždění prostoru za kolmými křídly a částečné odláždění svahových kuželů u rovnoběžných křídel. Dlažba se provede z lomového kamene.

SO 20-06 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 77,067

Stávající stav:

Nosnou konstrukci tvoří ocelobetonová deska se zabetonovanými nosníky. Obě římsy na mostě jsou železobetonové. Uložení nosné konstrukce pravděpodobně na kluzné vrstvě a železobetonových prazích.

Obě opěry jsou z kamenných opracovaných kvádrů o pravidelném řádkování. Vlevo se nacházejí kolmá křídla s rovnoběžným závěrem, z kamenných opracovaných kvádrů o pravidelném řádkování



B. Souhrnná technická zpráva

s kamennou římsou, vpravo jsou křídla rovnoběžné kamenné zděné obdobným způsobem se ŽB římsou.

Na mostě se nachází ocelové dvoumadlové úhelníkové nýtované zábradlí o výšce min. 1,10 m kotvené přímo do římsy. Zábradlí je neukolejněné. Vpravo na římsu vně zábradlí je veden plechový kabelový žlab.

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Nová SVI na celém objektu, za obě opěry navržena plovoucí žlb. deska ukončena příčnou drenáží. Příčná drenáž a její jednostranné vyvedení na svah přes odláždění na straně kolmých křídel. Rozšíření mostu na VMP 2.5R, tj nové ocelové zábradlí na konzolách, vpravo i vlevo rozšíření stesky podlahou z pororostů. Obě římsy stávající budou otřískány a reprofilovány. Otryskání zdiva a betonu v celém rozsahu povrchů. Povrchové spárování zdiva v rozsahu 100% hloubkové spárování 20% (odhad). Reprofilace betonových ploch čel i podhledu. Odstranění náletových křovin z okolí mostu, úprava terénu za kolmými křídly (prohloubení) a úprava svahových kuželů bez odláždění.

SO 20-07 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 78,262

Stávající stav:

Nosnou konstrukci tvoří půlkruhovká kamenná klenba s pravidelným řádkováním a kamenné čelné zdi rovněž s pravidelným řádkováním. Obě římsy na mostě jsou kamenné.

Obě opěry jsou z kamenných opracovaných kvádrů o pravidelném řádkování s prodlouženou částí vlevo. Vlevo se nacházejí kolmá křídla s rovnoběžným závěrem, z kamenných opracovaných kvádrů o pravidelném řádkování s kamennou římsou, vpravo jsou křídla rovnoběžné kamenné zděné obdobným způsobem.

Na mostě se nachází ocelové zábradlí dvoumadlvé o výšce min. 0,95 m kotvené přímo do římsy. Sloupky jsou litinové a madla z kulatiny Ø20 mm. Zábradlí je neukolejněné. Vlevo na objektu podél koleje je vyježděna cesta (prostor pro nezrealizovanou výhybnu).

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Nová SVI na celém objektu, za obě opěry navržena plovoucí žlb. deska ukončena příčnou drenáží. Příčná drenáž a její jednostranné vyvedení na svah přes odláždění na straně kolmých křídel. Obě římsy stávající budou otřískány a spáry nově utěsněny. Nové ocelové úhelníkové zábradlí kotveno do obou říms. Otryskání zdiva v celém rozsahu povrchů a podhledu. Povrchové spárování zdiva v rozsahu 100% hloubkové spárování 70% (odhad). Poškozeny části kolmých křídel budou přezděny - 30% (odhad). Odstranění náletových křovin z okolí mostu, úprava terénu za kolmými křídly (prohloubení) a úprava svahových kuželů bez odláždění.

SO 20-08 ŽELEZNIČNÍ MOST V EV. KM 79,192

Stávající stav:

Nosnou konstrukci tvoří půlkruhovká kamenná klenba s pravidelným řádkováním a kamenné čelné zdi rovněž s pravidelným řádkováním. Obě římsy na mostě jsou kamenné.



B. Souhrnná technická zpráva

Obě opěry jsou zděné kamenné o pravidelném řádkování. Vlevo se nacházejí kolmá křídla, z kamenných kvádrů o pravidelném řádkování s kamennou římsou, vpravo jsou křídla rovnoběžné kamenné zděné obdobným způsobem a přilehlým kamenným kuželem.

Zábradlí se na mostě nenachází. Pod mostem je bahnitý vodní tok zanesen naplaveninami.

Nový stav:

V rámci oprav se na tomto objektu provede: Svahová křídla vlevo jsou poškozené a budou přezděné, stejně přezděné budou i části poškozených čel vpravo. Trhliny v opěře navrhujeme sanovat kotvenými závitovými tyčemi (helifikální výztuž nedoporučujeme z toho důvodu, že u propustku v km 80,518 sanace helifixy nefunguje, helifixy se poškodili a klenba je nadále nestabilní).

V toku se provede kyneta se ŽB + kámen, svahy u čela vpravo se odláždí, kyneta bude na obou stranách ukončena kamenným prahem uloženým do betonového lože.

Tubus uvnitř 100% otryskání + 70% přespárování, stávající římsy budou sanovány 100% tryskáním + novým spárováním. Objekt zůstane bez zábradlí.

SO 21-01 PROPUSTEK V EV. KM 74,958

Stávající stav:

Konstrukce propustku je z kamenných desek a kamenou plošně založenou spodní stavbou. Propustek je na vtoku prodloužen plastovou troubou DN500, výtok je ukončen komým čelem. Profil kamenného propustku je šířky 0.4m, výšky 0.4m. Správce eviduje propustek ve stavu 3. Předpoklad roku výstavby 1875.

Nový stav:

Je navrženo kompletní vybourání stávající nosné konstrukce a spodní stavby v určeném rozsahu. V novém stavu budou nosnou konstrukci nového propustku tvořit prefabrikované ŽB patkové trouby, profil propustku stanoven hydrotechnickým výpočtem je DN 1000.

SO 21-02 PROPUSTEK V EV. KM 75,277

Stávající stav:

Konstrukce propustku je desková kamenná, rovněž spodní stavba. Propustek je na vtoku i výtoku ukončen kamenným kolmým čelem s římsou. Délka římsy je cca 3m.

Nový stav:

Je navrženo kompletní vybourání stávající nosné konstrukce a spodní stavby. V novém stavu budou nosnou konstrukci nového propustku tvořit prefabrikované ŽB patkové trouby DN 1000. Návrh dle MVL649 se šikmým vtokem a výtokem. Niveleta dna stávající je dle archivní dokumentace hlouběji jako bylo zaměřeno – předpokládá se, že dno je zahlceno nánosy a bude vyčištěno a dno nového propustku osazeno na původní dno zbavené od nánosů. Propustek v novém stavu cca stejné délky jako stávající.



B. Souhrnná technická zpráva

SO 21-03 PROPUSTEK V EV. KM 75,484

Stávající stav:

Konstrukce propustku je desková kamenná, rovněž spodní stavba. Propustek je na vtoku i výtoku ukončen kamenným kolmým čelem s římsou. Délka římsy je cca 2,3m.

Nový stav:

Propustek bude zrušen a nahrazen souběžným příkopem podél koleje vlevo. Vodu z objektu provede propustek v ev.km 75,277, kterého kapacita je v novém stavu dostatočně navýšená.

SO 21-04 PROPUSTEK V EV. KM 80,063

Stávající stav:

Konstrukce propustku je desková kamenná, rovněž spodní stavba. Propustek je na vtoku i výtoku ukončen kamenným kolmým čelem s římsou. Délka římsy je cca 6,2m. Sklon dna propustku je extrémně strmý cca 11-14% a na výtokové straně ještě strmější, proto je výtoková část poměrně masívně dlážděná včetně přilehlých svahů. Otvor propustku je obdélník 1,0x1,3m na výtoku navýšen na 1,0x2,39m.

Nový stav:

Je navrženo kompletní vybourání stávající nosné konstrukce a spodní stavby v určeném rozsahu. V novém stavu budou nosnou konstrukci nového propustku tvořit prefabrikované ŽB roury min. DN 1600. Extrémní sklon dna bude normově přestavěn na maximální sklon 5%. Niveleta dna na vtoku bude ponechána. Výtoková část dna bude kompletně přebudována z důvodu výrazného zvednutí nivelety výtoku při změně sklonu dna. Výtok bude odlážděná včetně přilehlých svahů a dno bude kaskádovitě stupňováno za účelem napojení na stávající terén mimo propustku.

SO 21-05 PROPUSTEK V EV. KM 80,518

Stávající stav:

Konstrukce propustku je klenbová kamenná, rovněž spodní stavba z kamene s pravidelným řádkováním. Vlevo kamenná kolmá křídla, vpravo rovnoběžná kamenná křídla. Propustek byl rekonstruován v r. 2016. Obě římsy jsou železobetonové s ocelovým úhelníkovým zábradlím, na zábradlí vpravo je veden plechový kabelový žlab vně zábradlí. Původní trhliny ve zdivu klenby a opěr byly v r. 2016 sanovány helifikální výztuží – sanace se nezdařila, v současnosti je helifix lokálně odtržen a klenba je nadále nestabilní, trhliny se rozšiřují a čela i křídla se vyklápí. Římsa vpravo je špatně ukotvená do čela a vyklápí se.

Nový stav:

Část poškozené římsy, která je špatně ukotvena se ubourá a nanovo ukotví a zabetonuje hlouběji do zdiva čelné zdi. Přilehlá část zábradlí opravované římsy se demontuje a znovu osadí.

Klenba bude stabilizována zesílením ze shora žlb. deskou ukotvenou do zdiva klenby a nadezdívky opěr. Trhliny v opěrách a vyklápění čel budou stabilizovány kotevními zavrtávacími tyčemi.



B. Souhrnná technická zpráva

Provede se obnova hydroizolace na celém objektu – plovoucí žlb. desky na konci s příčnou drenáží vyvedeny jednostranně na stranu kolmých křídel.

SO 21-06 PROPUSTEK V EV. KM 80,833

Stávající stav:

Konstrukce propustku je trubní – betonová roura DN 500, spodní stavba a čela kombinována beton-kámen. Na vtoku navazuje na předmětný propustek jiný sousedící propustek – mezi propustky je jakási stávající dlážděná vana. Tloušťka kolejového lože je pouze cca 150mm. Kolejové lože na propustku je uzavřené s římsou na obou stranách. Římsa je bez zábradlí.

Nový stav:

Je navrženo kompletní vybourání stávající nosné konstrukce a spodní stavby. V novém stavu budou nosnou konstrukci nového propustku tvořit prefabrikované ŽB roury DN 1000. Dno nového propustku nutno zahloubit tak, aby tloušťka kolejového lože v navrženém stavu byla 350 mm pod pražcem. Navíc nátok propustku bude v dostatečné hloubce pro vyústění drenáže železničního spodku. Kolejové lože v novém stavu bude odtěžené na otevřené. Kolej vede ve výrazném odřezu, po pravé straně se proto neobejdeme bez kolmého čela s římsou, u kterého se zřídí nátok odlážděný z lomového kamene. Levá strana bude navržena s čelem šikmým, terén výrazně klesá vlevo od koleje.

Výška propustku nad terénem je menší než 2m, tudíž zábradlí nebude navrženo.

D.2.1.5 Inženýrské sítě

SO 01-55-10 ÚPRAVA KABELOVÝCH TRAS, KM 67,600 – KM 75,600

Rozsah navrženého řešení

Úprava stávající kabelové trasy vyplývá především ze změny prostorové polohy koleje, nově řešeného odvodnění a úpravy terénu v blízkosti koleje. Jako podklad navrhovaných úprav kabelové trasy je stávající zakres kabelových sítí od jednotlivých správců (SSZT, SEE a ČD Telematika) ve 2D. Hloubka uložení kabelové trasy se předpokládá dle ČSN, oborové normy TNŽ a předpisu S4.

Dle poskytnutých zakresů kabelových tras jednotlivými správci (ČD Telematika, SSZT a SEE), předpokládáme, že až na malé výjimky jsou v drtivé většině kabely uloženy ve společné trase.

Kabelové trasy

Řešení kolizních míst, kde dochází k odtěžení zeminy tvořící předepsané krytí, bude pomocí zahloubení stávající kabelové trasy na nejmenší dovolené krytí v tělese železničního spodku dle S4. Tzn. 0,7m pod úrovní pláň tělesa železničního spodku. V případě skalnatého (tvrdého) podloží budou stávající kabely odkryty uloženy do žlabu a překryty ochrannou deskou.

V místech se stranovým posunem koleje v nepříznivém směru ke kabelové trase, případně kolizí s odvodněním, bude nutné stávající kabelovou trasu přeložit cca. 1-1,5m od osy koleje. Trasa bude vedena v mezistaničním úseku souběžně s osou koleje ve vzdálenosti minimálně 2,35m od osy koleje (ve stanici 2,2m). Uložení bude provedeno v souladu s předpisem SŽDC S4, případně mimo těleso železničního spodku dle ČSN 736005.



B. Souhrnná technická zpráva

V částech mezistaničního úseku, je trať vedena ve skalním zářezu (Obr.1). Tento bude v rámci stavby sanován a bude zde nutná kompletní demontáž stávající kabelové trasy umístěné na skalním masivu. Následně budou kabely naspojovány, vloženy do nové HDPE trubky a pomocí kotev a spojek instalovány na skalní masiv. Četnost uchycení pomocí kotev bude zvolen tak, aby se minimalizovalo prověšení a následně případné poškození kabelové trasy. V místech kde nebude sanace probíhat, dojde pouze k doplnění kotev v místech prověšení kabelové trasy.

Součástí technické zprávy stavebního objektu SO55, je tabulka jednotlivých kolizních úseků s přehledem dotčených kabelů a návrhem na příslušná opatření.

Na mostních objektech kde dochází k opravným pracem v rámci SO20 a SO21 bude součástí těchto stavebních objektů nerezový kabelový žlab 100/100 tl.1mm. Před mostem a za mostem bude šikmým přechodem zapuštěn do terénu.

Samotné kabelové práce budou řešeny v rámci SO55.

Před započítáním stavby na mostě bude kabelová trasa vyvěšena a ochráněna, v případě nedostatečné kabelové rezervy demontována a následně budou kabely naspojovány.

D.2.3.6 VENKOVNÍ OSVĚTLENÍ

SO 76-01 ZAST ŽDÁR NAD METUJÍ, OPRAVA OSVĚTLENÍ

Stávající stav:

Osvětlení nástupiště a přístupové komunikace je provedeno 5-ti perónními stožárky (1x sklápěcí, 4x patcový) s výbojkovými svítidly a jedním výbojkovým svítidlem na stěnovém výložníku na budově zastávky.

Napájení a ovládání je provedeno ze stávajícího rozvaděče RV (plastový pilíř) instalovaného u budovy zastávky.

Nový stav:

Stávající svítidlo na stěně zastávky bude vyměněno za nové (LED). Stávající perónní stožárky budou odpojeny a demontovány (včetně kabelového vedení). Nové osvětlení nástupiště (a přístupové komunikace) bude provedeno svítidly LED, instalovanými na sklápěcích stožárcích (6m) upevněných do typových základů.

Napájení a ovládání osvětlení je ponecháno stávající – z rozvaděče RV, pro osvětlovací stožárky bude instalováno nové kabelové vedení.

Stávající rozvaděč RV (vývod pro osvětlení) bude dozbrojen o proudový chránič (4p, 400V, 25A, 100mA).

Nové osv. stožárky budou uzemněny na společný zemnič (zemnicí vodič FeZn Ø 10, uložený ve společném výkopu s napájecím kabelem).



B. Souhrnná technická zpráva

SO 76-02 NZ ČESKÁ METUJE, OPRAVA OSVĚTLENÍ

Stávající stav:

Stávající osvětlení je řešeno perónními stožárky (PS1-4, PS6-7, PS10-11) a osv. stožáry JŽ (JŽ5, JŽ8-9).

Napájení a ovládání je provedeno ze stávajícího rozvaděče RV (rozvaděč ve výpravní budově) prostřednictvím kabelových skříní KS.

Nový stav:

Bude provedeno odpojení demontáž stávajících osv. bodů PS7 a JŽ8 (včetně kabelového vedení).

Bude instalován nový rozvaděč pro osvětlení – RO (plastový pilíř) v prostoru nového nástupiště. napájení bude provedeno ze stávajícího rozvaděče RV ve výpravní budově. Ovládání osvětlení bude provedeno automaticky (osvětlení nástupiště – prostřednictvím spínacích hodin s „ASTRO“ programem) a ručně (stávající osvětlení manipulačních ploch).

Nové osvětlení nástupiště bude provedeno svítidly LED, instalovanými na sklápěcích stožárcích (6m) upevněných do typových základů.

Bude instalováno nové kabelové vedení pro nové perónní stožárky a nové kabelové vedení pro stávající osvětlení (kabel ukončený ve stávajícím osv. bodě JŽ9).

Nové osv. stožárky budou uzemněny na společný zemnič (zemnicí vodič FeZn Ø 10, uložený ve společném výkopu s napájecím kabelem).

e) Postupné uvádění do provozu a lhůty výstavby

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu postupně dle harmonogramu zpracovaného vybraným zhotovitelem a schváleného investorem, je předpokládán zkušební provoz celé stavby v délce ½ roku.

Lhůty výstavby:

DSP	leden	2021
Stavební povolení	duben	2021
Zahájení stavby	září	2021
Ukončení stavby včetně zkušebního provozu	září	2022

f) Požadavky na zdroje

Při následném provozu stavby, po jejím dokončení, nedojde k navýšení potřeby elektrické energie ani dalších médií.

g) Odvedení povrchových vod, napojení na stávající inženýrské sítě

Odvodnění ploch oproti stávajícímu stavu není měněno. Napojení na stávající inženýrské sítě není měněno.

h) Napojení na dopravní systém

Dopravní napojení zůstává stávající, nebude měněno



B. Souhrnná technická zpráva

i) Náhradní výsadba

Není požadována.

j) Bezpečnost práce

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP SŽDC, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽDC a TKP ČD. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohroží jejich bezpečnost.

Nepřejížděné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny.

Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)



B. Souhrnná technická zpráva

- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

Dále je zhotovitel stavby povinen dodržovat zejména následující předpisy (vždy v platném znění):

- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

k) Bezbariérový přístup

Z důvodu zvýšení stávajících nástupišť na zastávce Žďár nad Metují a zastávce Česká Metuje je součástí opravy nástupišť zřízení přístupových chodníků, které umožní bezbariérový přístup na nástupiště pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace z prostoru zastávek.

Na zastávce Dědov není bezbariérový přístup řešen z důvodu pouhého přizpůsobení nástupištní hrany nové poloze koleje.

l) Rozdělení stavby – etapizace, koordinace se souvisejícími stavbami

- Stavba není etapizována.
- Stavba bude jak stavebně, tak především výlukově koordinována s následujícími stavbami: „Oprava kolejí a výhybek v ŽST Teplice nad Metují“.

m) Statické výpočty

Statické výpočty jsou součástí dílčích stavebních objektů mostních konstrukcí a propustků.

B5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

Neobsazeno

B6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

a) Prostory zařízení staveniště

Zařízení staveniště bude využívat stávající objekty, prostory a pozemky Správy železnic, s.o., respektive ČD a.s., pozemky nad rámec pozemků ve vlastnictví investora projekt nepředpokládá. Případné zábory nedrážních pozemků si dle zvolené technologie a konkrétního umístění zařízení stavby zajistí v předstihu zhotovitel stavby.



B. Souhrnná technická zpráva

b) Přístup na staveniště

Přístup na staveniště bude po stávajících veřejných komunikacích a po železniční trati. Před započítím stavby bude provedena pasportizace stavu stavbou využívaných komunikací.

Případný přístup po komunikacích neveřejných si zajistí v předstihu zhotovitel stavby.

c) Nároky na energie

Pro stavební práce bude využita elektrická energie z mobilních zdrojů dodavatele stavby.

d) Nakládání s odpady

V rámci stavby nebudou prováděny demolice objektů. Veškerý materiál bude dočasně deponován pouze v prostoru stávajících pozemků, nebo na pozemcích určených k likvidaci takového materiálu (např. rozebírání kolejových polí apod.). S materiálem charakteru nebezpečného odpadu bude manipulováno v souladu se zákonem, takový materiál bude neprodleně odvezen na příslušnou skládku NO.

e) Kácení

Neobsazeno.

f) Odpady

S odpadem vzniklým při výstavbě bude naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění. Předpokládáné odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyhl. 93/2016 Sb.):

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	Dřevěné pražce	N	odvoz na skládku
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	štěrka z výměnových částí výhybek	N	odvoz na skládku NO
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	štěrka z kolejiště	O	využití v rámci stavby resp. Odvoz na skládku
17 04 05	Železo a ocel	Kolejnice, upevňovací svěrky	O	Předáno oprávněné osobě
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Vybouraná kamenná konstrukce výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku



B. Souhrnná technická zpráva

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 01 01	Beton	Vybouraný beton	O	Recyklace, případně odvoz na skládku
17 02 03	Plasty	PE podložky, pryžové podložky	O	Odvoz na skládku

Stavebník zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které při stavební činnosti a terénních úpravách vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě dle §12 odst. 3 zákona o odpadech a bude s nimi nakládat také v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na povrchu terénu. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustřeďovány utříděné dle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Musí být plněny i další povinnosti vyplývající ze zákona o odpadech – zejména nakládání s nebezpečnými odpady a plnění ohlašovacích povinností. Doklady o využití nebo odstranění odpadů předané oprávněným osobám budou předloženy při kolaudačním řízení.

Zatřídění odpadů nejasného druhu bude upřesněno po provedení kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky platné legislativy.

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění v souladu s jeho prováděcími předpisy:

- **Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrk z kolejiště, dřevěné pražce, izolace, suť, atp.) budou odvezeny na skládku příslušné skupiny.

- **Použité dřevěné pražce:**

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

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

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

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrk** budou odvezeny na skládku příslušné skupiny. Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku nebo při



B. Souhrnná technická zpráva

předávání k využití do lokality, kde jsou prováděny povolené terénní úpravy nebo probíhá zavážení podzemních prostor.

- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** - betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici

g) Během výstavby musí být splněny podmínky

- Pro práci v ochranném pásmu dráhy;
- Pro práce v ochranném pásmu inženýrských sítí dle vyjádření jednotlivých správců (viz. dokladová část dokumentace)
- Pro práci chráněné krajinné oblasti

h) Inženýrské sítě, přeložky

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě ve správě následujících organizací: **Správa železnic s.o., ČD Telematika, Telefonica O2, ČEZ Distribuce a.s., atd. (viz dokladová část)**. Ochrana sítí a eventuální úpravy jejich trasy jsou řešeny v jednotlivých SO a PS. Stavba nevyžaduje přeložky vedení, provedeno bude pouze zahloubení stávajících kabelových tras případně příčná úprava polohy stávajících kabelových tras.

Vybraný zhotovitel zajistí vytyčení podzemních inženýrských sítí v zájmovém území stavby. Zákresy sítí jsou provedeny dle podkladů dodaných jejich správci!

Kabelové trasy zřizované v rámci provozních souborů a stavebních objektů budou v místě křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi uloženy do chráničky. Při křížení bude dodržen odstup dle ČSN 73 6005.

i) Omezující opatření při přípravě staveniště

Zpracovatel projektové dokumentace požádá příslušný orgán ochrany přírody o vydání stanoviska dle § 45i a o vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

j) Výluky a uzavírky

V traťovém úseku Hronov – Teplice nad Metují jsou předpokládány výluky 90N předběžně v období 09-11/2021, dále pak 7N předběžně v období 04-05/2022.

Dále budou stavebními pracemi na přejezdových konstrukcích a mostních objektech vyvolány uzavírky pozemních komunikací.

k) Omezení v dodávce energií

K omezení dodávky energií vlivem realizace stavby nedojde.

B7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB

K výkupům pozemků ani staveb v rámci této stavby nedojde. Zábory pozemků pro potřeby zařízení staveniště budou řešeny zhotovitelem stavby.

B8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Nejsou.



B. Souhrnná technická zpráva

B9 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Stavbou se nemění provozní a dopravní technologie řešeného úseku. Je také zřejmé, že dojde v reálném provozu ke skutečným časovým úsporám pro cestující.

	Stávající	Nově
Řád trati:	... 6	... <i>bez změny</i>
Hmotnost na nápravu: ... 20,0t / 8,0t	... <i>bez změny</i>	
Traťová třída dle UIC: ... C3	... <i>bez změny</i>	
Normativ délky osobního vlaku:	... 107m	... <i>bez změny</i>
Normativ délky nákladního vlaku:	... 334m	... <i>bez změny</i>
Poloha v trati:	širá trať	
Traťové zabezpečovací zařízení:	trať s automatickým hradlem bez oddílových návěstidel	
Trakční souprava:	nezávislá	
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným	
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)	

B10 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Jedná se o opravu stávající drážní infrastruktury. Veškeré stavební práce – včetně skladování materiálu – budou realizovány výhradně na území drážního tělesa.

Stavba po dokončení nebude mít rušivý ani negativní vliv na životní prostředí, nezpůsobí změnu hydrogeologických podmínek dotčeného území. V průběhu výstavby bude okolí stavby zatíženo pouze samotnou stavební činností (vibrace, hluk, prašnost, nečistoty, zvýšený pohyb dopravních prostředků, apod.). Hlučnost a prašnost bude eliminována vhodnými technologickými postupy a volbou strojního zařízení. Z hlediska vlivu na životní prostředí lze charakterizovat materiály použité na stavbě jako nezávadné. Naopak budou ze stavby odstraněny stávající dřevěné pražce, které budou nahrazeny novými železobetonovými pražci. Při provozu dokončené stavby nedojde ke změnám v působení stavby na životní prostředí.

Provozem opravovaných objektů a zařízení nevznikají žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady (vyjma vyzískaných dřevěných pražců, které budou odvezeny k řádné likvidaci), případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí. Vytěžená zemina a kolejové lože projde laboratorními rozbory a dle výsledků bude dále využito nebo odvezeno na příslušnou trvalou skládku.

Navržená oprava prvků žel. trati nevyžaduje žádný trvalý zábor ZPF ani PUPFL. Vlastní stavební práce proběhnou na pozemcích určených k provozování dráhy.

Stavbou nedojde k ovlivnění podzemních ani povrchových vod.

Součástí dokumentace bude návrh havarijního plánu. Vybraný zhotovitel stavby havarijní plán dopracuje a před zahájením stavby zajistí jeho schválení. Realizací stavby v souladu s projektovou dokumentací je vyloučen negativní stavby na lokalitu.



B. Souhrnná technická zpráva

V lokalitě se vyskytující druhy živočichů a rostlin nebudou stavbou významně zasaženy – stavba řeší opravu stávající již existující infrastruktury. Stavba neovlivní migrační propustnost území.

Během realizace bude dodrženo následující:

- Práce budou prováděny podle schválené a odsouhlasené projektové dokumentace s využitím nejmodernější kolejové a silniční mechanizace
- Mimolesní zeleň se na plochách stavby nevyskytuje.
- Při dopravě materiálu a techniky budou použity stávající dopravní cesty
- Eventuální rizikové materiály budou skladovány tak, aby se vyloučila kontaminace vodních toků
- Odpady budou likvidovány a skladovány v souladu s platnými předpisy

Po provedené opravě prvků železniční tratě nedojde ke zhoršení životního prostředí v dotčeném území, naopak po náhradě stávajícího železničního svršku za nový s novými kolejnicemi, pražci a upevněním a po zřízení bezстыkové koleje dojde ke snížení hluku od projíždějících drážních vozidel a současně ke snížení vibrací.

Hluk z výstavby – bude dodržováno Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.

Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek byl do praxe zaveden zákonem č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny. VKP jsou dle tohoto zákona definovány jako ekologicky, geomorfologicky či esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability. Stavba se nachází na okraji, případně po mostech překračuje významné krajinné prvky (VKP) – vodní toky. V rámci stavby dojde k opravě stávajících staveb.

Vliv stavby na zvláště chráněná území a přírodní parky, NATURA 2000

Zvláště chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, můžeme pracovníě rozdělit na „velkoplošná“ a „maloplošná“. Do skupiny velkoplošných zvláště chráněných území jsou řazeny národní parky a chráněné krajinné oblasti. Bude požádáno o stanovisko krajského úřadu – OŽPaZ dle zákona 100/2001 Sb. o posouzení vlivu na životní prostředí. Zájmová lokalita stavby leží v CHKO Broumovsko.

Vliv stavby na územní systémy ekologické stability

ÚSES je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Rozlišují se tři úrovně ÚSES: místní, regionální, nadregionální.

Z hlediska prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) lze konstatovat, že stavba nezasahuje do prvků ÚSES.

Vliv stavby na okolní životní prostředí

Odpadní vody

Během výstavby není předpokládán vznik odpadních vod. Po dokončení stavby během standardního provozu odpadní vody vznikat nebudou.



B. Souhrnná technická zpráva

Hluk

Z hlediska vyššího zatížení životního prostředí hlukem, oproti současnému stavu, je působení tohoto faktoru omezeno pouze na období výstavby.

Po dokončení stavby vzhledem k náhradě stávajícího železničního svršku novým s pružným upevněním kolejnic včetně zřízení bezстыkové koleje lze předpokládat snížení hlukové zátěže z provozu oproti dnešnímu stavu až o 5 dB. Stavba leží většinou své délky v nezastavěném území mimo souvislou obytnou zástavbu.

B11 OCHRANA VOD A HAVARIJNÍ ZABEZPEČENÍ

- V prostoru staveniště nelze skladovat, ani omezeně ukládat závadné látky, odstavovat nezabezpečené dopravní prostředky a mechanizaci a manipulovat se závadnými látkami nad rozsah povolený provozním předpisem.
- Závadné látky nezbytně nutné pro potřeby stavby lze ukládat jen v prostoru zabezpečeného skladu. Pro provoz skladu zhotovitel vypracuje provozní řád, který bude přílohou havarijního plánu
- Na stavbě je možné provozovat jen dopravní prostředky a mechanizaci v dobrém technickém stavu. Denně před zahájením prací se provede prohlídka dopravních prostředků a mechanizace se zvláštním zaměřením na těsnost nádrží, hadic, spojů apod. O kontrole se provede zápis do stavebního deníku. Na stavbě nelze ani výjimečně připustit provoz dopravních a mechanizačních prostředků, ze kterých uniká olej nebo pohonné hmoty. V hydraulických systémech trvale používaných dopravních prostředků a mechanizace se nahradí minerální oleje oleji rostlinnými, biologicky lehce odbouratelnými. Nemrznoucí směsi chladících systémů obsahující toxický podíl (glykoly) se nahradí netoxickými kapalinami.
- Doplnění pohonných hmot a olejů do dopravních prostředků se provádí v zabezpečených prostorech veřejných čerpacích stanic, do mobilních mechanismů v prostoru zařízení staveniště. Zde se použijí zachytivé vaničky nebo sorbční plachetky. Mechanizmy v prostoru stavby trvale umístěné se zabezpečí zachytnou vanou zhotovenou z ocelového plechu s objemem na celý obsah provozních náplní. Dno vany se vyplní vlákenným olejovým sorbentem. Stroje se opatří příštířkem nebo se jinak zabrání omývání srážkovými vodami. Při doplňování pohonných hmot a oleje se dbá mimořádné opatrnosti, používá se vanička na úkapy nebo sorbční rohož. Stroje se zabezpečí před manipulací nepovolanou osobou.
- Pracovníci zhotovitele (i podzhotovitelů) budou prokazatelně seznámeni se zásadami havarijního zabezpečení, o seznámení bude proveden zápis do stavebního deníku.

B12 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Neobsazeno

B13 POŽÁRNÍ OCHRANA

Řešené objekty nemají charakter stavebních objektů ani otevřených technologických zařízení ve smyslu ČSN 73 0804. Na objekty se nestanoví žádné požadavky z hlediska požární bezpečnosti.



B. Souhrnná technická zpráva

B14 BEZPEČNOST PRÁCE

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP SŽDC, dále pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽDC a TKP SŽDC. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,
- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.

Nepřejížděné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny. Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP



B. Souhrnná technická zpráva

- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestující veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

Dále je zhotovitel stavby povinen dodržovat zejména následující předpisy (vždy v platném znění):

- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

B15 CIVILNÍ OCHRANA

Požadavky na civilní obranu nejsou.

B16 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

- Neobsazeno.

B17 PROTIKOROZNÍ OCHRANA:

- Neobsazeno.

B18 GRAF PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ:

- Neobsazeno

B19 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ:

Jsou předpokládány výluky v celém úseku Mostek – Horka u Staré Paky po dobu prací.

- | | |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a) Délka výluky | Navržené výluky 90N (2020) + 7N (2021), výluky zabezpečovacího zařízení dle stavebních postupů |
| b) Uzavírky komunikací | V závislosti na technologii výstavby |
| c) Místo výluky: | TU 1561 Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice, DU 18, J1, 20 Police nad Metují – Česká Metuje – Teplice nad Metují |
| d) objednatel: | SŽDC s.o. |
| e) stanice určená k zahájení a ukončení výluky: | Dle ROV |
| f) omezení rychlosti - vyplýne z technologie výstavby-označení zajistí | OZOV |



B. Souhrnná technická zpráva

B20 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF NEBO PUPFL

K trvalému záboru půdního fondu nedojde. Případný dočasný zábor pozemku pro zařízení staveniště si zajistí vybraný zhotovitel. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu.

B21 ÚSPORY ENERGIE A OCHRANA TEPLA

- Neobsazeno

B22 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

- Návrh havarijního plánu bude součástí dokumentace. Dopracování Havarijního plánu a zpracování Povodňového plánu a následné schválení obou plánů zajistí vybraný zhotovitel.

B23 OCHRANA OBYVATELSTVA

- Neobsazeno

B24 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Z důvodu zvýšení stávajících nástupišť na zastávce Žďár nad Metují a zastávce Česká Metuje je součástí opravy nástupišť zřízení přístupových chodníků, které umožní bezbariérový přístup na nástupiště pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace z prostoru zastávek.

Na zastávce Dědov není bezbariérový přístup řešen z důvodu pouhého přizpůsobení nástupištní hrany nové poloze koleje.

V Pardubicích

Únor 2021

vypracoval: Ing. Petr Burda