




Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:		Zodp. projektant:	Kontroloval:		
Ing. Jan Hašek		Ing. Jan Hašek	Ing. Petr Burda		
Kraj: Královehradecký		Traťový úsek/Obec: Nová Paka – Stará Paka			
Investor Správa železnic, státní organizace; Dlážděná 1003/7; 110 Praha 1					
Akce:				FormátA4	
„Oprava trati v úseku Nová Paka – Stará Paka“				Datum07/2020	
				ÚčelZPD	
				Č. zakázky3110-20-047	
				ZměnaČ. kopie	
				Měřítko	
Obsah výkresu:				Část dokumentace B	Č. výkresu
Souhrnná technická zpráva					





Obsah

B.1	Popis území stavby	5
a)	charakteristika území	5
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	5
c)	výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d)	Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	5
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	5
f)	závěry provedených průzkumů a měření	5
g)	Údaje o zvláštní ochraně území	5
h)	poloha vzhledem k záplavovému území a poddolovanému území	5
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky	6
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	6
k)	požadavky na trvalé zábory ZPF a PUFL	6
l)	územně technické podmínky	6
m)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí	7
B.2	Celkový popis stavby	7
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	7
a)	Novostavba nebo změna dokončené stavby	7
b)	účel užívání stavby	7
c)	trvalá nebo dočasná stavba	8
d)	celkový popis koncepce řešení stavby, kapacity stavby	8
e)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	8
f)	Seznam výjimek a úlevových řešení	8
g)	Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	8
h)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	8
i)	základní bilance stavby	9
j)	základní předpoklady výstavby	9
k)	základní požadavky na předčasné užívání staveb	9
l)	orientační náklady stavby	9
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	9
a)	urbanistické řešení	9
b)	architektonické řešení	9
B.2.3	Celkové technické řešení	9
a)	popis celkové koncepce technického řešení	9
b)	celková bilance nároků všech druhů energií	9
c)	celková spotřeba vody	9



d)	celkové produkované množství a druhy odpadů	9
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí	11
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	11
B.2.6	Základní popis technologických objektů	11
B.2.7	Základní popis stavebních objektů	11
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	13
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	13
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	14
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	14
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	14
b)	ochrana před bludnými proudy	14
c)	ochrana před technickou seizmicitou	14
d)	ochrana před hlukem	14
e)	protipovodňová opatření	15
f)	ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.	15
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	15
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	15
B.5	řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	16
B.6	Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana	16
a)	vliv na životní prostředí	16
b)	vliv na přírodu a krajinu	17
c)	vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	17
d)	návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	17
e)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma	17
B.7	Ochrana obyvatelstva	17
B.8	Zásady organizace výstavby	17
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	18



B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území

Stavba se nachází v traťovém úseku Nová Paka – Stará Paka. Jedná se o stavbu na dráze celostátní v traťovém úseku 1401 Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Trutnov střed-obv. Poříčí (mimo) a definičním úseku 16 Nová Paka – Stará Paka. Stavba je umístěna na stávajícím tělese dráhy. Staveniště je přístupné po dráze celostátní a po místních komunikacích v okolí železniční trati v majetku obce Stará Paka a soukromých vlastníků. Stavebním pozemkem bude stávající drážní těleso.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a s územně plánovací dokumentací.

c) výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimky z obecných požadavků na využívání území

d) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů jsou do dokumentace zapracovány

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Neobsazeno

f) závěry provedených průzkumů a měření

V lokalitě staveniště byla provedena prohlídka lokality stavby a místní průzkum konaný za přítomnosti zástupců projektanta a investora. Jako geodetický podklad slouží zaměření od SŽG.

Podkladem pro zpracování projektu bylo zadání a podmínky a vyjádření zástupců investora.

Dalším podkladem pro zpracování PD je vyjádření správců inženýrských sítí. Průběh inženýrských sítí je graficky znázorněna v příloze C.2 Koordinační situační výkres. V zájmovém území se nachází inženýrské sítě ve správě ČEZ Distribuce, CETIN, ČD Telematika a Správy železnic (SSZT, SEE).

Vzhledem k výskytu blátivých míst byl zadán geotechnický průzkum v km 72,245 – km 72,300. Z výsledků GTP vyplývá, že vznik blátivých míst jednoznačně souvisí s nepropustným podložím v zářezu a jeho nefunkčním odvodněním.

g) Údaje o zvláštní ochraně území

Do zájmového území zasahuje ochranné pásmo dráhy celostátní .

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území, ochranném pásmu vodních zdrojů ani v ochranném pásmu prvků životního prostředí.

h) poloha vzhledem k záplavovému území a poddolovanému území

Stavba se nenachází v záplavovém území. Stavební pozemek není poddolován.



i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nemění stávající využití a celkové kapacity dotčeného území a je v souladu s obecnými požadavky na využití území. Na okolní pozemky bude mít stavba vliv pouze v době jejího provádění z důvodů příjezdu a odjezdu stavební mechanizace a dopravy stavebního materiálu. Po dokončení stavba nebude okolní pozemky a stavby ovlivňovat. Negativní vliv na okolní stavby a pozemky vlivem dokončené stavby se tedy nepředpokládá.

Odtokové poměry se realizací stavby nezmění.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Kácení zeleně není součástí této stavby

k) požadavky na trvalé zábory ZPF a PUFL

Stavba nezasahuje na pozemky ZPF a PUPFL.

Stavba nezasahuje na pozemky určené pro funkci lesa.

l) územně technické podmínky

• **Napojení stavby na stávající technické vybavení území**

Navrhovaná stavba nevyžaduje žádné nové napojení na dopravní systém. Stavba je přímo napojena na dráhu celostátní Trutnov – Chlumeck nad Cidlinou (č. 510A dle TTP). Pro přístup na stavbu po pozemní komunikaci slouží stávající místní komunikace v majetku obce Stará Paka, a přístupová komunikace v majetku soukromých vlastníků.

• **Přeložky inženýrských sítí**

V rámci celé stavby, která zahrnuje opravu železničního svršku a lokálně spodku, dojde dle poskytnutých zákresů stávajících sítí v určitých úsecích ke kolizi s kabelovou trasou. Kabelová trasa je společná pro kabely ve správě SSZT, SEE a ČD Telematika.

Úprava stávající kabelové trasy vyplývá ze změny prostorové polohy koleje, reprofilace stávajícího odvodnění a úpravy terénu v blízkosti koleje. Jako podklad navrhovaných úprav kabelové trasy je kromě zákresů stávajících sítí i vytyčení stávající kabelové trasy ve vyznačených místech.

Zahřubované kabely budou ručně odkryty ve stávající trase a s velkou opatrností vyzdviženy, aby nedošlo k jejich porušení, ať již samotnými výkopovými pracemi nebo nežádoucím prověšením kabelové trasy. V místech poježdění stavební mechanizace bude trasa vhodným způsobem ochráněna. Před záhozem kabelové trasy musí budoucí správce provést kontrolu kvality případných spojek, uložení kabelů, křížení sítí a uložení markerů.

Veškeré inženýrské sítě budou před zahájením stavby vytyčeny přímo v terénu jejich správci. Zemní práce v blízkosti veškerých sítí je třeba provádět s podmínkami jejich správců. V rámci opravy se předpokládá provedení 20 kopaných sond pro určení skutečné hloubky uložení kabelových tras.



- **Možnosti bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Vzhledem k charakteru stavby neřešeno

m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba bude v daném prostoru probíhat současně se stavbou:

Rekonstrukce PZZ v km 70,829 (P4484) trati Trutnov hl.n. - Chlumeck nad Cidlinou – investor

Správa železnic, státní organizace.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí

Stavebním pozemkem bude stávající drážní těleso.

Tabulka dotčených pozemků:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník – právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m ²]	Účel využití pozemku	Druh pozemku	Stavba způsob využití
Obec: Stará Paka [573507]; Katastrální území: Stará Paka [753823]							
1	1458/1	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	342	44765	železnice	ostatní plocha	dráha

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Novostavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o změnu již dokončené stavby.

b) účel užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Stavba je navržena za účelem zvýšení komfortu a bezpečnosti železniční dopravy v dotčené oblasti. Jedná se o stavbu dráhy.

Jedná se o opravu stávajícího železničního svršku a odvodnění, jehož stav již vyžaduje zvýšené náklady na údržbu. Účelem stavby je oprava již dožilých částí železniční infrastruktury v řešeném úseku a její uvedení do normového stavu. Současný stav železničního svršku je nevyhovující a jeho udržování vyvolává nadměrné náklady na údržbu koleje. I přes pravidelnou a řádnou údržbu železniční infrastruktury stav tratě nesplňuje požadavky pro budoucí zavedení vyšší rychlosti, a proto je nutné provést, ve vymezeném úseku tratě, úpravy stávající železniční infrastruktury, které nevyhovující stav odstraní.



Realizací stavby dojde k opravě železničního svršku a odvodnění. Opraveny budou i přejezdové konstrukce. Tímto bude zajištěno spolehlivé provozování železniční do budoucna.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou

d) celkový popis koncepce řešení stavby, kapacity stavby

Navrhované kapacity stavby:

Souvislá oprava železničního svršku	1057 m
Směrová a výšková úprava koleje	1150 m
Zřízení nové BK	1057 m
Strojní čištění kolejového lože	1057 m
Oprava železničního přejezdu	2 ks

Základní technické parametry

Navrhovaná rychlost	70 km/h
Trať:	Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Trutnov střed-obv. Poříčí (mimo)
Trafový úsek:	1401
Definiční úsek	16 Nová Paka – Stará Paka
Začátek stavby:	km 72,149 758
Konec stavby:	km 73,299 015

e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a s územně plánovací dokumentací.

f) Seznam výjimek a úlevových řešení

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů a norem, ani výjimky z technických požadavků na stavby, nebo souhlas provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlas provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.

g) Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Jsou v dokumentaci zohledněny a zapracovány

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba nevyvolá žádná nová ochranná pásma a chráněná území



i) základní bilance stavby

Vlivem stavby dojde ke zvýšení nároků na spotřebu elektrické energie. Bude pokryto v rámci mobilních zdrojů zhotovitele.

Hospodaření s dešťovou vodou se nemění.

Produkované množství odpadů – viz kapitola B 2.3, odst. d).

j) základní předpoklady výstavby

Provedení stavby III. – IV. Q. 2020

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu jako celek po dokončení všech SO

l) orientační náklady stavby

Cca 25 000 000,- Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení

Stavbou se nemění urbanistické řešení území. Jedná se o území sloužící pro dopravní infrastrukturu.

b) architektonické řešení

Stavba nemá žádné stavební objekty podléhající architektonickému řešení

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení

Popis jednotlivých provozních souborů je v části B.2.6 a popis stavebních objektů je v části B.2.7.

b) celková bilance nároků všech druhů energií

Veškerá energie potřebná k realizaci stavby bude zajištěna z mobilních zdrojů zhotovitele.

c) celková spotřeba vody

Požadavky na vodu stavba neklade.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů

S odpadem vzniklým při výstavbě bude naloženo v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 Sb. v platném znění, vyhláškou č. 294/2005 SB o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a vyhlášky č. 94/2016 vyhláška o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyh. 93/2016 Sb.):



Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	Dřevěné pražce	N	odvoz na skládku
17 04 05	Železo a ocel	Kolejnice, upevňovací svěrky	O	Předáno oprávněné osobě
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Vybouraná kamenná konstrukce výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 01 01	Beton	Vybouraný beton	O	Recyklace, případně odvoz na skládku
17 02 03	Plasty	PE podložky, pryžové podložky	O	Odvoz na skládku
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	Odvoz na skládku
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Asfaltový beton z vozovek a konstrukcí přejezdů	O	odvoz na skládku

- **Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrk z kolejiště, dřevěné pražce, atp.) budou využity v dalších stavebních postupech, v případě nemožnosti dalšího využití odvezeny na skládku příslušné skupiny.

- **Použití dřevěné pražce:**

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

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

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

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrk** budou využity v dalších stavebních postupech.



- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** (betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici, kolejnice, drobné kolejivo atp.) bude předán investorovi. Rozsah předávaného vyzískaného materiálu bude odhadnut na základě provedené předkategorizace (dodá investor). S vyzískaným materiálem bude naloženo v souladu se směrnicí SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem v aktuálním znění.

V místech, kde dojde k výměně železničního svršku a spodku bude ještě před stavbou zhotovitelem provedeno vzorkování zemin, pro určení možnosti uložení odpadu.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí

Veškerá energie potřebná k realizaci stavby bude zajištěna z mobilních zdrojů zhotovitele. Kapacita veřejné sítě zůstává zachována.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Není řešeno

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby při jejím užívání nebo provozu nevznikalo nepříjemné nebezpečí nehod nebo poškození, např. uklouznutím, pádem, nárazem, popálením, zásahem elektrickým proudem atd. Během užívání stavby je nutno dodržet veškeré příslušné legislativní předpisy.

B.2.6 Základní popis technologických objektů

Neobsazeno

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

SO 01 Železniční spodek

Popis stávajícího stavu

Železniční spodek vykazuje lokální poruchu v km 72,230 – 72,300 – v kolejovém loži se nachází blátivá místa. Stav odvodnění, příkopů, banketů odpovídá svému stáří. Stávající nezpevněné příkopy nejsou plně funkční z důvodu zanesení nepropustným materiálem.

Popis navrhovaného stavu

Bude provedeno vyčištění a reprofilace drážních příkopů a stezek. Obnova funkčnosti odvodnění šterkového lože bude provedena otevřením šterkového lože díky odtěžení přesypaného materiálu v prostoru drážních stezek. Bude obnoveno spádování příkopů do propustků a zároveň budou pročištěny vtoky a výtoky u všech propustků.

Na náspu, kde ve stávajícím stavu není dodrženo min. šířka drážní stezky 400mm, bude stávající drážní těleso rozšířeno přisypávkou se svahovými stupni. V náspu km 73,150 – 73,250 bude drážní těleso rozšířeno gabionem 0,5 x 0,5m.

V rámci celé stavby, která zahrnuje opravu železničního svršku a lokálně spodku, dojde dle poskytnutých zákresů stávajících sítí v určitých úsecích ke kolizi s kabelovou trasou. Kabelová trasa je společná pro kabely ve správě SSZT, SEE a ČD Telematika.



Úprava stávající kabelové trasy vyplývá ze změny prostorové polohy koleje, reprofilace stávajícího odvodnění a úpravy terénu v blízkosti koleje. Jako podklad navrhovaných úprav kabelové trasy je kromě zákresů stávajících sítí i vytyčení stávající kabelové trasy ve vytipovaných místech.

V rámci opravy se předpokládá provedení 20 kopaných sond pro určení skutečné hloubky uložení kabelových tras.

Zahlubované kabely budou ručně odkryty ve stávající trase a s velkou opatrností vyzdviženy, aby nedošlo k jejich porušení, ať již samotnými výkopovými pracemi nebo nežádoucím prověšením kabelové trasy. V místech pojiždění stavební mechanizace bude trasa vhodným způsobem ochráněna. Před záhozem kabelové trasy musí budoucí správce provést kontrolu kvality případných spojek, uložení kabelů, křížení sítí a uložení markerů.

SO 02 Železniční svršek

Popis stávajícího stavu

Železniční svršek je z velké části zřízen jako stykovaná kolej, kolejnice S49/T s upevněním na rozponových podkladnicích a betonových pražcích SB5 s rokem výroby 1973. Betonové pražce jsou opatřeny dřevěnými hmoždinkami, které stářím pražců vyhnívají a snižují tak drážebnost upevňovadel. Kolejnice jsou zejména v obloucích výškově a bočně opotřebené. Z důvodu výškového a bočního ojetí dochází v prostoru kolejnicových styků k výškovým a směrovým deformacím. Štěrkové lože je lokálně znečištěné, zejména pak v km 72,225 – 72,300.

V km 72,452; 72,745 se nachází propustky a v km 73,209 most.

V celém řešeném úseku je stávající rychlost 70 km/h.

Popis navrhovaného stavu

V úseku km 72,223 – 73,279 bude provedena souvislá výměna kolejového roštu. Kolejnice budou použity nové 49E1. Pražce budou do koleje vloženy nové betonové, dl. 2,6m s hmotností 304kg, s průřezným bezpodkladnicovým upevněním W14 pro kolejnici S49, s rozdělením „c“ 667mm. V rámci prací na železničním svršku bude provedeno strojní čištění kolejové lože, s úklonem zemní pláně. V celém opravovaném úseku bude zřízena nová bezstyková kolej. Kolejové lože bude v obloucích v souladu rozšířeno a nadvýšeno. V obloucích budou v souladu s předpisem SŽDC S3/2 osazeny pražcové kotvy.

Stávající výstroj dráhy bude demontována o po provedení prací na železničním svršku a spodku vrácena zpět. Hektometrovníky budou převážně obnoveny nátěrem. V rámci stavebního objektu železničního svršku budou zřízeny nové zajišťovací značky.

Realizací dojde k odstranění nevyhovujícího stavu, zajištění bezpečnosti drážní dopravy a snížení nákladů na údržbu zařízení.

SO 03 Železniční přejezdy km 72,150 - 73,300

Popis stávajícího stavu

P4487 přejezd v ev.km 72,218 je přejezd na účelové komunikaci. Konstrukce přejezdu je celopryžová na dřevěných pražcích. V přejezdu jsou použity žebrové podkladnice s tuhými svěrkami v antikorozní úpravě. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.



P4488 přejezd v ev.km 72,574 je přejezd na účelové komunikaci. Konstrukce přejezdu je živičná, kde žlábek pro okolek je tvořen ocelovým úhelníkem. Úhelník je přišroubován k svěrkovým šroubem k upevnění. V přejezdu jsou použity žebrové podkladnice s tuhými svěrkami v antikorozi úpravě. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Popis navrhovaného stavu

P4487 přejezd v ev.km 72,218 stávající celopryžová konstrukce tvořená vnitřními panely šířky 0,6m a vnějšími panely šířky 1,2m bude rozebrána a po provedení směrové a výškové úpravy koleje zpětně složena.

P4488 přejezd v ev.km 72,574

Nová konstrukce přejezdu bude zřízena po schválení směrové a výškové polohy koleje na základě vyhodnocení dat APK. Vzhledem k tomu že se jedná o železniční přejezd na účelové komunikaci, který je využíván zřídkla, je navržena konstrukce přejezdu, kdy uvnitř koleje budou vloženy pryžové přejezdové panely šířky 0,6m. Na vnější straně bude proveden nový kryt z asfaltového betonu dle TP D1-N-2-IV.

Celopryžové panely (vnitřní) budou spráženy ocelovými tyčemi a budou opatřeny bočními čepy (pero/drážka). Panely budou opatřeny vzpěrami proti podélnému pohybu v koleji a na začátku a konci budou osazeny ocelové náběhové klíny. Řezné a dělicí spáry pak budou opatřeny pružněplastickou záhlvkou (tmelem).

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Náplní připravované stavby je soubor opravných prací soustředěných zejména na železniční svršek a odvodnění. V rámci stavby nebude zřizován žádný nový technologický objekt, který by vyžadoval zpracování požární bezpečnostního řešení. Řešené objekty nemají charakter stavebních objektů ani otevřených technologických zařízení ve smyslu ČSN 73 0804. Na tyto objekty se nestanoví žádné požadavky z hlediska požární bezpečnosti

Nutné uzavírky přejezdů budou se složkami IZS projednány zhotovitelem stavby, jakmile bude k dispozici přesný harmonogram realizace stavby.

Na požární bezpečnost okolních staveb nemá navrhovaná stavba vliv. Navrhovanou stavbou nebudou narušeny přístupové cesty pro složky IZS.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není z důvodu charakteru a užívání stavby požadována.



B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Při realizaci stavby bude zajištěna bezpečnost a plynulost železničního provozu, bezpečnost pracovníků provádějící stavební práce v blízkosti železniční trati a dodržování platných právních předpisů, zejména:

- vyhlášky č. 177/1995 Sb. stavební a technický řád drah v platném znění,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- předpisu SŽDC Bp1 – Předpis o ochraně zdraví při práci,
- Dále budou respektována ustanovení obecně platných zákonů a vyhlášek:
- zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí v platném znění,
- zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů,
- zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně.
- Při provádění veškerých stavebních prací je třeba se řídit závaznými ustanoveními platných norem a podmínkami bezpečnosti práce obsažené v Zákoníku práce a vyhláškách Státního úřadu inspekce práce, zejména pak:
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností. Vedení stavby bude prováděno v souladu se Stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací.

Veškeré práce budou prováděny v souladu s platnými ČSN.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

b) ochrana před bludnými proudy

Ochrana před bludnými proudy není předmětem této stavby

c) ochrana před technickou seismicitou

Netýká se projektu

d) ochrana před hlukem

Stávající rozsah dopravy na trati zůstane nezměněn. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Během stavby a vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. Během výstavby je předpokládáno, že v blízkosti obytné zástavby bude stavební činnost prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od 21:00 do 7:00 můžou probíhat pouze manuální



bezhluchné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu od 7:00 do 21:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

e) protipovodňová opatření

Nevznikají nová protipovodňová opatření

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Není řešeno

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

Stavba se nachází v traťovém úseku Nová Paka – Stará Paka. Jedná se o stavbu na dráze celostátní v traťovém úseku 1401 Chlumeck nad Cidlinou (mimo) – Trutnov střed-obv. Poříčí (mimo) a definičním úseku 16 Nová Paka – Stará Paka. Stavba je umístěna na stávajícím tělese dráhy. Staveniště je přístupné po dráze celostátní a po místních komunikacích v okolí železniční trati v majetku obce Stará Paka a soukromých vlastníků. Stavebním pozemkem bude stávající drážní těleso.

Připojení na technickou infrastrukturu je řešeno v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Řád trati:	... 0
Hmotnost na nápravu:	... 20,0t/6,4t
Traťová třída dle UIC:	... C2
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	... P6
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	... F3
Traťová rychlost:	70 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo
Trakční souprava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným



Správce trati:
Hradec Králové)

Správa železnic, s.o. – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ

B.5 řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Není součástí této stavby

B.6 Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí

- **Ovzduší** – nedojde ke změnám
- **Hluk** – nedojde ke změnám
- **Voda** – nedojde ke změnám
- **Odpady** – jsou řešeny v rámci samostatné části B.2.3 kap. d)
- **Půda** – Během výstavby a užívání nedojde k ovlivnění kvality půdy.

Z hlediska prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) lze konstatovat, že lokalita nezasahuje do žádného prvku ÚSES nadregionální ani regionální úrovně.

Vzhledem k tomu, že dochází k opravě stávající infrastruktury, bude mít tento záměr na prvky ÚSES minimální, případně žádný vliv.

Stavba se nachází v geoparku Český ráj.

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti stavby může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hlučnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízeních stavenišť nebo případně při vlastních pracích na železničním



spodku a svršku. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

- Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
- Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy záchytné nádoby.
- Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že nebudou ohroženy povrchové ani podzemní vody.

Po dokončení stavby dojde k opětovnému zlepšení životního prostředí. Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven. Celkový vliv provozu na životní prostředí nebude v žádném případě negativní.

b) vliv na přírodu a krajinu

Stavba je navrhována v prostoru stávajícího kolejiště. Vlivem stavby se – **využití okolních ploch nemění.**

Ochrana dřevin – v rámci stavby se dřeviny nevyskytují

Stavba nebude mít negativní vliv na přírodu a krajinu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Stavba nemá významný vliv na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí a nepodléhá zjišťovacímu řízení.

e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Nebudou stanovena nová ochranná pásma.

B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby nebude provozována žádná činnost mající negativní vliv na obyvatelstvo a vyžadující jeho ochranu. Zároveň stavba není určena pro ochranu obyvatelstva. Obyvatelé v případě ohrožení budou využívat stávající místní systém ochrany obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a



nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., dále k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Organizace výstavby je zpracována v samostatné příloze B.8

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Není předmětem stavby

*V Pardubicích
vypracoval: Ing. Jan Hašek
Prodin a.s.
e-mail: jan.hasek@prodin.cz
tel.: 727954205*