




Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

Č.	DATUM:	POPIS ZMĚNY:	JMÉNO:	PODPIS:

ZADAVATEL:	SŽDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc			PROJEKT servis spol. s r. o.  Mezitrat'ová 137 198 21 PRAHA 9 - Hloubětín IČ: 49823141 tel.: 281 090 860	
VYPRACOVAL:	ARNONOVÁ JIŘINA				
ODP. PROJ. STAVBY:	Ing. FLIEGEL TOMÁŠ, Ph.D.				
KRAJ: KRÁLOVÉHRADECKÝ	OKRES: RYCHNOV NAD KNĚŽNOU				
AKCE: REKONSTRUKCE PŘEJEZDU V KM 37,955 TRATI TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ - MEZIMĚSTÍ TÚ Týniště nad Orlicí - Meziměstí DÚ Bolehošť - Opočno pod Orlickými horami				Č. ZAKÁZKY:	ZAK-2014-03
OBSAH: SOUHRNNÁ ČÁST				STUPEŇ:	PROJEKT (P)
				DATUM:	05/2014
				MĚŘITKO:	-
				FORMÁT:	-
				ČÁST:	B
				Č. SLOŽKY:	-

B. SOUHRNNÁ ČÁST

O B S A H :

B. SOUHRNNÁ ČÁST	1
O B S A H :	1
B.1 Souhrnná technická zpráva	2
B.1.1 Zhodnocení staveniště	2
B.1.2 Průzkumy a podklady	2
B.1.3 Ochranná pásma	3
B.1.4 Koncepce stavby	4
B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek	11
B.1.6 Příprava pro výstavbu	11
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	14
B.1.8 Výjimky z předpisů	15
B.2 Provozní a dopravní technologie	15
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	16
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	16
B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	18
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby	19
B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany	19
B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce	19
B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení	20
B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany	20
B.5 Energetické výpočty	20
B.6 Protikoroze ochrana	20
B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí	20
B.8 Dopravní opatření	20
B.8.1 Dopravně inženýrské opatření při uzavírací přejezdu	21
B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	22
B.10 Úspora energie a ochrana tepla	22
B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	22
B.12 Ochrana obyvatelstva	22
B.13 Bezbariérové užívání	22
B.14 Přílohy	23

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Pro zázemí stavby lze využít drážních pozemků, zejména pozemku u přejezdu v km 37,955 (parc. č. 825/1 v katastrálním území Mokrý). V tomto prostoru se předpokládá provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže kolejových polí, dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Je možné využít cca 250m² volného prostoru.

Případné další prostory bude možné využít v žst. Opočno pod Orlickými horami. Přesné místo deponií a skladů budou zhotovitelem stavby prokonzultována a odsouhlasena se zástupci ŽST Opočno pod Orlickými horami a Oblastního ředitelství Hradec Králové.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1. Přehled a výsledky průzkumů

Pro potřebu zpracování projektové dokumentace byly provedeny následující průzkumy :

- Geotechnický průzkum pro stavbu „Rekonstrukce přejezdu v km 37,955 trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí“ – zpracovatel SUDOP PRAHA a.s. (08/2012)
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 36,800 – 39,200 trati Týniště nad Orlicí - Meziměstí – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (10/2011)
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Královéhradecký kraj, <http://nahlizidenidokn.cuzk.cz/>
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál štěrkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci
- Vlastní doměření stávajícího stavu včetně prověření druhu sestav železničního svršku v rozsahu rekonstrukce
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti se SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové

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

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci lednu 2014. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou překresleny do situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby je nutné provést případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správci řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

B.1.2.2. Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Geotechnický průzkum území byl proveden v září 2011 a v srpnu 2012. V sondě v km 37,955 byla pod vrstvou štětu tvořeného opukovými a slínovcovými plochými kameny zastížena vrstva písčitého jílu. V km 37,945 byl zastížen štěrky jílovitý resp. s jílovitou mezerní výplní, kterou tvoří pevný písčitý jíl.

Přítomnost železničního přejezdu s pevným krytem na trati vyžaduje vyšší nároky z dlouhodobějšího hlediska na přenos statického i dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláň tělesa železničního spodku. Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláň tělesa železničního spodku je $E_{pl} = 60 \text{ MPa}$ – platí pro přejezd a přechodové oblasti (podle předpisu SŽDC S4 příloha 24).

Redukovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni činí $E_{red} = 19,4$ Mpa. Na základě zjištěných hodnot modulu přetvárnosti byl proveden návrh a posouzení sanace pražcového podloží přejezdu a přechodových oblastí. Navrhuje se KPP typ 6 a ZKPP typ 4 v úseku od km 37,947 000 do km 37,964 000 v celkové délce 17,0m.

Konstrukce pražcového podloží KPP typ 6 a zesílená konstrukce pražcového podloží ZKPP typ 4 sestává:

- 0,35 m kolejové lože – šterkové lože fr. 32/63 mm na skloněné zemní pláni vlevo 5%,
- 0,30 m podkladní vrstva ze šterkodrti fr. 0/32 mm
- separační geotextilie
- 0,40 m zlepšená zemina příměsí pojiva (vápno)

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

B.1. 2. 3. Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování projektu stavby byly použity tyto geodetické a mapové podklady:

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 36,800 – 39,200 trati Týniště nad Orlicí - Meziměstí – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (10/2011)
- Nákrešný přehled železničního svršku trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí v úseku km 34,800 – 38,800 v grafické podobě, zdroj SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové
- Dokumentace železničního bodového pole trati Týniště nad Orlicí - Meziměstí, zpracovatel SŽDC, s.o., SŽG Praha
- Katastrální mapa KÚ Čánka, KÚ Mokré a KÚ Opočno pod Orlickými horami v měřítku 1:1 000, zdroj Katastrální úřad pro Královéhradecký kraj
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Královéhradecký kraj, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>

B.1.3 Ochranná pásma

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

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- stávající kabelová trasa a vnější prvky zabezpečovacího zařízení ve správě SŽDC OŘ SSZT Hradec Králové
- stávající kabelová trasa ve správě SŽDC OŘ SEE Hradec Králové
- stávající trasa telekomunikační vedení TÚDC ve správě ČD-Telematika a.s.
- vodovod a kanalizace ve správě ČD a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové
- ČEZ Distribuce a.s. – nadzemní vedení NN
– podzemní vedení NN
- Telefónica Czech republic, a.s.
- Povodí Labe s.p. – vodní tok Dobříkovický potok, Jalový potok a bezejmenný tok

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zjištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- SŽDC s.o., SŽE
- RWE Distribuční služby s.r.o.
- ČEZ ICT Services, a.s.
- Město Opočno
- Lesy ČR s.p.

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

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

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

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

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

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1. Účel stavby

B.1.4.1.1 Celková koncepce řešení

Stavba „Rekonstrukce přejezdu v km 37,955 trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí“ se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 1561 Týniště nad Orlicí – Meziměstí, DÚ 04 Bolehošť – Opočno pod Orlickými horami. Traťová rychlost v místě přejezdu je $V=90\text{km/h}$. Organizování a provozování drážní dopravy je dle „Předpisu pro organizování a provozování drážní dopravy – SŽDC D1“. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, přejezd, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost $V=90\text{km/h}$.

Projekt stavby řeší rekonstrukci úrovně křížení silnice III. třídy č.30816 s celostátní dráhou Týniště nad Orlicí – Meziměstí v ev. km 37,955 včetně rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. V rámci rekonstrukce budou provedeny práce na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu. Jedná se zejména o odstranění stávající přejezdové konstrukce, odstranění vrchního krytu i podkladu silniční komunikace navazující na přejezd a zřízení nové přejezdové konstrukce vč. navazujícího úseku komunikace.

V rekonstruovaném úseku se nacházejí 4 úrovně přejezdy, 4 mosty a 1 propustek.

Stavba se nachází na pozemcích České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dílčeděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Čánka (parc. č. 363/1), dále pozemek v katastrálním území Mokré (parc. č. 825/1) a pozemky v katastrálním území Opočno pod Orlickými horami (parc. č. 1773, 1290/2, 1765/1 a 1765/8).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území Opočno pod Orlickými horami (parc. č. 1765/11 a 1766).

Plocha vhodná pro účely zařízení staveniště a meziskladku materiálu se nachází na drážním pozemku parc. č. 825/1 v katastrálním území Mokré.

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

Začátek stavby: km 37,085 000 (začátek rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)

Konec stavby: km 39,130 000 (konec rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničním přejezdu v km 37,955. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od žst. Opočno pod Orlickými horami. Příjezd silničními vozidly do žst. Opočno pod Orlickými horami je po silnici III. třídy č. 30815 Opočno – České Meziříčí.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

▪ návrhová rychlost	90 km/h
▪ traťová třída zatížení	C3
▪ hmotnost na nápravu	
▪ prostorová průchodnost	Z-GC

- kategorie trati
- typ PZS:

celostátní
světelné bez závor

Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 72°
druh pozemní komunikace:	silnice III. třídy
povaha a účel dráhy:	celostátní dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	90 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zabezpečovací zařízení bez závor
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	5,3m
šířka přejezdu:	5,4m

B.1.4.1.2 Zdůvodnění navrženého řešení

Je zapotřebí odstranit především nedostatky týkající se nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce, nevyhovujícího šterkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu a spodku pod přejezdem a v přilehlých úsecích koleje.

Stavba jako jeden funkční celek řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu v km 37,955, rekonstrukci přejezdové konstrukce a rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního spodku a svršku v daném úseku.

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

B.1.4.1.3 Umístění stavby

Stručná charakteristika trasy

Železniční přejezd v km 37,955 se nachází na celostátní jednokolejně neelektrifikované železniční trati Týniště nad Orlicí - Meziměstí.

V rámci geotechnického průzkumu byla v pražcovém podloží v sondě v km 37,955 pod vrstvou štětu tvořeného opukovými a slínovcovými plochými kameny zastižena vrstva písčitého jílu. V km 37,945 byl zastižen štěrť jílovitý resp. s jílovitou mezerní výplní, kterou tvoří pevný písčitý jíl.

Trať v místě přejezdu je v přímé bez převýšení. Před přejezdem a za přejezdem se nachází v úrovni okolního terénu. V bezprostřední blízkosti přejezdu se nachází most v ev. km 37,977.

Vozovka komunikace je v mírném klesání od levé strany koleje na pravou.

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

B.1.4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

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

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

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby stanovuje požadavky pouze na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu

dráhy, kterou bude posuzovat drážní správní úřad, není tato vyhláška směrodatná.

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

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterým je samotný železniční přejezd. Přejezd se nachází mimo území obce.

B.1.4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Hledisko architektonického začlenění stavby do území se uplatní u požadavků na technologický domek pro umístění přejezdového zabezpečovacího zařízení. Technologický domek bude umístěn na zvýšených základech. Zvýšené základy jsou z důvodu ochrany proti velké vodě.

Technologický domek bude mít ocelový nosný rám. Stěny technologického domku budou sendvičové konstrukce ve složení: lakovaný pozinkovaný plech, polyuretanová pěna a opět lakovaný pozinkovaný plech. Střecha domku bude sklolaminátová, také sendvičové konstrukce.

B.1.4.4. Stručný popis navrženého technického řešení

B.1.4.4.1 PS 01 PZS v km 37,955

Stávající PZS VÚD-62 bude nahrazeno novým PZS s reléovým logickým jádrem a elektronickými doplňky. Zařízení bude umístěno v samostatném technologickém domku, o rozměru 2x3 m, umístěním vlevo za přejezdem ve směru jízdy od začátku trati. Budou postaveny nové výstražníky a výstražník „B“ bude proveden s dvěma světelnými skříněmi. Volnost kolejových úseků a průjezd ŽKV přejezdem bude zjišťován pomocí počítačů náprav se směrovými výstupy.

Technologický domek bude umístěn na vyvýšené betonové konstrukci vlevo ve směru jízdy od začátku trati – za přejezdem.

Stožáry výstražníků budou umístěny na již existujících betonových základech pro výstražník, které jsou v téměř neopotrebeném stavu. Na výstražnících budou umístěny dopravní značky A32a se žlutým reflexním okrajem. Výstražníky budou označeny bílým reflexním pruhem po obvodu. Sloupek výstražníku bude vybaven červeno-bílými pruhy po celé výšce. Toto řešení prokazatelně zvyšuje bezpečnost na přejezdech, zejména pak v případech, kdy dávají výstražníky varovnou návěst, tedy nesvítí ani nekmitá na nich žádné světlo.

B.1.4.4.2 SO 01 Železniční svršek

Rekonstrukce železničního svršku spočívá ve výměně kolejového pole v přejezdu. Snesení kolejového roštu bude provedeno v rozsahu km 37,938 000 – km 37,969 000 v délce 31,0m. Kolejové pole v přejezdu a navazujících úsecích délky 29m sestávající s kolejnic 49 E1 a dřevěných pražců je určeno k demontáži a odvozu do výkupu a na skládku. Za přejezdem bude ještě vyjmut kolejový rošt délky 2,0m tvořený z kolejnic 49 E1 a betonových pražců SB8. Tyto pražce budou v rámci stavby opět použity.

Pod přejezd bude dle požadavků vloženo kolejové pole délky 8,5m z kolejnic 49 E1 a dřevěných pražců s rozdělením „d“. Podkladnice budou zdvojené z důvodu vytvoření žlábků z kolejnic pro vedení kola železničního vozidla v přejezdu. V tomto úseku budou použity upevňovací s antikorozní úpravou. Tato úprava se dotýká 14ks pražců. V navazujících úsecích bude vložen kolejový rošt celkové délky 22,5m z kolejnic 49 E1 na betonových pražcích SB8 s rozdělením „d“ a tuhým upevněním svěrkami ŽS4. Betonové pražce budou užité.

Dále dojde ke zrušení 8ks stávajících lepených izolovaných styků. LISy v km 37,940 a km 37,965 v obou kolejnicových pasech se nacházejí v místě vytržení kolejového pole a budou zrušeny v rámci rekonstrukce kolejového roštu. LISy v km 37,104 a km 38,733 rovněž v obou kolejnicových pasech budou vyříznuty na délku 4m a nahrazeny novými kolejnicemi 49 E1.

Z hlediska směrových a sklonových poměrů trati dojde k úpravě GPK v délce 300 m směrovým a výškovým vyrovnáním koleje. Úprava GPK se nachází v přímé bez převýšení. Kolejnicové styky budou svařeny do bezstykové koleje. Rekonstrukce bezstykové koleje bude provedena v délce úpravy GPK 300m, kdy ve vzdálenosti minimálně 50m na obě strany od nového kolejového pole s tuhým upevněním bude upravena upínací teplota dle předpisu SŽDC S3/2.

B.1.4.4.3 SO 02 Železniční spodek

Součástí rekonstrukce železničního spodku je zřízení konstrukce pražcového podloží (KPP) typ 6 a zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 4 v celkové délce 17,0m, sestávající ze štěrkového lože tl. 0,35 m, podkladní vrstvy ze štěrku tl. 0,30m, separační geotextilie a zlepšené zeminy s příměsí pojiva (vápno) tl. 0,40m. Dále je navrženo odvodnění pláň tělesa železničního spodku podélným trativodem z trub PE-HD DN 150 s vyústěním k mostu v ev.km 37,977 monolitickou výustí s obetonováním svahu. Na trativodu budou 2 trativodní šachty. Zemní pláň bude skloněna vlevo 5% v délce 31,0 m.

B.1.4.4.4 SO 03 Železniční přejezd

Dle požadavku správce trati se navrhuje živičná přejezdová konstrukce se žlábkem tvořeným kolejnicemi na zdvojené podkladnici. Kolejnice pro vytvoření žlábků je použita užitá tvaru 49 E1, vyzískaná ze stavby.

Spáry mezi nově zřizovaným živičným povrchem a stávající vozovkou budou zality plastickou záplavkou. Mezi kolejnicemi bude přejezdová konstrukce ukončena dřevěným pražcem s náběhem tvořeným dřevěným klínem. Pro tyto účely jsou použity užitá dřevěná pražce ze stavby. Klín bude uchycen k dřevěným příčným pražcům v koleji.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na ztuhlou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího asfaltového krytu a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-1:

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 tl. 0,04 m
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+ tl. 0,08 m
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK tl. 0,15 m
- štěrku ŠDa tl. 0,15 m.

Celková tloušťka konstrukce komunikace je 420mm. Plocha zřizované vozovky je 51,8m².

Přejezd je podle ČSN 73 6380 široký 5,4m, dlouhý 5,3m, s úhlem křížení komunikace 72° přes jednokolejnou neelektrifikovanou trať.

Vzhledem ke sklonovým poměrům komunikace je voda z jejího povrchu odvedena pouze příčným sklonem vozovky do stávajících příkopů a trativodním odvodněním koleje.

Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

▪ doba trvání přejezdu:	trvalý
▪ počet křížení kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
▪ úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 72°
▪ druh pozemní komunikace:	silnice III. třídy
▪ povaha a účel dráhy:	celostátní dráha
▪ nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	90 km/h
▪ způsob zabezpečení:	světelné zabezpečovací zařízení bez závor
▪ způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
▪ délka přejezdu:	5,3m
▪ šířka přejezdu:	5,4m

B.1.4.4.5 SO 04 Připojka NN

Napájení nového zařízení zůstává z veřejné elektrické distribuční sítě nízkého napětí. Je zřízen nový přípojný bod z rozvodu distribuční sítě, přístupný na pozemku ve správě SŽDC s.o. Doplní se samostatné měření odběru elektrické energie.

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:**PS 01 PZS v km 37,955**

▪ kabelizace (TCEKPFLEY, CYKY)	8 080 m
▪ technologický domek se střechou	1 ks
▪ základy pod technologický domek	1 kpl
▪ stožár s výstražníkem	1 ks
▪ stožár s dvěma výstražníky	1 ks

SO 01 Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E1, pražce betonové SB8	22,5 m
▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E1, pražce dřevěné	8,5 m
▪ demontáž LIS	8 ks
▪ svařování kolejnic	16 ks
▪ zřízení bezстыkové koleje	300 m
▪ rekonstrukce kolejového lože	31,0 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	300 m
▪ vystrojení trati	1 kpl

SO 02 Železniční spodek

▪ úprava zemní pláně	31,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 4 vč. KPP pod přejezdem	17,0 m
▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů	31,0 m
▪ trativodní šachty	2 ks
▪ svodné potrubí	4,8 m
▪ zemní práce	1 kpl

SO 03 Železniční přejezd

▪ zřízení přejezdu s živičným krytem	5,4 m
▪ řezání živičného krytu	10,8 m
▪ odstranění živičného krytu	52,6 m ²
▪ zalití plastickou zálivkou	10,8 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	51,8 m ²

SO 04 Přípojka NN

▪ kabelizace (CYKY)	82 m
▪ elektroměrový rozvaděč	1 ks

B.1. 4. 5. Požadavek na postupné provádění stavby

Rozhodujícími stavebními objekty jsou zároveň stavební objekty SO 01, SO 02 a SO 03, kterým se musí podřídit i postup rozhodujících kroků výstavby.

B.1. 4. 6. Požadavek na postupné uvádění stavby do provozu, lhůty výstavby**B.1.4.6.1 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu**

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

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

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

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

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním

kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

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

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

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

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

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

Zhotovitel musí zajistit při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 50km/h. Dále pak dle TKP 7.3.4 nejdéle do 3-í měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřícím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

B.1.4.6.2 Předpokládané lhůty výstavby

Předpokládaný termín realizace stavby :

rok 2014

Předpokládaná doba trvání stavby :

7 dní

(z toho 5 dní nepřetržité výluky)

B.1.4.7. Požadavky stavby na zdroje – elektrická energie, voda, plyn

Nejedná se o stavbu na elektrifikované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění odběru elektrické energie, vody ani plynu pro svůj provoz. Dokončená stavba a její provoz nevyžaduje oproti stávajícímu stavu zajištění žádných energií, železniční doprava bude nadále provozována nezávislou motorovou trakcí.

Při provádění stavby bude zajištění potřebných zdrojů v kompetenci zhotovitele stavby. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

Práce budou prováděny převážně kolejovou stavební mechanizací se samostatnými agregáty. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá v cisternách.

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

B.1.4.8. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

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

Odvodnění tělesa dráhy bude zajištěno podélným trativodem vlevo od osy koleje délky 31m. Trativod je vyústěn vlevo trati k mostu v ev. km 37,977.

Vzhledem ke sklonovým poměrům komunikace je voda z jejího povrchu odvedena pouze příčným sklonem vozovky do stávajících příkopů a trativodním odvodněním koleje.

B.1.4.9. Napojení na dopravní systém

Vzhledem k charakteru stavby bude v době její realizace dočasně omezen provoz motorové dopravy za účelem provádění prací na přejezdu i vozovce. Vozidla staveništní dopravy budou využívat veřejně přístupné komunikace.

Během rekonstrukce přejezdu v km 37,955 bude zavedena uzavírka úseku silnice III/30816. Uzavírka přejezdu a části úseku komunikace potrvá celkem 5 dní. Řidiči osobních vozidel budou používat

objížděné trasy od obce Mokré po silnici III/30817 přes město České Meziříčí po ulici Mochovská následně doprava ulicí Julia Fučíka a dále doprava ulicí Osvobození směr Opočno po silnici III/30816. Po necelých třech kilometrech je objíždka vedena dále doprava k obci Čánka. Délka objížděné trasy činí cca 6,0 km.

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

B.1. 4. 10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha.

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

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 4. 11. Bezpečnost práce

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

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytyčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti

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

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

B.1. 4. 12. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

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

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterým je samotný železniční přejezd. Přejezd se nachází mimo území obce.

B.1. 4. 13. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Zahájení stavby není podmíněno žádnou jinou investicí, stavba sama nevyvolává nutnost žádné další stavby.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

B.1. 4. 14. Statické výpočty

Neobsazeno.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1. 5. 1. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Územní řízení pro tuto stavbu nebylo dle vyjádření stavebního úřadu, Městského úřadu Opočno, č.j. MUO 567/2012/OV/DŠ ze dne 23.4.2012 požadováno. Stavební úřad sděluje, že podle § 15 odst. 2 Zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů je stavba v souladu se záměry územního plánování.

B.1. 5. 2. Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Neobsazeno.

B.1. 5. 3. Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů

Oproti přípravné dokumentaci nedošlo ke změnám v objektové skladbě. V objektech došlo pouze k dílčím úpravám v závislosti na zpřesnění technického řešení stavby.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1. 6. 1. Uvolnění staveniště

Umístění plochy pro zařízení staveniště a uvolnění potřebných prostor si vybraný zhotovitel zajistí na základě projednání se zástupci ŽST Opočno pod Orlickými horami a Oblastního ředitelství Hradec Králové v rámci výrobní přípravy.

Pro zázemí stavby lze využít drážních pozemků, zejména pozemku u přejezdu v km 37,955 (parc. č. 825/1 v katastrálním území Mokré). V tomto prostoru se předpokládá provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže kolejových polí, dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Je možné využít cca 250m² volného prostoru.

Případné další prostory bude možné využít v žst. Opočno pod Orlickými horami. Přesné místo deponií a skladů budou zhotovitelem stavby prokonzultována a odsouhlasena se zástupci ŽST Opočno pod Orlickými horami a Oblastního ředitelství Hradec Králové.

B.1. 6. 2. Využití stávajících nebo budovaných objektů

Po dokončení stavby nebudou využívány stávající objekty.

B.1. 6. 3. Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci a meziskládky materiálů budou využity koleje a plochy v žst. Opočno pod Orlickými horami.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a nářadí.

B.1. 6. 4. Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci stavebních objektů a provozních souborů budou prováděny v průběhu výluky postupně demontáže v souladu se zavedenými technologickými postupy, upřesněnými eventuelně v příslušných technických zprávách k provozním souborům a stavebním objektům.

Veškerý odpadový materiál bude nejprve vytříděn, buď přímo na místě stavby, nebo na meziskládce na ploše zařízení staveniště, a odvezen na určenou skládku. Odpady označené jako Ostatní budou odvezeny na skládku v Křovicích (vzdálenost cca 11km), nebezpečné odpady budou likvidovány na skládce Lodín (u Nechanic) (vzdálenost cca 50km). Ocelové části budou odvezeny do výkupu v Opočně (vzdálenost cca 2km).

B.1. 6. 5. Likvidace porostů

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha.

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

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 6. 6. Likvidace škodlivých odpadů

Veškeré odpady, které stavba vyprodukuje, vzniknou již v průběhu provádění stavby. Jedná se zejména o dřevěné železniční pražce, kovové části železničního svršku, koleje, zbytky kabelů, a další. Veškeré odpady pochází ze stávajících konstrukcí a vybavení železniční trati. Po dokončení stavby a jejím předání do provozu již žádné další škodlivé odpady vznikat nebudou.

Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na určené složiště, na deponie nebo skládky, kovový odpad do výkupu.

Podrobný rozbor odpadů včetně kategorizace a způsobu likvidace jsou uvedeny v části Odpadové hospodářství.

B.1. 6. 7. Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů a porostů

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

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

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

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

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby je řešeno v rámci jednotlivých stavebních objektů. Provede se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním

spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

B.1. 6. 8. Přeložky podzemních a nadzemních vedení

Přeložky podzemních a nadzemních vedení resp. jejich ochranu jsou předmětem provozního souboru PS 01 PZS v km 37,955 a SO 04 Přípojka NN.

Před realizací stavby je nutné přesné vytýčení sítí příslušnými správci a nezbytný dozor těchto správců při provádění stavebních prací v jejich blízkosti. U inženýrských sítí podcházejících železniční trať kolmo je nutné prověřit hloubku uložení chrániček. Výkopové práce v blízkosti tras kabelů musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace.

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

V situaci stavby jsou zakresleny veškeré inženýrské sítě, které byly zaměřeny a zjištěny na základě vyjádření správců při zpracování projektu stavby. Poloha těchto sítí je orientačně zakreslena v situaci, podélném profilu a příčných řezech.

B.1. 6. 9. Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci a mezisklady materiálů budou využity koleje a plochy v žst. Opočno pod Orlickými horami.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a nářadí.

B.1. 6. 10. Výluky dopravy a jiná omezení

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje v délce 5N. Před nepřetržitou výlukou budou položeny nové kabelové trasy a zřízen nový technologický domek. Doba trvání výluky byla navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

Železniční doprava

Osobní železniční doprava je v daném úseku trati č. 026 Týniště nad Orlicí - Meziměstí zajišťována celodenně Českými drahami, a.s. V pracovním dni je provozováno celkem 15 vlaků ve směru Týniště nad Orlicí – Opočno pod Orlickými horami a 14 vlaků v opačném směru. V sobotu pak 10 párů vlaků a v neděli 9 vlaků ve směru Týniště nad Orlicí – Meziměstí a 10 vlaků v opačném směru. V pracovních dnech je interval cca 1 hod., o víkendech cca 2 hod. Jízdní doba v daném úseku je v obou směrech 16-17 minut.

Během výluky bude osobní železniční doprava nahrazena autobusy. Jízdní doba autobusu z Týniště nad Orlicí přes zastávky Bolehošť a Očelice k žst. Opočno pod Orlickými horami činí 35-40 minut.

Silniční doprava

Při uzavření železničního přejezdu na silnici III/30816 budou řidiči vozidel používat objížděné trasy od obce Mokré po silnici III/30817 přes město České Meziříčí po ulici Mochovská následně doprava ulicí Julia Fučíka a dále doprava ulicí Osvobození směr Opočno po silnici III/30816. Po necelých třech kilometrech je objíždka vedena dále doprava k obci Čánka. Délka objížděné trasy činí cca 6,0 km.

B.1. 6. 11. Omezení v dodávce energií

Během provádění stavby ani po jejím dokončení není zapotřebí provádět jakékoliv omezení dodávky energií.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba se nachází na pozemcích České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dílčďďďďď 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Čánka (parc. č. 363/1), dále pozemek v katastrálním území Mokré (parc. č. 825/1) a pozemky v katastrálním území Opočno pod Orlickými horami (parc. č. 1773, 1290/2, 1765/1 a 1765/8).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území Opočno pod Orlickými horami (parc. č. 1765/11 a 1766).

Plocha vhodná pro účely zařízení staveniště a meziskladku materiálu se nachází na drážním pozemku parc. č. 825/1 v katastrálním území Mokré.

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

Informace o pozemcích dotčených stavbou:

Parcelní číslo :	363/1
Výměra :	19 684 m ²
Katastrální území :	Čánka 711 934
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	KMD
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	780
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílčďďďďď 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01

Parcelní číslo :	825/1
Výměra :	8 013 m ²
Katastrální území :	Mokré 698 211
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIX-13-01
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	5
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílčďďďďď 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01, SO 02, SO 03, SO 04

Parcelní číslo :	1773
Výměra :	691 m ²
Katastrální území :	Opočno pod Orlickými horami 711 951
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Druh pozemku :	Zastavěná plocha a nádvoří
Číslo LV :	1622
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílčďďďďď 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	SO 04

Parcelní číslo :	1290/2
Výměra :	171 m ²
Katastrální území :	Opočno pod Orlickými horami 711 951
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1622
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílčďďďďď 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město

Dotčené PS, SO : SO 04

Parcelní číslo : 1765/1
 Výměra : 18 239 m²
 Katastrální území : Opočno pod Orlickými horami 711 951
 Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
 Mapový list : DKM
 Určení výměry : Ze souřadnic v S-JTSK
 Využití pozemku : Dráha
 Druh pozemku : Ostatní plocha
 Číslo LV : 1622
 Vlastnické právo : SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
 Dotčené PS, SO : PS 01, SO 01

Parcelní číslo : 1765/8
 Výměra : 20 m²
 Katastrální území : Opočno pod Orlickými horami 711 951
 Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
 Mapový list : DKM
 Určení výměry : Ze souřadnic v S-JTSK
 Druh pozemku : Zastavěná plocha a nádvoří
 Číslo LV : 1622
 Vlastnické právo : SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
 Dotčené PS, SO : PS 01

Parcelní číslo : 1765/11
 Výměra : 49 467 m²
 Katastrální území : Opočno pod Orlickými horami 711 951
 Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
 Mapový list : DKM
 Určení výměry : Ze souřadnic v S-JTSK
 Využití pozemku : Dráha
 Druh pozemku : Ostatní plocha
 Číslo LV : 780
 Vlastnické právo : České dráhy, a.s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15
 Dotčené PS, SO : PS 01

Parcelní číslo : 1766
 Výměra : 962 m²
 Katastrální území : Opočno pod Orlickými horami 711 951
 Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
 Mapový list : DKM
 Určení výměry : Ze souřadnic v S-JTSK
 Druh pozemku : Zastavěná plocha a nádvoří
 Číslo LV : 780
 Vlastnické právo : České dráhy, a.s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15
 Dotčené PS, SO : PS 01

B.1.8 Výjimky z předpisů

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku Týniště nad Orlicí - Meziměstí

zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po rekonstrukci, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, přejezd a zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost $V=90\text{km/h}$.

V rámci rekonstrukce bude provedena nová technologie zabezpečení přejezdu v km 37,955 na nové PZS kategorie 3SBI bez závor, reléovou technologií vnitřní logiky přejezdu s použitím elektronických doplňků zařízení. Pro rekonstrukci zabezpečení přejezdu budou pro zjišťování volnosti a obsazenosti jednotlivých úseků použity počítače náprav se směrovými výstupy.

	<u>počáteční stav</u>	<u>cílový stav</u>
▪ traťová rychlost	90 km/h	90 km/h
▪ traťová třída	C3	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC	Z-GC
▪ kategorie trati	celostátní	celostátní
▪ druh trakce	motorová	motorová
▪ typ PZS	PZS 3SBI - VÚD	PZS 3SBI bez závor

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

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

B.3. 1. 1. Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha. Odstranění a vykácení náletových dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

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

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů. Je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřízeny na minimální, normou stanovené exhalace, a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

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

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

B.3. 1. 2. Vodohospodářská problematika

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

Odvodnění tělesa dráhy bude zajištěno podélným trativodem vlevo od osy koleje délky 31m. Trativod je vyústěn vlevo trati k mostu v ev. km 37,977.

Vzhledem ke sklonovým poměrům komunikace je voda z jejího povrchu odvedena pouze příčným sklonem vozovky do stávajících příkopů a trativodním odvodněním koleje.

B.3. 1. 3. Odpadové hospodářství

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami 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.138/73 Sb. o vodách v platném znění, ...).

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

Vyzískaný odpadový materiál

poř. číslo	katalogové číslo	kateg.	název odpadu	jedn.	množství	Číslo PS, SO
1	17 01 01	O	beton z demolic objektů	m ³	1	PS 01
2	17 01 02	O	cihly	m ²	1	PS 01
3	17 03 01	N	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	m ²	2	PS 01
4	17 05 04	O	čistá výkopová zemina – odkop	m ³	15	PS 01
5	16 06 01	N	olověný akumulátor	ks	1	PS 01
6	17 04 01	O	měď, bronz, mosaz	kg	5	PS 01
7	17 04 05	O	železný šrot	kg	150	PS 01
8	17 04 07	O	šrot neželezných kovů	kg	25	PS 01
9	17 04 11	O	kabely	m	2 400	PS 01
10	17 05 08	O	hlušina a kamenivo - svršek	m ³	50	SO 01
11	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné	ks	48	SO 01
12	17 04 05	O	žel. šrot – kolejnice, upevnění	t	4	SO 01
13	17 02 03	O	PE podložky	kg	9	SO 01
14	07 02 99	O	pryžové podložky	kg	16	SO 01
15	17 05 04	O	čistá výkopová zemina – odkop	m ³	187	SO 02
16	17 05 04	O	výkopový materiál – podklad vozovky	m ³	17	SO 03
17	17 03 01	N	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	m ³	5	SO 03

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

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

Likvidace odpadů :

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

- 1) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 2) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 3) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Lodín ve vzdálenosti 50 km)
- 4) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 5) likvidace na skládce (Lodín ve vzdálenosti 50 km)
- 6) odvoz do výkupu (Opočno ve vzdálenosti 2 km)
- 7) odvoz do výkupu (Opočno ve vzdálenosti 2 km)
- 8) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 9) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 10) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 11) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Lodín ve vzdálenosti 50 km)
- 12) odvoz do výkupu (Opočno ve vzdálenosti 2 km)
- 13) likvidace na skládce (Lodín ve vzdálenosti 50 km)
- 14) likvidace na skládce (Lodín ve vzdálenosti 50 km)
- 15) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 16) odvoz na řízenou skládku (Křovice ve vzdálenosti 11 km)
- 17) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Lodín ve vzdálenosti 50 km)

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

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

B.3. 1. 4. Ochrana zemědělského a lesního půdního fondu

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

B.3. 1. 5. Chráněné části území a kulturní památky

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

B.3. 1. 6. Hluk a vibrace

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

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

B.3. 1. 7. Radonové hledisko

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

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č.17/92 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména §9,11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby, která bude realizována na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s. a jenž se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

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

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

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

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

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení.

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

V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou pomocí profesionálních jednotek HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů.

Stavba svým charakterem nevyžaduje protipožární opatření dle normy ČSN 73 0802. Celá stavba je bez uzavřených prostorů a nachází se v otevřené krajině.

Požární odolnost technologických domků stanoví výrobce domků.

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

B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

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

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

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

- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti

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

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

B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení

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

B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany

Stavba se nenachází v zátopové oblasti a není nutné ji zvlášť chránit proti povodni.

B.5 Energetické výpočty

Stavbou nedochází k zásadním změnám ve spotřebě elektrické energie. V rámci stavby bude vybudována nová kabelová trasa PZS v km 37,955. Nově navržený příkon je 2,822kW. Výpočet spotřeby elektrické energie je součástí části E.3 – Trakční a energetická zařízení.

B.6 Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana zařízení je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů, jednak pomocí nátěrů vhodnými barvami a hydroizolacemi.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

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

B.8 Dopravní opatření

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje v délce 5N. Před nepřetržitou výlukou budou položeny nové kabelové trasy a zřízen nový technologický domek. Doba trvání výluky byla navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

Železniční doprava

Osobní železniční doprava je v daném úseku trati č. 026 Týniště nad Orlicí - Meziměstí zajišťována celodenně Českými drahami, a.s. V pracovním dni je provozováno celkem 15 vlaků ve směru Týniště nad Orlicí – Opočno pod Orlickými horami a 14 vlaků v opačném směru. V sobotu pak 10 párů vlaků a v neděli

9 vlaků ve směru Týniště nad Orlicí – Meziměstí a 10 vlaků v opačném směru. V pracovních dnech je interval cca 1 hod., o víkendech cca 2 hod. Jízdní doba v daném úseku je v obou směrech 16-17 minut.

Během výluky bude osobní železniční doprava nahrazena autobusy. Jízdní doba autobusu z Týniště nad Orlicí přes zastávky Bolehošť a Očelice k žst. Opočno pod Orlickými horami činí 35-40 minut.

Silniční doprava

Při uzavření železničního přejezdu na silnici III/30816 budou řidiči vozidel používat objízdné trasy od obce Mokré po silnici III/30817 přes město České Meziříčí po ulici Mochovská následně doprava ulicí Julia Fučíka a dále doprava ulicí Osvobození směr Opočno po silnici III/30816. Po necelých třech kilometrech je objížďka vedena dále doprava k obci Čánka. Délka objízdné trasy činí cca 6,0 km.

B.8.1 Dopravně inženýrské opatření při uzavírci přejezdu

Uzavírka

Úplná uzavírka jednokolejného železničního přejezdu silnice III. třídy č. 30816 mezi obcemi České Meziříčí, Mokré a Opočno, Čánka, okres Rychnov nad Kněžnou, kraj Královohradecký, na neelektrifikované celostátní trati č. 026 Týniště nad Orlicí – Meziměstí v žkm 37,955.

Součástí rekonstrukce bude také úprava navazujících úseků silniční komunikace po obou stranách přejezdu.

Důvod uzavírky

Důvodem uzavírky je především rekonstrukce železničního přejezdu na silnici III/30816 mezi obcemi Mokré a Čánka, včetně navazujících úseků. Jedná se o výměnu kolejového roštu, včetně konstrukce pražcového podloží, odvodnění trativodem a obnovy živičné přejezdové konstrukce. Součástí stavby je i rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Rozsah uzavírky

Uzavření železničního přejezdu bude v délce komunikace cca 20 m.

Termín a doba uzavírky

Předpokládaný termín realizace stavby včetně přípravných a dokončovacích prací je v roce 2014. V souvislosti s prováděním stavebních prací na železničním přejezdu v žkm 37,955 trati bude provedena úplná uzavírka žel. přejezdu pro veškerou silniční dopravu. **Předpokládaná doba nepřetržité uzavírky přejezdu je 5 dní.**

Objízdné trasy

Objížďka je vedena ze směru od obce Mokré po silnici III/30817 přes město České Meziříčí po ulici Mochovská následně doprava ulicí Julia Fučíka a dále doprava ulicí Osvobození směr Opočno po silnici III/30816. Po necelých třech kilometrech je objížďka vedena dále doprava k obci Čánka.

Délka objízdné trasy je cca 6,0 km.

Dopravní opatření

Rozmístění přechodného dopravního značení je patrné ze situace v příloze a následujícího textu:

Oblast stavby bude ohraničena z obou stran dopravní značkou B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ umístěnou na dřevěné zábraně Z2.

Ve směru od obce Mokré směr České Meziříčí bude umístěna tabule IP22 „Změna místní úpravy“ s textem „Železniční přejezd na silnici III/30816 uzavřen“, doplněna o dočasnou dopravní značku IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížďky“, vyznačující objízdnou trasu po silnici III/30816. Za křižovatkou silnice III/30816 se silnicí III/30817 bude umístěna dočasná dopravní značka ve směru Vodětín IP10a „Slepá pozemní komunikace“. Tak tomu bude i z opačného směru.

Po 1,7 km po silnici III/30817 bude ve směru doprava umístěna dočasná dopravní značka IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížďky“ ulicí Julia Fučíka. Dále bude na ulici Julia Fučíka ze směru od

ulice Záhumenské umístěna tabule IP22 „Změna místní úpravy“ s textem „Železniční přejezd na silnici III/30816 uzavřen“ a bude doplněna o dočasnou dopravní značku IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“.

Na křižovatce ulice Jana Fučíka a ulice Osvobození bude umístěna značka IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“ doprava dále ulicí Osvobození. Ve směru od centra Českého Meziříčí bude na ulici Osvobození před křižovatkou s ulicí Julia Fučíka umístěna tabule IP22 „Změna místní úpravy“ s textem „Železniční přejezd na silnici III/30816 uzavřen“ a bude doplněna o dočasnou dopravní značku IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“.

Ze směru obce Rohenice na křižovatce ulice Boženy Němcové s ulicí Osvobození bude použita tabule IP22 „Změna místní úpravy“ s textem „Železniční přejezd na silnici III/30816 uzavřen“, doplněna o značku IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“, vyznačující objížděnou trasu po silnici III. třídy ulicí Osvobození.

Před křižovatkou ulice Pohořská s ulicí Osvobození bude umístěna tabule IP22 „Změna místní úpravy“ s textem „Železniční přejezd na silnici III/30816 uzavřen“ včetně značky IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“ značící směr doleva. Ve směru od centra Českého Meziříčí bude umístěna dočasná dopravní značka IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“, vyznačující objížděnou trasu po silnici III/30815 a dále bude umístěna v ulici Nádražní před křižovatkou se silnicí III/30816.

Ve směru od centra města Opočna v ulici Nádražní bude umístěna tabule IP22 „Změna místní úpravy“ s textem „Železniční přejezd na silnici III/30816 uzavřen“ a bude doplněna o dočasnou dopravní značku IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“.

Ve směru od obce Čánka bude před napojením na silnici III/30816 umístěna tabule IP22 „Změna místní úpravy“ s textem „Železniční přejezd na silnici III/30816 uzavřen“ doplněna o dočasnou dopravní značku IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“.

Ve směru od Opočna budou před výše uvedenými křižovatkami umístěny dopravní značky IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“, vyznačující objížděnou trasu v opačném směru.

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku je situováno na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které leží v Královéhradeckém kraji, okres Rychnov nad Kněžnou.

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

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

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Neobsazeno.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Neobsazeno.

B.12 Ochrana obyvatelstva

Neobsazeno.

B.13 Bezbariérové užívání

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

právním předpisem.

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

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby stanovuje požadavky pouze na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu dráhy, kterou bude posuzovat drážní správní úřad, není tato vyhláška směrodatná.

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

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterým je samotný železniční přejezd. Přejezd se nachází mimo území obce.

B.14 Přílohy

- 1) DIO při uzavírce přejezdu na silnici č. III/30816 mezi obcemi Mokré a Čánka

V květnu 2014

Vypracoval: Ing. Aleš SRŠEŇ

DIO při uzavírcce přejezdu na silnici III/30816
mezi obcemi Mokré a Čánka okres Rychnov nad Kněžnou



LEGENDA:

Objízdňá trasa

OPOČNO

Pohoří

České
Meziříčí

Mokré

ČÁNKA

298

304