

Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov

B.1 Souhrnná technická zpráva

Vypracoval: Ing. Tomáš Vrba

V Praze, duben 2014

B.1 Souhrnná technická zpráva**Obsah**

B.1	Souhrnná technická zpráva	3
B.1.1	Údaje o stavbě	3
B.1.2	Průzkumy a podklady	4
B.1.2.1	Údaje o provedených průzkumech	4
B.1.2.2	Geomorfologické a geologické poměry	5
B.1.2.3	Hydrogeologické poměry	5
B.1.2.4	Geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě	5
B.1.3	Ochranná pásma a chráněná území	6
B.1.3.1	Chráněná území	6
B.1.3.2	Železnice, tramvajové, trolejbusové a lanové dráhy	7
B.1.3.3	Pozemní komunikace	8
B.1.3.4	Inženýrské sítě	11
B.1.3.5	Telekomunikační zařízení a sítě	14
B.1.3.6	Ochranná pásma a území z hydrogeologického hlediska	15
B.1.3.7	Soupis dobývacích prostor a ložisek nerostných surovin	15
B.1.3.8	Pozemky zemědělského a lesního fondu	15
B.1.3.9	Ochrana inženýrských sítí při výstavbě	15
B.1.4	Koncepce stavby	17
B.1.4.1	Účel stavby	17
B.1.4.2	Dodržení obecných technických požadavků na výstavbu.	17
B.1.4.3	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.	17
B.1.4.4	Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO	18
B.1.4.5	Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, předpokládané lhůty výstavby	63
B.1.4.6	Posouzení stavby z hlediska užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	63
B.1.4.7	Podmiňující a vyvolané investice a nároky na jejich zabezpečí	63
B.1.5	Údaje o splnění stanovených podmínek	63
B.1.5.1	Podmínky rozhodnutí o umístění stavby	63
B.1.5.2	Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu projektu stavby	63
B.1.5.3	Podmínky EIA	63
B.1.6	Příprava pro výstavbu	64
B.1.7	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL	65
B.1.8	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	65
B.1.9	Výjimky z předpisů a norem	65

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: **Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku
Kanín - Převýšov**

Stavebník: SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové

Nadřízený orgán staveb: Ministerstvo dopravy České republiky

Místo stavby: Kanín (mimo) – Převýšov (mimo)

Typ stavby: liniová stavby

Charakter stavby: Opravné práce

Traťový úsek: 1301

Termín realizace stavby: 2014-2015

Stupeň dokumentace: Projekt stavby

Termín odevzdání: duben 2013

Zpracovatel: Tým Dopravního Inženýrství s.r.o.
IČO : 24 83 18 32
DIČ : CZ 24 83 18 32

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1 Údaje o provedených průzkumech

Ve smyslu zadávací dokumentace pro zpracování projektu stavby a dále na základě požadavků a upřesnění jednotlivých odpovědných projektantů byl proveden podrobný geotechnický průzkum.

Vlastní výstupy z průzkumu, včetně zhodnocení jsou součástí projektu jako jeho samostatná část:

Geotechnický průzkum

Lokalita se nachází v traťovém úseku Kanín - Převýšov v km 7,450 - 17,250 v blízkosti obcí Dobšice - Žehuň - Choťovice - Zbraň a Převýšov. V lokalitě byla dne 21.11.2013 provedena pochůzka traťového úseku a provedena geologická dokumentace 10 ks mělkých kopaných sond (viz příloha J). Hloubka sond dosahovala 0,55 – 1,10 m, celkem bylo provedeno 8,8 bm kopaných sond. Sondy byly odměřeny pevným měřidlem a lokalizovány kilometráží.

Výstupy byly zachyceny a popsány v Závěrečné zprávě, která je obsahově složena z jedenácti kapitol a dvou příloh:

- 1.1 Všeobecné údaje
- 1.2 Podklady
- 1.3 Orientační technické údaje o stavbě
- 1.4 Umístění lokality
- 1.5 Hlavní úkoly průzkumu
- 1.6 Průzkumné práce
- 1.7 Geomorfologické a geologické poměry
- 1.8 Hydrogeologické poměry
- 1.9 Geotechnické vlastnosti zemin
- 1.10 Geotechnické poměry a doporučení pro projekt
- 1.11 Závěr

PŘÍLOHA 01 FOTODOKUMENTACE

PŘÍLOHA 02 LABORATORNÍ PROTOKOLY

Závěrečná zpráva podává celkový přehled o rozsahu a metodice jednotlivých hlavních pracovních metod použitých při průzkumu železničního spodku a svršku včetně umělých staveb a kontaminací stávajícího šterkového lože v předmětném traťovém úseku.

B.1.2.2 Geomorfologické a geologické poměry

Geomorfologie

Dle geomorfologického členění ČR (T.Czudek, 1972) náleží zkoumané území do subprovincie Česká křídová tabule, do oblasti Středočeská tabule, celku Labská tabule, podcelku Nymburská kotlina. Lokalita leží v plochém mokřadovém terénu s četnými slepými rameny řeky Cidliny, povrch území se nachází v nadmořské výšce cca 200 - 210 m n. m.

Předkvartérní podklad

Z regionálně-geologického hlediska lokalita leží v oblasti České křídové tabule, která je zde reprezentována vápnitými jílovci, slínovci a prachovci v labském a lužickém vývoji.

Kvartérní pokryv

Lokalita se nachází v místě erozní sníženiny v předpolí NPR Kněžičky. Sondami zastižená mocnost kolejového lože dosahuje cca 0,35 – 1,1 m. V podloží kolejového lože se vyskytují křídové sedimenty charakteru písčitých jíílů a slínů, místy kvartérní hlíny charakteru černozemě. Skalní horniny – nestlačitelné podloží nebylo zastiženo.

B.1.2.3 Hydrogeologické poměry

Z hydrogeologického hlediska náleží lokalita do hydrogeologického rajónu č. 4360 Labská křída (dle hydrogeologické rajonizace ČGS z r. 2013) v povodí Labe. Hladina podzemní vody se nachází mělce pod terénem, průměrně cca 1,5 až 2,0 m p. t. Jedná se o zónu vývěru, zásobenou podzemními vodami z oblasti Dlouhopolského rybníka a toku řeky Cidliny. Tento zvýšený stav hladiny podzemní vody způsobuje trvalé nasycení podložních křídových sedimentů. Charakter proudění se předpokládá průlinovo-puklinový. Saturace sedimentů má nepříznivý vliv na mechanické chování podložních jíílů, především na jejich rozbřídavost při cyklickém zatěžování.

B.1.2.4 Geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě

V rámci zpracování projektu stavby byly použity následující geodetické a mapové podklady:

Geodetické podklady Kanín – Převýšov, km 2,631 – 17,980, zpracovatel: Správa železniční geodézie Praha, Pod Výtopnou 645/8, 186 00 Praha 8.

Kopie mapových listů map KN a PK, digitální katastrální mapa v části k.ú. Kanín, Opolany, Sány, Dobšice u Žehuně, Žehuň, Choťovice, Kněžičky, Končice, Lovčice u Nového Bydžova, Převýšov.

Mapy 1 : 10 000, 1 : 50 000 a soubory geologických map

Vytyčovací síť:

Základem pro vytyčovací síť stavby budou body stávajícího bodového pole, použité pro geodetické zaměření stávajícího stavu odpovídajícího úseku trati Kanín – Převýšov,

B.1 Souhrnná technická zpráva

konkrétně body 1. třídy přesnosti (ZGB) určené metodou GNSS a body 2. třídy přesnosti (GB), které vybudovalo SŽG Praha v letech 2013 – 2014. Pro vytyčovací síť budou použity pouze body, které svou stabilizací, umístěním a technickým provedením odpovídají TKP staveb státních drah.

B.1.3 Ochranná pásma a chráněná území

B.1.3.1 Chráněná území

Stavba bude realizována na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o., v ochranném pásmu dráhy. Zájmové území spadá pod Správu CHKO Kokořínsko. Jedná se o stavbu, která zasahuje do následujících zvláště chráněných lokalit:

Ptačí oblast Žehuňský rybník – obora Knežičky a dále tři evropsky významné lokality: Žehuňsko, Víno a Olešnice.

Ptačí oblast Žehuňský rybník: Lokalita se nachází ve středních Čechách mezi obcemi Hradčany, Žehuň a Lovčice. Jádrem ptačí oblasti jsou dvě NPR: Žehuňský rybník s rozsáhlými rákosinami a podmáčenými loukami v okolí a Žehuňská obora s převážně dubohabrovým lesem s význačnými porosty dubu šípáku.

EVL Žehuňsko: Nesouvislá lokalita rozkládající se mezi obcemi Žehuň, Hradčany, Dlouhopolsko, Choťovice a Žiželice, která zahrnuje část Báňského lesa, rozsáhlé stepní stráně při jižním okraji Žehuňské obory a Báňského lesa, mokřadní a slatinné louky v okolí Žehuňského a Dlouhopolského rybníka, Kopicácký rybník s přilehlým bezlesím a Čihadelské rybníčky.

EVL Víno: Lesní komplex tvořený přirozeným dubovým porostem západně od Převýšova.

EVL Olešnice: Starý přirozený dubový porost s výskytem xylofágních a mykoxylofágních druhů hmyzu na severozápadním okraji obce Olešnice

Ptačí oblast Žehuňský rybník je jedna velká evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000, z toho důvodu bylo provedeno posouzení vlivu této stavby podle § 45i zákona 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v planém znění. Naturové hodnocení stavby od Prof. RNDr. Vladimíra Bejčka, CSc ze dne 28. února 2014 konstatoval, že **stavba nemá významný negativní vliv (resp. negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK) na celistvost a předměty ochrany žádné Ptačí oblasti a Evropsky významné lokality.**

Hluk a vibrace

Nedochází ke změnám ve směrovém nebo výškovém vedení trasy. Trať zůstává jednokolejná a není předpoklad zásadního nárůstu intenzity dopravy.

Vzhledem ke skutečnosti, že bude v celé délce vyměněný železniční svršek za nový, s moderními prvky pružného upevnění a odpružených podložek, včetně zřízení

bezstykové koleje bude dosaženo nižších hodnot hluku a vibrací z provozování drážní dopravy, než ve stávajícím stavu.

Odstranění propadu rychlosti dle rychlostního grafu bylo dosaženo v nezastavěných oblastech/ mimo vesnickou i městskou zástavbu/ v km 12,321- 17,304.

Celá tato stavba má rozsahem prací neinvestiční/ opravný charakter .

B.1.3.2 Železnice, tramvajové, trolejbusové a lanové dráhy

Ochranné pásmo železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah je řešeno v zákonu č. 266/1994 Sb. v §8 (Zákon o drahách v aktuálně platném znění zákona č. 377/2009 Sb.).

(1) Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,

b) u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,

c) u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

d) u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,

e) u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,

f) u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

(2) Pro dráhu vedenou na pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §9:

(1) v ochranném pásmu dráhy lze zřizovat a provozovat stavby, provádět hornickou činnost a činnost prováděnou hornickým způsobem, provozovat střelnici, skladovat výbušniny, nebezpečné odpady a zřizovat světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

(2) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn v ochranném pásmu dráhy vstupovat na cizí pozemky, popřípadě na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy, odstraňování následků nehod nebo poškození dráhy a za účelem odstraňování jiných překážek omezujících provozování drážní dopravy. Přitom je povinen dbát toho, aby užívání pozemků, popřípadě staveb na nich stojících, bylo co nejméně rušeno a aby vstupem a

B.1 Souhrnná technická zpráva

činnostmi nevznikly škody, kterým je možno zabránit. Výkon těchto oprávnění musí být omezen na nezbytnou dobu a nezbytnou míru. Tímto ustanovením není dotčeno právo na náhradu škody podle občanského zákoníku.

(3) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu na provozování dráhy nebo na provozování drážní dopravy na nezbytnou dobu v nezbytné míře a za náhradu použit nemovitost vlastníka v ochranném pásmu dráhy, nelze-li dosáhnout účelu jinak.

(4) Vlastník nemovitosti přilehlé k dráze tramvajové nebo dráze trolejbusové je v nezbytně nutných případech na nezbytnou dobu povinen za jednorázovou úhradu strpět omezení vlastnického práva ke své nemovitosti spočívající v umístění a provozování pevných trakčních, signalizačních nebo zabezpečovacích zařízení. Rozhodnutí o omezení vlastnického práva a o výši úhrady vydává na návrh provozovatele dráhy tramvajové nebo trolejbusové drážní správní úřad. Provozovatel dráhy je povinen při umístění a odstranění tohoto zařízení na cizí nemovitosti uvést nemovitost při ukončení prací do původního stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího původnímu účelu nebo užití dotčené nemovitosti.

B.1.3.3 Pozemní komunikace

Železniční trať kříží v dotčeném území následující pozemní komunikace:

- v km 4,792 silnici III/3289 vedoucí z Opolánek do Sánů
- v km 5,711 silnici III/32812 vedoucí z Opolánek do Dobšic
- v km 6,545 silnici III/32813 vedoucí z Dobšic do Hradčan
- v km 7,768 účelovou komunikaci (polní cesta u Dobšic)
- v km 8,427 silnici III/32818 vedoucí z Hradčan do Žehuně
- v km 9,011 silnici II/328 vedoucí z Žehuně do Dlouhopolska
- v km 12,321 účelovou komunikaci vedoucí k oboře
- v km 17,971 silnici III/32734 vedoucí z Lovčic do Levína

Ochranné pásmo u pozemních komunikací stanovuje §30 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon v aktuálně platném znění zákona č. 347/2009 Sb.).

(1) k ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo opravenou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.

(2) Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,

B.1 Souhrnná technická zpráva

b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. Třídy,

c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. Třídy.

(3) Souvisle zastavěným územím obce (dále jen "území") je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

a) na území je postaveno pět a více staveb,

b) mezi jednotlivými stavbami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých staveb (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy staveb, spolu se stranami upravených půdorysů staveb, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

(4) Hranice silničního ochranného pásma definovaná v § 30 odstavec 2 písmena a) je pro případ povolování zřizování a provozování reklamních poutačů, propagačních a jiných zařízení, světelných zdrojů, barevných ploch a jiných obdobných zařízení, které by byly viditelné uživateli dotčené pozemní komunikace, posunuta ze 100 m na 250 m.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §31 - §33:

§ 31

(1) v silničním ochranném pásmu lze povolit zřizování a provozování reklamních zařízení za podmínky, že reklamní zařízení nemohou být zaměněna s dopravními značkami nebo se světelnými signály nebo se zařízeními pro provozní informace nebo s dopravními zařízeními nebo nemohou oslnit uživatele dotčené pozemní komunikace nebo jinak narušit provoz na pozemních komunikacích. Povolení vydává příslušný silniční správní úřad po předchozím souhlasu:

a) vlastníka dotčené nemovitosti, na které má být reklamní zařízení zřizováno a provozováno,

b) Ministerstva vnitra, jde-li o silniční ochranné pásmo dálnice a rychlostní silnice, c) příslušného orgánu Policie České republiky, jde-li o silniční ochranné pásmo silnice s výjimkou rychlostní silnice a místní komunikace.

(2) Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zřizovat a provozovat reklamní zařízení právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou, nejdéle na dobu pěti let, a v rozhodnutí stanoví podmínky zřizování a provozování reklamního zařízení.

(3) Vlastník nemovitosti v silničním ochranném pásmu je oprávněn v obecném zájmu umístit na své nemovitosti pouze reklamní zařízení, které bylo povoleno.

B.1 Souhrnná technická zpráva

(4) Porušuje-li právnická nebo fyzická osoba podmínky stanovené v rozhodnutí o vydání povolení ke zřizování a provozování reklamních zařízení, silniční správní úřad rozhodne o odnětí povolení. Právnické nebo fyzické osobě, které bylo odňato povolení, lze udělit povolení na základě znovu podané žádosti nejdříve po uplynutí tří let ode dne, kdy rozhodnutí o odnětí povolení nabylo právní moci.

(5) Silniční správní úřad může rozhodnout o změně vydaného povolení na základě odůvodněné žádosti držitele povolení.

(6) Silniční správní úřad je povinen do 7 dnů ode dne, kdy se dozvěděl o zřízení nebo existenci reklamního zařízení umístěného v silničním ochranném pásmu bez povolení vydaného příslušným silničním správním úřadem, vyzvat vlastníka reklamního zařízení k jeho odstranění. Vlastník reklamního zařízení je povinen reklamní zařízení neprodleně, nejdéle do pěti pracovních dnů po doručení výzvy příslušného silničního správního úřadu, odstranit. Neučiní-li tak, je silniční správní úřad povinen reklamu do 15 pracovních dnů zakrýt a následně zajistit odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka tohoto zařízení. Odstranění reklamy a její likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem. 5) Podmínky tohoto odstavce se nevztahují na reklamní zařízení postavená a provozovaná v rozšířené části území podle § 30 odstavec 4, pokud taková zařízení byla příslušným stavebním úřadem povolena před účinností tohoto zákona.

(7) Nemůže-li příslušný silniční správní úřad zjistit vlastníka reklamního zařízení zřizovaného nebo provozovaného bez povolení podle odstavce 1, zveřejní výzvu k odstranění reklamního zařízení způsobem v místě obvyklým a po marném uplynutí lhůty deseti dnů ode dne zveřejnění výzvy je povinen reklamu do 15 pracovních dnů zakrýt a následně zajistit odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka dotčené nemovitosti, na které je reklamní zařízení umístěno. Odstranění reklamy a její likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.

(8) Vlastník nemovitosti, na které je zřízeno a provozováno reklamní zařízení bez povolení podle odstavce 1, je povinen umožnit na nezbytnou dobu a v nezbytné míře vstup na svoji nemovitost za účelem zakrytí reklamy a za účelem odstranění a likvidace tohoto reklamního zařízení. Vznikne-li tím škoda na nemovitosti, je ten, kdo škodu způsobil, povinen ji nahradit; této odpovědnosti se nemůže zprostit.

§ 32

(1) v silničních ochranných pásmech lze jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem a za podmínek v povolení uvedených

a) provádět stavby, které podle zvláštních předpisů vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu,

b) provádět terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky.

Ustanoveními tohoto odstavce nejsou dotčeny předpisy o územním plánování a o stavebním řádu.

(2) Povolení podle předchozího odstavce se nevyžaduje pro stavby čekáren linkové osobní dopravy, zařízení tramvajových a trolejbusových drah, telekomunikačních a energetických vedení a pro stavby související s úpravou odtokových poměrů.

§ 33

V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovatek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa. Strany rozhledových trojúhelníků se stanovují 100 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice hlavní a 55 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice vedlejší.

B.1.3.4 Inženýrské sítě

Ochranné pásmo u elektrických, plynárenských zařízení a u teplovodů stanovuje zákon č. 458/2000 Sb. (Energetický zákon).

Ochranné pásmo energetických zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 46:

(1) Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení elektrizační soustavy do provozu.

(2) Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

(3) Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

1. pro vodiče bez izolace 7 m
2. pro vodiče s izolací základní 2 m
3. pro závěsná kabelová vedení 1 m

b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně:

1. pro vodiče bez izolace 12 m

2. pro vodiče s izolací základní 5 m

c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m

d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m

e) u napětí nad 400 kV 30 m

f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m

g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

(4) v lesních průsecích udržuje provozovatel přenosové soustavy nebo provozovatel příslušné distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 4 m po jedné straně základů podpěrných bodů nadzemního vedení podle odstavce 3 písmena a) bodu 1 a písmena b), c), d) a e), pokud je takový volný pruh třeba; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(5) Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

(6) Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

a. u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,

b. u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,

c. u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,

d. u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

(7) Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranné pásmo plynárenských zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 68:

(1) Plynárenská zařízení jsou chráněna ochrannými pásmy k zajištění jejich bezpečného a spolehlivého provozu. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci

územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení plynárenského zařízení do provozu.

(2) Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a. u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,
- b. u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- c. u technologických objektů 4 m od půdorysu.

(3) v ochranném pásmu je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit plynárenská zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Při provádění veškerých činností v ochranném pásmu i mimo ně nesmí dojít k poškození plynárenského zařízení.

(4) Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo majetku osob, fyzická či právnická osoba provozující příslušnou plynárenskou soustavu nebo přímý plynovod, těžební plynovod či plynovodní přípojku:

- a. stanoví písemně podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu,
- b. udělí písemný souhlas se stavební činností, umísťováním staveb, neuvedených v písmenu a), zemními pracemi, zřizováním skládek a uskladňováním materiálu v ochranném pásmu; souhlas musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

(5) v lesních průsecích udržuje provozovatel přepravní soustavy nebo provozovatel distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(6) Vysazování trvalých porostů kořenících do větší hloubky než 20 cm nad povrch plynovodu ve volném pruhu pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu nebo přípojky lze pouze na základě souhlasu provozovatele přepravní soustavy nebo provozovatele distribuční soustavy nebo provozovatele přípojky.

Ochranné pásmo teplečenských zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 87:

(1) Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a ochraně života, zdraví, bezpečnosti a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud

není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie do provozu.

(2) Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

(3) u výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,5 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,5 m.

(4) v ochranném pásmu zařízení, která slouží pro výrobu či rozvod tepelné energie, i mimo ně je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit tato zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud se prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu, stanoví provozovatel tohoto zařízení podmínky. Ostatní stavební činnosti, umísťování staveb, zemní práce, uskladňování materiálu, zřizování skládek a vysazování trvalých porostů v ochranných pásmech je možno provádět pouze po předchozím písemném souhlasu provozovatele tohoto zařízení. Podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby nebo souhlas, který musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen, se připojují k návrhu regulačního plánu nebo návrhu na vydání územního rozhodnutí nebo oznámení záměru v území o vydání územního souhlasu; orgán, který je příslušný k vydání regulačního plánu nebo územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, podmínky nepřezkoumává.

(5) Prochází-li zařízení pro rozvod tepelné energie budovami, ochranné pásmo se nevymezuje. Při provádění stavebních činností musí vlastník dotčené stavby dbát na zajištění bezpečnosti tohoto zařízení.

(6) Vlastníci nemovitostí jsou povinni umožnit provozovateli zařízení přístup k pravidelné kontrole a provádění nezbytných prací na zařízení pro rozvod tepelné energie umístěném v jejich nemovitostech. Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, je provozovatel zařízení před zahájením prací povinen vlastníka nebo správce nemovitosti o rozsahu a době trvání prací informovat a po ukončení prací uvést dotčené prostory do původního stavu, a není-li to s ohledem na povahu provedených prací možné, do stavu odpovídajícímu předchozímu účelu nebo užívání nemovitosti.

B.1.3.5 Telekomunikační zařízení a sítě

Ochranné pásmo telekomunikačních zařízení a sítí, podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 92 zákona č. 151/2000 Sb.

(1) k ochraně telekomunikačních zařízení se zřizují ochranná pásma.

B.1 Souhrnná technická zpráva

(2) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby.

(3) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

(4) v ochranném pásmu podzemních telekomunikačních vedení je zakázáno:

a) provádět bez souhlasu jejich vlastníka zemní práce s výjimkou nezbytně nutných oprav vodovodů a kanalizací při jejich haváriích; v těchto případech je provozovatel vodovodů a kanalizací povinen tuto skutečnost oznámit bez zbytečného odkladu provozovateli dotčeného telekomunikačního zařízení,

b) zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení a provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k podzemnímu telekomunikačnímu vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu,

c) vysazovat trvalé porosty.

(5) Ochranná pásma ostatních telekomunikačních zařízení vznikají dnem právní moci územního rozhodnutí o ochranném pásmu. Účastníkem územního řízení o ochranném pásmu je Úřad.

(6) Ochranné pásmo nadzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí podle zvláštního právního předpisu a je v něm zakázáno zřizovat stavby, elektrická vedení a železné konstrukce, umísťovat jeřáby, vysazovat porosty, zřizovat vysokofrekvenční zařízení nebo jinak způsobovat elektromagnetické stíny, odrazy nebo rušení.

B.1.3.6 Ochranná pásma a území z hydrogeologického hlediska

Stávající železniční trať neprochází v linii zájmového úseku ochranným pásmem vodního zdroje.

B.1.3.7 Soupis dobývacích prostor a ložisek nerostných surovin

V trase projektované tratě nebo v jejím blízkém okolí nejsou registrovány dobývací prostory a ložiska nerostných surovin. Stavba se nenachází v chráněných ložiskových územích ani v poddolovaném území.

B.1.3.8 Pozemky zemědělského a lesního fondu

Stavba nevyžaduje vynětí pozemků ze zemědělského a lesního fondu.

B.1.3.9 Ochrana inženýrských sítí při výstavbě

Správci jednotlivých sítí byly osloveni a zákresy jejich sítí jsou obsahem koordinační situace. Zákres sítí je pouze orientační, před začátkem prací je vždy nutné si dané sítě nechat vytyčit.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu.

Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací.

Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování projektové dokumentace nebo to nevyplývá z vyjádření od správců sítí (viz. Dokladová část), musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Po vytýčení budou provedeny ručně kopané sondy ke zjištění hloubky vedení ve volném terénu (vše s ohlášením správcí vedení). Jejich poloha bude zaznamenána do výkresové dokumentace a následně s výskytem těchto sítí budou seznámeni pracovníci provádějící opravu.

Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení.

Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození. Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN 34 3101, článek 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- ☐ kovové konstrukce nebo skříně na kterých jsou upevněny kabelové závěsy, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30 x 4 mm
- ☐ tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 34 3510
- ☐ před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- ☐ všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 34 3100
- ☐ indukují-li se ve sdělovacím kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č. 1 normy ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „ POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

Projektant již v rámci projektové dokumentace předpokládal, že inženýrské sítě jsou uloženy v dostatečné hloubce pod tratí tak, aby nebyly realizací železničního spodku dotčeny. Známé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny. Vzhledem k tomu, že stávající sítě jsou většinou umístěny ve stávajících komunikacích, nebylo možné jejich hloubku uložení zjistit.

Nicméně toto nezbavuje dodavatele povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit. Projektant upozorňuje, že v prostoru kolejiště se mohou ještě vyskytovat další inženýrské sítě procházející pod tratí, jejichž průběhy nejsou známy.

Při stavebních pracích je nutno drážní sítě vypínat tak, aby nebyl narušen železniční provoz na trati. Propojování kabelů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je nutno naplánovat do doby vlakových přestávek, dopravního klidu nebo do nepřetržité výluky s vyloučením železničního provozu, která je v rámci stavby naplánována – viz část F. Organizace výstavby.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

Účelem stavby je provedení především takových stavebních činností, které povedou k opravě železniční infrastruktury/ v celém úseku/ a odstranění propadu traťové rychlosti v části traťového úseku. Stávající stav je nevyhovující a daleko za hranicí své životnosti. Dojde k lokálním sanacím železničního spodku, včetně rozsáhlého pročištění příkopů a obnovení jejich funkcí tak, aby bylo zamezeno poruchám GPK a následným pomalým jízdám. Dále bude opraven nevyhovující stav nástupišť a umělých staveb (propustků a mostů). Výrazně se zvýší komfort pro cestující a zajistí spolehlivé provozování železniční dopravy a bezpečnost pohybu cestujících, zvýší se kultura cestování a zatraktivní se využívání železniční dopravy pro cestující.

Odstraněním propadu traťové rychlosti a opravou úseku a realizací ostatních SO a PS **budou vytvořeny předpoklady** pro budoucí zvýšení rychlosti nad 100 km/h i v ostatních úsecích (zejména Kanín – Dobšice nad Cidlinou – Choťovice), jakmile bude provedena **modernizace zabezpečovacího zařízení** včetně kódování vlaků v celém úseku/případné zvýšení rychlosti nad 100km/h **bude předmětem budoucí samostatné stavby**.

B.1.4.2 Dodržení obecných technických požadavků na výstavbu.

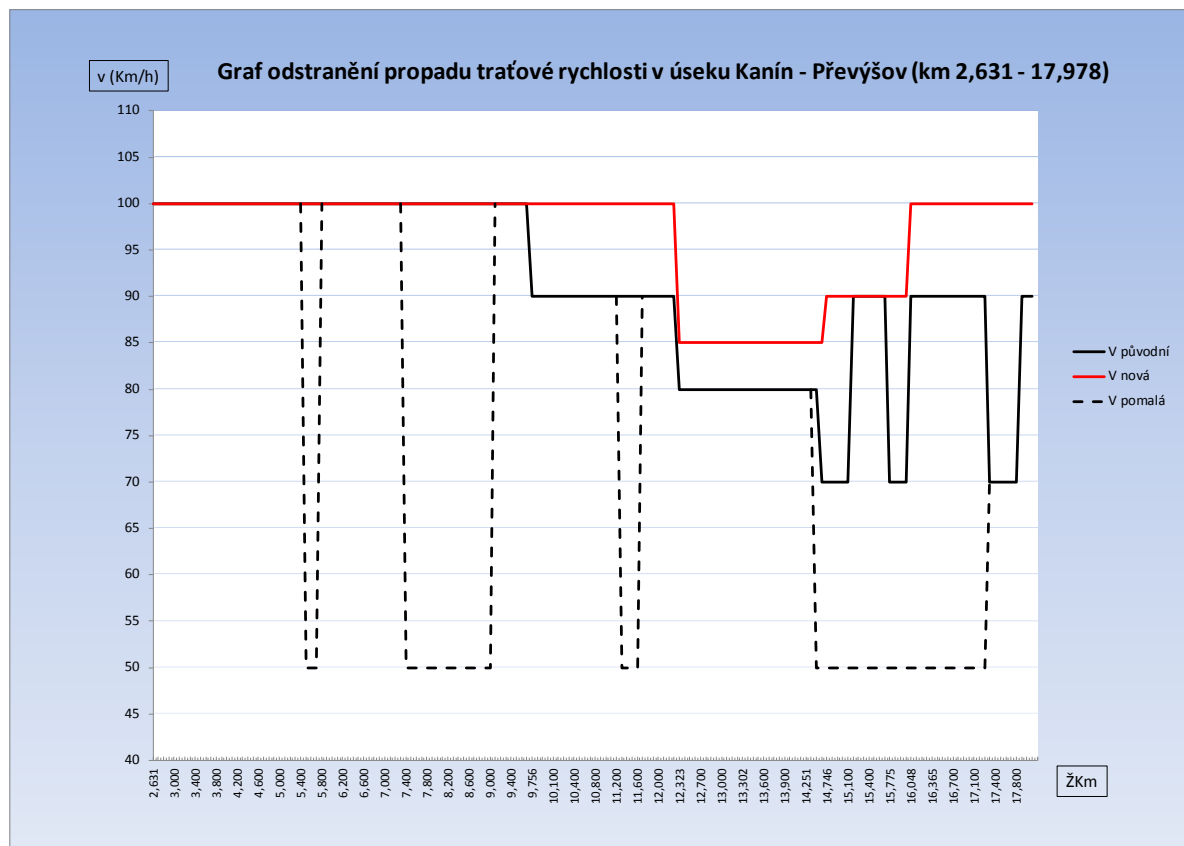
Obecné technické požadavky na výstavbu jsou dodrženy.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.

Začlenění stavby do krajiny, respektive její dopad na krajinný ráz je minimální. Stavba se pohybuje ve stávající stopě, nejsou realizovány žádné kolejové přeložky, nové nadjezdy či nové velké budovy. Proběhnou jen stavební činnosti opravného charakteru železniční infrastruktury a odstranění propadu traťové rychlosti v celém traťovém úseku.

B 1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení PS a SO

Základním cílem této stavby je odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov. Současný stav traťové rychlosti a stav, který bude dosažen touto stavbou je znázorněn v následujícím grafu:



Obr. 1: Graf znázorňující odstranění propadu traťové rychlosti po opravě na úseku Kanín - Převýšov

D. 1 Subsystem řízení a zabezpečení

D. 1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

PS 00-01-01 TÚ Odbočka Kanín – Převýšov úprava zab. zař.

ŽST. Dobšice nad Cidlinou – stávající stav

Železniční stanice Dobšice nad Cidlinou je vybavena staničním reléovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71. Návěstidla jsou zde světelná, jedná se o tyto návěstidla L, S1, S2, S3, L3, L2, L1, S, výhybky č. 1, 2, 8 a 9 jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky typu EP 600 v rozřezném provedení a s upevňovací soupravou. Výhybky č. 1, 2, 8 a 9 jsou vybaveny elektrickým ohřevem. Výhybka č. 4 je vybavena výměnovými zámky s vazbou na výkolejky. Výsledné klíče jsou uzamykány v EMZ. Pro spolupůsobení jízdy vlaku jsou zde použity kolejové obvody KO 43 00 s relé DSŠ 12S o signální frekvenci 275 Hz.

Dopravní program: Koleje č. 1,2,3 jsou dopravní
Kolej č. 5,7 jsou manipulační
Z koleje č. 3 odbočuje vlečka měnírna
Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdna vzdálenost je 700 m.

ŽST. Dobšice nad Cidlinou – oprava zabezpečovacího zařízení

V ŽST. Dobšice nad Cidlinou dojde k posunu výhybek v ose v 1. staniční koleji
Budou použity tyto výhybky

- v.č.1 J60 – 1: 9 – 300 zl, P, l, b
- v.č.2 J60 – 1: 9 – 300 zl, L, l b
- v.č.8 J60 – 1: 9 – 300 zl, P, l, b
- v.č.9 J60 – 1: 9 – 300 zl, L, l, b

Stávající přestavníky na výhybkách budou demontovány a na výhybkách budou použity přestavníky pro žlabový pražec v nerozřezném provedení a doplněny snímači polohy jazyků dle Směrnice SŽDC č. 77. Jedná se o tyto výhybky 1, 2, 8 a 9. Upraveným uspořádáním dojde i k novému umístění odjezdových návěstidel. Tato návěstidla budou repasována, musí být komisionálně vystaničena, při jejich staničení musí být dodržen čl. 6.2.6 TNŽ 342620. Jedná se o tato návěstidla L1, L2, L3, S1, S2, S3. Se1, Se2, Se3 a Se4. Vjezdová návěstidla L a S včetně jejich předvěstí PŘL a PŘS budou zachována ve stávajících polohách. Izolace kolejiště se nemění, pouze budou izolované styky umístěny v úrovni odjezdových návěstidel. Ostatní izolované styky musí být zachovány ve stávajících kilometrických polohách. Stávající stykové transformátory budou demontovány a po provedené opravě kolejiště budou namontovány zpět včetně lanových propojení. Po ukončení stavebních prací musí být kolejové obvody protokolárně nastaveny a uvedeny do provozu akreditovanou laboratoří. Na přejezdu v km 6,545 budou opraveny výstražníky, které budou pozinkovány.

Kabelizace: V rámci stavebních prací je předpoklad všechny podélné kabelové trasy zachovat a ochránit. Sekundární kabely od rozdělovačů budou použity v místech sanací nové. Vše je znázorněno na výkrese č. 1000 daného stavebního objektu

ŽST. Dobšice nad Cidlinou – PZS v km 6,545

Na sudém záhlaví mezi vj. náv. S a krajní výhybkou č. 9 se v km 6,545 nachází přejezdové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71, kde kontrolní a indikační prvky jsou umístěny v dopravní kanceláři ŽST. Dobšice nad Cidlinou. Přejezd je vybaven dvěma výstražníky s polovičními závory. Jedná se o křížení železniční trati Chocẽ – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a silnice III. tř. Pro spolupůsobení jízdy vlaku jsou použity dvoupásové kolejové obvody 50Hz s relé DSŠ12 (KO2796) z trati, pro ovládání ze ŽST. jsou použity kolejové obvody ŽST.

Z důvodu nevyhovujícího umístění stávajících výstražníků budou umístěny výstražníky nové dle platné normy ČSN 34 2650 ed. 2.

Označení výstražníků bude změněno dle v. č. 0200.

ŽST. Dobšice nad Cidlinou – PZS v km 7,768

Na lichém záhlaví mezi vj. náv. L a krajní výhybkou č. 1 se v km 7,768 nachází přejezdové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71, kde kontrolní a indikační prvky jsou umístěny v dopravní kanceláři ŽST. Dobšice nad Cidlinou. Přejezd je vybaven dvěma jednoduchými výstražníky bez závor. Jedná se o křížení železniční trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a polní cesty. Pro spolupůsobení jízdy vlaku jsou použity dvoupásové kolejové obvody 50Hz s relé DSS12 (KO2796) z trati, pro ovládání ze ŽST. jsou použity kolejové obvody ŽST.

Z důvodu nevyhovujícího umístění stávajících výstražníků budou umístěny výstražníky nové dle platné normy ČSN 34 2650 ed. 2.

Označení výstražníků bude změněno dle v. č. 0200.

ŽST. Choťovice – stávající stav

Železniční stanice Choťovice je vybavena staničním reléovým zabezpečovacím zařízením. Návěstidla jsou zde světelná, jedná se o tyto návěstidla L, S1, S2, S4, L4, L2, L1, S, výhybky č. 1, 2, 3, 4 a 5 jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky typu EP 600 v rozřezném provedení a s upevňovací soupravou, Výhybky č. 1, 2 a 5 jsou vybaveny elektrickým ohřevem. Pro spolupůsobení jízdy vlaku jsou zde použity dvoupásové kolejové obvody KO 27 96 s relé DSŠ 12 o signální frekvenci 50 Hz a jednopásové kolejové obvody KO 24 91 s relé NMVŠ2-1000/1000 o signální frekvenci 50 Hz.

Dopravní program: Koleje č. 1,2,4 jsou dopravní

Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdna vzdálenost je 700 m.

ŽST. Choťovice – oprava zabezpečovacího zařízení

V ŽST. Choťovice dojde k posunu výhybek v ose v 1. staniční koleji Budou použity tyto výhybky:

v.č.1 J60 – 1:18,5 – 1200 zl, I, P, p, b

v.č.2 J60 – 1:11 – 300 zl, P, p, b

v.č.4 Obl O60 – 1:14 – 760 (2074,202/1200/000) zl, I, P, l, b

v.č.5 J60 – 1:18,5 – 1200 zl, I, P, l, b

Stávající přestavníky na výhybkách budou demontovány a na výhybkách budou použity přestavníky pro žlabový pražec v nerozřezném provedení a doplněny snímači polohy jazyků, dle Směrnice SŽDC č. 77. Jedná se o tyto výhybky 1, 2, 4 a 5. Upraveným uspořádáním dojde i k změně umístění odjezdových návěstidel. Tato návěstidla budou repasována, musí být komisionálně vystaničena, při jejich staničení musí být dodržen čl. 6.2.6 TNŽ 342620. Jedná se o tato návěstidla L1, L2, L4, S1, S2 a S4. Vjezdová návěstidla L a S včetně jejich předvěstí PŘL a PŘS budou zachována ve stávajících polohách. Izolace kolejiště se nemění, pouze budou izolované styky umístěny v úrovni odjezdových návěstidel. Ostatní

B.1 Souhrnná technická zpráva

izolované styky musí být zachovány ve stávajících kilometrických polohách. Stávající stykové transformátory budou demontovány a po provedené opravě kolejiště budou namontovány zpět včetně lanových propojení. Po ukončení stavebních prací musí být kolejové obvody protokolárně nastaveny a uvedeny do provozu akreditovanou laboratoří. Na přejezdu v km 12,321 budou opraveny stojany závor, které budou pozinkovány.

Oprava přejezdu je řešena samostatným provozním souborem PS 05-01-01 Železniční přejezd v ev. km 12,321 – Úprava PZZ

Kabelizace: V rámci stavebních prací je předpoklad všechny podélné kabelové trasy zachovat a ochránit. Sekundární kabely od rozdělovačů budou použity v místech sanací nové. Vše je znázorněno na v.č. 1001.

ŽST. Choťovice – PZS v km 12,321

Na lichém záhlaví mezi vj. náv. L a krajní výhybkou č. 1 se v km 12,321 nachází přejezdové zabezpečovací zařízení typu SSSR, kde kontrolní a indikační prvky jsou umístěny v dopravní kanceláři ŽST. Choťovice. Přejezd je vybaven dvěma jednoduchými výstražníky bez závor. Jedná se o křížení železniční trati Chocẽ – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a polní cesty.

Pro spolupůsobení jízdy vlaku jsou použity dvoupásové kolejové obvody 50Hz s relé DSŠ12 (KO2796) z trati, pro ovládání ze ŽST. jsou použity kolejové obvody ŽST.

Přejezd je řešen samostatným provozním souborem PS 05-01-01 Železniční přejezd v ev. km 12,321 – Úprava PZZ

Mezistaniční úsek Výhybna Kanín – ŽST. Dobšice nad Cidlinou – stávající stav

Mezistaniční úseku Výhybna Kanín - ŽST. Dobšice nad Cidlinou je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu AH83 bez oddílových návěstidel. V daném úseku traťová rychlost 100km/h, zábrzdna vzdálenost 700m.

V mezistaničním úseku se nacházejí dvě přejezdová zabezpečovací zařízení v km 4,792 a v km 5,711. Tyto přejezdy jsou řešeny v samostatných provozních souborech.

PS 01-01-01 Železniční přejezd v ev. km 4,792 – Úprava PZZ

PS 01-01-02 Železniční přejezd v ev. km 5,711 – Úprava PZZ

Mezistaniční úsek Výhybna Kanín – ŽST. Dobšice nad Cidlinou – oprava zab. zařízení

V tomto mezistaničním úseku se nacházejí dvě přejezdová zabezpečovací zařízení v km 4,792 a v 5,711, která jsou řešena samostatnými provozními soubory. V této části provozního souboru jsou řešena zabezpečovací zařízení mezi krajní výhybkou č. 203 ve výhybně Kanín a vj. náv. S do ŽST. Dobšice nad Cidlinou. V tomto úseku budou zdemontovány stykové transformátory u výh. 203 u vj. náv. L do výhybny Kanín, km 3,500 na trati a v u vj. náv. S do ŽST. Dobšice. Stykové transformátory budou repasovány, přeměřeny a po provedené opravě kolejí namontovány zpět včetně lanových propojení.

B.1 Souhrnná technická zpráva

Vjezdová návěstidla a jejich předvěsti budou zachována na stávajících místech a v rámci prací musí být ochráněna, po provedené opravě koleje musí být provedeno přeměření s ohledem na průjezdný průřez. Rovněž tak se předpokládá, že bude ochráněna hlavní podélná kabelová trasa vedoucí dle dostupných podkladů vlevo, vpravo ve směru staničení. Hlavní překop se nachází 4,722; 4,796 a 5,024.

Dobšice nad Cidlinou – Choťovice – stávající stav

Mezistaniční úseku ŽST. Dobšice nad Cidlinou – ŽST. Choťovice je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 342620 typu AH83 bez oddílových návěstidel. V daném úseku traťová rychlost 100km/h, zábrzdna vzdálenost 700m.

V mezistaničním úseku se nacházejí dvě přejezdová zabezpečovací zařízení v km 9,011 a v km 8,427. Tyto přejezdy jsou řešeny v samostatných provozních souborech.

PS 03-01-02 Železniční přejezd v ev. km 8,427 – Úprava PZZ

PS 03-01-03 Železniční přejezd v ev. km 9,011 – Úprava PZZ

Dobšice nad Cidlinou – Choťovice - oprava zabezpečovacího zařízení

V tomto mezistaničním úseku se nacházejí dvě přejezdová zabezpečovací zařízení v km 8,427 a v 9,011, která jsou řešena samostatnými provozními soubory. V této části provozního souboru je řešeno zabezpečovací zařízení mezi vj. návěstidly uvedených ŽST. V tomto úseku budou zdemontovány stykové transformátory u vj. náv. L do ŽST. Dobšice n. C. u vj. náv. S do ŽST. Choťovice a dále v km 10,014 na trati. Stykové transformátory budou repasovány, přeměřeny a po provedené opravě kolejí namontovány zpět včetně lanových propojení. Vjezdová návěstidla a jejich předvěsti budou zachována na stávajících místech a v rámci prací musí být ochráněna, po provedené opravě koleje musí být provedeno přeměření s ohledem na průjezdný průřez. Rovněž tak se předpokládá, že bude ochráněna hlavní podélná kabelová trasa vedoucí dle dostupných podkladů vlevo a dále od hlavního překopu vpravo ve směru staničení. Hlavní překop se nachází km 7,736.

Choťovice – Převýšov – stávající stav

V mezistaničním úseku ŽST. Choťovice - ŽST. Převýšov není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků se uskutečňují na základě telefonického dorozumívání. V daném mezistaničním úseku se nenachází žádné přejezdové zabezpečovací zařízení. K tomuto mezistaničnímu úseku bylo přičleněno záhlaví ŽST. Převýšov tj mezi vj. náv. S a krajní výhybkou č. 7. V tomto záhlaví se nachází přejezdové zabezpečovací zařízení v km 17,971 (P3975), které je zabezpečeno mechanickými závorami obsluhovanými se St.2. Oprava tohoto přejezdu z hlediska zabezpečovacího zařízení není předmětem těchto oprav. Za přejezdem směrem do trati se zde nachází odjezdová izolovaná kolejnice Ik8.

Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdna vzdálenost je 700 m.

Choťovice – Převýšov - oprava zabezpečovacího zařízení

V této části provozního souboru je řešeno zabezpečovací zařízení mezi vj. návěstidlem L do ŽST. Choťovice a krajní výhybkou č. 7 v ŽST. Převýšov. V tomto úseku budou zdemontovány stykové transformátory v km 13,599 na trati a výstroj izolované koleje Ik8 před přejezdem v km 17,971. Stykové transformátory budou repasovány, přeměřeny a po provedené opravě kolejí namontovány zpět včetně lanových propojení. Vjezdová návěstidla a jejich předvěsti budou zachována na stávajících místech a v rámci prací musí být ochráněna, po provedené opravě koleje musí být provedeno přeměření s ohledem na průjezdný průřez. Přejezd v km 17,971 není předmětem této stavby z hlediska zabezpečovacího zařízení.

PS 01-01-01 Železniční přejezd v ev. km 4,792 – Úprava PZZ

Stávající stav

V současné době je stávající přejezd PZS „C“ v km 4,792 vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu „Hybrid“ SSSR/AŽD 71 se dvěma jednoduchými výstražníky s polovičními závory. Jedná se o křížení železniční trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a silnice III. tř. č. 3289. Indikační ovládací prvky jsou umístěny na kolejové desce v ŽST. Dobšice nad Cidlinou. Přejezd je vybaven závislostí na kolejových obvodech RZZ Dobšice nad Cidlinou o signálním kmitočtu 50 Hz.

Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdna vzdálenost je 700 m.

Technické řešení

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 4,792 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho dvojitého výstražníku „A1/A2“ s poloviční závorou a jednoho jednoduchého výstražníku „B“ s poloviční závorou.

Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2.

Stávající technologický domek je v nevyhovujícím stavu a za hranicí životnosti. Z tohoto důvodu bude nahrazen domkem (o rozměrech 3,6 x 2,5 m) s ocelovou konstrukcí se sendvičovými stěnami a valbovou střechou, který bude vybaven topením a ventilací s termoregulací. Dále v něm bude stolek s židlí a schránka na dokumentace v nehořlavém provedení pro potřeby údržby. Domek bude zateplen a umístěn dle výkresu č. 0100 na pozemku SŽDC s.o. na betonových základech s příčným prostupem pro kabelovod. Musí být dodržena podmínka o rozhledových trojúhelnících, tj. domek nesmí zasahovat do rozhledového trojúhelníku. Stávající zařízení bude do domku přemístěno. Nouzové ovládání, telefonní objekt a ukončení elektrické přípojky bude umístěno ve sdružené přístrojové skřini, která bude umístěna vedle technologického domku. Na základě požadavku OŘ Hradec Králové bude časová závislost pro měření předzváněcí doby, která je tvořena pomocí kondenzátorů vyměněna za modernější a bezpečnější způsob měření. Pro napájení domku bude využita stávající přípojka, která bude ukončena ve sdružené přístrojové skřini.

Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 4,773.

Stávající kabely budou z důvodu demontáže stávajícího technologického domku (RD) přerušeny a od místa přerušení napojeny do RD pomocí smřtitelných spojek a kabelových vložek stejného typu, jedná se o kabely vazební a o kabely na vzdálené konce přibližovacích úseků. V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely ke stojanům závor, stykovým transformátorům a ke stojánkům souborů ASE. Všechny kabely jsou vyznačeny na v.č. 1000.

Označení výstražníků bude změněno dle v. č. 0200.

Jelikož přejezd se nachází na konci nástupiště zastávky Sány, bude zde zřízeno zábradlí tak, aby cestující byli „vyvedeni“ za výstražník a nemohli vstoupit přímo do přejezdu.

PS 01-01-02 Železniční přejezd v ev. km 5,711 – Úprava PZZ

Stávající stav

V současné době je stávající přejezd PZS „B“ v km 5,711 vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu „Hybrid“ SSSR/AŽD 71 se dvěma jednoduchými výstražníky s polovičními závory. Jedná se o křížení železniční trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a silnice III. tř. č. 32812. Indikační ovládací prvky jsou umístěny na kolejové desce v ŽST. Dobšice nad Cidlinou. Přejezd je vybaven závislostí na kolejových obvodech RZZ Dobšice nad Cidlinou o signálním kmitočtu 50 Hz.

Taťová rychlost je 100 km/h, zábrzdna vzdálenost je 700 m.

Technické řešení

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 5,711 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí jednoho dvojitého výstražníku „A1/A2“ s poloviční závorou a jednoho jednoduchého výstražníku „B“ s poloviční závorou.

Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZNI dle ČSN 34 2650 ed. 2.

Stávající technologický domek je v nevyhovujícím stavu a za hranicí životnosti. Z tohoto důvodu bude nahrazen domkem (o rozměrech 3,6 x 2,5 m) s ocelovou konstrukcí se sendvičovými stěnami a valbovou střechou, který bude vybaven topením a ventilací s termoregulací. Dále v něm bude stolek s židlí a schránka na dokumentace v nehořlavém provedení pro potřeby údržby. Domek bude zateplen a umístěn dle výkresu č. 0100 na pozemku SŽDC s.o. na betonových základech s příčným prostupem pro kabelovod. Musí být dodržena podmínka o rozhledových trojúhelnících, tj. domek nesmí zasahovat do rozhledového trojúhelníku. Stávající zařízení bude do domku přemístěno. Nouzové ovládání, telefonní objekt a ukončení elektrické přípojky bude umístěno ve sdružené přístrojové skříně, která bude umístěna na boku vedle technologického domku. Na základě požadavku OŘ Hradec Králové bude časová závislost pro měření předzvánčí doby, která je tvořena pomocí

B.1 Souhrnná technická zpráva

kondenzátorů vyměněna za modernější a bezpečnější způsob měření. Pro napájení domku bude využita stávající přípojka, která bude ukončena ve sdružené přístrojové skříni.

Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 5,726.

Stávající kabely budou z důvodu demontáže stávajícího technologického domku (RD) přerušeny a od místa přerušení napojeny do RD pomocí smrštitelných spojek a kabelových vložek stejného typu, jedná se o kabely vazební a o kabely na vzdálené konce přibližovacích úseků. V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům, stykovým transformátorům a ke stojánkům souborů ASE. Všechny kabely jsou vyznačeny na v.č. 1000.

Označení výstražníků bude změněno dle v. č. 0200.

PS 03-01-02 Železniční přejezd v ev. km 8,427 – Úprava PZZ**Stávající stav**

V současné době je stávající přejezd PZS „B“ v km 8,427 vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71 se dvěma jednoduchými výstražníky bez závor. Jedná se o křížení železniční trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a silnice III. tř. č. 32818. Indikační ovládací prvky jsou umístěny na kolejové desce v ŽST. Dobšice nad Cidlinou. Přejezd je vybaven závislostí na kolejových obvodech RZZ Dobšice nad Cidlinou o signálním kmitočtu 50 Hz.

Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdna vzdálenost je 700 m.

Technické řešení

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 8,427 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou jednoduchých výstražníků „A“ a „B“ bez závor.

Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2.

Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 8,450.

V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům a ke stojánkům souborů ASE. Všechny kabely jsou vyznačeny na v.č. 1000.

Označení výstražníků bude změněno dle v. č. 0200.

PS 03-01-03 Železniční přejezd v ev. km 9,011 – Úprava PZZ**Stávající stav**

V současné době je stávající přejezd PZS „A“ v km 9,011 vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71 se dvěma jednoduchými výstražníky s celými závory. Jedná se o křížení železniční trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a

B.1 Souhrnná technická zpráva

silnice II. / 328. Indikační ovládací prvky jsou umístěny na kolejové desce v ŽST. Dobšice nad Cidlinou. Přejezd je vybaven závislostí na kolejových obvodech RZZ Dobšice nad Cidlinou o signálním kmitočtu 50 Hz.

Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 700 m.

Technické řešení

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 9,011 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou stávajících jednoduchých výstražníků „A“ a „B“ s celými závory.

Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2.

Ve stávajícím technologickém domku (RD) dojde k výměně technologie. Z původního zařízení zůstanou pouze baterie a dobíječe.

Dále bude provedena výměna dvou stykových transformátorů DT 952C v km 9,035.

V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům, stykovým transformátorům a ke stojánkům souborů ASE. Všechny kabely jsou vyznačeny na v.č. 1000.

Označení výstražníků bude změněno dle v. č. 0200.

PS 05-01-01 Železniční přejezd v ev. km 12,321 – Úprava PZZ

Stávající stav

V současné době je stávající přejezd PZS „B“ v km 12,321 vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu SSSR se dvěma jednoduchými výstražníky bez závor. Jedná se o křížení železniční trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek a polní cesty. Indikační ovládací prvky jsou umístěny ve výhybně Choťovice. Přejezd je vybaven závislostí na kolejových obvodech RZZ Choťovice o signálním kmitočtu 50 Hz.

Traťová rychlost je 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 700 m.

Technické řešení

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k opravě přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v žkm 12,321 na trati Choceň – Týniště nad Orlicí – Velký Osek. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou jednoduchých výstražníků „A“ a „B“ bez závor.

Zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3SNI dle ČSN 34 2650 ed. 2.

B.1 Souhrnná technická zpráva

V místě přejezdu bude provedena kabelizace, jedná se o kabely k výstražníkům. Všechny kabely jsou vyznačeny na v.č. 1000.

Označení výstražníků bude změněno dle v. č. 0200.

E. 1 Subsystem infrastruktura

E 1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01-10-01 Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezstyková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB 6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezstyková.

Oprava traťové koleje bude provedena v úseku km 2,631 – km 6,549 celkové délce 3.809 m. Začátek úprav je v km 2,631 ZV č. 3 (odb. Kanín). Tato stávající výhybka nebude stavbou dotčena. Konec úprav je v km 6,549, před ŽST Dobšice nad Cidlinou.

V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

Z čištění budou vynechány úseky:

od km 3,526 – km 3,545 (železniční most ev. km 3,536)

od km 4,415 – km 4,462 (železniční most ev. km 4,438)

od km 4,495 – km 4,504 (železniční most ev. km 5,508)

V opravovaném úseku se mezi Kanínem a Dobšicemi nad Cidlinou nachází zastávka Sány, která bude dotčena opravou koleje ve stejném rozsahu, jako širá trať.

V opravovaném úseku se nachází 3 stávajících železničních přejezdy (v km 4,792, v km 5,711, v km 6,545), které budou rovněž opraveny. Železniční přejezdy mají samostatné stavební objekty a jsou detailně řešeny v jiné části této dokumentace. Stavební objekty železničních přejezdů budou zahrnovat i železniční svršek – kol. pole 25 m (na každém železničním přejezdu), kolejové lože + ZKKP tak, aby stavební objekt každého železničního přejezdu tvořil kompletní, samostatně proveditelný celek.

SO 01-11-01 Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek

Nástupiště z. Sány

Z důvodu čištění a úpravy GPK je nutné technologických důvodů provést demontáž a zpětnou montáž stávajícího nástupiště na zastávce Sány km 4,8 – km 5,0. Délka nástupiště u

B.1 Souhrnná technická zpráva

koleje č.1 je 203 m. Stávající šířka nástupiště je proměnná a zůstane zachována. Stávající šířka nástupiště je 2,02 m a 4,7 m. Nástupiště bude zkráceno na délku 100 m. Stávající nástupiště má pevnou nástupní hranu. Nástupní hrana je tvořena tvárnici Tisher. Povrch nástupiště je zpevněný (povrch živice). Na zpětnou montáž podle nové GPK budou použity stávající nástupištní tvárnice Tischer. Za nástupištními Tvárnici bude provedena oprava povrchu nástupiště dle stávajícího přilehlého povrchu. Stávající šířka nástupiště zůstane zachována, povrch nástupiště bude opraven v nejnútnejším rozsahu, cca 2 m od nástupní hrany. Nástupní hrana bude ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje, 300 mm nad temenem přilehlé kolejnice.

Zábradlí

V km 4,802 604 bude osazeno zábradlí dl. 2,5 m, ve vzdálenosti 2,5 od osy koleje. Zábradlí bude ocelové, trubkové, vysoké 1,10 m nad přilehlou pochozí plochou.

Zábradlí bude sloužit jako zábrana přímému vstupu cestujících na železniční přejezd ev. km 4,792.

Zábradlí bude uloženo do betonových patek hl. 0,900 m, průměr 0,560 m. Zábradlí bude opatřeno nátěrem RAL 5002. Na zábradlí bude osazena tabule „Průchod pro pěší zakázán“.

Trativod

V tomto stavebním objektu je zahrnut i nově navržený trativod vpravo koleje, který je pokračováním trativodní větve odvádějící srážkovou vodu z výhybek na zhlaví a z oblasti železničního přejezdu v km 6,545.

Reprofilování příkopů

Podél trati budou v místech, kde je tvar tělesa železničního spodku v zářezu, reprofilovány všechny stávající příkopy po obou stranách koleje a obnovena jejich funkce. Stávající příkopy jsou zanesené pozůstatky z čištění kolejového lože z minulých let. V rámci stavby bude toto odstraněno.

Most v km 5,508Popis starého stavu

Šikmá plnostěnná nýtovaná OK bez mostovky, šířka mostu je 5,45 m, rozpětí je 8,30 m, délka mostu činí 14,30 m. Podle revizní zprávy z 07/2010 je most klasifikován K1/S1. Most je po celkové rekonstrukci bez závad.

Návrh opatření

Vlivem špatně provedených přechodů do trati dochází k vysypávání štěrkového lože do prostoru pod mostem. Navrhuje se provedení přechodových zídek z drátokamenných košů 1,0 x 1,0 x 2,0 m za všemi křídly. Žádné další stavební úpravy nejsou navrženy.

Propustek v km 3,293

Popis starého stavu

Kolmý kamenný deskový propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 6,10 m, rozpětí 900 mm, výška přesypávky 0,9 m. Propustek je propadlý, nefunkční, vtok i výtok se nachází pod úrovní okolního terénu, je znemožněn odtok povrchové vody, dochází ke kumulaci srážkové vody v propustku a tím k nežádoucímu podmáčení železničního spodku.

Návrh opatření

Navrhuje se úplné zrušení propustku. Propustek svojí konfigurací neumožňuje převod srážkové vody z jedné strany žel. tělesa na druhou, pro převedení srážkových vod slouží most v km 3,536. Propustek se nenachází v záplavovém území, jeho zrušením nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů na přilehlých pozemcích.

Po snesení svršku bude stávající propustek vybourán včetně spodní stavby. Prostor takto vzniklý bude zasypán materiálem vhodným do násypů a důkladně zhutněn po vrstvách. Konstrukce drážního tělesa bude v místě zrušeného propustku doplněna tak, aby plynule navazovala na průběh terénu před a za objektem. Pro zásyp jsou přípustné nesoudržné materiály, propustné, nenamrzavé. Mohou to být písky, štěrky, štěrkodrti a štěrkopísky nejméně třídy B dle ČSN 72 1512. Může být použit materiál kopaný i drcený. Použitá frakce kameniva by měla být v rozsahu 0–45.

Svahy drážního tělesa budou po opravě uvedeny do původního sklonu, ohumusovány v tl. 200 mm a osety.

Propustek v km 4,257

Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 8,3 m, $\phi 1000$ mm, výška přesypávky 1,5 m. Propustek je suchý, nejeví známky poškození. Čela jsou celistvá, s prokreslenými trhlinami v betonu.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze vyčištění na vtok, v profilu propustku a na výtok.

Propustek v km 5,258

Popis starého stavu

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 5,35 m, světlost 1000 mm, výška přesypávky 0,4 m. Propustek je nefunkční. Vtok i výtok se nachází pod úrovní okolního terénu, je znemožněn odtok povrchové vody, dochází ke kumulaci srážkové vody v propustku a tím k nežádoucímu podmáčení železničního spodku.

B.1 Souhrnná technická zprávaNávrh opatření

Navrhuje se úplné zrušení propustku. Propustek svojí konfigurací neumožňuje převod srážkové vody z jedné strany žel. tělesa na druhou, pro převedení srážkových vod slouží most v km 5,508. Propustek se nenachází v záplavovém území, jeho zrušením nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů na přilehlých pozemcích.

Po snesení svršku bude stávající propustek vybourán včetně spodní stavby. Prostor takto vzniklý bude zasypán materiálem vhodným do násypů a důkladně zhutněn po vrstvách. Konstrukce drážního tělesa bude v místě zrušeného propustku doplněna tak, aby plynule navazovala na průběh terénu před a za objektem. Pro zásyp jsou přípustné nesoudržné materiály, propustné, nenamrzavé. Mohou to být písky, štěrky, štěrkodrti a štěrkopísky nejméně třídy B dle ČSN 72 1512. Může být použit materiál kopaný i drcený. Použitá frakce kameniva by měla být v rozsahu 0–45.

Svahy drážního tělesa budou po opravě uvedeny do původního sklonu, ohumusovány v tl. 200 mm a osety.

Propustek v km 6,038Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 6,2 m, $\phi 600$ mm, výška přesypávky 1,1 m. Propustek je funkční, čela celistvá, beton bez defektů.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Proveďte se pouze vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 6,318Popis starého stavu

Kolmý žlb. rámový propustek, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 6,02 m, světlost 1300 mm, výška přesypávky 0,6 m. Propustek je opravený v roce 2011, nicméně nefunkční. Vtok i výtok se nachází pod úrovní okolního terénu, je znemožněn odtok povrchové vody, dochází ke kumulaci srážkové vody v propustku a tím k nežádoucímu podmáčení železničního spodku.

Návrh opatření

Navrhuje se úplné zrušení propustku. Propustek svojí konfigurací neumožňuje převod srážkové vody z jedné strany žel. tělesa na druhou, pro převedení srážkových vod slouží propustek v km 6,449. Propustek se nenachází v záplavovém území, jeho zrušením nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů na přilehlých pozemcích.

Proveďte se statické zajištění nosné konstrukce propustku tak, aby v budoucnu nebyl nijak ohrožen provoz na trati. V prostoru stávajících čel propustku se otevře svahovaná jáma,

čela se rozeberou a v prostoru vtoku a výtoku se realizuje kamenná čelní zídka, která bude sloužit jako ztracené bednění. Ve zdivu na vtokové straně, odkud se bude provádět vyplňování prostoru propustku, bude vynechán otvor příslušné velikosti pro umožnění aplikace výplňového materiálu. Zároveň je nezbytné provést minimálně dva odvětrávací otvory z povrchu trati do prostoru propustku, které zamezí vzniku nežádoucích vzduchových kapes a umožní dokonalé vyplnění stávajícího propustku.

Prostor stávajícího propustku mezi kamennými zídkami bude vyplněn betonem C12/15, tekuté konzistence. S výhodou lze použít samozhutnitelného betonu. Důležitým prvkem je správné zaplnění volného prostoru bez nežádoucích vzduchových mezer, které by v budoucnosti mohly způsobit lokální poruchy v nadloží. Prostor stávajícího propustku bude vyplněn betonem tekuté konzistence, s výhodou lze použít samozhutnitelného betonu.

Římsy propustku budou odbourány. Konstrukce drážního tělesa bude v místě zrušeného propustku doplněna tak, aby plynule navazovala na průběh terénu před a za objektem. Pro zásyp jsou přípustné nesoudržné materiály, propustné, nenamrzavé. Mohou to být písky, štěrky, štěrkodrti a štěrkopísky nejméně třídy B dle ČSN 72 1512. Může být použit materiál kopaný i drcený. Použitá frakce kameniva by měla být v rozsahu 0–45.

Svahy drážního tělesa budou po opravě uvedeny do původního sklonu, ohumusovány v tl. 200 mm a osety.

Drážní příkopy budou protaženy k propustku v km 6,449 (SO 01-21-01).

SO 02-10-01 Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezstyková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB 6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným upevněním, kolej bude bezstyková.

Opravena bude kolej č. 1 v celé délce včetně přípojných polí u vkládaných výhybek. Začátek úprav je v km 6,549. Konec úprav je v km 7,500 (km konec sanace).

V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

Výhybky

Vytrženy a nahrazeny budou výhybky č. 1, 2, 8, 9.

Vkládané výhybky budou tvaru : J60-1:9-300, na betonových pražcích, se žlabovými pražci, s čelistovými závěry, srdcovka bude celolitá ZPT, upevnění pružné – svěrky.

SO 02-11-01 Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek

Nástupiště

Z důvodu čištění a úpravy GPK je nutné provést snesení a opětovné zřízení stávajícího nástupiště u koleje č. 1. Délka nástupiště u koleje č.1 je 214 m a bude zkrácena na délku 100

B.1 Souhrnná technická zpráva

m. Na zpětné zřízení nástupiště podle nové GPK budou použity vyzískané nástupištní tvárnice Tischer. Mezi nástupištními tvárnici bude provedena oprava povrchu nástupiště.

Nástupní hrana bude ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje, 200 mm nad temenem přilehlé kolejnice.

Sanace

Návrh konstrukce pražcového podloží byl proveden na základě geotechnického průzkumu (součást dokladové části dokumentace).

Sanovány budou úseky pod vkládanými výhybkami č. 1, 2, 8, 9.

Úsek km 6,549 – 6,627

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrkodrt' fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Úsek km 7,390 – 7,500

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrkodrt' fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Sanační vrstva štěrkodrt' fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Reprofilování příkopů

Stávající příkop vlevo v km 7,465 – km 7,500 bude reprofilován. Stávající příkop je zanesen a v rámci stavby bude opraven.

SO 03-10-01 Dobšice nad Cidlinou – Choťovice, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezstyková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezstyková.

Oprava traťové koleje bude provedena v úseku km 7,500 – km 11,262 celkové délce 3,762 m. Začátek úprav je v km 7,50, kde končí sanace výhybek v ŽST Dobšice nad Cidlinou. Konec úprav je v km 11,262, před ŽST Choťovice.

V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

B.1 Souhrnná technická zpráva

V opravovaném úseku se mezi Dobšicemi nad Cidlinou a Choťovicemi se nachází 3 stávající železniční přejezdy (v km 7,768, v km 8,427, v km 9,011), které budou rovněž opraveny. Železniční přejezdy mají samostatné stavební objekty a jsou detailně řešeny v jiné části této dokumentace.

Stavební objekty železničních přejezdů budou zahrnovat i železniční svršek – kol. pole 25 m (na každém železničním přejezdu), kolejové lože + ZKKP tak, aby stavební objekt každého železničního přejezdu tvořil kompletní, samostatně proveditelný celek.

SO 03-11-01 Dobšice nad Cidlinou – Choťovice, železniční spodek**Sanace**

Návrh konstrukce pražcového podloží byl proveden na základě geotechnického průzkumu (součást dokladové části dokumentace).

Úsek km 9,000 – 9,500:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrkodrt' fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Vápenná stabilizace tl. 0,30 m (laboratorní stanovení receptury)

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % vlevo do navržených trativodů. V tomto úseku není možné obnovit příkop tak, aby bylo zajištěno odvodnění sanační vrstvy (zábory cizích pozemků). Z tohoto důvodu je navržen trativod.

Úsek km 10,450 – 10,600:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrkodrt' fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Reprofilování příkopů

Podél trati budou v místech, kde je tvar tělesa železničního spodku v zářezu, reprofilovány všechny stávající příkopy po obou stranách koleje a bude obnovena jejich funkce. Stávající příkopy jsou zanesené a v rámci stavby tedy budou opraveny.

Propustek v km 7,791**Popis starého stavu**

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 6,30 m, ϕ 600 mm, výška přesypávky 0,65 m. Propustek je funkční, částečně průtočný (zanesený), bez závažných defektů.

Návrh opatření

B.1 Souhrnná technická zpráva

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 10,376

Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 6,0 m, ϕ 250 mm, výška přesypávky 0,78 m. Propustek je funkční, čela celistvá, pokrytá mechem, beton bez defektů.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku a na výtoku.

SO 04-10-01 Choťovice, železniční svršek

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB 6 a SB8. Šterkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezстыková.

Opravena bude kolej č. 1 v celé délce včetně přípojných polí u vkládaných výhybek. Začátek úprav je v km 11,262 (začátek sanace před výhybkou č. 5). Konec úprav je v km 12,317 (začátek trhané stávající výhybky č. 1).

V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

Výhybky

Vytrženy a nahrazeny budou výhybky č. 1, 2, 4, 5.

Vkládané výhybky budou tvaru :

- 1 - J60-1:18,5-1200-I-P-p-ČZ-b-KS-ZPT
- 2 - J60-1:11-300-P-p-ČZ-b-KS-ZPT
- 4 - Obl-o60-1:14-760(2074,202/1200,000)-I-P-l-ČZ-b-KS-ZPT
- 5 - J60-1:18,5-1200-I-P-l-ČZ-b-KS-ZPT

Výhybky č. 1, 4 a 5 budou mít dle požadavku správce pojižděnou plochu L jazyka a opornice zpevněnou tepelným opracováním.

Výhybky budou se žlabovými pražci.

SO 04-11-01 Choťovice, železniční spodek

Nástupiště

B.1 Souhrnná technická zpráva

V železniční stanici se nacházejí dvě nástupiště. Nástupiště mezi kolejemi č. 1 a č. 2 bude zrušeno bez náhrady v celé délce (délka 219 m). Nástupiště u koleje č. 1, vnější, bude z důvodu čištění koleje a úpravy GPK demontováno. Po úpravě GPK bude nástupiště vráceno zpět. Stávající nástupiště má délku 219 m. Zpět bude nástupiště vráceno v délce 100 m. Nástupní hrana je tvořena tvárnici Tisher. Povrch nástupiště je zpevněný. Na zpětnou montáž podle nové GPK budou použity stávající nástupištní tvárnice Tischer. Za nástupištními tvárnici bude provedena oprava zpevněného povrchu nástupiště.

Nástupní hrana bude ve vzdálenosti 1650 mm od osy koleje, 200 mm nad temenem přilehlé kolejnice.

Sanace

Návrh konstrukce pražcového podloží byl proveden na základě geotechnického průzkumu (součást dokladové části dokumentace).

Sanovány budou úseky pod vkládanými výhybkami č. 4, 5 a kolej č. 1 od km 11,40 do km 11,60 a kolej č. 1 od km 11,90 do km 12,30 (včetně oblasti pod vkládanými výhybkami č. 1, 2).

Úsek km 11,262 – 11,412 (oblast výhybek č. 4, 5):

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Úsek km 11,400 – 11,600:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Geomříž 60/60 kN/m (použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,10 m (použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa)

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Úsek km 11,900 – 12,100:

Kolejové lože tl. 0,35 m pod pražcem

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Geomříž 60/60 kN/m (použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,10 m použití pouze pokud na místě poklesne ověřený modul pod 5 MPa)

B.1 Souhrnná technická zpráva

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Úsek km 12,100 – 12,303

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrkodrt' fr. 0 – 32 tl. 0,15 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Reprofilování příkopů

Stávající příkop vlevo ŽST bude reprofilován. Stávající příkop je zanesen a v rámci stavby bude opraven/vyčištěn.

Propustek v km 11,540

Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek ve staničním obvodu, s kolmými čely, délka propustku 17,5 m, $\phi 800$ mm, výška přesypávky 1,1 m. Propustek je funkční, čela celistvá, beton bez defektů. Na žlb. římsách je osazeno ocelové zábradlí.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez zásadních stavebních úprav. Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno a nahrazeno zábradlím novým, třímadlovým, z otevřených profilů, výšky 1100 mm nad horní hranou říms. Sloupky zábradlí budou kotveny pomocí patních plechů chemickými kotvami vlepenými v ŽB římsách. Dále se provede očištění čel od vegetace, vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 11,855

Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek ve staničním obvodu, s kolmými čely, délka propustku 16,8 m, $\phi 800$ mm, výška přesypávky 1,3 m. Propustek je funkční, čela celistvá, beton bez defektů. Na žlb. římsách je osazeno ocelové zábradlí.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez zásadních stavebních úprav. Stávající ocelové zábradlí bude odstraněno a nahrazeno zábradlím novým, třímadlovým, z otevřených profilů, výšky 1100 mm nad horní hranou říms. Sloupky zábradlí budou kotveny pomocí patních plechů chemickými kotvami vlepenými v ŽB římsách. Dále se provede očištění čel od vegetace, vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

SO 05-10 - 01 Choťovice - Převýšov, železniční svršek

B.1 Souhrnná technická zpráva

Stávající tvar železničního svršku je R65, kolej je bezстыková. Stávající pražce jsou dřevěné, betonové SB6 a SB8. Štěrkové lože je středně znečištěné, místy silně znečištěné. V rámci stavby dojde k výměně železničního svršku. Tvar železničního svršku bude 60E2, pražce budou betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním, kolej bude bezстыková.

Oprava traťové koleje bude provedena v úseku km 12,317 – km 17,980 celkové délce 5663 m. Začátek úprav je v km 12,317, v začátku stávající trhané výhybky č. 1 v ŽST Choťovice. Konec úprav je v km 17,980, v začátku výhybky č. 7 – ŽST Převýšov. Výhybka č. 7 nebude stavbou dotčena.

V rámci opravy bude kompletně vyčištěno kolejové lože v celém úseku.

V opravovaném úseku se mezi Choťovicemi a Převýšovem se nachází 2 stávající železniční přejezdy (v km 12,321, v km 17,971), které budou rovněž opraveny. Železniční přejezdy mají samostatné stavební objekty a jsou detailně řešeny v jiné části této dokumentace.

Stavební objekty železničních přejezdů budou zahrnovat i železniční svršek – kol. pole 25 m (na každém železničním přejezdu), kolejové lože + ZKKP tak, aby stavební objekt každého železničního přejezdu tvořil kompletní, samostatně proveditelný celek.

SO 05-11- 01 Choťovice - Převýšov, železniční spodek**Sanace**

Návrh konstrukce pražcového podloží byl proveden na základě geotechnického průzkumu (součást dokladové části dokumentace). Sanovány budou úseky km 14,300 – 14,350, km 14,600 – 14,800, km 15,750 - 16,050 a km 16,900 – 17,350

Úsek km 14,300 – 14,350:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Úsek km 14,600 – 14,800:

Kolejové lože tl. 0,35 m pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Geomříž 60/60 kN/m

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,10 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Úsek km 15,750 - 16,050:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

B.1 Souhrnná technická zpráva

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Úsek km 16,900 – 17,350:

Kolejové lože tl. 0,35 m (pod pražcem)

Sanační vrstva štěrku fr. 0 – 32 tl. 0,30 m

Výztužná PP geotextilie 80/80 kN/m

Úsek bude odvodněn jednostranným sklonem pláně tělesa železničního spodku 4 % do navržených trativodů.

Propustek v km 12,677

Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 6,4 m, ϕ 300 mm, výška přesypávky 1,0 m. Propustek je funkční, čela celistvá, pokrytá mechem, beton bez defektů.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku a na výtoku.

Propustek v km 13,184

Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 7,3 m, ϕ 1000 mm, výška přesypávky 1,3 m. Propustek je funkční, čela celistvá, beton bez defektů.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez stavebních úprav. Provede se pouze očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 13,949

Popis starého stavu

Kolmý kamenný deskový propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 8,0 m, světlost 1,20 m, výška přesypávky 1,8 m. Propustek je funkční, bez poruch na spodní stavbě či nosné konstrukci. Římky jsou značně přesypané.

Návrh opatření

Navrhuje se ponechat propustek bez zásadních stavebních úprav. Provede se pouze úprava pomocí gabionových zídek tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu štěrkuvého lože. Vzhledem k tomu, že stávající čela jsou mírně odtržená, nejeví se jako žádoucí jejich další přitěžování gabionovými zídkami. Navrhované řešení spočívá v provedení gabionových

B.1 Souhrnná technická zpráva

zídce před stávajícími čely a v jejich navýšení tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu šterkového lože. Stávající průtočný profil zůstane zachován. Řešení předpokládá provedení 1 ks gabionových košů 1,0 x 1,0 x 2,0 m před čely na levé i pravé straně stávající trouby v úrovni vtoku a výtoku z propustku. vzdálenost mezi koši bude odpovídat průtočnému profilu propustku. Na takto provedené koše bude osazena další řada gabionů 1,0 x 1,0 x 2,0 m. Mezera mezi spodní řadou gabionů bude překlenuta např. pomocí žlb. překladu a na ní uložený koš bude výškově upraven tak, aby navazoval na přilehlé gabiony.

Dále se provede očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

Propustek v km 14,240Popis starého stavu

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 8,3 m, $\phi 1000$ mm, výška přesypávky 1,80 m. Propustek je funkční, bez poruch na spodní stavbě či nosné konstrukci. Římky jsou značně přesypané.

Návrh opatření

Pomocí gabionových zídce tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu šterkového lože. Vzhledem k tomu, že stávající čela jsou mírně odtržená, nejeví se jako žádoucí jejich další přitěžování gabionovými zídkami. Navrhované řešení spočívá v provedení gabionových zídce před stávajícími čely a v jejich navýšení tak, aby nedocházelo k vysypávání materiálu šterkového lože. Stávající průtočný profil zůstane zachován. Řešení předpokládá provedení 1 ks gabionových košů 1,0 x 1,0 x 2,0 m před čely na levé i pravé straně stávající trouby v úrovni vtoku a výtoku z propustku. vzdálenost mezi koši bude odpovídat průtočnému profilu propustku. Na takto provedené koše bude osazena další řada gabionů 1,0 x 1,0 x 2,0 m. Mezera mezi spodní řadou gabionů bude překlenuta např. pomocí žlb. překladu a na ní uložený koš bude výškově upraven tak, aby navazoval na přilehlé gabiony.

Dále se provede očištění čel od vegetace a vyčištění na vtoku, v profilu propustku a na výtoku.

E 1.3 Železniční přejezdy**01-13-01 Železniční přejezd v ev. km 4,792****Současný stav**

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 8,6 m s úhlem křížení 83° , v km 4,792 ležící na silnici III/3289 vedoucí z Opolánek do Sánů (km 3,497). Číslo přejezdu je P3968. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3ZBI - PZS s úplnými závislostmi, se závorami, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena z vozovky s živičným krytem (asfaltem). Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

B.1 Souhrnná technická zpráva

Trat' se v místě přejezdu nachází v přímé části se stoupáním 1,81 ‰ ve směru staničení. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z bukových dřevěných pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 6,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $14 \times 0,60\text{m} = 8,40\text{m}$, úhel křížení 83° . Bude použito 11 panelů typu G I v místě přejíždění silničních vozidel a 3 panely typu G III v místě přechodu chodců z nedaleké zastávky Sáňy.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo ve směru staničení bude závěrná zídka posunuta o 3 cm dolů, vpravo bude posunuta o 4 cm dolů. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrný z přílohy č. 3 Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	asfaltový beton ACO 11	tl. 40 mm
	asfaltový beton ACP 16+	tl. 70 mm
	šterkodrt' ŠD _A	tl.150 mm
	šterkodrt' ŠD _B	tl.150 mm
	Celkem.....	410 mm

Napojení opravené vozovky na stávající komunikaci je provedeno vložením asfaltové zálivky. Technologie provádění je stanovena ve vzorových listech železničního spodku Ž11.11 – Železniční přejezdy a přechody.

V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněvého přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic

B.1 Souhrnná technická zpráva

použity upevňovací s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 5%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 5 ‰. Bude pod ním proveden šterkopískový podsyp tl. 50 mm. Trativod bude zaústěn do vsakovací jímky v km 4,800 vpravo trati. Rozměry vsakovací jímky budou 2,5 m x 2 m a hloubka bude činit 2 m, nad jímkou bude proveden zához zeminou v tl. 500 mm. Materiál jímky bude tvořen drceným kamenivem fr. 32/63 a ze všech stran bude jímka obalena geotextilií.

01-13-02 Železniční přejezd v ev. km 5,711**Současný stav**

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 6,6 m s úhlem křížení 90°, v km 5,711 ležící na silnici III/32812 vedoucí z Opolánek do Dobšic (silniční km 3,426). Číslo přejezdu je P3969. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3ZNI - PZS s úplnými závislostmi, se závorami, bez pozitivního signálu, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena z pryžových vnitřních panelů STRAIL. Místo vnějších desek stejné konstrukce je zde umístěna asfaltová směs, a proto nelze konstrukci klasifikovat jako plně rozebíratelnou. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trať se v místě přejezdu nachází v přímé části se stoupáním 3,82 ‰ ve směru staničení. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z betonových pražců SB 8. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 6,5m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $12 \times 0,60\text{m} = 7,20\text{m}$, úhel křížení 90°. Bude použito 12 panelů typu G I.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 2 cm nahoru, vpravo trati bude ponechána beze změny. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrné z přílohy č. 3 Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné

B.1 Souhrnná technická zpráva

zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	asfaltový beton ACO 11	tl. 40 mm
	asfaltový beton ACP 16+	tl. 70 mm
	šterkodrt' ŠD _A	tl.150 mm
	<u>šterkodrt' ŠD_B</u>	<u>tl.150 mm</u>
	Celkem.....	410 mm

V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 5%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude veden v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se šterkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 5,702 do příkopu vpravo trati.

01-13-03 Železniční přejezd v ev. km 6,545**Současný stav**

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 7,0 m s úhlem křížení 83°, v km 6,545 ležící na silnici III/32813 vedoucí z Dobšic do Hradčan (km 3,092). Číslo přejezdu je P3970. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3ZNI - PZS s úplnými závislostmi, se závorami, bez pozitivního signálu, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena z vozovky s živičným krytem (asfaltem). Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku. Vlevo trati se nachází prahová vpust'.

Trať se v místě přejezdu nachází v přímé části se stoupáním 0,94‰ ve směru staničení. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z bukových dřevěných pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

B.1 Souhrnná technická zpráva

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 7,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $11 \times 0,60\text{m} = 6,60\text{m}$, úhel křížení 83° . Bude použito 11 panelů typu G I.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude závěrná zídka posunuta o 3 cm nahoru, vpravo trati bude ponechána beze změny. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrné z přílohy č. 3 Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídkou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	asfaltový beton ACO 11	tl. 40 mm
	asfaltový beton ACP 16+	tl. 70 mm
	šterkodrt' ŠD _A	tl.150 mm
	<u>šterkodrt' ŠD_B</u>	<u>tl.150 mm</u>
	Celkem.....	410 mm

V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozní úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 5%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se šterkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude zřízen v rámci SO 02-11-01 Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek.

03-13-01 Železniční přejezd v ev. km 7,768

Současný stav

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 4,92 m s úhlem křížení 90°, v km 7,768 ležící na účelové komunikaci (polní cesta u Dobšic). Číslo přejezdu je P3971. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3SNI - PZS s úplnými závislostmi, bez závor, bez pozitivního signálu, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je zhotovena z železobetonových zádlažbových panelů LP - A a LP - B a vně z nezpevněné vozovky. Konstrukce tedy nelze klasifikovat jako plně rozebíratelnou. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku a obsluha se nachází v železniční stanici.

Trat' se v místě přejezdu nachází v přímé části se stoupáním 3,20 ‰ ve směru staničení. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z bukových dřevěných pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 4,5m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $8 \times 0,60\text{m} = 4,80\text{m}$, úhel křížení 90°. Bude použito 8 panelů typu G II.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 3 cm dolů a vpravo trati o 2 cm dolů. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrný z přílohy č. 3 Příčný řez přejezdem.

Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D2 a třídou dopravního zatížení VI (do 15 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	dvouvrstvý nátěr DV 20	tl. 20 mm
	penetrační makadam hrubozrnný PMH	tl.100 mm
	<u>šterkodrt' ŠDB</u>	<u>tl.250 mm</u>
	Celkem.....	370 mm

B.1 Souhrnná technická zpráva

V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy štěrkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít jednostranný sklon 5%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se štěrkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 7,756 do příkopu vlevo trati.

03-13-02 Železniční přejezd v ev. km 8,427**Současný stav**

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd širší 5,4 m s úhlem křížení 110°, v km 8,427 ležící na silnici III/32818 vedoucí z Hradčan do Žehuně (silniční km 0,537). Číslo přejezdu je P3972. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3SBI - PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je živičná a je zhotovena z asfaltového betonu. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trať se v místě přejezdu nachází v přímé části se stoupáním 9,77 ‰ ve směru staničení. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění RT s rozponovými podkladnicemi a z bukových dřevěných pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 5,2m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí 10x0,60m = 6,00m, úhel křížení 110°. Bude použito 10 panelů typu G I.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 2 cm dolů, vpravo trati zůstane výška závěrné zídky beze změny. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrný z přílohy č. 3 Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné

B.1 Souhrnná technická zpráva

zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení V (do 100 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	asfaltový beton ACO 11	tl. 40 mm
	asfaltový beton ACP 16+	tl. 70 mm
	šterkodrt' ŠD _A	tl.150 mm
	<u>šterkodrt' ŠD_B</u>	<u>tl.150 mm</u>
	Celkem.....	410 mm

V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 5%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se šterkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 8,415 do svahu vlevo trati.

03-13-03 Železniční přejezd v ev. km 9,011**Současný stav**

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 7,6 m s úhlem křížení 58°, v km 9,011 ležící na silnici II/328 vedoucí z Žehuně do Dlouhopolska (km 15,121). Číslo přejezdu je P3973. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3ZBI - PZS s úplnými závislostmi, se závorami, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je živičná a je zhotovena z asfaltového betonu. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trať se v místě přejezdu nachází v přímé části se stoupáním 1,9 ‰ ve směru staničení. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z bukových dřevěných pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

B.1 Souhrnná technická zpráva

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 6,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $14 \times 0,60\text{m} = 8,40\text{m}$, úhel křížení 58° . Bude použito 14 panelů typu G I.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 1 cm dolů, vpravo trati bude posunuta o 2 cm dolů. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrný z přílohy č. 3 Příčný řez přejezdem.

Spáry mezi stávající komunikací a novou živičnou konstrukcí a mezi živičnou konstrukcí a závěrnou zídou budou vyplněny modifikovanou plastickou zálivkou. Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení IV (do 500 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	asfaltový beton ACO 11	tl. 40 mm
	asfaltový beton ACL 16+	tl. 60 mm
	asfaltový beton ACP 16+	tl. 50 mm
	šterkodrt' ŠD _A	tl.150 mm
	<u>šterkodrt' ŠD_A</u>	<u>tl.150 mm</u>
	Celkem.....	450 mm

V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněvého přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozní úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží navazující na sanaci v traťovém úseku a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,30m a vápenné stabilizace v tl. 0,30m. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 4%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se šterkopískovým

podsypan tl. 50 mm. Trativod bude napojen v km 9,016 na trativod pokračující dále v trati v rámci SO 03-11-01 Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železničního spodek.

05-13-01 Železniční přejezd v ev. km 12,321

Současný stav

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 4,0 m s úhlem křížení 90°, v km 12,321 ležící na účelové komunikaci vedoucí k oboře. Číslo přejezdu je P3974. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3SNI - PZS s úplnými závislostmi, bez závor, bez pozitivního signálu, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Konstrukce přejezdu je nepevněná a je zhotovena z drážního štěrku. Činnost přejezdu je ovládána automaticky jízdou vlaku.

Trať se v místě přejezdu nachází v přímé části ve sklonu 0,00 ‰. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z bukových dřevěných prážců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 4,0m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $6 \times 0,60\text{m} = 3,60\text{m}$, úhel křížení 90°. Bude použito 6 panelů typu G II.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude závěrná zídka posunuta o 4 cm dolů, vpravo trati bude posunuta o 6 cm dolů. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrný z přílohy č. 3 Příčný řez přejezdem.

Závěrné zídky budou zhotoveny z materiálu dle platných Technických podmínek dodacích pro plastbetonové přejezdové konstrukce. Jsou součástí dodávky přejezdové konstrukce.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D2 a třídou dopravního zatížení VI (do 15 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	dvouvrstvý nátěr DV 20	tl. 20 mm
	penetrační makadam hrubozrnný PMH	tl. 100 mm
	<u>štěrkodrt' ŠD_B</u>	<u>tl. 250 mm</u>
	Celkem.....	370 mm

rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovadla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy štěrkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Plán tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní plán bude mít jednostranný sklon 5%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se štěrkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude vyústěn v km 12,331 do příkopu vlevo trati.

05-13-02 Železniční přejezd v ev. 17,971

Současný stav

Ve stávajícím stavu se jedná o jednokolejný přejezd šíře 8,25 m s úhlem křížení 85°, v km 17,971 ležící na silnici III/32734 vedoucí z Lovčic do Levína (silniční km 3,053). Číslo přejezdu je P3975. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZM 2 - PZM obsluhované na místě. Konstrukce přejezdu je živičná a je zhotovena z asfaltového betonu. Činnost přejezdu není ovládána automaticky jízdou vlaku, jeho obsluha se nachází v železniční stanici.

Trat' se v místě přejezdu nachází v přímé části se stoupáním 1,11 ‰ ve směru staničení. Železniční svršek se skládá z kolejnic R65, z tuhého upevnění ZT s žebrovými podkladnicemi a z bukových dřevěných pražců. Rozchod je normální, tedy 1435 mm.

Navrhovaný stav

Stávající směrové a výškové vedení trati bude zachováno. Šířka převáděné komunikace činí 8,25m. Konstrukce přejezdu je navržena jako plastbetonová uložena na patě kolejnic a v závěrných zídkách. Šíře konstrukce přejezdu je daná šířkou modulu plastbetonového panelu a činí $14 \times 0,60\text{m} = 8,40\text{m}$, úhel křížení 85°. Bude použito 14 panelů typu G I.

Z důvodu minimalizace rozsahu úpravy navazující komunikace jsou v přejezdu na kolejnicích umístěny lomy nivelety převáděné komunikace. Plastbetonová konstrukce umožňuje výškovým posunem závěrných zídek a tím pádem i vnějších panelů plynulé navázání na komunikaci. Vlevo trati bude posunuta závěrná zídka o 5 cm nahoru, vpravo trati bude posunuta o 6 cm nahoru. Názorně jsou příčné sklony v přejezdové úpravě patrné z přílohy č. 004 Příčný řez přejezdem.

Podle druhu komunikace a dopravního zatížení byla dle „katalogu vozovek“ TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací s uvažovanou návrhovou úrovní porušení D1 a třídou dopravního zatížení IV (do 500 těžkých nákladních vozidel za 24. hod.) navržena následující konstrukce vozovky na přejezdu:

Konstrukce vozovky:	asfaltový beton ACO 11	tl. 40 mm
	asfaltový beton ACL 16+	tl. 60 mm
	asfaltový beton ACP 16+	tl. 50 mm
	šterkodrt' ŠD _A	tl.150 mm
	<u>šterkodrt' ŠD_A</u>	<u>tl.150 mm</u>
	Celkem.....	450 mm

V rámci SO železničního svršku bude rošt snesen. Po zřízení železničního spodku bude svršek obnoven kolejovým roštem z kolejnic 60 E2 a betonových pražců s bezpodkladnicovým pružným upevněním, rozdělení pražců „u“. Pod plastbetonovou konstrukcí úrovněového přejezdu budou z důvodu zvýšení životnosti upevňovacích součástí kolejnic použity upevňovačla s antikorozií úpravou. Kolejové lože bude zřízeno z drceného kameniva frakce 31,5/63 tl. 0,35m pod pražcem.

V rámci stavebního objektu železničního spodku je na přejezdu navržena zesílená konstrukce pražcového podloží a to z vrstvy šterkodrti v tl. 0,20m a separační geotextilie. Pláň tělesa železničního spodku bude provedena bez sklonu a zemní pláň bude mít jednostranný sklon 5%.

Těleso bude odvodněno trativodem DN 150, který bude v podélném sklonu 3 ‰, a proto bude provedeno podbetonování betonem C16/20 tl. 100 mm se šterkopískovým podsypem tl. 50 mm. Trativod bude zaústěn do stávající kanalizační šachty v km 17,979 vlevo trati.

E 3.1 Železniční a silniční mostní objekty

SO 01-20-01 Most v km 3,536

Popis starého stavu

Kolmá plnostěnná svařovaná OK s dolní prvkovou mostovkou, šířka mostu je 5,83 m, rozpětí je 19,5 m, délka mostu činí 24,8 m. Podle revizní zprávy z 07/2010 je most klasifikován K2/S2. Na objektu chybí zábradlí na opěrách a křídlech, jednotlivé ocelové prvky OK jsou mírně oslabené, nátěr OK je zprašený, OK je rzivá. Konzola podélníku je

v kolizi s pozednicí, důsledkem je prasklina ve stěně podélníku. Pohyblivá ložiska jsou pravděpodobně zarezlá. Spodní stavba je popraskaná, závěrné zídky jsou poškozeny.

Návrh opatření

Most bude po snesení svršku přizvednut tak, aby mohla být demontována a repasována ložiska na O2 a aby mohla být provedena nová protikorozi ochrana celé nosné konstrukce. Provedou se výkopové práce na předpolích, odbourají se závěrné zídky a poškozená křídla. Proveďte se kompletní výměna mostnic a pozednic, podlahy na mostě se upraví a doplní se chybějící kusy, vymění se pojistné úhelníky. Zároveň je navržena úprava OK spočívající ve zkrácení konzoly podélníku, na němž jsou osazeny pozednice. Proveďte se obnova PKO na celém mostě, na vjezdu na most z obou stran budou provedeny žluto-černé pruhy vyznačující nedostatečný volný mostní průřez na mostě. Vybetonuje se nová závěrná zídka a křídla, na nichž se provedou nové římsy a nové ocelové třímadlové zábradlí. Závěrná zídka je navržena vykonzolovaná, aby umožnila uložení pozednice. Pohyblivá ložiska na O2 budou repasována a nově podlita. Je navržena nová izolace spodní stavby, budou provedeny nové příčné drenáže za opěrami a zřízeno nové ZKPP na předpolích.

SO 01-20-02 Most v km 4,438

Popis starého stavu

Kolmá plnostěnná svařovaná OK s dolní prvkovou mostovkou, šířka mostu je 7,05 m, rozpětí je 47,68 m, délka mostu činí 53,58 m. Podle revizní zprávy z 07/2010 je most klasifikován K1/S1. Pohyblivá ložiska vykazují známky zhoršené funkce. Zjištěné nedostatky nejsou závažného charakteru.

Návrh opatření

Most bude po snesení svršku přizvednut tak, aby mohla být demontována a repasována ložiska na O2 a aby mohla být provedena nová protikorozi ochrana celé nosné konstrukce. Pohyblivá ložiska na O2 budou repasována a nově podlita.

SO 01-21-01 Propustek v km 6,449

Popis starého stavu

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 5,41 m, světlá šířka 0,98 m, světlá výška od 0,525 do 0,545 m, stavební výška 0,672 m. Propustkem protéká stálá vodoteč, je průtočný. NK je vlivem absence hydroizolace mokrá. Na obou čelech propustku jsou provedeny žlb. římsy, na kterých je osazeno nenormové zábradlí. Na objektu je nedostatečná šířka kolejového lože.

Návrh opatření

Vzhledem k výškovým poměrům v bezprostředním okolí propustku a s přihlédnutím k charakteru celé akce a k délce plánovaných výluk není možné přistoupit k přestavbě celého propustku. Minimální výška přesypávky neumožňuje nahrazení stávajícího deskového

B.1 Souhrnná technická zpráva

propustku adekvátním prefabrikovaným profilem kruhového případně obdélníkového průřezu požadované průtočné kapacity.

Po snesení svršku a provedení výkopových prací, které odhalí horní povrch NK, budou odbourány stávající žlb. římsy. Na takto připravený povrch budou provedeny římsy nové, s přesahem přes stávající čela propustku. Římsy budou do stávajících čel kotveny pomocí vlepené betonářské výztuže a budou navýšeny tak, aby horní povrch drážní stezky byl 50 mm pod horním povrchem nové římsy. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažená až za čela propustku do nových příčných drenáží, které budou vyvedeny na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáží bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože.

Nová délka propustku je 5,67 m, světlé rozměry zůstávají nezměněny. Stavební výška je 0,660 m.

Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

SO 02-21-01 Propustek v km 7,161**Popis starého stavu**

Kolmý propustek, ve staničním obvodu. Propustek sestává ze tří dilatačně oddělených konstrukcí. Na kamenné spodní stavbě jsou provedeny klenbové nosné konstrukce, na vtoku a výtoku z prostého betonu, uprostřed z kamenného zdiva. Světlost kleneb je 1,49 m, světlá výška se pohybuje od 1,62 do 1,65 m, celková délka propustku činí 20,3 m. Propustkem protéká stálá vodoteč, je průtočný. Nosné konstrukce vykazují známky zatékání, jinak bez závažnějších poruch. Na objektu není na pravé římse dodržen VMP 3,0, zábradlí na obou římsách je nedostatečné výšky. Na výtokovém čele jsou trhliny šířky do 10 mm.

Návrh opatření

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se odstraní zábradlí na vtoku i výtoku a odbourá se výtoková římsa. Na takto připravený povrch bude provedena nová žlb. římsa, která bude do stávajícího čela kotvena pomocí vlepené betonářské výztuže. Římsa bude vzhledem k požadovanému VMP 3,0 m provedena s přesahem cca 0,3 m přes stávající čelo. Zároveň je nezbytné ji navýšit tak, aby horní povrch drážní stezky byl 50 mm pod horním povrchem nové římsy.

Na obou římsách se provede nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Sloupky jsou k římsám připevněny prostřednictvím patní desky a pomocí čtveřice chemických kotev do dodatečně vrtaných otvorů. Levé zábradlí bude kotveno do horního povrchu římsy, pravé zábradlí je kotveno z čela.

Čela propustku a pravá římsa budou otryskány VVP. Trhliny v pravém čele budou pročištěny a vyinjektovány. Celý povrch pravého čela bude na závěr opatřen celoplošnou sjednocující tenkovrstvou stěrkou.

B.1 Souhrnná technická zpráva

Po provedení nové římsy se přistoupí k zaizolování celého objektu. Bude sanován podklad pro pokládku izolačního systému. Na něj se provede nový systém vodotěsné izolace. V příčném směru se izolace vytáhne až na římsu, kde se zakotví do ozubu. V podélném směru bude izolace na stávající konstrukci klenby a bude, pokud to situace umožní, napojena na izolaci pod koleji přiléhající ke koleji č. 1.

Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy.

Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

SO 03-21-01 Propustek v km 8,348**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 8,22 m, světlá šířka 0,90 m, světlá výška 0,66 m, světlost 0,90 m, stavební výška 1,954 m. Propustek je funkční, vtok a výtok jsou silně zanesené. Spodní stavba vykazuje známky poškození, stejně jako nosná konstrukce. Vlivem absence hydroizolace je zdivo propustku mokré. Propustek je krátký a má značně přesypané římsy.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 1000$ mm, délky 9,75 m, stavební výška 1,717 v provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 03-21-02 Propustek v km 8,996**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 4,56 m, světlá výška 0,3 - 0,4 m, světlá šířka 1,0 m, stavební výška 0,850 m. Propustek je funkční, výtoková římsa a čelo jsou poškozené. Na výtoku z propustku jsou v profilu vodoteče uloženy drážní sítě.

Návrh opatření

B.1 Souhrnná technická zpráva

Vzhledem k výškovým poměrům v bezprostředním okolí propustku a s přihlédnutím k charakteru celé akce a k délce plánovaných výluk není možné přistoupit k přestavbě celého propustku. Minimální výška přesypávky neumožňuje nahrazení stávajícího deskového propustku adekvátním prefabrikovaným profilem kruhového případně obdélníkového průřezu požadované průtočné kapacity.

Po snesení svršku a provedení výkopových prací, které odhalí horní povrch NK, bude provedeno odbourání degradovaných částí betonu říms na vtoku i výtoku. Na takto připravený povrch budou provedeny římsy nové, s přesahem přes stávající čela propustku. Římsy budou do stávajících čel kotveny pomocí vlepené betonářské výztuže a budou navýšeny tak, aby horní povrch drážní stezky byl 50 mm pod horním povrchem nové římsy. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažena až za čela propustku do nové příčné drenáže, která bude vyvedena na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáže bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože.

Nová délka propustku je 4,66 m, světlé rozměry zůstávají nezměněny. Stavební výška je 0,839 m.

Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

SO 03-21-03 Propustek v km 9,111**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 4,63 m, světlá výška 0,51 - 0,52 m světlá šířka 0,95 m, stavební výška 0,953 m. Vtok i výtok z propustku jsou zanesené, propustek je značně přesypaný, neplní správně svoji funkci.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,927 m, v provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 03-21-04 Propustek v km 9,828**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 5,45 m, světlá výška 0,69 - 0,47 m světlá šířka 0,98

B.1 Souhrnná technická zpráva

m, stavební výška 0,834 m. Vtok i výtok z propustku jsou zanesené, propustek je značně přesypaný, neplní správně svoji funkci.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,736 m v provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 03-21-05 Propustek v km 10,058**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 4,62 m, světlá výška 0,25 - 0,42 m světlá šířka 1,0 m, stavební výška 0,928 m. Vtok i výtok z propustku jsou zanesené, propustek je značně přesypaný, neplní správně svoji funkci.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,921 m, v provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 03-21-06 Propustek v km 10,478**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 4,51 m, světlá výška 0,260 - 0,170 m světlá šířka 0,50 m, stavební výška 0,930 m. Vtok i výtok z propustku jsou zasypané materiálem z kolejového lože, propustek je značně přesypaný, neplní správně svoji funkci.

Návrh opatření

B.1 Souhrnná technická zpráva

Po snesení svršku a provedení výkopových prací, které odhalí horní povrch NK, bude provedeno ubourání částí betonu říms na vtoku i výtoku tak, aby konstrukce propustku nebyla v kolizi s nutným kolejovým ložem. Do stávajících čel bude vlepená spřahující výztuž a obě čela budou prodloužena o 0,5 m. Na nové části čel budou provedeny nové římsy, s přesahem 50 mm. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažena až za čela propustku do nové příčné drenáže, která bude vyvedena na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáže bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože. Propustek na vtoku, ve vlastním profilu a na výtoku bude vyčištěn a vtok a výtok odlážděn kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 03-21-07 Propustek v km 11,227**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi, s kolmými čely, délka propustku 6,16 m, světlá výška 0,840 - 0,865 m světlá šířka 1,30 m, stavební výška 0,640 m. Propustkem protéká stálá vodoteč, je průtočný, funkční, částečně zanesený. Spodní stavba vykazuje známky poškození, stejně jako nosná konstrukce. Vlivem absence hydroizolace je zdivo propustku mokré. Na římsách je osazeno ocelové zábradlí.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá ve využití tzv. reliningu – vložení nové ocelové flexibilní konstrukce do stávajícího profilu a zainjektování prostoru mezi stávající a novou NK betonovou směsí. Je navržena ocelová flexibilní trouba $\phi 1,15$ m, délky 10,38 m, stavební výška 0,899 m s čely provedenými ve sklonu odpovídajícím svahům železničního tělesa. Na vtoku a výtoku bude proveden masivní žlb. práh. Na styku s terénem bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože. Ocelové zábradlí bude odstraněno, římsy budou odbourány. Dále se provede vyčištění vtoku a výtoku z propustku.

SO 04-21-01 Propustek v km 12,072

OŘ Hradec Králové plánuje v roce 2014 provést opravu propustku zatrubněním, proto se objekt ponechá v původním stavu bez úprav.

SO 05-21-01 Propustek v km 12,346**Popis starého stavu**

Kolmý železobetonový trubicí propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 6,965 m, $\phi 800$ mm, stavební výška 0,765 m. Propustek je funkční, v části pod kolejí jsou trouby propadlé, čela jsou celistvá, pokrytá vegetací.

Návrh opatření

B.1 Souhrnná technická zpráva

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 9,00 m, stavební výška 0,871 m, v provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-02 Propustek v km 13,431**Popis starého stavu**

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 7,6 m, $\phi 600$ mm, stavební výška 1,820 m. Propustek je propadlý, vyplněný štěrkem, nefunkční.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 9,00 m, stavební výška 1,028 m, v provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, která se zaizoluje. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy. Koncové trouby budou seříznuty dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-04 Propustek v km 15,226**Popis starého stavu**

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 9,325 m, $\phi 800$ mm, stavební výška 1,864 m. Na vtoku je provedena žlb. jímka, do níž je zaústěn drážní příkop. Propustek je průtočný, spodní stavba vykazuje známky poškození, stejně jako nosná konstrukce. Vlivem absence hydroizolace je zdivo propustku mokré.

Návrh opatření

B.1 Souhrnná technická zpráva

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 11,5 m, stavební výška 2,276 m. Na vtoku je navržena kalová žlb. jímka, na výtoku je provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, vybuduje se nová žlb. jímka a provede se izolace celého objektu. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy.

Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu. Dno jímky bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože a umístěno 300 mm pod dnem vtoku do propustku. Na výtoku bude koncová trouba seříznuta dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-04 Propustek v km 15,492**Popis starého stavu**

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 8,51 m, $\phi 800$ mm, stavební výška 1,710 m. Na vtoku je provedena žlb. jímka, do níž je zaústěn drážní příkop. Propustek je propadlý, vyplněný štěrkem, nefunkční.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 10,5 m, stavební výška 1,922 m. Na vtoku je navržena kalová žlb. jímka, na výtoku je provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Provede se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, vybuduje se nová žlb. jímka a provede se izolace celého objektu. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy.

Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu. Dno jímky bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože a umístěno 300 mm pod dnem vtoku do propustku. Na výtoku bude koncová trouba seříznuta dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-05 Propustek v km 15,615**Popis starého stavu**

B.1 Souhrnná technická zpráva

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 8,45 m, $\phi 800$ mm, stavební výška 1,880 m. Na vtoku je provedena žlb. jímka, do níž je zaústěn drážní příkop. Propustek je propadlý, vyplněný štěrkem, nefunkční.

Návrh opatření

Navrhovaná oprava propustku spočívá v odstranění stávající NK včetně spodní stavby a její nahrazení žlb. trubním propustkem $\phi 800$ mm, délky 10,5 m, stavební výška 2,125 m. Na vtoku je navržena kalová žlb. jímka, na výtoku je provedení bez čel.

Po demontáži koleje a snesení železničního svršku budou provedeny výkopové a bourací práce. Proveďte se základ pro propustek vyztužený kari sítí, osadí se nová NK z patkových železobetonových trub, vybuduje se nová žlb. jímka a provede se izolace celého objektu. Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy.

Před vtokem do propustku bude vybudována kalová jímka ze slabě vyztuženého betonu. Dno jímky bude odlážděno lomovým kamenem do betonového lože a umístěno 300 mm pod dnem vtoku do propustku. Na výtoku bude koncová trouba seříznuta dle průběhu přilehlého terénu a na styku s ním bude provedeno odláždění kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-06 Propustek v km 15,893**Popis starého stavu**

Kolmý propustek v širé trati, nosná konstrukce je tvořená žlb. půlkruhovou klenbou na betonové spodní stavbě, délka propustku 8,865 m, světlost 1,985 mm, stavební výška 3,210 m. Na propustek bezprostředně navazují samostatná šikmá betonová křídla, která stabilizují drážní těleso. Propustek je průtočný, nosná konstrukce nevykazuje známky poškození. U paty opěry O1 je velké hnízdo. Všechna křídla jsou odtržená od nosné konstrukce resp. spodní stavby, nepříznivý je stav zejména na výtoku, kde je na obou stranách otevřená spára šířky cca 0,15 m.

Návrh opatření

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se odstraní zábradlí na vtoku i výtoku a odbourají se římsy. Na odbouraný povrch budou provedeny nové žlb. římsy, které se do stávajícího čela kotvena pomocí vlepené betonářské výztuže. Římsa bude provedena s přesahem cca 0,1 m přes stávající čelo.

Na obou římsách se provede nové ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1 m. Sloupky jsou k římsám připevněny prostřednictvím patní desky a pomocí čtveřice chemických kotev do dodatečně vrtaných otvorů.

Otevřené spáry mezi čely a šikmými křídly budou otryskány VVP, mechanicky dočištěny a vyplněny trvale pružným materiálem. Obdobně se přistoupí k sanaci hnízda ve spodní stavbě.

B.1 Souhrnná technická zpráva

Po provedení nových říms se přistoupí k zaizolování celého objektu. Bude proveden podklad pro pokládku izolačního systému. Na něj se provede nová plovoucí vodotěsná izolace. V příčném směru se izolace vytáhne až na římsy, kde se zakotví do říms. V podélném směru bude izolace protažena až za konce říms propustku do nových příčných drenáží, které budou vyvedeny na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáží bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože.

Na takto provedený SVI se provedou nové zásypové vrstvy a svršek se uvede do nové polohy.

Profil propustku bude na vtoku, v samotném propustku i na jeho výtoku, vyčištěn.

SO 05-21-07 Oprava propustku v km 16,630**Popis starého stavu**

Kolmý kamenný deskový propustek s NK tvořenou zabetonovanými kolejnicemi v širé trati, délka propustku 5,34 m, světlá výška 0,970 m světlá šířka 0,83 m, stavební výška 0,790 m. Propustek je průtočný, funkční, částečně zanesený. Spodní stavba ani nosná konstrukce nevykazují známky poškození. Naopak čela propustku jsou poškozená, křídla jsou odtržená od spodní stavby.

Návrh opatření

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se na vtoku i výtoku odbourají římsy a odtržená čela. Na odbouraný povrch budou provedeny nové žlb. římsy a nová žlb. čela, jejichž konstrukce bude se stávajícími spojena pomocí vlepené betonářské výztuže. Římisa bude provedena s přesahem cca 50 mm přes stávající čelo. Na objektu bude provedena nová hydroizolace, která bude zakotvená do ozubů v nových římsách. V podélném směru bude izolace protažena až za čela propustku do nové příčné drenáže, která bude vyvedena na povrch drážního tělesa. Vyústění drenáže bude odlážděno kamennou dlažbou do betonového lože.

Povrch stávajících a nových betonových konstrukcí čela bude opatřen celoplošnou sjednocující tenkovrstvou stěrkou. Propustek na vtoku, ve vlastním profilu a na výtoku bude vyčištěn a vtok a výtok odlážděn kamennou dlažbou do betonového lože.

SO 05-21-08 Propustek v km 17,138**Popis starého stavu**

Kolmý železobetonový trubní propustek v širé trati, s kolmými čely, délka propustku 7,275 m, ϕ 800 mm, stavební výška 1,420 m. Propustek je průtočný, funkční, částečně zanesený. Spodní stavba ani nosná konstrukce nevykazují známky poškození. Výtokové čelo je poškozeno, křídla jsou odtržená od spodní stavby.

Návrh opatření

B.1 Souhrnná technická zpráva

Po snesení žel. svršku a provedení výkopových prací se na výtoku odbourá římsa a odtržené čelo. Na odbouraný povrch bude provedena nová žlb. římsy a nové masivní žlb. čelo. Římsa bude provedena s přesahem cca 50 mm přes stávající čelo. Vtokové čelo bude očištěno a omyto tlakovou vodou. Propustek na vtoku, ve vlastním profilu a na výtoku bude vyčištěn a vtok a výtok odlážděn kamennou dlažbou do betonového lože.

E 3.1 Trakční vedení**SO 03-60-01 Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, úpravy TV**

V ŽST Dobšice n.C. bude třeba pro zajištění sjízdnosti trolejů na kanínském zhlaví vybudovat nový výztužný stožár č.33 (původní st.č.33 bude demontován) a na choťovickém zhlaví nový odtahový stožár č. 5A (původní st.č.5A bude demontován). S výraznější směrovou regulací je třeba počítat na choťovickém zhlaví na bráně st.č.6-6A, kde je třeba počítat i s instalací dvouvnových závěsů TV pomocí směrového lana.

Bude provedena oprava hlaviček všech trubkových stožárů v mezistaničním úseku Dobšice n.C. – Choťovice od st.č.5 po st.č.53 (50 ks) a v žst. Dobšice trubkových stožárů č.17, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 31 a 33 (12 ks).

V mezistaničním úseku Dobšice n.C. – Choťovice budou provedeny opravné nátěry všech stožárů a konzol (včetně konzol ZV) od stožáru č.1 po st.č. 53. Stožáry budou následně opatřeny bílým číslem na černém podkladu.

SO 04-60-01 ŽST Choťovice, úpravy TV

V ŽST Choťovice bude třeba pro zajištění sjízdnosti trolejů na převýšovském zhlaví vybudovat nový výztužný stožár č.8A a nový odtahový stožár č. 10A (původní st.č.8A bude demontován). Bude třeba instalovat dvě nové konzole na stávajících stožárech č.6 a 8.

Bude provedena oprava hlaviček všech trubkových stožárů v ŽST od st.č.7 (33 ks).

SO 05-60-01 TÚ Choťovice – Převýšov, úpravy TV

V mezistaničním úseku Choťovice - Převýšov bude třeba s ohledem na nebezpečné vyklonění stávajících stožárů vybudovat stožáry nové (včetně konzol pro závěs trakčního a zesilovacího vedení), Jde o stožáry č.39A, 40, 41, 42, 56, 63, 68 a 73 (původní st.č. 39A, 40, 41, 42, 56, 63, 68 a 73 budou demontovány).

E 3.2 Elektrický ohřev výměn**SO 02-64-01 ŽST Dobšice nad Cidlinou EO**

Stávající stav:

V žst.Dobšice n.C. je instalován na výhybkách č.1, 2, 8 a 9 starý systém EOVS s napájením přes oddělovací transformátory. Celkový příkon je cca 23 kW.

Rozsah úprav:

V žst.Dobšice n.C. se provede osazení souprav EOVS na nové výhybky tvaru UIC č.1, 2, 8, 9 a na stávající výhybku č.3 – dle schválených vzorových listů pro daný typ výhybky. Vlastní kabelový rozvod pro EOVS na obou zhlavích se provede nový, včetně rozvaděčů EOVS pro každé zhlaví. Nový kabelový rozvod EOVS se připojí ze stávajícího kabelového rozvodu žst., na kterém se provedou nezbytné úpravy potřebné pro navýšení příkonu pro EOVS.

SO 04-64-01 ŽST Choťovice EOVS

Stávající stav:

V žst.Choťovice je instalován na výhybkách č. 1, 2 a 5 novější systém EOVS s napájením přes proudové chrániče. Celkový příkon je 23,4kW.

Rozsah úprav EOVS:

V žst. Choťovice se provede osazení souprav EOVS na nové výhybky tvaru UIC č. 1, 2, 4, 5 a na stávající výhybku č. 3 – dle schválených vzorových listů pro daný typ výhybky. Vlastní kabelový rozvod pro EOVS na obou zhlavích se provede nový, včetně rozvaděčů EOVS pro každé zhlaví. Nový kabelový rozvod EOVS se připojí ze stávajícího kabelového rozvodu žst., na kterém se provedou nezbytné úpravy potřebné pro navýšení příkonu pro EOVS.

E 3.4 Ukolejnění vodivých konstrukcí

SO 00-61-01 Úprava ukolejnění kovových konstrukcí

S ohledem na stávající stav (blízkost měnárny, většinou přímé ukolejnění, chybějící izolace, poškozené svorky, nefunkční průrazky) bude provedena kompletní oprava ukolejnění v ŽST Choťovice a v mezistaničním úseku Dobšice n.C. – Choťovice (viz. aktualizované KSU a TP).

Dále dojde k výměně všech stávajících průrazek (s ohledem na jejich stáří) za UPO v ŽST Dobšice n.C. a v mezistaničním úseku Kanín – Dobšice n.C.

Návrh ukolejnění vychází ze stávajícího stavu a z provedení kolejových obvodů.

Ukolejnění je navrženo pomocí sestavení „Vzorové dokumentace sestavy FS 9/1“, v provedení individuálních ukolejnění přes průrazku pro podpěry TV dle ČSN 34 1500 ed.2 v provedení ocelový drát FeZn 10mm s izolací z PVC.

B 1.4.5 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu, předpokládané lhůty výstavby

Předpokládaná doba výstavby je v období července – října roku 2014. Předpokládá se celkově 35 dnů nepřetržitých výluk a 10 denních výluk (pravděpodobně 5 denních výluk před a 5 denních výluk po výlukách nepřetržitých). Dokončovací práce v r.2015.

Trat' Odb. Kanín – Převýšov bude uvedena do provozu jako jeden celek.

B 1.4.6 Posouzení stavby z hlediska užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Tato stavba pouze provádí nejnutnější úpravy nástupišť, případně z technologických důvodů dochází k demontáži a montáži stávajícího nástupiště do jiné polohy.

B 1.4.7 Podmiňující a vyvolané investice a nároky na jejich zabezpečí

Pro realizaci stavby nejsou nutné žádné podmiňující ani vyvolané investice, vše potřebné pro dosažení zadaného cíle, tj. odstranění propadu traťové rychlosti je řešeno v rámci této stavby.

B 1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B 1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu stávajících staveb a zařízení / nedojde k záboru pozemků či věcným břemenům, nedojde ke změně osy koleje ani nivelety/ stavba nevyžaduje územní rozhodnutí - viz „Stanovisko příslušného Odboru výstavby podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona“ v dokladové části dokumentace – městský úřad Poděbrady, Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové.

B 1.5.2 Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu projektu stavby

Projekt stavby „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov“ svým obsahem odpovídá rozsahu předchozímu stupni Záměru projektu.

B 1.5.3 Podmínky EIA

Stavba „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov“ byla posuzována ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Žádost o posouzení byla předána na odbor životního prostředí střečdočeského kraje kraje.

MŽP ČR svým stanoviskem č. 68463/ENV/13 ze dne 9. 10. 2013 rozhodlo, že na základě skutečnosti, že převážná většina dotčeného území se nachází ve Střečdočeském kraji, bude příslušným úřadem k provedení procesu EIA Krajský úřad Střečdočeského kraje.

Vzhledem k tomu, že úprava traťové rychlosti je z hlediska případného zvýšení propustné výkonnosti zanedbatelná, není tedy možné stávající kapacitu traťových úseků navyšovat. Navíc kapacita traťových úseků je z hlediska dopravní technologie přímo závislá

B.1 Souhrnná technická zpráva

na kapacitě přilehlých dopravních (železničních stanic-dále jen ŽST). Zde se však ke změně konfigurace kolejí nedojde. Není tedy možné navýšit již danou maximální četnost vlaků (K_{prakt} – praktickou propustnou výkonnost) nacházejících se v definovaných úsecích a přilehlých ŽST. Z toho vyplývá, že infrastruktura SŽDC znovu uvedená do optimálně provozuschopného stavu neumožní zavedení vlaků osobní a nákladní dopravy nad limit platný od roku 1985.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o opravu stávajících železničních staveb a zařízení, v rámci případného staveniště nedojde k dodatečnému záboru pozemků či věcným břemenům.

Nedojde ke změně osy koleje a nedojde ani ke změně nivelety, dle Stanoviska dotčeného správního úřadu stavba nevyžaduje územní rozhodnutí - viz „Stanovisko příslušného Odboru výstavby podle ustanovení § 15 odst. 2 stavebního zákona“.

Při posuzování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí i vyhodnocení možných synergických vlivů aktivní varianty nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy, které by znemožňovaly realizaci záměru a to jak z hlediska jeho vlivu na životní prostředí, sociálních dopadů, tak i vlivů na veřejné zdraví.

Realizace záměru Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín – Převýšov vyplývá z potřeby řešení neuspokojivého stávajícího technického stavu trati, který se projevuje významnými propady traťové rychlosti.

Vliv záměru na jednotlivé složky životního prostředí je přijatelný. V rámci realizace záměru nebudou nikterak nad míru únosnou ohroženy žádné chráněné druhy rostlin či živočichů.

Z hlediska Natury 2000 lze konstatovat, že předložený záměr „Odstranění propadu traťové rychlosti v úseku Kanín - Převýšov“ nemá významný negativní vliv, resp. negativní vliv dle § 45i odst. (9) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) na celistvost a předměty ochrany žádné ptáčích oblasti a evropsky významné lokality.

Byla navržena zmírňující opatření ve prospěch předmětů ochrany bukáčka malého a chrástala kropenatého v PO Žehuňský rybník – Obora Kněžičky a to pro fázi výstavby.

B 1.6 Příprava pro výstavbu

Při předání staveniště dodavatelům je třeba postupovat podle harmonogramu realizace stavby (viz. část F – organizace výstavby projektové dokumentace).

Předpokládaná organizace výstavby stavby spolu s návrhem řešení staveniště je zpracována a dokladována v části dokumentace F – organizace výstavby projektové dokumentace.

B.1 Souhrnná technická zpráva

V rámci zpracování projektové dokumentace byly vytipovány pozemky pro umístění zařízení staveniště (ZS). Plochy jsou zakresleny v koordinační situaci stavby v M 1: 1 000 (příloha C. 2)

Stavební objekty jako zemní práce a příprava ploch pro ZS a uvedení ploch do původního stavu nejsou do stavby zahrnuty a budou záležitostí dodavatele v rámci dodávky stavby.

B 1.7 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

V rámci stavby nedochází k záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

B 1.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba bude realizována pouze na pozemcích SŽDC s.o., respektive ČD a.s.. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků.

Při realizaci stavby se předpokládáné plochy ZS (zařízení staveniště) budou nacházet na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. (ŽST Převýšov, ŽST Choťovice a ŽST Dobšice). Rozsah stavby je patrný z koordinační situace stavby (příloha C. 2)

B 1.9 Výjimky z předpisů a norem

Projektová dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb. O drahách, vyhláškou 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, vyhláškou č. 242/1996, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 176/1995 Sb., vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/200 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 174/1994 Sb.

Projektová dokumentace je rovněž zpracovaná v souladu s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy ČD. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky státních drah.

Dotčené pozemky:

Parcelní číslo	Katastrální území	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem
744/2	Sány [746126]	ČR	SŽDC, s. o.
322	Opolany [711993]	ČR	SŽDC, s. o.
770/1	Sány [746126]	ČR	SŽDC, s. o.
200/1	Opolany [711993]	ČR	SŽDC, s. o.
795/2	Sány [746126]	ČR	SŽDC, s. o.
795/7	Sány [746126]	ČR	SŽDC, s. o.
902/1	Opolánky [711985]	ČR	SŽDC, s. o.
471/4	Dobšice u Žehuně [628042]	ČR	SŽDC, s. o.
471/1	Dobšice u Žehuně [628042]	České dráhy, a.s.	
471/3	Dobšice u Žehuně [628042]	ČR	SŽDC, s. o.
792/3	Žehuň [795739]	ČR	SŽDC, s. o.
792/1	Žehuň [795739]	České dráhy, a.s.	
792/4	Žehuň [795739]	ČR	SŽDC, s. o.
747	Lovčice u Nového Bydžova [687634]	ČR	SŽDC, s. o.
1444	Choťovice [795721]	ČR	SŽDC, s. o.
748	Lovčice u Nového Bydžova [687634]	ČR	SŽDC, s. o.
589/1	Lovčice u Nového Bydžova [687634]	ČR	SŽDC, s. o.
255/12	Převýšov [735299]	ČR	SŽDC, s. o.
255/1	Převýšov [735299]	ČR	SŽDC, s. o.

Objektová skladba:

typ	číslo	název
	D.1	Subsystém Řízení a zabezpečení
	D.1.1	ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ
PS	00-01-01	TÚ Odbočka Kanín - Převýšov úprava zab zař.
PS	01-01-01	Železniční přejezd v ev. km 4,792 - Úprava PZZ
PS	01-01-02	Železniční přejezd v ev. km 5,711 - Úprava PZZ
PS	03-01-02	Železniční přejezd v ev. km 8,427 - Úprava PZZ
PS	03-01-03	Železniční přejezd v ev. km 9,011 - Úprava PZZ
PS	05-01-01	Železniční přejezd v ev. km 12,321 - Úprava PZZ
	E.1	Subsystém Infrastruktura
	E1.1	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK
SO	01-10-01	Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek
SO	01-11-01	Odb. Kanín - Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek
SO	02-10-01	Dobšice nad Cidlinou, železniční svršek
SO	02-11-01	Dobšice nad Cidlinou, železniční spodek
SO	03-10-01	Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železniční svršek
SO	03-11-01	Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, železniční spodek
SO	04-10-01	Choťovice, železniční svršek
SO	04-11-01	Choťovice, železniční spodek
SO	05-10-01	Choťovice - Převýšov, železniční svršek
SO	05-11-01	Choťovice - Převýšov, železniční spodek
	E.1.3	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY
SO	01-13-01	Železniční přejezd v ev. km 4,792
SO	01-13-02	Železniční přejezd v ev. km 5,711
SO	01-13-03	Železniční přejezd v ev. km 6,545
SO	03-13-01	Železniční přejezd v ev. km 7,768
SO	03-13-02	Železniční přejezd v ev. km 8,427
SO	03-13-03	Železniční přejezd v ev. km 9,011
SO	05-13-01	Železniční přejezd v ev. km 12,321
SO	05-13-02	Železniční přejezd v ev. km 17,971

B.1 Souhrnná technická zpráva

	E.1.4	ŽELEZNIČNÍ A SILNIČNÍ MOSTNÍ OBJEKTY
SO	01-20-01	Most v ev. km 3,536
SO	01-20-02	Most v ev. km 4,438
SO	01-21-01	Propustek v ev. km 6,449
SO	02-21-01	Propustek v ev. km 7,161
SO	03-21-01	Propustek v ev. km 8,348
SO	03-21-02	Propustek v ev. km 8,996
SO	03-21-03	Propustek v ev. km 9,111
SO	03-21-04	Propustek v ev. km 9,828
SO	03-21-05	Propustek v ev. km 10,058
SO	03-21-06	Propustek v ev. km 10,478
SO	03-21-07	Propustek v ev. km 11,227
SO	04-21-01	Propustek v ev. km 12,072
SO	05-21-01	Propustek v ev. km. 12,234
SO	05-21-02	Propustek v ev. km 13,431
SO	05-21-03	Propustek v ev. km 15,226
SO	05-21-04	Propustek v ev. km 15,492
SO	05-21-05	Propustek v ev. km 15,615
SO	05-21-06	Propustek v ev. km 15,893
SO	05-21-07	Propustek v ev. km 16,630
SO	05-21-08	Propustek v ev. km 17,138
	E.3	Subsystem Energie
	E.3.1	TRAKČNÍ VEDENÍ
SO	03-60-01	Dobšice nad Cidlinou - Choťovice, úpravy TV
SO	04-60-01	ŽST Choťovice, úpravy TV
SO	05-60-01	TÚ Choťovice - Převýšov, úpravy TV
	E.3.2	ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝMĚN
SO	02-64-01	ŽST Dobšice nad Cidlinou EOV
SO	04-64-01	ŽST Choťovice EOV
	E.3.4	UKOLEJNĚNÍ VODIVÝCH KONSTRUKCÍ
SO	00-61-01	Úprava ukolejnění kovových konstrukcí