

**SANACE SKALNÍHO ZÁŘEZU V KM 13,150-13,380
TRATI LIBEREC-TANVALD**

SOUHRNNÁ ČÁST

PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY

O B S A H

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Popis stavby a její koncepce

- B.1.1.1 Zdůvodnění výběru stavebního pozemku*
- B.1.1.2 Zhodnocení staveniště*
- B.1.1.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území*
- B.1.1.4 Stručný popis navrženého technického řešení*
- B.1.1.5 Zdůvodnění navrženého řešení z hlediska dodržení obecných požadavků na výstavbu*
- B.1.1.6 Údaje o současném stavu rekonstruovaných objektů*
- B.1.1.7 Využití dosavadního hmotného majetku*
- B.1.1.8 Podmiňující předpoklady, napojení stavby na dosavadní technické vybavení území*
 - B.1.1.8.1 Přeložky inženýrských sítí*
 - B.1.1.8.2 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady*
 - B.1.1.8.3 Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území včetně dopravy*

B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby

- B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech*
 - B.1.2.1.1 Průzkumy provedené v rámci zpracování přípravné dokumentace*
 - B.1.2.1.2 Požadavky na doplnění průzkumů v dalším stupni projektové přípravy*
 - B.1.2.1.3 Použité geodetické a mapové podklady*
- B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech*
 - B.1.2.2.1 Dotčená ochranná pásma*
 - B.1.2.2.2 Navrhovaná nová ochranná pásma*
 - B.1.2.2.3 Chráněná území*
 - B.1.2.2.4 Chráněná ložisková území*
- B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů*
- B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL*
- B.1.2.5 Územně technické podmínky dotčeného území a podmínky koordinace výstavby*
- B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách*
- B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací*
- B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)*
- B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem*
- B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby*

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

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

- B.3.1.1 Ochrana přírody a krajiny*
- B.3.1.2 Dendrologický průzkum*
- B.3.1.3 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu*
- B.3.1.4 Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje*
- B.3.1.5 Odpady*
- B.3.1.6 Výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF a plán biologických rekultivací*
- B.3.1.7 Výpočet odvodů za odnětí půdy z LPF včetně výpočtu výše škod*

- B.3.1.8 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy*
- B.3.1.9 Hluková studie*
- B.3.1.10 Vliv vibrací*
- B.3.1.11 Rozptylová studie*
- B.3.1.12 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší*
- B.3.1.13 Biologický průzkum*
- B.3.1.14 Průzkum radonových rizik*
- B.3.2. Zpracování podmínek z procesu EIA
- B.3.3. Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů
 - B.3.3.1 Řešení vlivu stavby a provozu na zdraví osob a životní prostředí*
 - B.3.3.2 Řešení ochrany přírody a krajiny, vodních zdrojů a léčebných pramenů*
 - B.3.3.3 Návrh ochranných a bezpečnostních pásem*

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

- B.4.1 Z hlediska ochrany bezpečnosti práce, hygieny
- B.4.2 Z hlediska ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení
- B.4.3 Z hlediska protikoroze ochrany

B.5 Odpadové hospodářství

B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby

B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

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

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

- B.9.1 Povodně
- B.9.2 Sesuvy půdy
- B.9.3 Poddolování
- B.9.4 Seismicita
- B.9.5 Radon
- B.9.6 Hluk

B.10 Civilní ochrana

B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.12 Organizace výstavby

- B.12.1 Návrh optimálního postupu výstavby
- B.12.2 Zásady řešení staveniště
- B.12.3 Možnosti příjezdů ke staveništi
- B.12.4 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu
- B.12.5 Povodňový a havarijný plán
- B.12.6 Předpokládané lhůty výstavby

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Popis stavby a její koncepce

B.1.1.1 Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Stavební pozemek, na němž bude stavba prováděna, je dán polohou stávající železniční trati, která vychází z podmínek a možností trasování dráhy.

B.1.1.2 Zhodnocení staveniště

Stavba se nachází na regionální neelektrifikované železniční trati TÚ 1671 Liberec (mimo)-Szklarska Poreba, DÚ 12 Jablonec nad Nisou-Nová Ves nad Nisou, v km 13,150 až 13,380 staničení trati. V uvedeném úseku prochází trať intravilánem města Jablonec nad Nisou, prostorem mezi zastávkou Jablonec nad Nisou centrum a ulicí Lesní. Současná traťová rychlost v řešeném úseku je $V=50\text{km/h}$.

V prostoru stavby je trať vedena v oboustranném skalním zářezu, převážně z granitu a z nadložních zemin, který dosahuje výšky 4-7m po pravé straně a 0-6m po levé straně koleje. Nad korunou zářezu jsou po celé délce úseku převážně soukromé pozemky mimodrážních vlastníků a zástavba rodinných domů. Zářez je vybudován pouze pro jednu kolej.

Vzhledem k hlubokému skalnímu zářezu a omezeným možnostem přístupu je staveniště nutno zhodnotit jako velmi náročné, s nutností dočasných záborů některých sousedních pozemků pro možnost provedení navržených stavebních úprav.

B.1.1.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Sanace skalního zářezu v zásadě zachovává stávající charakter trati a železničního spodku v sanovaném úseku železniční trati, který zůstává z převážné části skrytý veřejnosti. Navrženou sanací dojde z hlediska technického k výraznému zlepšení současného nevyhovujícího stavu a z hlediska architektonického a urbanistického ke zlepšení vzhledu drážního tělesa v rekonstruovaném traťovém úseku.

Současný ráz krajiny v místě stavby, kterou je koridor železniční trati v intravilánu města Jablonec nad Nisou, nebude nikterak narušen.

B.1.1.4 Stručný popis navrženého technického řešení

Návrh sanace skalního zářezu byl zpracován v souladu se zadávacími podmínkami, požadavky SŽDC OR ST Hradec Králové a se závěry z pracovních a koordinačních porad, na nichž bylo konečně řešení návrhu sanace přítomnými schváleno bez připomínek.

Při návrhu sanace byla dodržena veškerá ustanovení vyhlášky č.177/1995 Sb., ČSN, TNŽ, TKP, VL a drážních předpisů (SŽDC) tak, aby nově rekonstruovaný úsek vykazoval po dokončení normový stav.

Na vstupní koordinační poradě právě probíhající stavby „*Rekonstrukce koleje Liberec-Tanvald*“, která byla zahájena v 03/2014, a této připravované stavby bylo dohodnuto přemístění původně navržené kabelové trasy (po skále) v rozsahu sanace do kabelových žlabů pod úroveň drážní stezky, s minimálním krytím 200mm. Tímto se ve zde řešené stavbě umožní provádění sanačních prací bez potřeby překládek či náhrady kabelů, uložených v kabelové trase, čímž současně dojde k výrazné časové i finanční úspoře.

Pro zajištění ochrany a zabránění porušení takto umístěné kabelové trasy a železničního svršku se při provádění oblast sanace od ulice Lesní v potřebném rozsahu vypaneluje (na kolejové lože a drážní stezky se položí separační geotextilie + vyrovnávací vrstva ze ŠD + železobetonové panely).

Konkrétní rozsah požadovaných stavebních úprav železničního svršku a spodku byl prověřen, dohodnut a odsouhlasen na poradách dne 25.2.2014 (VP) a 21.5.2014 (ZP). Při návrhu rekonstrukce

železničního svršku a spodku byl plně respektován, stejně tak i podmínky a požadavky jednotlivých správ OŘ Hradec Králové (ST, SSZT, SEE, SMT).

Stavební objekt SO 201 Sanace skalního zářezu v km 13,150-13,380 řeší provedení sanace v úseku od km 13,150 až 13,383 železniční trati Liberec-Szklarska Poreba. Technické řešení respektuje stávající stav zářezu a zohledňuje výsledky IGP. V rámci přípravných prací se provede očištění stávajících svahů nad skalním výchozem od keřové vegetace a pokácení jednoho vzrostlého stromu. Poté se provede očištění skalní stěny a zemních svahů od zvětralé horniny v mocnosti 400 až 600mm, přičemž by mělo být dosaženo stabilní horniny třídy R3. Dále se vybudují betonové základové pasy v místech budoucích železobetonových obkladních zdí, přičemž bude respektován respektive obnoven stávající travivod v původním rozsahu. Vlastní sanace skalního zářezu bude provedena obkladními železobetonovými zdmi, v blízkosti mostních nadjezdů pak kamennými zdmi. V místech silně degradovaných horninových svahů nescalní povahy až zemin budou použity prefabrikované betonové svahovky. V některých místech budou použity rovněž záchytné sítě kombinované s prostorovou zatravnovací rohoží. V místech hrany skalních zářezů bude provedeno vysvahování zemin. Pro výplň svahovek a vyrovnání terénu v závěru prací bude využita v maximální míře odtěžená suť vhodné frakce. Na závěr prací bude proveden hydroosev svahů zajištěných sítěmi a hydroosev vyrovnaného terénu. Po dokončení všech prací bude provedena kontrola a případně vyrovnání GPK.

Stavební objekt SO 202 Dočasné oplocení řeší demontáž stávajících zábradlí a stávajících oplocení zahrad soukromých pozemků na hranici s pozemky SŽDC, a dále zahrnuje zřízení provizorního oplocení ve vzdálenosti 3m od hrany zářezu, pro zajištění bezpečnosti vlastníků pozemků. Takto oddělené části pozemků budou využity jako nástupní plochy k umožnění sanačních prací horolezeckou technikou.

Stavební objekt SO 203 Trvalé oplocení obsahuje provedení definitivního nového oplocení umístěného na hranici pozemku SŽDC a jednotlivých soukromých vlastníků.

Navržené řešení nevyžaduje žádné výjimky z předpisů a předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN.

B.1.1.5 Zdůvodnění navrženého řešení z hlediska dodržení obecných požadavků na výstavbu

Navržené projektové řešení stavby sanace skalního zářezu je v souladu s dodržením obecných technických požadavků na výstavbu.

B.1.1.6 Údaje o současném stavu rekonstruovaných objektů

Ve skalním zářezu v současné době dochází dlouhodobě ke zvětrávání povrchu horniny a její masivní erozi, projevující se drolením svrchních částí masivu a stále častějším lokálním výlomem kamenů a balvanů. Domy a ploty zahrádek zasahují až k hraně zářezu a hrozí jejich statické narušení s následnou hrozbou ohrožení drážního zařízení a provozu na trati, včetně možnosti vzniku mimořádných událostí. Skalní svahy jsou zarostlé vegetací, náletovými křovinami a dřevinami.

Na začátku sanovaného úseku po levé straně je vybudována nová železniční zastávka Jablonec nad Nisou centrum délky 60m s pevnou nástupištní hranou z prefabrikátů L130 a s přístřeškem pro cestující, včetně nového přístupu a parkoviště.

Traťová kolej je po nedávné obnově ve velmi dobrém stavu, kolejový rošt je z kolejnic tvaru 49E1, na začátku řešeného úseku na ocelových pražcích Y s upevněním S15 (Sk114), na které 12,000m před koncem nástupiště zastávky Jablonec nad Nisou centrum navazuje úsek na betonových pražcích SB8 s upevněním K (ŽS4), který pokračuje až do konce zde řešených úprav (až za železniční přejezd v ulici Lesní).

V rámci provedené obnovy byl položen do nové polohy trativod po pravé straně koleje (mezi kolejí a skálou) a zahloblena kabelová trasa OŘ SSZT, pravděpodobně i s kabelem SŽDC TÚDC ve správě ČD Telematika, který byl původně veden při patě kolejnice.

B.1.1.7 Využití dosavadního hmotného majetku

Jedná se o stavbu železničního spodku – sanaci skalního zářezu se silničním nadjezdem a lávkou pro pěší. Převážnou část stavby tvoří skalní a poloskalní zářezové svahy, které budou částečně odbourány, a které neobsahují žádný využitelný materiál. Využit se dá, pro výplň svahovek a vyrovnaní terénu, pouze kamenná drť, která vznikne po odbourání svahů. Ve stavbě se využije rovněž kamenné zdivo opěr obou mostních objektů a přilehlé zárubní a obkladní zdi z téhož materiálu, které se otryskají, doplní, vyspárují a případně prodlouží.

Zachováno zůstane nástupiště zastávky Jablonec nad Nisou centrum a trativod DN 300mm, probíhající po levé straně trati v oblasti nástupiště. Trativod DN 200mm na opačné straně včetně šachet bude zřejmě porušen při výstavbě základových pasů a nahrazen novým v rámci stavby. Zachován zůstane kompletně i železniční svršek, u něhož se provede v případě nutnosti úprava GPK na současný stav (před sanací).

B.1.1.8 Podmiňující předpoklady, napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

B.1.1.8.1 Přeložky inženýrských sítí

Samostatné přeložky stávajících inženýrských sítí, které by byly vyvolané stavbou, nejsou zapotřebí ani se nepředpokládají, pouze je uvažováno s jejich ochranou (SO 201) nebo zabezpečením v průběhu realizace stavby sanace.

Na základě provedeného průzkumu výskytu inženýrských sítí a zařízení se v místě stavby nachází inženýrské sítě a zařízení převážně drážních správců.

V rámci stavby „Rekonstrukce trati Liberec-Tanvald“, která byla zahájena v 03/2014, a která zde řešenou stavbu předchází, budou tyto sítě nahrazeny a soustředěny do společné kabelové trasy, umístěné pod povrchem drážních stezek do plastových žlabů (viz zápisy z koordinačních jednání). Kolmá křížení těchto sítí s traťovou kolejí jsou umístěná, v souladu s normami v dostatečné hloubce, stavbou nebudou dotčena. Trativod vlevo trati u zastávky Jablonec nad Nisou centrum zůstane zachován, stavební práce se ho nedotknou. Trativod vpravo trati bude v případě porušení stavbou nahrazen trativodem novým v rámci stavby (SO 201).

Inženýrské sítě mimodrážních správců se v místě stavby nenachází, respektive jsou umístěny tak, že se jich stavební činnost nedotkne - kolmá křížení vedená na mostu a lávce pro pěší, či kolmá křížení u přejezdu ulice Lesní, vedená v dostatečné hloubce pod plání železničního spodku.

Všechny trasy inženýrských sítí jsou vyznačeny v koordinační situaci stavby.

B.1.1.8.2 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice a předpoklady

V současné době v prostoru připravované sanace probíhá stavba „Rekonstrukce trati Liberec-Tanvald“, která byla zahájena v 03/2014, a která bude dokončena ještě před realizací zde řešené stavby. Stávajícím stavem pro zde řešenou stavbu bude tedy dokončená výše zmíněná stavba, která bude realizována v nepřetržité výluce koleje v celém úseku (Liberec-Tanvald) v délce 60-ti dnů (60N).

Ve zde řešeném úseku sanovaného skalního zářezu kolejové úpravy ani rekonstrukce traťové koleje v rámci zmíněné stavby prováděny nebudou, bude zde realizován pouze výkop a položení nové kabelové trasy, obsahující sdělovací, zabezpečovací, informační, el. nn a další kabely, metalické i optické (trubka PEHD).

V rámci koordinační porady a následných konzultací bylo dohodnuto, že původně navrhovaná trasa, která měla být oblastí sanace vedena po skále a po zdech v chráničce, bude přemístěna do drážní stezky do žlabů, s dostatečným krytím (min. 200mm), aby bylo možno zde řešenou stavbu sanace

skalního zářezu provést bez komplikovaných překládek kabelů při jejím následném provádění (pravděpodobnost porušení kabelů včetně optického).

Se SŽDC OR ST Hradec Králové byla dohodnuta nejmenší možná vzdálenost okraje trasy (žlabů) od osy traťové koleje - až 2,200m, vzhledem k hlubokému skalnímu zářezu, kde se v budoucnu nepředpokládá čištění kolejového lože strojní čističkou.

Projektantem stavby „Rekonstrukce trati Liberec-Tanvald“ byla provedena změna umístění a vedení kabelové trasy včetně změny polohy přechodů (Změna projektu).

Kromě uvedené stavby se zde řešenou stavbou „Sanace skalního zářezu v km 13,150-13,380 trati Liberec-Tanvald“ nespojuje časově ani prostorově žádná jiná stavba, rekonstrukce nevyvolává ani nepodmiňuje žádnou novou investici ani stavební úpravu (dle známých informací ke dni dokončení přípravné dokumentace).

B.1.1.8.3 Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území včetně dopravy

Stavba se nachází v intravilánu města Jablonec nad Nisou. V prostoru zde řešené stavby, na železniční trati Liberec-Szklarska Poreba, je vlevo traťové koleje umístěna železniční zastávka Jablonec nad Nisou centrum, realizovaná a dokončená v roce 2010. U zastávky je vybudováno parkoviště, přístupy na zastávku jsou řešeny chodníky, které jsou napojeny na městské komunikace.

V místě stavby se v km 13,248 nachází silniční nadjezd ulice Raisovy a v km 13,333 lávka pro pěší v ulici Horská. V km 13,055 je úrovňový přechod pro pěší v ulici Kokonínská a v km 13,443 je silniční přejezd ulice Lesní.

Dokončená stavba nijak nenaruší dosavadní veřejné a občanské vybavení území, protože bude celá situována na drážním pozemku. Veřejné a občanské vybavení území zůstane zachováno na současné úrovni. Dojde k výraznému zlepšení současného nevyhovujícího stavu, zejména vzhledem k ohraničení sousedících pozemků.

Napojení dokončené stavby na dosavadní technické vybavení území zůstane zachováno ve stávajícím rozsahu, budou provedeny pouze nezbytné úpravy v souvislosti s provedením sanace skalního zářezu.

B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu stavby

B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

B.1.2.1.1 Průzkumy provedené v rámci zpracování přípravné dokumentace

V rámci zpracování přípravné dokumentace stavby „Sanace skalního zářezu v km 13,150-13,380 trati Liberec-Tanvald“ byly provedeny následující průzkumy :

- Průběh inženýrských sítí v oblasti stavby s vyjádřením a potvrzením správců sítí a s vyznačením tras jednotlivých sítí
- Průzkum možných skládek přebytečného vytěženého materiálu a konstrukcí
- Inženýrsko-geologický průzkum oblasti skalního zářezu (AZ Consult spol. s r.o.)

B.1.2.1.2 Požadavky na doplnění průzkumů v dalším stupni projektové přípravy

V dalším stupni projektové přípravy, v případě potřeby, ve sporných úsecích či při upřesnění návrhu, je nutno uvažovat s případným doplněním inženýrsko-geologického průzkumu.

Jiné průzkumy by neměly být zapotřebí.

B.1.2.1.3 Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace bylo provedeno podrobné polohopisné a výškopisné geodetické zaměření místa stavby v potřebném rozsahu (INTEGRAL-Geodetické práce spol. s r.o., Ing.Beran-02.2014). Dále byly použity následující geodetické údaje a mapové podklady :

- Digitalizovaná katastrální mapa KN (DKM) – vložená do geodetického zaměření, 02.2014
- Informace z Katastrálního úřadu o pozemcích dotčených stavbou (internet CÚZK)
- Vlastní doměření stávajícího stavu v rozsahu stavby

B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech

B.1.2.2.1 Dotčená ochranná pásma

V oblasti stavby v obvodu staveniště se nacházejí (souběhy, křížení) respektive po dokončení v současné době realizované stavby „*Rekonstrukce trati Liberec-Tanvald*“ se budou nacházet následující inženýrské sítě a objekty :

- kabelové trasy podzemní SŽDC OŘ SSZT Hradec Králové - zabezpečovací a sdělovací, metalické a optické
- kabelové trasy podzemní SŽDC TÚDC-ČD Telematika - sdělovací, optické a metalické (MK)
- kabelové trasy podzemní SŽDC OŘ SEE Hradec Králové – rozvody nn a VO
- trativody SŽDC OŘ ST Hradec Králové – DN 300mm a DN 200mm
- podzemní trasa plynovodu NTL RWE (u nadjezdu a lávky v ocelové chrániče)
- kabelové trasy elektrické nn podzemní ČEZ Distribuce do 1kV
- kabelové trasy a stožáry VO města Jablonec nad Nisou

V souvislosti se stavbou a s uvedeným přehledem inženýrských sítí se v prostoru stavby nacházejí tato ochranná pásma :

- | | |
|--|--|
| ▪ Ochranné pásmo dráhy celostátní | 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice obvodu dráhy |
| ▪ Ochranné pásmo podzemních kabelových vedení do 110kV | 1m po obou stranách od krajního kabelu |
| ▪ Ochranné pásmo telekomunikačních kabelových vedení | 1,5m po obou stranách krajního kabelu |
| ▪ Ochranné pásmo telekomunikačních kabelových dálkových vedení | šířka 2,0m, v některých místech až 3,00m, hloubka 3,00m, výška 3,00m |
| ▪ Ochranné pásmo podzemních plynovodních vedení NTL | 1m po obou stranách od půdorysu |

B.1.2.2.2 Navrhovaná nová ochranná pásma

Po dokončení stavby nevzniknou žádná nová ochranná pásma ani se žádná nová ochranná pásma nenavrhují.

B.1.2.2.3 Chráněná území

Stavba se nachází mimo chráněná území (CHKO, NP,...). V místě stavby nejsou žádné chráněné kulturní památky.

B.1.2.2.4 Chráněná ložisková území

V místě stavby ani v jeho nejbližším okolí se žádná chráněná ložisková území nenacházejí.

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

Obsahem stavby je provedení sanace hlubokého skalního zářezu v požadovaném a dohodnutém rozsahu. Bourací práce budou charakteru odstranění povrchu zvětralých skalních svahů a stěn, a dále v souvislosti s rekonstrukcí stávajících obkladních kamenných zdí u opěr nadjezdu a lávky.

V rámci stavby je nutno provést demontáž stávajících zábradlí a stávajících oplocení zahrad soukromých pozemků na hranici s pozemky SŽDC, a dále zřízení provizorního oplocení ve

vzdálenosti alespoň 3m od hrany zářezu, pro zajištění bezpečnosti vlastníků pozemků. Takto oddělené části pozemků budou zároveň využity jako nástupní plochy k umožnění sanačních prací horolezeckou technikou.

S kácením zeleně je uvažováno pouze v souvislosti s očištěním stávajících svahů nad skalním výchozem od keřové vegetace. V rámci očištění, ze stabilitních důvodů bude pokácen jeden vzrostlý strom (javor), který se nachází v koruně svahu na drážním pozemku parc.č.2527/7 (sousední mimodrážní pozemek parc.č.2098/5). Kořeny stromu drží uvolněný blok horniny o objemu cca 10m³.

B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Pro realizaci stavby jsou zapotřebí dočasné zábory pozemků ZPF (do 1 roku). Jedná se o části pozemků mimodrážních vlastníků, sousedící s drážními pozemky, vesměs se jedná o druh pozemku – zahrada. V jednom případě bude zapotřebí i trvalý zábor pozemku ZPF o ploše 3m², v souvislosti s rekonstrukcí obkladní zdi u opěry lávky pro pěší. Jedná se o pozemek parc.č.2099/1.

Dočasný ani trvalý zábor pozemků PUPFL není zapotřebí, stavba se nachází ve vzdálenosti větší než 50m od okraje souvislého lesního porostu.

Případné další jiné dočasné zábory pozemků pro potřebu realizace stavby, pokud budou zapotřebí, si zajistí vybraný zhotovitel stavby pro svoji potřebu samostatně.

Seznam trvalých záborů, dočasných záborů a jiného dotčení nemovitostí v členění na ZPF, PUPFL a nemovitosti ostatní je uveden v samostatné příloze v části **I.2-Majetkoprávní část.**

B.1.2.5 Územně technické podmínky dotčeného území a podmínky koordinace výstavby

Stavba se nachází na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o., které jsou určeny výhradně a pouze k provozování železniční dopravy (druh pozemku-ostatní plocha, využití pozemku-dráha).

Přístup na stavbu je možný po železnici po traťové koleji z obou stran, tj. ze směru od žst.Jablonec nad Nisou a od nz.Nová Ves nad Nisou.

Přístup na místo stavby, do skalního zářezu pro silniční vozidla či pásovou mechanizaci je reálně možný nejlépe od železničního přejezdu v ulici Lesní (ev.km 13,443), v těsné blízkosti stavby. Předpokladem je ochránění kolejového roštu železniční trati a inženýrských sítí v kabelových trasách (např. zapanelování, výdřeva, ...).

V případě betonáže konstrukcí v zářezu je možno využít i místní komunikace nad zářezem (ul.Raisova, ul.Horská) a dopravu betonu zajistit pomocí pump na betonovou směs.

Případný jiný přístup, po mimodrážních pozemcích (dočasný vstup na pozemky), je v nezbytném rozsahu řešen v rámci stavby, případné další nároky na přístupy si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby v rámci svých přípravných prací před zahájením stavby.

Možná plocha pro zařízení staveniště je pouze u zastávky Jablonec nad Nisou centrum na pozemcích parc.č.2489/1 a parc.č.2077/1 ve vlastnictví města Jablonec nad Nisou

Při zpracování přípravné dokumentace této stavby byla provedena koordinace se stavbou „Rekonstrukce trati Liberec-Tanvald“, která byla zahájena v 03/2014, a která bude dokončena ještě před realizací zde řešené stavby. Projektantem stavby „Rekonstrukce trati Liberec-Tanvald“ byla v rámci koordinace provedena změna umístění a vedení kabelové trasy včetně změny polohy přechodů (Změna projektu).

Realizace zde řešené stavby je podmíněna uvedenou koordinační změnou, která představuje vedení kabelové trasy v drážní stezce s dostatečným krytím (min. 200mm), namísto původně uvažovanému vedení trasy po skalním masivu..

B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách

V současné době v prostoru připravované stavby sanace probíhá stavba „Rekonstrukce trati Liberec-Tanvald“, která byla zahájena v 03/2014, a která bude dokončena před realizací zde řešené stavby.

B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací

Při realizaci stavby, po očištění skalních svahů a stěn, bude převážná část materiálu přemístěna mimo stavbu na řízenou skládku. Bude se jednat o poloskalní materiál s kameny a balvany až charakteru zeminy. Zbývající část vybouraného materiálu vhodné zrnitosti (sypký materiál, zeminy) bude použita pro výplň betonových svahovek a pro vyrovnání terénu nad skalním zářezem.

B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Při rekonstrukci obkladní zdi po levé straně za lávkou pro pěší je nutno zeď umístit na pozemek parc.č.2099/1 v ploše cca 1m². Tuto plochu uvedeného pozemku je nutno v rámci stavby vykoupit.

B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem

Realizace stavby nevyžaduje žádné výjimky z předpisů SŽDC, ČD ani z norem TNŽ či ČSN, návrh byl proveden v souladu s těmito dokumenty.

B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby

V následujícím stupni projektové dokumentace stavby, projektu stavby, by neměly být zapotřebí žádné další doplňující průzkumy, eventuálně je možno předpokládat doplnění a zpřesnění IGP. Nemělo by být zapotřebí ani další doměření stávajícího stavu.

Veškeré ostatní potřebné průzkumy (inženýrských sítí, skládek) a nové zaměření stávajícího stavu byly provedeny jako součást zpracování přípravné dokumentace stavby.

Vstupy na mimodrážní pozemky, mimo pozemky navržené v přípravné dokumentaci, v případě potřeby, si zajistí budoucí vybraný zhotovitel stavby na základě zvolené technologie provedení stavby.

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

Po dokončení stavby zůstane rozsah železničního provozu stejný jako dnes, počet pravidelných vlaků i traťová rychlost zůstanou zachovány, do železničního svršku nebude zasahováno.

Pro možnost úspěšného provedení stavby se předběžně předpokládá doba trvání stavebních prací minimálně 100 dní.

1.fáze bude realizována v nepřetržité výluce koleje v délce trvání 50 dnů (50N). V té se provede odtěžení skalního masivu a zřízení pevných konstrukcí (základy, betonové zárubní a obkladní zdi, skládané konstrukce z betonových svahovek, kotvení skalních bloků,...).

Ve 2.fázi budou na traťové koleji zajištěny pomalé jízdy (20km/h) po dobu dalších 50 dní. Za tohoto opatření budou za provozu postupně instalovány sítě a prováděny ostatní drobné a dokončující práce.

Upřesnění bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace, v projektu stavby, po zpřesnění rozsahu stavby a vypracování podrobných stavebních postupů.

Provozní a dopravní technologii není zapotřebí pro tuto stavbu zpracovávat, neboť stavba se týká pouze zemních prací na železničním spodku - sanace skalního zářezu a nebude mít zásadní vliv na změnu železničního provozu ani na změnu dopravní technologie tohoto traťového úseku ani sousední železniční stanice Jablonec nad Nisou respektive nz.Nová Ves nad Jizerou.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Dokončená stavba nebude mít žádný negativní dopad na životní prostředí či na jeho změnu, železniční trať, která má v krajině historicky vymezen svůj koridor, zůstane ve své původní poloze, bez zásadních vnějších změn.

Jelikož se jedná o stavbu malého rozsahu na stávající regionální železniční trati charakteru prosté rekonstrukce, která bude provedena v současných hranicích dráhy, a která zachovává současný rozsah železničního spodku i svršku, není nutné posouzení dle zákona č.100/2001 Sb. (Kategorie I dle přílohy č.1) v platném znění, pokud nebude toto posouzení vyžádáno dodatečně orgány státní správy (Kategorie II dle přílohy č.1).

B.3.1.1 Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna na pozemcích ve vlastnictví dráhy, které mají charakter ostatní plochy (způsob využití – dráha). Sousedící pozemky, nezbytné pro provedení stavby, na nichž je navržen dočasný zábor do 1 roku, budou po dokončení stavby uvedeny zpět do původního stavu.

V místě stavby (v obvodu staveniště) nejsou žádné památkové stromy ani zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů.

B.3.1.2 Dendrologický průzkum

V rámci zpracování přípravné dokumentace stavby dendrologický průzkum nebyl prováděn ani nebyl nutný, neboť ve stavbě bude prováděno pouze smýcení křovin a pokácení 1 stromu (dub-průměr 0,7m) na drážním pozemku, na hraně zářezu, kde výskyt zeleně není žádoucí.

B.3.1.3 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

V místě skalního zářezu budou provedeny nové železobetonové, kamenné a montované konstrukce, které jsou zde nezbytné k zajištění bezpečnosti železniční dopravy. Zeleň zde není žádoucí, z důvodu možného rozrušování těchto konstrukcí.

Zeleň ve stavbě bude proto využita pouze v místech úpravy terénu v horní části zářezu formou hydroosevu svahů zajištěných sítěmi.

B.3.1.4 Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje

Stavbou nedojde po jejím dokončení k žádné změně odtokového režimu povrchových vod ani k žádnému ovlivnění dnešních vodotečí či vodních zdrojů.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.3.1.5 Odpady

Problematika odpadů je řešena v části B.5 této Souhrnné části.

B.3.1.6 Výpočet odvodů za odnětí půdy ze ZPF a plán biologických rekultivací

Ve stavbě dojde k odnětí půdy ze ZPF v ploše 1m², veškeré ostatní zábory ZPF ve stavbě budou dočasné do 1 roku, a proto není třeba výpočet odvodů za odnětí půdy provádět. Rovněž není třeba provádět plán biologických rekultivací. Při stavbě nebude provedena žádná skrývka ornice.

B.3.1.7 Výpočet odvodů za odnětí půdy z LPF včetně výpočtu výše škod

Ve stavbě nedochází k potřebě odnětí půdy z LPF, proto se výpočet odvodů za odnětí půdy z PUPFL neprovádí. Rovněž s výpočtem výše škod není zapotřebí uvažovat.

Stavba se nachází ve vzdálenosti větší než 50m od lesa (souvislého lesního porostu).

B.3.1.8 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky. Při realizaci stavby se proto nepředpokládá žádný střet s kulturní památkou ani s výskytem archeologických nálezů.

B.3.1.9 Hluková studie

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

Po dokončení stavby se hladina hluku znovu vrátí na původní úroveň, v závislosti na množství projíždějících vlaků, které se předpokládá v obdobném rozsahu jako dnes.

B.3.1.10 Vliv vibrací

Pro hodnocení vlivu vibrací platí stejná rozvaha jako v předcházejícím odstavci. Při realizaci stavby může dojít po přechodnou dobu rovněž ke zvýšení úrovně vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku.

Po dokončení stavby se hladina vibrací vrátí na původní úroveň, za stejných podmínek a okolností, jak je uvedeno v předchozím odstavci.

B.3.1.11 Rozptylová studie

Rozptylová studie se na liniové stavby komunikací tohoto rozsahu dle zákona neprovádí ani nebyla KHS požadována.

B.3.1.12 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší

Vzhledem ke své velikosti a charakteru nebude mít stavba při svém provádění ani po jejím dokončení zásadní vliv na kvalitu ovzduší v místě stavby ani v jeho nejbližším okolí.

Pouze v případě suchého počasí musí zhotovitel stavby zajistit při odbourávání zvětralých poloskalních hornin kropení vodou pro zamezení prašnosti.

B.3.1.13 Biologický průzkum

Biologický průzkum stavby se v rámci zpracování přípravné dokumentace na rekonstrukce železničního svršku neprováděl ani nebylo jeho vypracování vyžadováno. Vzhledem k velikosti a charakteru stavby není zapotřebí.

B.3.1.14 Průzkum radonových rizik

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/91 Sb., §1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů ani určovat radonový index pozemku dle vyhlášky č.307/2002 Sb. v platném znění.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Zpracování podmínek z procesu EIA

Případné připomínky a podmínky z procesu EIA budou zpracovány a respektovány v dalším stupni projektové dokumentace.

B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

B.3.3.1 Řešení vlivu stavby a provozu na zdraví osob a životní prostředí

Stavba představuje pouze rekonstrukci železničního spodku respektive železničního tělesa a nemá žádný zásadní vliv na zdraví osob ani na životní prostředí.

B.3.3.2 Řešení ochrany přírody a krajiny, vodních zdrojů a léčebných pramenů

Stavbou nedochází k žádnému narušení přírody ani krajiny, vodních zdrojů ani léčebných pramenů.

B.3.3.3 Návrh ochranných a bezpečnostních pásem

V souvislosti s provedením stavby nejsou navrhována žádná nová ochranná ani bezpečnostní pásma.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Z hlediska ochrany bezpečnosti práce a hygieny

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

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Zákon 309/2006 Sb. ze dne 22.6.2006, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), Nařízení vlády č.362/2005 Sb. ze dne 17.8.2006 o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, Nařízení vlády č.591/2006 Sb.ze dne 12.12.2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a Nařízení vlády č.361/2007 Sb. ze dne 28.12.2007, ve znění Nařízení vlády 68/2010 Sb., ve znění Nařízení vlády 93/2012 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Jelikož jde o stavbu dráhy, je dále nutné dodržovat ustanovení předpisu ČD Op 16 - Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- (a) Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- (b) Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- (c) Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- (d) Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- (e) Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- (f) Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- (g) Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat

(h) Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě. Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
 - Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky
- Pro práce prováděné strojnými mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby, mechanismy obdobnými a případně použitými kolovými jeřáby, pokud budou při stavbě použity.

Práce prováděné strojnými mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby a dalšími stavebními stroji je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC.

Současná traťová rychlost v místě stavby je 50km/h, při provádění 2.fáze stavby se předpokládá po dobu 50 dní zavedení pomalé jízdy $V=20\text{km/h}$.

B.4.2 Z hlediska ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Železniční trať je v místě stavby neelektrifikovaná, není proto nutná žádná speciální ochrana nebo úprava konstrukcí použitých ve stavbě před vlivy trakčních a energetických vedení či zařízení.

B.4.3 Z hlediska protikoroze ochrany

Protikoroze ochrana zařízení, příslušenství a prvků použitých v rámci jednotlivých SO stavby je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů, jednak pomocí nátěrů vhodnými barvami či dalšími úpravami zamezujícími korozi (žárové zinkování, ...).

B.5 Odpadové hospodářství

Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami v platném znění MŽP č.381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/01 Sb., o nakládání s PCB a č.376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/66 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.254/01 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí.

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. V zásadě se bude jednat pouze o smýcené křoviny a dřeviny a o poloskalní odtěžený materiál – kamennou suť se zeminou nekontaminovaný.

Odpady vzniklé při stavbě budou přemístěny na řízenou skládku s oprávněním přijímat stavební odpad. Nejbližší zjištěná skládka se nachází ve vzdálenosti do 5km v lokalitě Horní Proseč (Marius Pedersen a.s. - překladiště odpadů).

Podrobný rozbor odpadů včetně kategorizace a způsobu likvidace bude uveden v dalším stupni projektové dokumentace.

Po dokončení stavby a jejím předání do provozu již žádné další škodlivé odpady vznikat nebudou.

B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby

Vzhledem k charakteru stavby, použitým stavebním materiálům a skladbě stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení.

Navržené konstrukce obkladních zdí je železobetonová a kamenná s použitím ocelových kotev a nehořlavých záchytných sítí. Definitivní oplocení má kovovou konstrukci. Vzhledem k rozsahu stavby, jejímu umístění a použitým nehořlavým materiálům nepředstavuje žádné požární nebezpečí.

V případě případného požáru v místě stavby by se požár likvidoval mobilní hasičskou technikou IZS profesionálními jednotkami HZS, SŽDC a jednotkami Sborů dobrovolných hasičů místních obcí (JSDHo), které budou na místo stavby v případě potřeby vyslány centrálou IZS (KOPIS), na základě oznámení požáru či technické závady.

B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Dokončená stavba je součástí tělesa železničního spodku, představuje stacionární prvek, který sám o sobě zajišťuje bezpečnost železničního provozu ve skalním zářezu tím, že zabraňuje sesuvům a pádům kamenů a balvanů do traťové koleje, zabraňuje dalšímu zvětrávání skalního zářezu a zajišťuje a zvyšuje jeho stabilitu a stabilitu sousedních pozemků nad korunou zářezu.

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

Stavba se týká rekonstrukce traťového úseku, kam nemá veřejnost přístup, proto se otázky týkající se užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace této stavby netýkají.

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

B.9.1 Povodně

Otázku odolnosti a zabezpečení stavby z hlediska protipovodňové ochrany není třeba pro navrhovanou stavbu řešit, protože místo stavby se nachází nad úrovní zátopového území 100-leté vody (Q100) řeky Lužická Nisa, která je nejbližším potencionálním zdrojem povodně.

B.9.2 Sesuvy půdy

Stavba sama je ochranným prvkem, který zabraňuje sesuvům půdy a pádu kamenů a balvanů do traťové koleje. Jednotlivé konstrukce stavby jsou naprojektovány tak, aby sesuvům zabránily a aby samy sebe zajistily a udržely ve stabilní poloze.

B.9.3 Poddolování

Stavba se nenachází v oblasti důlní činnosti ani na v minulosti poddolovaném území. Stavbu proto není nutno před následky poddolování ochraňovat.

B.9.4 Seismicita

Stavba se nenachází v oblasti aktivní sopečné činnosti ani v oblasti s pravidelně se vyskytující seismicitou. Stavbu proto není nutno před účinky seismicity chránit.

B.9.5 Radon

Radonové hledisko se ve stavbě neprojeví – viz odstavec B.3.1.14.

B.9.6 Hluk

Stavba je součástí železničního spodku, jakékoliv účinky hluku stavbě tudíž nevadí a není nutné ji proto před hlukem chránit.

B.10 Civilní ochrana

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadání stavby ani v přípravné dokumentaci.

B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí

Graf rychlosti se pro zde popisovanou stavbu nezpracovává, neboť se nejedná o stavbu modernizace či rekonstrukci vedoucí ke zvýšení rychlosti v celém traťovém úseku (viz Směrnice 11/2006-Z1 v aktuálním znění) a traťová rychlost zůstává zachována dle současného stavu, tj. $V=50\text{km/h}$.

Graf rychlosti proto zůstane po provedení rekonstrukce koleje zachován beze změny, provedení stavby ho nikterak zásadně neovlivní.

B.12 Organizace výstavby

B.12.1 Návrh optimálního postupu výstavby

Postup prací při provádění stavby zde navržený je možno upravit podle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora, na základě eventuálních požadavků zainteresovaných firem.

Pro návrh sanace skalního zářezu byly uvažovány následující předpoklady pro provádění respektive nároky na jejich zabezpečení :

- Pro možnost úspěšného provedení stavby se předběžně předpokládá doba trvání stavebních prací nejméně 100 dní.
- 1.fáze bude realizována v nepřetržité výluce koleje v délce trvání 50 dnů (50N). V té se provede odtěžení skalního masivu a zřízení pevných konstrukcí (základy, betonové a kamenné zárubní a obkladní zdi, skládané konstrukce z betonových svahovek, kotvení skalních bloků,...).
- Ve 2.fázi budou na traťové koleji zajištěny pomalé jízdy (20km/h) po dobu dalších 50 dní. Za tohoto opatření budou za provozu postupně instalovány sítě a prováděny ostatní drobné a dokončující práce.
- Upřesnění bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace, v projektu stavby, po zpřesnění rozsahu stavby a vypracování podrobných stavebních postupů.
- Vzhledem ke skutečnosti, že stavební práce budou probíhat v intravilánu města, s obytnou zástavbou, v těsném sousedství stavby, předpokládá se omezení max. délky denní pracovní doby při nepřetržité výluce na interval cca od 7,00 do 18,00hod.
- Přístup na místo stavby (do skalního zářezu) je možný pro mechanizaci pouze od železničního přejezdu v ulici Lesní (ev. km 13,443), v těsné blízkosti stavby, a to za předpokladu zapanelování koleje a drážních stezek v celé šířce zářezu.
- Zapanelování příjezdu bude současně sloužit jako ochrana kabelové trasy, umístěné ve žlabech v drážních stezkách, s krytím min. 200mm, před pádem kamenů, balvanů a sutí. Uvedená kabelová trasa zde bude položena v právě probíhající stavbě „Rekonstrukce koleje Liberec-Tanvald“. Její definitivní poloha byla upravena oproti původně navržené na základě koordinace uvedené stavby se zde řešenou stavbou sanace skalního zářezu.
- Konstrukce zapanelování je navržena následující: na štěrkové lože a drážní stezky se položí separační geotextilie (min.250g/m²), na ni případně vyrovnávací vrstva ze štěrkodrti tloušťky do 100mm a na ni železobetonové panely, mezi kolejnice bude použit typ určený pro zadláždění koleje. To umožní případný průjezd drážních vozidel místem stavby.

- Odvoz vybouraných balvanů, hmot a suti se předpokládá nákladními automobily na nejbližší dohodnutou řízenou skládku odpadů.
- Odvoz vybouraných hmot a suti je možný také drážními vozidly do nejbližších dopraven, umožňujících přeložení vybouraných hmot a suti na silniční automobily a jejich následný odvoz na skládku. Záleží na zvolené technologii provedení stavby a možnostech vybraného zhotovitele.
- Nejbližšími dopravními umožňujícími tento postup jsou žst.Jablonec nad Nisou (směr Liberec, vzdálenost od místa stavby cca 1km) nebo nz.Nová Ves nad Nisou (směr Tanvald, vzdálenost od místa stavby cca 2km).
- Konkrétní použitelné manipulační koleje v obou dopravních je možno dohodnout se žst.Jablonec nad Nisou před zahájením stavby, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby.
- Odpady vzniklé při stavbě budou přemístěny na řízenou skládku s oprávněním přijímat stavební odpad. Nejbližší zjištěná skládka se nachází ve vzdálenosti do 5km v lokalitě Horní Proseč (Marius Pedersen a.s. - překladiště odpadů). Odpad – kameny, skalní suť,... - se předpokládá nekontaminovaný.
- Odtěžení navětralého skalního zářezu bude prováděno standardními technologiemi s použitím horolezecké techniky (pneumatická kladiva,...)
- Část odtěženého skalního materiálu (suť) bude zpětně využita do konstrukcí navržených při sanaci (výplň svahovek, úprava terénu,...)
- Návoz nových konstrukcí a materiálů do místa sanace je možný obdobným způsobem jako odvoz vybouraných hmot.
- Před zahájením stavby si zhotovitel stavby zajistí projednání DIO s PČR a odborem dopravy MěÚ Jablonec nad Nisou)
- V případě betonáže konstrukcí v zářezu je možno využít místní komunikace nad zářezem (ul.Raisova, ul.Horská) a dopravu betonu zajistit pomocí pump na betonovou směs.
- Voda pro potřebu stavby bude dovážena automobilními cisternami, rovněž s možností využití komunikací nad zářezem.
- Zařízení staveniště omezeného rozsahu, vzhledem ke stísněnému prostoru v intravilánu města se značnými výškovými rozdíly, je možno v blízkosti stavby umístit pouze do prostoru zastávky Jablonec nad Nisou centrum (přístupy, parkoviště,...).
- Dle upřesnění ČD KCOD Liberec (p.Vladař) je nutno NAD uvažovat v úseku žst.Jablonec nad Nisou-Smržovka (délka 10km, 2+2 autobusy, provozní náklady cca 28.000,- Kč/den).
- Další předpoklady pro organizaci výstavby budou specifikovány v dalším stupni projektové dokumentace.

Doporučený optimální postup pracovních činností :

- 1) Demontáž výstroje trati (staničníky, zajišťovací značky, návěst konec nástupiště,...)
- 2) Provedení zapanelování koleje od ulice Lesní do začátku stavby
- 3) Demontáž stávajícího zábradlí a oplocení v místech přístupů k hraně zářezu
- 4) Zřízení provizorního dočasného oplocení
- 5) Smýcení křovin a dřevin v rozsahu sanačních prací
- 6) Očištění skalní stěny a zemních svahů od zvětralé skály
- 7) Zřízení základových pasů obkladních železobetonových zdí a nových kamenných zdí
- 8) Otryskání a očištění stávajících kamenných zdí

- 9) Vybetonování železobetonových obkladních zdí
- 10) Vybudování zpevňujících konstrukcí z betonových svahovek
- 11) Dokončení všech nově zřizovaných konstrukcí v zářezu
- 12) Odstranění zapanelování koleje v celém rozsahu
- 13) Kontrola a případná úprava GPK
- 14) Zpětné osazení výstroje trati v původním rozsahu původním materiálem
- 15) Dokončení svahování a úprav terénu v horní části zářezu
- 16) Zřízení záchytných sítí
- 17) Hydroosev svahů zajištěných záchytnými sítěmi
- 18) Demontáž provizorního dočasného oplocení
- 19) Zřízení definitivního oplocení
- 20) Dokončovací práce

Potřebné další uvolnění drážních pozemků a objektů je zapotřebí upřesnit s budoucím zhotovitelem stavby, v souladu s jeho nároky na požadavky a připravenost území stavby a s možnostmi a pravomocemi investora.

V dostatečném předstihu musí být rovněž zajištěna případná připravenost kolejiště žst.Jablonec nad Nisou, z hlediska uvolnění pro eventuelní stání stavebního vlaku, stavebních mechanismů a případnou vykládku stavebních materiálů.

B.12.2 Zásady řešení staveniště

Staveniště se nachází převážně na drážním pozemku, a to v traťovém úseku žst.Jablonec nad Nisou-nz.Nový Ves nad Nisou v km 13,150 až 13,383 trati Liberec Szklarska Poreba na pozemcích ve vlastnictví ČR SŽDC, s.o., parc.č.2527/6 (k.ú.Jablonec nad Nisou, dráha-ostatní plocha) a parc.č.2527/7 (k.ú.Jablonec nad Nisou, dráha-ostatní plocha).

Z důvodu možnosti provedení stavby je nutno dočasně použít i některé sousední pozemky, hraničící s drážními na horní hraně zářezu. Seznam těchto pozemků je uveden v samostatné příloze v části **I.2-Majetkoprávní část**.

Průběh inženýrských sítí a umístění zařízení správců sítí v prostoru staveniště je patrný z koordinační situace stavby a je dostatečně popsán v předchozím textu.

Zařízení staveniště na jiných pozemcích, než navržených v přípravné dokumentaci včetně příjezdů na ně, si musí případně zajistit vybraný zhotovitel stavby samostatně.

Při vlastní realizaci stavby nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování jejího okolí, zvláště hlukem a prachem, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

Užitková voda pro potřebu stavby bude dovážena automobilními cisternami, s možností využití komunikací nad zářezem. Pitná voda bude zajišťována dovozem ze zdrojů zhotovitele stavby (např. jako balená,...).

Předpokládá se, že elektrická energie bude zajišťována dočasnou přípojkou napojením na stávající rozvody nn, v případě nemožnosti napojení pak vlastními zdroji (elektrocentrály, ...).

Možnosti pro zajištění potřebného příkonu elektrické energie v místě stavby je nutné prověřit v rámci přípravy stavby s OR SEE Hradec Králové, SSŽE, ČEZ Distribuce,....

Vzhledem ke stísněnému prostoru v místě stavby, která se nachází v intravilánu města se značnými výškovými rozdíly, je možno zařízení staveniště v blízkosti stavby umístit pouze do prostoru zastávky Jablonec nad Nisou centrum (přístupy, parkoviště,...)

B.12.3 Možnosti příjezdů ke staveništi

Přístup na stavbu je možný po železnici po traťové koleji z obou stran, tj. ze směru od žst.Jablonec nad Nisou a od nz.Nová Ves nad Nisou.

Přístup na místo stavby, do skalního zářezu pro silniční vozidla či pásovou mechanizaci je reálně možný nejlépe od železničního přejezdu v ulici Lesní (ev.km 13,443), v těsné blízkosti stavby. Předpokladem je ochránění kolejového roštu železniční trati a inženýrských sítí v kabelových trasách (např. zapanelování, výdřeva, ...).

V případě betonáže konstrukcí v zářezu je možno využít i místní komunikace nad zářezem (ul.Raisova, ul.Horská) a dopravu betonu zajistit pomocí pump na betonovou směs.

Případný jiný přístup, po mimodrážních pozemcích (dočasný vstup na pozemky), je v nezbytném rozsahu řešen v rámci stavby, případné další nároky na přístupy si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby v rámci svých přípravných prací před zahájením stavby. V tomto případě se bude vždy jednat zásadně o krátkodobé dočasné zábery do 1 roku (reálně do 4 měsíců).

B.12.4 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

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

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

Stavba neobsahuje objekty, které jsou podle §§47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu musí posuzovat drážní správní úřad (Drážní úřad, stavební sekce, stavební oblast Praha).

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

V období mezi dokončením souboru či objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný soubor či objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný budoucí správce (SŽDC OR Plzeň), kterému budou soubory či objekty předány zhotovitelem stavby.

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

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

Při realizaci této stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC, ČD a dalších, SO 201 ihned po dokončení jeho části realizované v nepřetržité výluce (50N), uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby (předčasné užívání objektu).

Při provádění stavby musí vybraný zhotovitel stavby zajistit koordinaci prací tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny včas a v odpovídající kvalitě.

B.12.5 Povodňový a havarijný plán

Zpracování povodňového a havarijního plánu na dobu výstavby v rámci této stavby není zapotřebí, protože místo stavby se nachází nad úrovní zátopového území 100-leté vody (Q100) řeky Lužická Nisa, která je nejbližším potencionálním zdrojem povodně.

B.12.6 Předpokládané lhůty výstavby

Předpokládané termíny realizace stavby :

Předpokládaná doba výstavby :	4 měsíce
<i>Předpokládaný termín zahájení stavby :</i>	05.2015
<i>Předpokládaný termín dokončení stavby :</i>	08.2015