
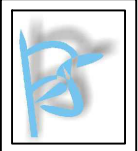

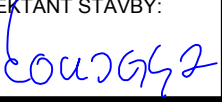



Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

<b>ZADAVATEL: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 <b>SŽDC s.o., Stavební správa východ</b> Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
<b>ZPRACOVATEL: PROJEKT servis spol. s r.o.</b> U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz			
<b>VYPRACOVAL:</b> Bc. Michal Munzar 	<b>ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY:</b> Ing. Martin Koudelka 	<b>HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:</b> Bc. Michal Munzar 	
<b>KRAJ:</b> KRÁLOVÉHRADECKÝ	<b>OKRES:</b> JIČÍN	<b>OÚ:</b> JINOLICE	<b>Č. ZAKÁZKY:</b> ZAK-2016-13
<b>AKCE:</b> DOPLNĚNÍ ZÁVOR A REKONSTRUKCE PZS NA PŘEJEZDU P3148 V KM 8,016 NA TRATI HRADEC KRÁLOVÉ - TURNOV			<b>STUPEŇ:</b> PD
			<b>DATUM:</b> 02/2017
			<b>MĚŘÍTKO:</b> -
			<b>FORMÁT:</b> -
<b>OBSAH:</b> <b>SOUHRNNÁ ČÁST</b>			<b>Č. ČÁST:</b> <b>B</b>
			<b>Č. SLOŽKY:</b> -



## B. SOUHRNNÁ ČÁST

### OBSAH:

<b>B.1 Souhrnná technická zpráva .....</b>	<b>2</b>
B.1.1 Popis stavby a její koncepce.....	2
B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby .....	6
<b>B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....</b>	<b>8</b>
<b>B.3 Vliv stavby na životní prostředí .....</b>	<b>9</b>
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.....	9
B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA.....	10
B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů .....	10
<b>B.4 Odolnost a zabezpečení stavby.....</b>	<b>11</b>
B.4.1 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce .....	11
B.4.2 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení .....	11
<b>B.5 Odpadové hospodářství .....</b>	<b>11</b>
<b>B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby.....</b>	<b>13</b>
<b>B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání .....</b>	<b>14</b>
<b>B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....</b>	<b>14</b>
<b>B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....</b>	<b>14</b>
<b>B.10 Civilní ochrana .....</b>	<b>14</b>
<b>B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí.....</b>	<b>14</b>
<b>B.12 Organizace výstavby.....</b>	<b>14</b>

## **B.1 Souhrnná technická zpráva**

### **B.1.1 Popis stavby a její koncepce**

Stavba „Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P3148 v km 8,016 na trati Hradec Králové – Turnov“ se nachází na jednokolejné neelektrizované regionální trati TÚ 1063 Jičín (mimo) – Libuň (včetně), DÚ 02 Jičín – Libuň. Traťová rychlost je  $V = 60$  km/h. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu 3SBI. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, přejezd, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost  $V = 60$  km/h.

Přípravná dokumentace řeší rekonstrukci úrovně křížení silnice I. třídy č. 35 (přejezd v ev. km 8,016) s regionální dráhou Hradec Králové – Jičín – Turnov včetně rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. V rámci rekonstrukce budou provedeny práce na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Z hlediska prací na přejezdu se jedná zejména o odstranění stávající přejezdové konstrukce, odstranění vrchního krytu navazující silniční komunikace a zřízení nové přejezdové konstrukce a navazujícího úseku komunikace.

V rekonstruovaném úseku se nachází 1 úrovněvový přejezd a 1 propustek.

Přejezd bude rekonstruován, přilehlé příkopy budou pročištěny a propustek v km 8,000 zůstane zachován.

#### ***B.1.1.1 Výběr stavebního pozemku, zhodnocení staveniště***

Přehled stavebních pozemků viz (1.2 Majetkoprávní část).

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště, pro odstavení mechanizace a meziskládku materiálů se nacházejí na pozemku parc. č. 360. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Příjezd silničních vozidel k přejezdům je možný ze silnice I. třídy č. 35 z obou stran, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

**Začátek stavby:** km 7,030 000 (začátek pokládky traťového zab. kabelu)

**Konec stavby:** km 9,270 000 (konec pokládky traťového zab. kabelu)

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničním přejezdu v km 8,016. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od ŽST Libuň.

#### ***B.1.1.2 Zásady urbanistického a architektonického začlenění stavby do území***

Není předmětem projektové dokumentace.

#### ***B.1.1.3 Zásady technického řešení***

##### ***B.1.1.3.1 Návrh rekonstrukce přejezdu v km 8,016***

Nové výstražníky budou osazené co nejbližší k ose koleje. Dle požadavku správce trati se navrhuje spřažená celopryžová přejezdová konstrukce se závěrnými zídками. Kryt vozovky je živičný, skladba přejezdové konstrukce je shodná se skladbou navazujícího úseku pozemní komunikace. Spáry mezi živičnou vozovkou a závěrnými zídками a spáry v místě napojení na stávající asfaltovou konstrukci budou zality pružnou asfaltovou zálivkou.

Přejezd je podle ČSN 73 6380 široký 11,3 m, dlouhý 10,8 m (stavební délka přejezdové konstrukce 13,8 m), s úhlem křížení komunikace  $130^\circ$  přes jednokolejnou neelektrifikovanou trať.

Silnice je široká 8,0 m, tvořená 2 jízdními pruhy, vodícími proužky šířky 0,25 m a nezpevněnými krajnicemi šířky 0,5 m tak, aby došlo k navázání na stávající stav vozovky.

Odvodnění povrchu vozovky na přejezdu bude provedeno podélným a příčným sklonem vozovky. Pro zlepšení funkce odvodnění se navrhuje na obou stranách od trati pročištění příkopů.

Propustek v km 8,000 bude pročištěn a dojde u něho k sanaci čela.

V rámci úprav PZS dojde ke zřízení přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného se

závorami. Výstražníky budou vzdáleny 4,7 m vlevo a 4,7 m vpravo od osy koleje.

V rámci této stavby bude přejezd v km 8,016 nově zabezpečen po provedené stavební rekonstrukci přejezdu. Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie PZS 3ZBI se závorami dle ČSN 34 2650 ed.2.

Na přejezdu budou umístěny nové výstražníky – celkem 4 výstražníky. Na třech výstražnících bude umístěna 1 světelná skříň a na jednom výstražníku 2 skříně. Vnitřní zařízení přejezdu bude umístěno v novém RD v místě přejezdu vpravo trati za přejezdem v km 8,016. Vnitřní rozměr RD 2,0 x 3,0 m. Zabezpečení přejezdu je navrženo s reléovou technologií a s elektronickými doplňky vnitřního zařízení a diagnostikou. Napájení pro přejezd bude přivedeno zemní kabelovou přípojkou napojeno z místa stávajícího drážního odběru; z elektrického pilíře zast. Jinolice. Délka nn přípojky je cca 35 m. Náhradní napájení bude zajištěno po dobu 8 hodin z bateriového zdroje v místě přejezdu.

Uvedení přejezdu do výstrahy bude automaticky jízdou drážního vozidla k přejezdu pomocí činnosti jednotlivých snímačů počítače náprav v kolejišti. V RD u přejezdu v km 8,016 bude umístěna ústředna počítače náprav.

Výkop trasy pro kabelové rozvody nutné k činnosti přejezdu bude v rámci PS 01 od km 7,030 do km 9,270.

Kontroly a povel přejezdu budou předávány a přijímány v ŽST Libuň.

Charakteristiky přejezdu v km 23,855 po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení PK s dráhou:	úhel křížení 137°
druh pozemní komunikace:	silnice I. třídy č. 35
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zabezpečovací zařízení se závorami
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	10,8 m
šířka přejezdu:	11,3 m

**B.1.1.3.2 Návrh trasy**

Prostorové řešení trasy a návrhy stavebních konstrukcí vycházejí ze základních předpisů, norem a typových podkladů.

Nový návrh trasy odpovídá stávajícímu stavu, nedochází k žádným zásadním změnám směrové ani výškové polohy koleje. Traťová rychlost je tedy zachována stávající, tj. 60 km/h v celém úseku. Dojde k rekonstrukci železničního svršku a sanaci spodku pod přejezdovou konstrukcí a v přilehlých úsecích v nezbytně nutném rozsahu, aby byl umožněn přenos statického a dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláně tělesa železničního spodku a konstrukce přejezdu.

Rekonstrukce železničního svršku spočívá ve výměně kolejového pole v přejezdu v délce 30,0 m z kolejnic S49 na betonových pražcích SB8 za kolejové pole z kolejnic 49E1 na nových betonových pražcích dl. 2,6m s rozdělením „u“.

Dále dojde v řešeném úseku ke zrušení stávajících lepených izolovaných styků, které budou nahrazeny novým kolejovým polem min. délky 10 m.

Rekonstrukce šterkového lože a drážních stezek proběhne v celém úseku rekonstrukce železničního svršku tj. v délce 30,0 m.

Z hlediska směrových a sklonových poměrů trati dojde k úpravě GPK v délce 234 m směrovým a výškovým vyrovnáním koleje. Úprava GPK se nachází v přímé, přechodnici a navazujícím směrovém oblouku o poloměru 412 m s převýšením 70 mm a v navazující přímé.

Předmětem rekonstrukce železničního spodku je zřízení skloněné zemní pláně (5%) pod novým kolejovým polem v přejezdu. Součástí rekonstrukce železničního spodku je zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží v délce 25,0 m, sestávající ze šterkového lože tl. 0,35 m, podkladní vrstvy ze šterkodrti tl. 0,20 m a kameniva stabilizovaného cementem tl. 0,30m.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

- |                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| ▪ traťová rychlost:       | 60 km/h                         |
| ▪ traťová třída zatížení: | C3                              |
| ▪ hmotnost na nápravu:    | 20 t                            |
| ▪ prostorová průchodnost: | GC                              |
| ▪ řád traťové koleje:     | 6                               |
| ▪ typ PZZ:                | světelné s polovičními závorami |

#### B.1.1.3.3 Návrh přípojky nízkého napětí pro napájení přejezdů

Pro nový technologický domek přejezdu, který bude umístěn v km 8,016, bude přivedena rekonstruovaná napájecí třífázová přípojka nn pro napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 8,016. S ohledem na rekonstrukci stávajícího PZZ s doplněním závorami je nutno zajistit soudobý elektrický příkon 2,1kW.

Nové PZZ bude napojeno z místa stávajícího drážního odběru; z elektrického pilíře železniční zastávky Jinolice. Bude využit stávající elektroměrový pilíř (RE) kde se stávající jistič 3x16A vymění za 3x25A, navýšení příkonu zajistí SŽE. Od RE bude položen nový kabel CYKY 4x10. Od stávajícího rozváděče zastávky RV1, k novému RD pro PZZ se závorami, bude v zemi směrem podél trati v souběhu s trasou kabelů zab. zař., položen napájecí kabel typu CYKY 5x6. Kabel bude ukončen v nové kabelové skříni

Napěťová soustava (přípojka): 3/PEN AC 50 Hz 400/230 V TN-C-S.

Celkový předpokládaný příkon pro přejezd včetně rezervy je 2,1 kW.

Délka napájecího kabelu pro PZZ: 35 m

Typ a průřez napájecího kabelu: CYKY 5x6

Hodnota nového jističe pro napájení PZZ: 3x20 A; charakteristika B

Hodnota nového jističe před elektroměrem: 3x25 A; charakteristika B

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:

### D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

#### PS 01 PZS v km 8,016

▪ kabelizace (TCEKPFLEY, CYKY)	2800,130 m
▪ technologický domek se střechou	1 ks
▪ stožár s jednou skříni	3 ks
▪ stožár s dvěma skříněmi	1 ks
▪ závorový pohon a závory	4 ks
▪ počítací body počítače náprav	4 ks
▪ kolejová deska/kontrolní skříň	1 ks
▪ ovládací skříňka	1 ks

### E STAVEBNÍ ČÁST

#### SO 01 Přejezd v km 8,016

##### Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice, pražce betonové	30,0 m
▪ montáž kolejnic tv. 49 E1	2x30,0,100 m
▪ svařování kolejnic	24 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože	30,0 m
▪ zřízení bezstykové koleje	264,0 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	234,0 m
▪ demontáž LIS	5ks

##### Železniční spodek

▪ úprava zemní plně (délka koleje)	30,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 5 vč. KPP typ 6 pod přejezd	24,0 m
▪ hloubkové odvodnění podélným trativodem	21,1 m
▪ zemní práce	1 kpl

#### Železniční přejezd

▪ zřízení přejezdu s celopryžovým krytem	44,82 m
▪ řezání živičného krytu	15,6 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	161,8 m <sup>2</sup>
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem celkem	161,8 m <sup>2</sup>

#### **SO 31 Přípojka nn**

▪ elektroměrný rozvaděč v pilíři s jističem 3x25A	1 ks
▪ pokládka kabelu přípojky CYKY 4x10	2 m

### **B.1. 1. 4 Zdůvodnění navrženého řešení stavby**

Je zapotřebí odstranit především nedostatky týkající se nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce a nízké úrovně zabezpečení přejezdu. Stavbou bude odstraněn i nevyhovující stav šterkového lože a stavebně-technický stav kolejového roštu a spodku pod přejezdem a v přilehlých úsecích koleje.

Stavba řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu v km 8,016, rekonstrukci přejezdové konstrukce a rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního spodku a svršku v daném úseku.

Po provedení stavby bude zvýšena bezpečnost železniční dopravy. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy na rekonstruovaném úrovňovém křížení s předmětnou železniční tratí.

### **B.1. 1. 5 Údaje o současném stavu stávající stavby**

#### *B.1.1.5.1 Stručná charakteristika trasy*

Železniční přejezd v km 8,016 se nachází na regionální jednokolejné neelektrifikované železniční trati Hradec Králové – Turnov.

Trať se v místě přejezdu nachází v přechodnici přiléhající k oblouku o poloměru 400 m a převýšení 72 mm. Před přejezdem i za ním se trať nachází v úrovni terénu. Pozemní komunikace ve směru od Jičína je ve stoupání 5%, za ním pak v klesání 2 %.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku včetně konstrukce přejezdu, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost železniční a silniční dopravy.

#### *B.1.1.5.2 Stávající stav přejezdového zabezpečovacího zařízení – přejezd v km 8,016*

Přejezd se silnicí I. třídy č. 35 je nyní zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu 3SBI. Traťová rychlost je 60 km/h. Přejezd se nachází v mezistaničním úseku Jičín – Libuň. Traťové zabezpečovací zařízení v mezistaničním úseku je pomocí telefonického dorozumívání. Přejezd ve stávajícím stavu je vybaven napájením přejezdového zabezpečovacího zařízení.

### **B.1. 1. 6 Využití dosavadního hmotného majetku**

Není předmětem projektové dokumentace.

### **B.1. 1. 7 Podmínující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území**

#### *B.1.1.7.1 Přeložky inženýrských sítí*

Přeložky stávajících sítí budou upřesněny při vytyčení a samotné realizaci.

#### *B.1.1.7.2 Podmínující, vyvolané a jiné související investice*

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

Zahájení stavby není podmíněno žádnou jinou investicí, stavba sama nevyvolává nutnost žádné

další stavby.

#### **B.1.1.7.3 Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území**

Vzhledem k charakteru realizované stavby nevznikne jejím provozem potřeba řešení motorové dopravy. Počty parkovacích míst, dopravní trasy a dopravní frekvence nebudou stavbou ovlivněny. Vzhledem k charakteru stavby bude během její realizace dočasně omezen provoz motorové dopravy na přejezdu v km 8,016.

Stavbou nebude narušeno ani změněno dosavadní veřejné a občanské vybavení území.

### **B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby**

#### **B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech**

##### **B.1.2.1.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech, vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území**

Pro potřebu zpracování přípravné dokumentace stavby byly provedeny následující průzkumy:

- Podrobný geotechnický průzkum a návrh pražcového podloží přejezdu v km 8,016 pro stavbu „Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P3148 v km 8,016 na trati Hradec Králové - Turnov“ – zpracovatel Ing. Kačora, (09/2016).
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby.
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení.
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál štěrkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci.
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách.

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S – ostatní odpad. Zhotovitel stavby je povinen nakládat s materiálem v souladu se zněním zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci srpnu roku 2016. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou překresleny do situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby je nutné provést případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správci řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

Geotechnický průzkum území byl proveden v září 2016. Z hlediska geomorfologie území se trať nachází v úrovni okolního terénu. V kopané sondě, která byla provedena u přejezdu v km 8,016, byly v přímém podloží železnice zjištěny následující vrstvy: Štěrkové lože je do hloubky 0,30m slabě znečištěné, od hloubky 0,30 – 0,40 m silně znečištěné. Od 0,40m do 0,55m se nachází štěrkodrt' silně zahliněná. Zjištěný vodní režim je příznivý, zemní pláň tvořena nebezpečně namrzavými horninami. Modul přetvárnosti zemní pláně zjištěný kvalifikovaným odhadem je  $E_o = 14,2$  MPa.

Přítomnost železničního přejezdu s pevným krytem na trati vyžaduje vyšší nároky z dlouhodobějšího hlediska na přenos statického i dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláně tělesa železničního spodku. Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku je  $E_{pl} = 50$  MPa – platí pro přejezd a přechodové oblasti (podle předpisu SŽDC S4 příloha 24).

Redukovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni činí  $E_{ored} = 8,5$  MPa. Na základě zjištěných hodnot modulu přetvárnosti byl proveden návrh a posouzení sanace pražcového podloží přejezdu a přechodových oblastí. Navrhuje se konstrukce pražcového podloží přejezdu typ 6 a ZKPP typ 5.



Konstrukce pražcového podloží KPP typ 6 a zesílená konstrukce pražcového podloží ZKPP typ 5 sestává:

- 0,35 m kolejové lože – šterkové lože fr. 32/63 mm
- 0,20 m podkladní vrstva ze šterkodrti třídy A fr. 0/32 mm
- 0,30 m kamenivo stabilizované cementem

Navržená konstrukce vyhovuje i z hlediska ochrany zemní plně před nepříznivými účinky mrazu ve smyslu přílohy 7 předpisu SŽDC S4.

#### ***B.1.2.1.2 Použité geodetické a mapové podklady***

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity tyto mapové a geodetické podklady:

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby.
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Královéhradecký kraj, katastrální pracoviště Jičín, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>.

### ***B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech***

Pro zpracování přípravné dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček, protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

### ***B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů***

Není předmětem projektové dokumentace.

### ***B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL***

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku je situováno na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s., Správy silnic Královéhradeckého kraje a Obce Jinolice, které leží v Královéhradeckém kraji, okres Jičín.

Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní části I. Geodetické dokumentace.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského či lesního půdního fondu.

### ***B.1.2.5 Územně technické podmínky***

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničním přejezdu v km 8,016. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od ŽST Libuň.

#### ***B.1.2.5.1 Napojení stavby na zdroje vody a energií***

Nejedná se o stavbu na elektrifikované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění odběru elektrické energie, vody ani plynu pro svůj provoz. Dokončená stavba a její provoz nevyžaduje

oproti stávajícímu stavu zajištění žádných energií, železniční doprava bude nadále provozována nezávislou motorovou trakcí.

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. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá v cisternách.

Staveniště bude vybaveno ekologickým WC. Telefonické vyrozumění bude probíhat drážními aparáty, mobilními telefony a vysílačkami zajištěnými zhotovitelem.

#### **B.1.2.5.2 Odvodnění stavebního pozemku**

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Odvodnění tělesa dráhy bude zajištěno nezpevněnými příkopy, podélným trativodem. Odvodnění povrchu komunikace podélným a příčným sklonem vozovky. Toto odvodnění je svedeno do silničních příkopů odvádějících vodu mimo prostor přejezdu.

#### **B.1. 2. 6 Údaje o souvisejících stavbách**

U této stavby není vyžadována koordinace s jinými souběžně vedenými ani dalšími navazujícími akcemi.

#### **B.1. 2. 7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)**

Přehled stavebních pozemků viz (I.2 Majetkoprávní část).

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště, pro odstavení mechanizace a meziskládku materiálů se nacházejí na pozemku parc. č. 360. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Příjezd silničních vozidel k přejezdům je možný ze silnice I. třídy č. 35 z obou stran, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna.

Ve stavbě nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků, proto nevznikají ani žádné nároky na výkup pozemků.

#### **B.1. 2. 8 Výjimky z předpisů a norem**

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

#### **B.1. 2. 9 Požadavky na další přípravu stavby**

Pro další přípravu a realizaci stavby je nutné zejména:

- Respektovat připomínky vznesené v rámci schvalovacího řízení přípravné dokumentace.

## **B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku Jičín – Libuň zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po rekonstrukci, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, železniční přejezdy, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost  $V = 60$  km/h.

V rámci rekonstrukce bude provedena úprava zabezpečení přejezdů zřízením nového PZS.

	<u>počáteční stav:</u>	<u>cílový stav:</u>
▪ traťová rychlost	60 km/h	60 km/h
▪ traťová třída zatížení	C3	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t	20 t
▪ prostorová průchodnost	GC	GC
▪ řád traťové koleje	6	6
▪ kategorie trati	regionální	regionální
▪ druh trakce	motorová	motorová

- typ PZZ
- světelné bez závor
- světelné se závorami

## **B.3 Vliv stavby na životní prostředí**

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. 17/92 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména § 9, 11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby, která bude realizována na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s., Správy silnic Královéhradeckého kraje a Obce Jinolice, a jež se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

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

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

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.

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

### **B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí**

Jelikož se jedná o stavbu na stávající trati, která bude realizována v současných hranicích pozemků SŽDC s.o., ČD a.s., Správy silnic Královéhradeckého kraje a Obce Jinolice bez zvýšení počtu traťových kolejí, není nutné posouzení dle Zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, ani nebylo toto posouzení vyžádáno orgány státní správy.

#### **B.3.1.1 Ochrana přírody**

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s., Správy silnic Královéhradeckého kraje a Obce Jinolice, které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha případně silnice a ostatní komunikace. Odstranění a vykácení náletových dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnižším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby.

Je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace, a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude i nadále zajištěna ekologická vlaková doprava s využitím kvalitnější a bezpečnější dopravní cesty.

V místě stavby se nenacházejí památkové stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů.

#### **B.3.1.2 Dendrologický průzkum**

Není předmětem projektové dokumentace.

#### **B.3.1.3 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu**

Odstranění a vykácení porostů v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnižším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

#### **B.3.1.4 Vliv stavby na vodoteče, vodní zdroje**

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod. Jedním z cílů stavby je zlepšení funkce odvodnění pražcového podloží s odvedením srážkových vod z části prostoru železničního tělesa se zaústěním do drážních nepevněných příkopů a vyvedením do

volného terénu.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

### **B.3. 1. 5 Odpady**

Odpady jsou řešeny v samostatné kapitole B.5 Odpadové hospodářství.

### **B.3. 1. 6 Výpočet odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu**

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům zemědělského půdního fondu.

### **B.3. 1. 7 Výpočet odvodů za odnětí půdy z lesního půdního fondu**

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

### **B.3. 1. 8 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy**

Památkově chráněné objekty či jiné kulturní památky se v oblasti staveniště nenalézají, jednotlivé stromy ani jiné zvláště chráněné porosty v obvodu staveniště nejsou známy.

### **B.3. 1. 9 Hluková studie, vliv vibrací**

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku a vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň.

### **B.3. 1. 10 Rozptylová studie**

Není předmětem projektové dokumentace.

### **B.3. 1. 11 Posouzení vlivu samotné stavby na kvalitu ovzduší**

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při provádění zemních prací a při navázení jednotlivých konstrukčních vrstev železničního spodku a svršku. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

### **B.3. 1. 12 Biologický průzkum**

Není předmětem projektové dokumentace.

### **B.3. 1. 13 Průzkum radonových rizik**

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/91 Sb.,§1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

## **B.3.2 Zpracování podmínek z procesu EIA**

Není předmětem projektové dokumentace.

## **B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů**

Není předmětem projektové dokumentace.

## **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

### **B.4.1 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce**

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu:

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

SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností

SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 33 0050-603, ČSN EN 50110-1 ed. 3, ČSN 34 3085 ed. 2.

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 jejich bezpečnost.
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením.
- 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.

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- ČSN 33 0050-603 Mezinárodní elektrotechnický slovník. Kapitola 603: Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- ČSN EN 50110-1 ed. 3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních - Část 1: Obecné požadavky
- Vyhláška 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti v elektrotechnice

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

### **B.4.2 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení**

Stavba se nenachází na elektrizované trati ani v blízkosti energetických vedení a není tedy nutné ji před těmito vlivy zvlášť chránit.

## **B.5 Odpadové hospodářství**

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 investorem určené skládky a místa. 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.185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MZP č.381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/01 Sb., o nakládání s PCB a č.376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu 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.20/66 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/73 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

#### **Vyzískaný odpadový materiál:**

Poř. číslo	Katalogové číslo	Kateg.	Název odpadu	Jedn.	Množství	Číslo SO
1	17 05 04	O	čistá výkopová zemina – odkop	t	131,6	PS 01/SO 01
2	17 05 08	O	hlušina a kamenivo – svršek	t	52,4	SO 01
3	17 01 01	O	žel. pražce betonové	t	2,3	SO 01
4	17 04 05	O	žel. šrot - kolejnice, upevnění	t	0,84	PS 01
5	17 02 03	O	PE podložky	t	0,009	SO 01
6	07 02 99	O	pryžové podložky	t	0,016	SO 01
7	17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	7,7	SO 01
8	17 05 04	O	výkopový materiál – podklad vozovky	t	18,3	SO 01
9	17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů TV	t	3,04	PS 01
10	16 06 02	N	akumulátory alkalické (NiCd)	t	0,2	PS 01
11	02 01 03	O	smýcené stromy a keře	t	1,7	PS 01
12	17 04 11	O	zbytky kabelů, vodičů	t	0,28	PS 01/SO 31
13	08 01 11	N	odpadní barvy a laky	t	3,0	PS 01
14	16 02 14	O	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t	2,0	PS 01
15	16 02 09	N	trafo s olejem, PCB a škodlivinami	ks	6,0	PS 01

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. ve správě SŽDC SDC Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice GŘ SŽDC č. 11.

V případě užitého materiálu či materiálu určeného k regeneraci dle kategorizace bude provedeno oddělení kolejnic od pražců a protokolární předání objednateli prostřednictvím SŽDC SDC ST Hradec Králové. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

#### **Likvidace odpadů:**

V průběhu stavby budou ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací druhy odpadů dle následujícího přehledu:

- 1) odvoz na řízenou skládku, vzdálenost 20 km
- 2) ad 1
- 3) ad 1
- 4) odvoz do výkupu
- 5) likvidace na skládce, vzdálenost 20 km
- 6) ad 5
- 7) ad 1
- 8) ad 1
- 9) ad 1
- 10) ad 1

- 11) ad 5
- 12) ad 1
- 13) ad 1
- 14) ad 5
- 15) ad 1
- 16) ad 5

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

## **B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby**

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba vyžaduje speciální protipožární zabezpečení pro technologický reléový domek.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém štěrku nebo v kamenné drti drážních stezek. Celý povrch drážního tělesa s výjimkou pražců je z kameniva. Kryt vozovky na přejezdu sestává z asfaltového betonu střednězrnného, který je za běžných provozních podmínek nehořlavým materiálem.

V případě požáru v místě stavby při provozování železniční dopravy by požár likvidovala místně příslušná JPO HZS SŽDC.

Stavba, resp. technologický domek, svým charakterem vyžaduje protipožární opatření dle normy ČSN 73 0802. Další objekty stavby jsou bez uzavřených prostorů a nachází se v otevřené krajině a nevyžadují tedy protipožární opatření. Součástí technologického domku bude hasicí přístroj.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady k reléovému domku, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude výše uvedeným zejména doloženo:

### 1. Hodnoty požární odolnosti:

- podlaha: požární odolnost REI 30 minut
- stěna: požární odolnost REI 30 minut
- strop: požární odolnost REI 30 minut
- dveře: požární odolnost EI 30 DP1

### 2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1

### 3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém

### 4. Chování při vnějším požáru

- střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)
- okolí do vzdálenosti 5m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
- příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Pokud do RD budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

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

Dále zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.“

Zároveň je doporučeno nejpozději v dokumentaci skutečného provedení zpracovat soupis požárních ucpávek a těsnění.

## **B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání**

Je řešeno v části D.1 (Železniční zabezpečovací zařízení) a D.4 (Ostatní technologická zařízení).

## **B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

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

Veřejnosti přístupná část v prostoru stavby je úrovnový přejezd v km 8,016. Dokončená stavba bude v místě tohoto přejezdu pro pěší veřejně přístupná. Na přejezdu bude zřízena akustická signalizace pro nevidomé.

## **B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Stavba se nenachází v oblasti ohrožené z hlediska možné povodňové aktivity, sesuvů půdy, poddolování, seismicity ani zvýšené koncentrace radonu či hladiny hluku.

## **B.10 Civilní ochrana**

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní ochrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení projektové dokumentace.

## **B.11 Graf dynamického průběhu rychlosti**

Neobsazeno – nejedná se o stavbu modernizace ani rekonstrukci vedoucí ke zvýšení rychlosti.

## **B.12 Organizace výstavby**

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Dymokury – Městec Králové. Doba trvání nepřetržité výluky bude navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu. Doba trvání nepřetržité výluky bude navržena, jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu, v dalším stupni dokumentace.

Rozhodujícím stavebním objektem je stavební objekt SO 01 (jedná se o část železniční spodek), kterému se musí podřídit i postup rozhodujících kroků výstavby. Provozní soubor PS 01 PZS v km 11,175 musí být realizován souběžně s realizací stavebního objektu SO 31 Přípojka NN. Stavbu technologického domku se zařízením a položení kabelových tras je možné provést při činnosti stávajícího zařízení. Stavbu nových výstražníků je možné provést až po demontáži stávajících výstražníků.

Pro dokončení stavby je nutné vypnout stávající zabezpečovací zařízení na přejezdu a provést jeho demontáž. Nové zabezpečovací zařízení se uvede do provozu po dokončení montáže. Předpokládá se, že doba od vypnutí stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu do doby aktivace nového zařízení bude 8 pracovních dnů. Předpokládá se, že doba výluky PZZ, tj. vypnutí stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu do doby aktivace nového zařízení, bude 8 pracovních dnů.

- Osobní doprava bude v tomto období zajištěna náhradní autobusovou dopravou. Zastávky náhradní autobusové dopravy budou umístěny při železničních stanicích Městec Králové a Křinec. Na mezilehlých zastávkách se umístění zastávek náhradní autobusové dopravy předpokládá takto:



- |                  |  |
|------------------|--|
| • Jičín zastávka | na silnici II/286 u odbočky k zast. Jičín zastávka |
| • Železnice      | v obci na křižovatce ulic Nádražní a Železná       |
| • Jinolice       | na silnici I/35 u zast. Jinolice                   |

Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace:

rok 2018

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničním přejezdu v km 11,175. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od ŽST Městec Králové. Přejezd silničními vozidly do ŽST Městec Králové je od silnice I/11 po silnici II/328 a dále po místních komunikacích. Před jednotlivými výjezdy na místní komunikaci budou umístěny informační značky IP 22 „Změna místní úpravy“ s textem „Pozor výjezd vozidel ze stavby“. Značky budou osazeny po celou dobu realizace akce.

Při provádění prací se předpokládá úplná uzavírka přejezdu. Během této uzavírky budou zajištěny odklonové trasy pro individuální automobilovou dopravu po stávající silniční síti, jejichž stanovení bude předmětem dalšího stupně dokumentace.

**Požadavky na postupné uvádění stavby 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.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

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.

Zhotovitel musí zajistit při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 50 km/h. Dále pak dle TKP 7.3.4 nejdéle do tří měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřicím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

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.“

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.

V lednu 2016

Vypracoval: Ing. Martin Peterka  
Bc. Michal Munzar