

Obsah:

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.2	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ	3
B.1.3	ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	3
B.1.4	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ Z HLEDISKA GEOLOGIE, GEOMORFOLOGIE A HYDROGEOLOGIE	3
B.1.5	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ	3
B.1.6	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	4
B.1.7	POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU A PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ	4
B.1.8	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY	4
B.1.9	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE A KÁCENÍ DŘEVIN	4
B.1.10	POŽADAVKY NA ZÁBORY ZPF A PUPFL	5
B.1.11	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY PRO MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁV. INFRASTRUKTURU	5
B.1.12	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY	5
B.1.13	STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO	5
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	6
B.2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	6
B.2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	8
B.2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	8
B.2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	8
B.2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	9
B.2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	9
B.2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	12
B.2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY	14
B.2.9	ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI	16
B.2.10	HYGIENICKÉ POŽADAVKY A POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ	16
B.2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	16
B.3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	16
	STRUČNÝ POPIS SOUČASNÉHO TECHNICKÉHO STAVU	16
	NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A JEHO ZDŮVODNĚNÍ	16
B.4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	17
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	19
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	20
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA	21
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	21
B.8.1	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	21
B.8.2	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE A KÁCENÍ DŘEVIN	23
B.8.3	MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	23
B.8.4	BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ A POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN.	24
B.9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	24
B.10	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANNA TEPLA	24
B.11	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	24
B.12	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ	24
B.13	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	24
B.14	SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ	25
B.15	POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY	28

B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

B.1.1 Charakteristika území stavby

Stavba bude umístěna na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, ČD a dále pak na pozemcích Města Nová Paka a Tělocvičné jednoty Sokol Nová Paka.

Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk na pozemcích SŽDC a ČD.

Stavba se nachází v intravilánu obce Nová Paka, na železničním přejezdu v km 70,829 (P4484) trati Trutnov hl.n. – Chlumeč nad Cidlinou. V území se nachází stávající celostátní železniční trať č. 040 dle KJŘ, která bude dotčena stavbou v km 69,7 – 71,4. Stávající místní komunikace (ul. Tyršova a Kumburská) bude dotčena stavbou pouze v okolí přejezdu v nezbytné délce a rozsahu.

Terén je mírně svažité a poměrně dobře přístupný (po koleji i po komunikacích). Na staveništi se mechanizace a materiál bude dopravovat po drážním tělese a současně po přilehlých komunikacích.

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

B.1.2 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územním plánem města Nová Paka. Toto je doloženo na základě vyjádření Městského úřadu Nová Paka, odboru územního plánování z hlediska § 96 b stavebního zákona (viz závazné stanovisko č.j. č.j. MUNP/2019/14883/RO/MŠ, které je obsaženo v dokladové části H.2).

B.1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

BUDE DOPLNĚNO NA ZÁKLADĚ JEDNOTLIVÝCH ZÍSKANÝCH STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY A SPRÁVCŮ INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ K TÉTO DOKUMENTACI K PŘIPOMÍNKÁM.

B.1.4 Charakteristika území z hlediska geologie, geomorfologie a hydrogeologie

Vzhledem k rozsahu stavby nebyly tyto analýzy provedeny. Byl proveden pouze geotechnický průzkum, který je součástí části dokumentace „B.3“.

B.1.5 Výčet a závěry provedených průzkumů

Provedené průzkumy:

- Místní šetření – Fotodokumentace pořízená při prohlídce staveniště

- Geotechnický průzkum byl proveden firmou Waltec Blansko (viz část dokumentace „B.3“)

Ověřené údaje o umístění a stavu inženýrských sítí:

- Mapy správců inženýrských sítí ve správě ČD, a.s. a SŽDC, s. o. (ČD telematika, SŽDC-OŘ Hradec Králové (ST, SEE, SSZT, SBBH, SMT)
- Mapy správců inženýrských sítí mimodrážních (viz dokladová část)

Geodetické a mapové podklady:

- Podrobné zaměření zájmového prostoru stavby zpracovali geodeti Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a.s. (součástí části dokumentace „I.6“)
- Informace z katastru nemovitostí a snímek katastrální mapy získán od ČÚZK
- Informace o železničním bodovém poli poskytla SŽDC SŽG Olomouc (součástí části dokumentace „I.3“)

B.1.6 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se rozsahově prakticky neliší od stávajícího stavu nemění se rozsah, účel ani např. rychlost drážní dopravy. Stavba nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (zákon č. 114/1992) – doloženo vyjádřením Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany přírody a krajiny č.j.: KUKHK-35862/ZP/2019. Stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona EIA. Vyjádření dotčených orgánů jsou součástí dokladové části dokumentace „H.2“.

B.1.7 Poloha vzhledem k záplavovému a poddolovanému území

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

B.1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu. Stavba nebude mít významný vliv na odtokové poměry a nedochází zde k jejich změně. Nedojde zde ke zvýšení hluku od železniční dopravy, neboť se směrové a výškové řešení tratě, oproti stávajícímu stavu, nebude nijak závažně měnit a ani intenzita dopravy se po touto stavbou nezvyšuje. Stavba je situována hlavně na pozemky charakteru ostatní plocha (dráha, silnice, ostatní komunikace) a zastavěná plocha a nádvoří. Ostatní pozemky budou dotčeny zejména věcnými břemeny kabelového vedení zabezpečovacího zařízení.

Nedojde k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od kraje lesa (pozemky plnící funkci lesa). Nepředpokládá se žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky.

B.1.9 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

V rámci stavby dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku, spodku, části pozemní komunikace a nahrazení stávající přejezdové konstrukce, avšak na základě požadavku Města Nová Paka, je zapotřebí rozšířit část přístupového chodníku k nástupišti v zastávce Nová Paka město v prostoru, kde se nachází stávající vzrostlý strom, který je z výše uvedeného důvodu zapotřebí pokácet. Strom se nachází na pozemku 4118/25, který je ve správě Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Souhlas s případnou likvidací – kácením dřevin je součástí dokladové části. Případná náhradní výsadba bude určena odborem životního prostředí MěÚ Nová Paka.

B.1.10 Požadavky na zábory ZPF a PUPFL

Nedojde k dočasným ani trvalým záborům pozemků ZPF ani PUPFL.

B.1.11 Územně technické podmínky pro možnosti napojení na stáv. infrastrukturu

Potřeba tohoto typu nevzniká. Nemění se dopravní systém, ani nedochází ke změnám a vlivům v silniční dopravě.

B.1.12 Věcné a časové vazby stavby

V současnosti nejsou známy a předpokládány podmiňující, vyvolané a související investice. Z hlediska časových vazeb je nutno počítat s dočasným uzavřením místní komunikace (ul. Tyršova a Kumburská) a výlukám na trati č. 040 dle KJŘ – podrobněji viz. část F.

B.1.13 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dochází ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Zde je nutno upozornit na křížení či souběh inženýrských sítí ve správě SŽDC, OŘ Hradec Králové – SEE, SSZT, SPS, SMT, TÚDC, dále ČD Telematika, ČEZ Distribuce, GridServices (INNOGY), CETIN, Vodohospodářská a obchodní společnost, Elektros a to hlavně z důvodu provádění zemních výkopových prací. Při provádění výkopových prací zejména při provádění odvodnění je zde nutné dbát zvláštní opatrnosti. Před započítím prací je nutné veškeré sítě vytyčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy. V případě, že zde dojde k zjištění nedostatečné hloubky nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem. Vedení ČEZ bude nutno opatřit dělenou chráničkou – viz. SO 02. Podrobné informace o inženýrských sítích jsou součástí části dokumentace „H – Dokladová část“.

Zhotovitel si nejpozději při předání staveniště zajistí vytyčení přítomných kabelových tras, inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců.

Vyjádření správců sítí (ve správě SŽDC, ČD i mimodrážních) je nutno respektovat a je obsahem dokladové části této projektové dokumentace.

V rámci stavby nejsou navržena žádná nová ochranná pásma.

Předmětná stavba bude prováděna v rámci drážních pozemků a pozemků dotčených majitelů v okolí stavby přejezdu. Stavba nebude realizována v ochranném pásmu lesa, kde je nutné dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Stavbou dojde k dočasnému záboru ZPF.

Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích s otevřeným ohněm (řezání kolejnic, svařování kolejnic). Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Přehled ochranných pásem:

- Dráhy – 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice dráhy
- Kabelová vedení všech druhů napětí – od krajního kabelu na každou stranu 1,5m
- Zabezpečovací kabely – od krajního kabelu na každou stranu 1m
- Dálkové sdělovací kabely – šířka 2m v celé délce trasy, hloubka 3m, výška 3m
- Elektrické venkovní vedení VN 22kV – 7m od krajního vodiče
- Elektrické venkovní vedení VVN 110kV – 15m od krajního vodiče

- Kanalizace do DN 500mm – 1,5m po obou stranách od vnějšího povrchu
Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma technické a dopravní infrastruktury.
Konkrétně se jedná o dotčení ochranných pásem následujících zařízení a staveb:

- Silniční ochranné pásmo silnice I. třídy ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Ředitelství silnic a dálnic ČR)
- Silniční ochranné pásmo silnice III. třídy ve vlastnictví Kraje Vysočina (právo hospodařit s majetkem: Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace).
- Ochranné pásmo dráhy celostátní ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace)
- Sdělovací a zabezpečovací kabely SSZT ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SSZT je odbornou složkou OŘ Hradec Králové; to je pro změnu organizační jednotkou SŽDC).
- Vodovod a kanalizace SPS – ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SBBH je odbornou složkou OŘ Hradec Králové; to je pro změnu organizační jednotkou SŽDC).
- Sdělovací kabely TÚDC (ve výkresech označovány jako kabely ČD-Telematika) – ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (TÚDC je organizační složkou SŽDC); společnost ČD-Telematika, a.s. je pouze správcem.
- Nadzemní a podzemní vedení VVN, VN, NN ve vlastnictví společnosti ČEZ Distribuce.
- Nadzemní a podzemní sítě ve vlastnictví České telekomunikační infrastruktury a.s. (CETIN).
- Plynovod VTL a STL ve vlastnictví GasNet, s.r.o. (skupina INNOGY, správcem je GridServices, s.r.o.).
- Vodovod a kanalizace ve vlastnictví Vodárenské akciové společnosti a.s.
- Nadzemní i podzemní kabelové vedení veřejného osvětlení Elektros spol. s r.o.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Funkční náplň a účel stavby

Hlavním důvodem a účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční a silniční dopravy. Jedná se o změnu již dokončené stavby.

b) Údaje o dotčené železniční trati Chlumeck nad Cidlinou - Trutnov

Číslo trati dle KJŘ: 040

Číslo trati dle Prohlášení o dráze: 621

Mezistaniční úsek: Nová Paka – Stará Paka

Traťový definiční úsek: v km 69,7 – 71,4

Kategorie dráhy: Celostátní dráha

Dotčený úsek: železniční přejezd km 70,829 (P4484) + kabelizace km 69,700 - km 71,400

c) Základní kapacity funkčních jednotek

- Úprava GPK 301 m
- Nový železniční svršek (pražce) 25 m
- Nový železniční spodek 24,4 m
- Nové kolejnice 36 m x 2=72m
- Délka nové přejezdové konstrukce 14,4 m

- Plocha vozovky z asfaltového betonu 114 m²
- Přejezdové zabezpečovací zařízení 1 ks
- Reléový domek 1 ks

d) Odpady a způsob nakládání s nimi

Stavbou nejsou produkovány odpadní vody. Stavba není napojena na sítě technického vybavení. Stavbou nedochází ke změně odtokových poměrů ani k markantnímu navýšení kvantity vod.

Povrchovou vodu, která zateče do železničního přejezdu (dešťové vody - průsak štěrkovým ložem) bude odvádět trativod, který bude napojen na stávající odvodnění (kanalizaci) o stávající prahové vpusti vlevo přejezdu. Povrchová voda z pozemních komunikací nyní odtéká do stávající prahové vpusti a dále se napojuje na kanalizaci. Toto se rekonstrukcí prahové vpusti nemění.

Převážná část vytěženého stávajícího štěrkové lože a výkopové zeminy, bude použita do konstrukčních vrstev pražcového podloží. Zbývá část ŠL a výkopové zeminy budou uloženy ke skládkování dle níže uvedených zákonů.

Odpad bude ukládán na skládky skupiny S – ostatní odpad v případě že vzorky vyhoví dle zákona č.383/2001Sb. V ostatních případech je předpokládáno využití oprávněné skládky ve vzdálenosti 19 až 92 km.

e) Zásady odpadového hospodářství.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č.185/2001 Sb. a prováděcí vyhláškou č.383/2001Sb., případně dalšími předpisy v odpadovém hospodářství (v platném znění). Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

f) Materiál v likvidaci

Předkategorizace nebyla v průběhu zpracování dokumentace provedena, proto v dokumentaci je předpokládáno s likvidací veškerých pražců a kolejnic a drobného kolejiva. Toto bude případně upraveno na základě kategorizace, která bude provedena v rámci realizace stavby.

Vyzískané betonové pražce (předpokládá se, že na základě kategorizace budou vyřazeny a nebude jej nadále možno využít) budou zhotovitelem odvezeny ke skládkování (např. skládka Jičín).

Veškerý kovový výzisk a odpad bude protokolárně předán SŽDC OŘ Hradec Hrálové k dalšímu využití či centrální likvidaci.

Ostatní svrškový materiál jako pryžové podložky pod patu kolejnice a PE podložky pod podkladnice budou zlikvidovány dle příslušných zákonů.

Orientační množství odpadu vznikajících během stavby:

Kat. č.	Kateg.	Zařazení odpadu	Celkem	Jedn.
07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	0,015	t
16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy)	0,95	t
16 06 02	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	0,55	ks
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	5,6	t
17 01 01	O	Železniční pražce betonové	9,02	t
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	0,01	t
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	48,24	t

17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	3,528	t
17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	0,3	t
17 05 04	O	Čistá výkopová zemina-odkop (I. až IV. třída těžitelnosti)	319	t
17 05 08	O	Štěrka z kolejiště a podkladní vrstvy komunikace	297,0	t
20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	0,3	t

Tabulka – Orientační množství odpadů

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Není řešeno, jedná se o stavební úpravy stávající trati a zařízení. Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Novostavba a rekonstrukce bude provedena v souladu s předpisy železniční svršek (S3) a železniční spodek (S4), ČSN 73 6360, ČSN 73 6380, ČSN 73 6320, ČSN 73 6110, vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. a dalších příslušných ustanovení a norem ČSN a SŽDC TNŽ.

Staveniště je určeno železniční trati a jejím bezprostředním okolím, jedná se o dopravní stavbu a splňuje tedy požadavky na drážní stavby. Obvod stavby je zakreslen v části dokumentace „I.5“ a úprava území splňuje požadavky na drážní stavby.

B.2.3 Celkové technické řešení

Předmětem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu v km 70,829 (P4484) trati Trutnov hl.n. – Chlumeč nad Cidlinou (trati č. 040 dle KJŘ) včetně rekonstrukce přejezdové konstrukce.

Bude se jednat o stavbu dráhy ve smyslu § 5 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Na trati Trutnov hl.n. – Chlumeč nad Cidlinou je organizována a provozována drážní doprava dle předpisu SŽDC D1 a jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať v parametrech P5 + F3, TÚ 1401. Průjezdový průřez na trati je Z-GC, maximální rychlost v řešeném traťovém úseku stavby je 75 km/h.

Součástí stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku v prostoru kolejového pole pod přejezdovou konstrukcí, úprava geometrické polohy koleje a provedení trativodu v prostoru přejezdu. Součástí je i úprava přilehlé komunikace a chodníků v nezbytně nutném rozsahu včetně rekonstrukce příčného odvodňovacího žlabu (ve stávajícím rozsahu) na levé straně trati.

Součástí stavby je také úprava přípojky NN, náhrada stávajícího reléového domku za nový, nové uzemnění a EZS reléového domku a úprava zabezpečovacího zařízení včetně nových kabelových tras, Úprava TK, přenosový systém a informační zařízení.

Z hlediska zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, se jedná o změnu dokončené stavby.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Obecně platí, že při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V rámci dokumentace této stavby byla zohledněna vyhláška 398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, protože se jedná o křížení komunikace pro pěší s dráhou nebo přístup k ní.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Projekt této stavby nepředpokládá, že by při provozu a užívání realizované stavby vznikala nějaká rizika – z tohoto hlediska se prakticky neliší od stávajícího stavu

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů

a) STÁVAJÍCÍ STAV

Zabezpečovací zařízení

Jedná se o přejezd typu ELEKSA. Kabelizace vykazuje snížený izolační odpor na hranici povolených tolerancí. Stávající umístění výstražníků a závorových stojanů vzhledem ke komunikaci, chodníkům a blízkosti křižovatky není dle ČSN. Počítače náprav jsou starého typu.

Sdělovací zařízení

V obvodu zastávky Nová Paka – město je položen traťový kabel TCEPKPFLE 10XN0,8 a dvě HDPE trubky barvy modré a černé. Stávající TK je ukončen v RD přejezdu. Z traťového kabelu je výpichem připojen VTO u přejezdu P4484 (km 70,829), dále je proveden výpich do budovy zastávky

Zastávka Nová Paka – město je vybavena pouze exteriérovými hodinami na budově zastávky, hodinový impuls pro řízení hodin je přiveden po traťovém kabelu z žst. Stará Paka (hodinová linka Stará Paka – Nová Paka – Lázně Bělohrad). Rozhlasové zařízení pro informování cestujících se na zastávce nenachází.

b) NOVÝ STAV

PS 01 PZS P4484 v km 70,829

V rámci rekonstrukce budou na přejezdu instalovány celkem 4 závorové stojany. Na každém stojanu bude umístěn jeden výstražník s atypickým výložníkem s otočnou hlavou pro dodržení předepsané vzdálenosti od krajnice komunikace. Oproti stávajícímu stavu se sníží počet výstražníků o jeden z důvodu úpravy blízké křižovatky. Závorové budou celé a budou přehrazovat i přilehlé chodníky. Kategorie PZS bude 3ZBI (přejezd 3. kategorie, s pozitivní signalizací, celými závorami). Nové PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky, se žárovkovými světly výstražníků. Venkovní i vnitřní prvky PZS budou nové. Vzhledem k čtyř-kvadrantovému provedení závor bude aplikováno jejich sekvenční sklápění. Jako ovládací prvky PZS budou využity počítače náprav. Stávající počítače náprav přejezdu P4484 budou zrušeny. Přejezd bude vybaven signalizací pro nevidomé a slabozraké a závorové budou doplněny doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole). Ovládání a indikace rekonstruovaného PZZ budou přenášeny na kolejovou desku v dopravní kanceláři žst. Nová Paka. Zjednodušené kontroly PZS budou posílány do JOP v žst. Stará Paka. Přejezd bude vybaven diagnostickým zařízením. V RD přejezdu SN4 bude zrušeno přenosové zařízení (MUZA). Výstroj PZS bude umístěna v novém RD o velikosti 2x3 m bude umístěn na drážním pozemku v místě stávajícího RD v blízkosti křížení tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu při jízdě vlaku rychlostí 10 km/h. V RD bude umístěna alkalická baterie 24 V pro záložní napájení přejezdu, doplněna o dobíječ s automatickým řízením dobíjecího proudu. Vzhledem k vzdálenostem přibližovacích úseků bude v žst. Nová Paka docházet ke zpoždění rozsvícení povolující návěsti na odjezdovém

návěstidle ve směru Stará Paka a ve směru od Staré Paky dojde k odložení výstrahy na přejezdu. Kabely pro venkovní prvky budou nové, plněné

PS 02 zast. Nová Paka - město, Úprava TK, přenosový systém

Úprava TK

Ve směru od žst. Nová Paka bude stávající traťový kabel odkryt ve výkopu od km 70,800 až k RD přejezdu, kde je v současné době ukončen. Toto ukončení bude demontováno a nově bude TK ukončen v nové venkovní klimatizované skříni dodané v rámci této stavby. Skříň bude umístěna vedle vchodu do RD přejezdu.

Ve směru od žst. Stará Paka bude stávající traťový kabel nahrazen novým od km 71,100, kde se nachází spojka na stávajícím TK. Kabel bude stejné dimenze jako stávající kabel, tedy 10XN0,8. Nový TK bude ukončen v nové venkovní klimatizované skříni.

Z venkovní skříně bude do budovy zastávky položen propojovací kabel 10XN0,8, který bude v budově zastávky ukončen v nové 19" skříni umístěné ve služební místnosti budovy zastávky. Společně s propojovacím kabelem bude položena HDPE trubka modrá s pruhem.

Přenosový systém

Stávající HDSL modemy Patton budou přemístěny ze stávající nástěnné 19" skříně, která je umístěna nad vchodovými dveřmi do služební místnosti zastávky, do nové 19" skříně, která bude rovněž umístěna ve služební místnosti. V této 19" skříni budou rovněž umístěny hlavní hodiny zastávky.

Pro napájení modemů bude dodán zálohovaný zdroj s dobou zálohování 6h.

Dále bude skříň vybavena patch panelem s 24 porty a bude propojena se stávající 19" skříni 8 UTP kabely cat. 5e, které budou ve stávající 19" skříni nad vchodovými dveřmi ukončeny ve stávajícím patch panelu.

V rámci stavby budou dodány 2 HDSL modemy Patton (pro zachování kompatibility), které budou umístěny v nové venkovní klimatizované skříni – viz část „Úprava TK“. K modemům bude připojena IP rozhlasová ústředna, která bude rovněž umístěna v této skříni – viz PS 03 níže.

Pro napájení modemů bude dodán zálohovaný zdroj s dobou zálohování 6h.

PS 03 zast. Nová Paka - město, Informační zařízení

Navrženo je rozhlasové zařízení pro informování cestujících, které bude dálkově ovládáno z žst. Stará Paka.

Budou ozvučeny prostory stávajícího nástupiště umístěním 2 ks reproduktorů na budovu zastávky a dále vybrané místnosti budovy zastávky. Reprouktory budou umístěny do místností „Čekárna otevřená“, „Čekárna uzavřená“ a „Služební místnost“, ve služební místnosti bude instalován i regulátor hlasitosti rozhlasu.

Bude instalována nová IP rozhlasová ústředna s výkonovým zesilovačem 300W, s ohledem na budoucí možné rozšíření ozvučení nástupiště. Rozhlasová ústředna bude umístěna ve venkovní klimatizované skříni – viz PS 02.

Ovládání hlášení bude ze stanice Stará Paka z informačního systému dle jízdy vlaků a rovněž manuálně. Ovládání rozhlasu bude po metalickém kabelu a HDSL modemů.

V rámci informačního zařízení bude na zastávce rekonstruováno hodinové zařízení. Stávající exteriérové budou vyměněny za nové, jejich umístění bude koordinováno se stavbou „Nová Paka město ON – oprava části objektu“. Dále budou umístěny podružné interiérové hodiny v budově zastávky do místností „Čekárna uzavřená“ a „Služební místnost“.

Podružné hodiny budou řízeny z hlavních hodin s přijímačem DCF, které budou dodány v rámci této stavby. Hlavní hodiny budou umístěny v 19“ skříni, dodané v rámci této stavby, která bude umístěna ve služební místnosti budovy.

PS 04 zast. Nová Paka - město, EZS v RD

Tento PS řeší instalaci elektronického zabezpečovacího systému v reléovém domku. Dveřní kontakt na technologickém objektu (reléovém domku) bude zapojen do DDTS). Stavby diagnostického zařízení budou staženy na pracoviště obsluhy v žst. Stará Paka. Součástí diagnostiky bude EZS. Ta bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléového domku. Pro omezení falešných indikací budou periferie EZS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek / pohybové čidlo. EZS bude vybavena i protipožárním kouřovým čidlem. U vchodových dveří RD bude umístěn bezkontaktní snímač pro identifikaci bezkontaktního průkazu SŽDC. Seznam oprávněných osob ke vstupu do RD bude distribuován z diagnostického serveru. Jako prostředek pro ověření oprávnění pro vstup do jednotlivých objektů bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽDC. Indikace o neoprávněném vstupu budou přenášeny na definovaná telefonní čísla prostřednictvím zprávy SMS. Poplach EZS zajistí zapnutí osvětlení vnitřních prostor. Jednotlivé vstupní otvory budou snímány IP kamerou umístěnou uvnitř střeženého objektu. Informace z výstupu diagnostického zařízení PZS bude předávána po jednom páru vazebního kabelu do žst. Stará Paka, odkud bude v případě dostupnosti přenosových cest předána na diagnostický server SŽDC OŘ HK. EZS bude integrováno a zpracováno do DDTS se zobrazením a ovládáním z klientského pracoviště v žst. Stará Paka.

PS 05 zast. Nová Paka - město, DDTS ŽDC

V rámci Rekonstrukce PZZ v km 70,829 (P4484) trati Trutnov hl.n. - Chlumeč nad Cidlinou bude vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty. Ve stanici Mostek je umístěn stávající integrační koncentrátor, do kterého budou vybrané technologické systémy integrovány.

Dotčené oblasti:

- Připojení lokálních technologických zařízení a systémů realizovaných v této stavbě do sítě DDTS ŽDC
- Doplnění SW výbavy celého systému

SW výbava:

- Úprava a doplnění SW InS na CDP Praha
- Úprava a doplnění SW InS na ED Pardubice
- Doplnění SW InK v žst. Mostek
- Doplnění SW pevného klienta v žst. Stará Paka

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) STÁVAJÍCÍ STAV

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Přípojka pro zařízení SSZT je napojena z rozváděče RV1(budova zastávky) kabelem AYKY 4x25 přes kabelovou skříň KS1 do reléového domku.

Jištění v RV1 je IJV 25A(1f).

Železniční svršek a spodek

Kolej tv. S49, je převážně na betonových pražcích SB5 s rozdělením „c“, rok výroby 1973. V km 70,516 se nachází most, ve směru na Novou Paku je výběh z mostu na dřevěných pražcích v délce 14 m. Kolej je zřízena jako stykovaná.

Směrové poměry:

ZP km 70,500

KP=ZO km 70,582, poloměr oblouku 290 m, převýšení 135 mm

KO=ZP km 70,707

KP km 70,795

přímá km 70,795 – 70,848

Železniční svršek je opotřebovaný provozem a jeho stav je úměrný stáří materiálu. Kolejnice jsou v oblouku výškově a bočně opotřebované. Šterkové lože je silně znečištěné, což má za následek lokální závady v GPK.

Nástupiště

Na zastávce Nová Paka město je zřízeno nástupiště délky 110 m s pevnou hranou (km 70,705 – 70,815), povrch je z betonových prefabrikátů a zámkové dlažby. Převážná část nástupiště se nachází v přechodnici a vzestupnici směrového oblouku o poloměru 290 m s převýšením 135 mm.

Technický stav nástupiště je nevyhovující. Nástupiště neumožňuje kvalitní nástup a výstup cestujících do vlaků.

Železniční přejezd

Přejezdová konstrukce je tvořena vnitřními pryžovými panely STRAIL a živичným krytem vně kolejnic. Evidenční šířka přejezdu je 15,3 m, evidenční délka přejezdu je 7,8 m. Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tv. S 49 na betonových pražcích SB 8 o rozdělení 600 mm s upevněním na žebrových podkladnicích s výběhy do stávajícího stavu v délce 4 m ve směru Stará Paka a 10 m ve směru Nová Paka. Kolej je stykovaná. Železniční přejezd je jednokolejný. Úhel křížení žel. trati s komunikací je 120°. Přejezd se nachází v přímé. Před a za přejezdem je umístěn počítací bod.

Mostní objekty

Nebude dotčena žádná nosná konstrukce mostního objektu.

Pozemní komunikace

Kolej na přejezdu kříží místní komunikaci (ul. Tyršova a Kumburská). Povrch komunikace je z asfaltového betonu. K pozemní komunikaci z obou stran přiléhá chodník s povrchem z dlažby šířky 1,5 m.

b) NOVÝ STAV

SO 01 Železniční svršek

V rámci rekonstrukce bude provedena výměna kolejového roštu v oblasti přejezdu délky 25,0 m (pražce) a délky 36m (kolejnice). Bude použit nový železniční svršek 49E1 s využitím přímého pružného upevnění kolejnice (typu W14) na betonových pražcích B91S/2 v rozdělení „u“. V místě přejezdu bude upevnění s antikorozní úpravou. Nové kolejnice budou v délce 36 m a kolej bude zřízena jako stykovaná. V oblasti výměny železničního svršku proběhne zřízení nového KL. Úprava GPK bude provedena v úseku délky 301 m.

SO 02 Železniční spodek

V rámci rekonstrukce železničního spodku bude provedena sanace železničního spodku v délce 24,4 m. Na základě geotechnického průzkumu byla navržena skladba PP PP typu 5.1 + ZKPP. Zemní pláň i pláň tělesa železničního spodku bude jednostranně skloněna směrem k odvodňovacímu zařízení. Prostor přejezdu bude odvodněn podélným trativodem, který bude napojen do stávajícího odvodnění prahové vpusti a dále na kanalizaci.

SO 03 Železniční přejezd P4484

Stávající přejezdová konstrukce přejezdu P4484 v km 70,829 bude v celé šířce odstraněna. Nově zde bude provedena celopryžová přejezdová konstrukce s vnitřními i vnějšími panely v délce 14,40 m. Přejezdové panely budou uloženy na patě kolejnice a vnější panely na závěrných zídkách. Mezi závorovými břevny bude vybudována nová konstrukce silniční komunikace o šíři 7,0m a po obou stranách chodníky o šíři 2,0m. Skladba vozovky i chodníků bude stejná jako v SO 04 Komunikace a chodníky. Součástí bude odstranění rampové části stávajícího nástupiště v délce 4,6m. To bude nově zakončeno opěrnou zídou osazenou zábradlím. Na okraj nástupiště bude umístěn piktogram „zákaz vstupu“.

SO 04 Komunikace a chodníky

Předmětem řešení je odstranění závad v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Tento SO řeší mimo jiné provedení dopravního opatření, které zajistí bezpečnost v křižovatce a přilehlém železničním přejezdu. Jedná se o stavební úpravu nároží křižovatky ulic Kumburská a Ruská. Stavební úprava spočívá v nakolmení napojení MK v ul. Ruská na MK v ul. Kumburská. Jako bezpečnostní opatření bude provedena úprava nároží komunikace na straně bližší k železničnímu přejezdu. Bude provedeno nároží o poloměru 3,0m. Na tomto nároží bude proveden pojížděný srpek vydlážděný kamennou kostkou. Pojížděný srpek bude umožňovat pojezd zadních kol nákladního automobilu při odbočování vpravo k přejezdu. Součástí SO 04 je také úprava nivelety a šíře komunikace v ul. Rumburská, tak aby navazovala na nově navrhovanou přejezdovou konstrukci. Šířka komunikace mezi obrubami je navržena na hodnotu 7,0m. Oboustranný chodník navazující na žel. přejezd bude mít šíři 2,0m. Upraveno bude také nároží v křižovatce ul. Rumburská a ul. U Trati. Nároží bude provedeno o poloměru 9,0m. Nově bude proveden přístupový chodník k nástupišti na zastávce Nová Paka město. Rampová část nástupiště bude zrušena. Přístupná zastávka bude pouze po nově provedeném přístupovém chodníku šíře 3,0m, který bude směřován před výstražník (mimo

nebezpečné pásmo přejezdu). K zamezení přístupu chodců do nebezpečného prostoru dráhy bude na nástupišti a u přístupového chodníku zřízeno nové ocelové zábradlí.

SO 05 Napájení PZS P4484 v km 70,829 a zastávky Nová Paka

Pro napájení zastávky bude vyvedeno nové hlavní domovní vedení do elektroměrového rozvaděče RE1 umístěného u přístupového chodníku, z tohoto rozvaděče bude napojen nový rozvaděč RZZ, ze kterého budou napojeny a odměřeny nové technologie a stávající odběry. V rozvaděči RZZ bude umístěna přívodka pro mobilní záložní zdroj elektrické energie.

Z rozvaděče RZZ bude napojen nový rozvaděč osvětlení RO, ze kterého bude napojeno stávající osvětlení zastávky (venkovní i vnitřní) a nový stožár OS5, který bude svítit na přístupový chodník (stávající stožár OS5 bude demontován). V rozvaděči RO bude instalováno ovládání osvětlení pomocí astrohodin.

Z rozvaděče RZZ bude napojen i nový rozvaděč RP1, ze kterého bude napájen nový reléový domek přejezdu.

SO 06 Základy k reléovému domku

Tento SO řeší provedení základových pasů pro nový reléový domek. Do vykopaných rýh bude vybetonována vyrovnávací vrstva pro základové pasy z betonu C12/15. Jsou navrženy základové pasy šířky 0,30 m. Základová spára bude v hloubce minimálně 0,8 m pod upraveným terénem a 0,4 m v rostlé zemině. Do základových pasů bude zabetonován základový zemnič. Na takto provedenou vyrovnávací vrstvu budou zhotoveny samotné základové pasy za pomoci bet. tvárnic ztraceného bednění o rozměrech 500x300x250 (DxŠxV). Do tvárnic bude vložena vodorovná a svislá výztuž z oceli 10 216 Ø 10 mm. Základové pasy budou zality bet. směsí třídy betonu C20/25. Základové pasy budou ukončeny vyrovnávací vrstvou betonové mazaniny tl. 50mm. V základových konstrukcích je nutné vynechat potřebné prostupy dle PD. Základy budou ukončeny min. 0,15m nad upraveným terénem. Vzniklý prostor mezi základy a rostlým terénem se dosype výkopkem do výšky -0,1m pod úroveň horní hrany základu. Pro přístup k reléovému domku je navržen sypaný chodník z drceného kameniva.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém šterku nebo v kamenné drti drážních stezek. Kabely SSZT a SEE jsou vedeny v zemní pláni pod konstrukčními vrstvami, jednotlivá zařízení a příslušenství jsou ze železných kovů případně z plastů či laminátu.

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 za pomoci profesionálních jednotek SŽDC, HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů, koordinovaných v rámci Královéhradeckého kraje.

Je nutno respektovat SŽDC Ob 14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. května 2014).

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

1. Hodnoty požární odolnosti:

- podlaha: požární odolnost REI 60 minut pro koridor; jinak 30 minut
- stěna: požární odolnost REI 60 minut pro koridor; jinak 30 minut
- strop: požární odolnost REI 60 minut pro koridor; jinak 30 minut
- dveře: požární odolnost EI 30 DP1

2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1

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

4. Chování při vnějším požáru

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

Do jednotlivých reléových domků budou přivedeny kabely, které musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

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

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

Na požárně bezpečnostní řešení stavby je zpracována samostatná zpráva, která je součástí části dokumentace „B.2“.

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření - tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Příkon energetická bilance a důležitost dodávky – nové technologie:

Nové objekty, technologie	Instalovaný příkon P_i (kW)	Soudobost β	Max. soudobý příkon P_β (kW)	Stupeň důležitosti dodávky
Nové sdělovací zařízení	3,0	0,7	2,1	1
Nové zabezpečovací zařízení	3,0	0,7	2,1	1
Osvětlení	3,0	0,5	1,5	3
Stávající rozvody budovy	17,0	0,5	8,5	3
Celkem	26,0	0,55	14,2	

Z výše uvedené hodnoty nového příkonu stanice 14,2kW (3x22A) vyplývá potřebný rezervovaný příkon odpovídající stávajícímu sazbovému jističi 25B/3.

B.2.10 Hygienické požadavky a požadavky na pracovní a komunální prostředí

Osvětlení v reléovém domku je navrženo podle ČSN EN 12464-1: Pro Strojovnu, Rozvodnu NN, Stavědlovou ústřednu, Reléové domky a Dopravní kancelář: 5.20.4: vedlejší prostory, např. prostor čerpadel, kondenzátorů atp., rozvodny (vnitřní) - $E_m \geq 200 \text{ lx}$, $U_0 \geq 0,4$.

Ostatní požadavky tohoto typu díky určení a rozsahu stavby nevznikají.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Jedná se o stavbu dráhy – rekonstrukci železničního přejezdu. Stavba nevyžaduje ochranu proti pronikání radonu z podloží. Stavba nevyžaduje ochranu před bludnými proudy. Stavba nevyžaduje ochranu před technickou seizmicitou. Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem. Objekt se nenachází v záplavovém území.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

a) Napájení nového PZS

STRUČNÝ POPIS SOUČASNÉHO TECHNICKÉHO STAVU

Zastávka je napájena z hlavní domovní skříně umístěné u přístupového chodníku, ze které je napojen elektroměrový rozvaděč na rohu budovy zastávky se sazbovým jističem 3x25A. Z tohoto rozvaděče je napojen hlavní rozvaděč v zastávce, ze kterého jsou pak napájeny jednotlivé technologie.

NAVRŽENÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ A JEHO ZDŮVODNĚNÍ

Pro napájení zastávky bude vyvedeno nové hlavní domovní vedení do elektroměrového rozvaděče RE1 umístěného u přístupového chodníku, z tohoto rozvaděče bude napojen nový rozvaděč RZZ, ze kterého budou napojeny a odměřeny nové technologie a stávající odběry. V rozvaděči RZZ bude umístěna přívodka pro mobilní záložní zdroj elektrické energie.

Z rozvaděče RZZ bude napojen nový rozvaděč osvětlení RO, ze kterého bude napojeno stávající osvětlení zastávky (venkovní i vnitřní) a nový stožár OS5, který bude svítit na přístupový chodník (stávající stožár OS5 bude demontován). V rozvaděči RO bude instalováno ovládání osvětlení pomocí astrohodin.

Z rozvaděče RZZ bude napojen i nový rozvaděč RP1, ze kterého bude napájen nový reléový domek přejezdu.

b) Dopravní řešení

Stávající pozemní místní komunikace bude mít po rekonstrukci v místě přejezdu stejnou šíři jako navazující komunikace v ul. Kumburská – tj. 7,0m mezi obrubami. Přejezdová konstrukce bude mít šířku 14,4 m. Rychlost na stávající trati č. 040 (dle KJŘ) je v místě křížení 75 km/h (obousměrně) a na komunikaci je povolena maximální rychlost 50 km/h. Kolej se v místě přejezdu nachází v přímé a má převýšení $D = 0$ mm. Na přejezdu dojde k rekonstrukci zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací. Přejezd bude po rekonstrukci se závorami.

B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

a) Provoz na trati během výstavby

V rámci dopravních opatření je nutno postupovat dle SŽDC D7/2 - Organizování výlukových činností v aktuálním znění. Stavba bude prováděna v nepřetržitých výlukách železniční dopravy v mezistaničním úseku žst. Nová Paka – žst. Stará Paka. Předpokládá se 15 denní nepřetržitá kolejová výluka. Stavební práce jsou podrobněji rozepsány v kapitole „B.8 – Zásady organizace výstavby“ a v samostatné části dokumentace „F – Zásady organizace výstavby“. V době kolejové výluky bude provozována náhradní autobusová doprava z žst. Nová Paka přes zastávku Nová Paka město do žst. Stará Paka.

Cílový stav po výstavbě, tj., počet vlaků, traťová rychlost, nápravový tlak, kategorie trati atd., zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí, tzn. nedochází ke změnám v provozní a dopravní technologii.

b) Provozní a dopravní technologie

- Provoz: Jednokolejný, obousměrný
- Trakční soustava: Trať není elektrizována
- Organizování a provozování drážní dopravy: Dle předpisu SŽDC D1
- Traťový rádiový systém: -
- Největší traťová rychlost: 100 km/hv místě křížení 75 km/h
- Traťová třída: C2 (18 t)

c) Dopravně přepravní charakteristika

SOUČASNÝ STAV

Železniční dopravní cesta – provozně technická charakteristika

TTP 510		Trať 510 A	
Umístění určených zařízení a stavebně technické parametry dráhy			
Začátek trati:		Konec trati:	
Trutnov hl. n. (km 124,765)		Chlumec nad Cidlinou (km 22,821)	
Platí pro koleje:		traťovou – jednokolejná trať	
Provoz: obousměrný		Rozchod kolejí	1435 mm
Trakční soustava		nezávislá	
Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1			
Organizace odpovědná za řízení provozu: PO Turnov			
Traťový rádiový systém:		není	
<ul style="list-style-type: none">základní radiové spojení		SRD (TRS) kanálová skupina 62: Stará Paka	
<ul style="list-style-type: none">náhradní radiové spojení		není	
<ul style="list-style-type: none">nouzové spojení		mobilní telefon, VOS – kanál 12 (simplex)	
Evropský vlakový zabezpečovač		Netýká se této trati	
Zábrzdňá vzdálenost		700 metrů	
Největší povolená délka vlaku		516 metrů	
Normativ délky vlaku nákladního vlaku		342 metrů	
Normativ délky O (dálková doprava)		90 metrů	
Normativ délky O (vlaky zastávkové)		60 metrů	
Délka nákladního vlaku v úseku		Stará Paka – Nová Paka 342 metrů	
Nejvyšší traťová rychlost v úseku		Stará Paka – Nová Paka = 75 km/h	
		Nová Paka – Lázně Bělohrad = 75 km/h	
Tunely v úseku trati		Stará Paka – Nová Paka – nejsou Lázně Bělohrad – Nová Paka km 68,353 – 68,701 (348 m)	

ŽST Stará Paka

Železniční stanice není součástí řešeného úseku, údaje jsou uvedeny pro ucelený přehled.

Je stanicí mezilehlou po provozní stránce a odbočnou.

ŽST Stará Paka leží:

- v km 84,923 jednokolejně trati Jaroměř – Liberec (dle TTP 508).
- v km 74,031(=84,923 = 73,776) jednokolejně trati Trutnov hl.n. – Chlumeck nad Cidlinou (dle TTP 510A)
- v km 73,776 jednokolejně trati Mladá Boleslav město – Stará Paka (dle TTP 542A)

Stanice je obsazena výpravním DOZ 1, DOZ 2. Organizačně je stanice přidělena OŘ Hradec Králové PO Turnov.

Dopravní koleje ve stanici: 1, 1a, 1b, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

Nástupiště: č. 1, 2, 3, 4 u koleje č. 1, 1a, 3, 5, 2, 4.

Mezistaniční úsek Stará Paka – Nová Paka:

- Zastávka Nová Paka město leží v km 70,809, je přidělena PO Turnov. Nástupiště 110 metrů, výška nástupní hrany 300 mm na TK.
- Jiná zastávka na uvedeném mezistaničním úseku neexistuje.

ŽST Nová Paka

Železniční stanice není součástí řešeného úseku, údaje jsou uvedeny pro ucelený přehled.

ŽST Nová Paka leží v km 69,635 jednokolejné trati Trutnov hl.n. – Chlumeč nad Cidlinou. Je stanicí mezilehlou po provozní stránce.

Stanice je obsazena výpravním. Organizačně je stanice přidělena OŘ Hradec Králové PO Turnov.

Dopravní koleje ve stanici: č. 1, 2, 3

Nástupiště: úroňová č. I u koleje č. 2 délka 120 metrů, č. II. u koleje č.1, délka 120 metrů

Dopravní obsluha – dopravně přepravní charakteristika

Vlaková doprava

Rozsah vlakové dopravy (GVD 2019/2020):

	Úsek	Sp	Os	Mn	Celkem	
X	▼ Stará Paka – Nová Paka	8	10	1	19	38
	Nová Paka – Stará Paka ↑	8	10	1	19	
(6)	▼ Stará Paka – Nová Paka	8	4		12	24
	Nová Paka – Stará Paka ↑	8	4		12	
(+))	▼ Stará Paka – Nová Paka	7	4		11	24
	Nová Paka – Stará Paka ↑	7	4		11	

Vlaky R, EC, IC, Nex, Pn nejsou na trati pravidelně vedeny.

Manipulační vlaky (Mn) jsou vedeny v relaci Stará Paka – Nová Paka a zpět

Traťová a staniční technologie po dobu výluky – úsek Stará paka – Nová Paka

Návrh opatření je zpracován v části Organizace výstavby (POV). U vlaků osobní dopravy je navrhována náhradní autobusová doprava.

Po dobu výluky je navrženo:

- Odřeknutí vlaků s přepravou cestujících (spěšné a osobní vlaky) a zajištění náhradní autobusové dopravy v úseku Stará Paka – Nová Paka a zpět včetně zastávky Nová Paka město.
- odřeknutí manipulačních vlaků v úseku Stará Paka – Nová Paka bez náhrady.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

S ohledem na účel a rozsah stavby nejsou požadavky na řešení vegetace. Budou provedeny běžné terénní úpravy, ohumusování a osetí travním semenem ploch, které budou stavbou dotčeny.

V rámci stavby dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku, spodku, části pozemní komunikace a nahrazení stávající přejezdové konstrukce, avšak na základě požadavku Města Nová Paka, je zapotřebí rozšířit část přístupového chodníku k nástupišti v zastávce Nová Paka město v prostoru, kde se nachází stávající vzrostlý okrasný smrk, který je z výše uvedeného důvodu zapotřebí pokácet. Smrk se nachází na pozemku 4118/25, který je ve správě Správy

železniční dopravní cesty, státní organizace. Souhlas s případnou likvidací – kácením dřevin je součástí dokladové části. Případná náhradní výsadba bude určena odborem životního prostředí MěÚ Nová Paka.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Vlastní realizace stavby přinese částečné dočasné zhoršení prostředí provozem mechanismu dodavatele prováděním montážních a stavebních prací. Omezit toto dočasné zhoršení lze pouze důsledným dodržováním stanovených norem, předpisů a kázní dodavatele.

Z období výstavby lze vyhodnotit jako hlukově nejvýznamnější krátkou fázi, kdy budou nasazeny stavební mechanismy na nezbytné zemní práce, práce na svršku a spodku, úpravu terénu a hloubení základů a rýh. Vzhledem k charakteru stavby není přepokládáno navýšení intenzity dopravy. Stavba bude převážně prováděna v intravilánu v uzavřeném prostoru staveniště. Se stavbou bezprostředně nesousedí obytné domy či jiné budovy – stavba je převážně na pozemku dráhy.

Během výstavby budou splněny limity dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Mechanismy, které budou použity na stavbě, musí splňovat hlukové limity. Hlukově významné stavební práce i stavební doprava budou prováděny mezi 7 a 18 hodinou v denní době.

Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že v průběhu období výstavby nedojde k nadlimitnímu hlukovému zatížení nejbližšího chráněného venkovního prostoru, bez nutnosti prokazování tohoto tvrzení výpočtem hluku ze stavební činnosti.

Při stavbě zde nedochází k rozšíření kolejíště a předpokládá se, že zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší.

Stavba neobsahuje obytné, ani pobytové místnosti ve smyslu § 3 písm. i) nebo písm. j) vyhlášky č. 268/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Současně se v souladu s ustanovením § 30 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, za hluk nepovažuje zvuk z akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z těchto důvodů není nutno provádět ochranu u předmětné stavby, ani u staveb v okolí, proti účinkům hluku.

Jelikož stavba neobsahuje obytné, ani pobytové místnosti, tak v souladu s ustanovením § 98 odst. 2 zákona č. 263/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů, není u předmětné stavby nutno provádět stanovení radonového indexu a v konečném důsledku ani případnou ochranu proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Části stavby nedojde k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od kraje lesa (pozemky plnící funkci lesa). Nepředpokládá se žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky.

Předpokládá se, že stavbou nebudou dotčeny zájmy chráněné zákonem (toto vyjádření je součástí dokladové části).

Odpady jsou popsány v kapitole „B.2.1“ této zprávy. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

b) Vliv na přírodu a krajinu

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

Realizací navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám a která bude prováděna zejména na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru. V rámci stavby se provádí pouze rekonstrukce přejezdu v prostoru stávající trati a části stávající pozemní komunikace. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Jedná se o rekonstrukci stávajícího přejezdu v prostoru stávající trati, která bude realizována v obvodu dráhy převážně na pozemku SŽDC bez zvýšení počtu kolejí a rychlosti drážní dopravy. Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000 a proto nebude mít záměr stavby významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost žádné evropsky významné lokality nebo ptací oblasti (toto vyjádření je součástí dokladové části).

d) Návrh zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Jedná se o rekonstrukci stávajícího přejezdu v prostoru stávající trati, která bude realizována v obvodu dráhy převážně na pozemku SŽDC bez zvýšení počtu kolejí a rychlosti drážní dopravy. Není nutné posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.

e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Protože se podstatně nemění charakter a rozsah stavby, nedojde ani ke změnám v ochranných a bezpečnostních pásmech dráhy a pozemní komunikace.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.
Ochrana obyvatelstva není požadována.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B.8.1 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Podrobné informace o zásadách organizace výstavby jsou obsaženy v části dokumentace „F - Zásady organizace výstavby“.

a) Dopravní opatření při realizaci stavby:

Dopravní omezení po dobu výstavby.

Na místní komunikaci silnici (ul. Tyršova a Kumburská) bude v místě stavby (železniční přejezd P4484) provedena úplná uzavírka.

Předpokládá se vedení objízdné trasy ulicemi Šlejharova, Lomnická a Kotíkova.

Podrobný návrh dopravního značení po dobu výstavby bude vypracován zhotovitelem stavby a v předstihu projednán a odsouhlasen se zástupci Policie ČR a Odboru dopravy v Nové Pace.

Objízdná trasa je podrobně řešena ve výkrese „F.3 – Návrh objízdných tras.“

Objízdna trasa bude značena dočasným dopravním značením na základě odsouhlaseného řešení s pracovníkem příslušného DI PČR. Musí být dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 65, 66, 133 a 169

Dopravně inženýrské rozhodnutí projedná dodavatel stavby v rámci své výrobní přípravy stavby s nezbytnou návazností na harmonogram prací. Předpokládaná uzavírka komunikací se bude pohybovat v délce celkem 15 dní. (předpoklad v období 5.10 – 19.10.2020)

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením! U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropicí vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací. Nákladní automobily dodavatele musí respektovat stav použitých veřejných komunikací (tonáž, rychlost atd.).

b) Zařízení staveniště:

Umístění zařízení staveniště je navrženo na pozemcích 4118/25 (SŽDC) a 4118/1 (ČD) – viz část PD „F.“. V prostoru zařízení staveniště se dočasné uložení kusového a sypkého, materiálu pro kabelové trasy, umístění zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC apod. Montáž kolejového pole (roštu) se předpokládá přímo na stavbě.

Dále po dohodě zhotovitele stavby s SŽDC a ČD bude možné využívat i stávající manipulační koleje pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů. Místa zařízení staveniště jsou patrné z výkresové části. Před započítím prací bude uzavřena smlouva o pronájmu ploch s majiteli pozemků. Případnou změnu si zhotovitel projedná samostatně s investorem stavby a na veškeré plochy bude zřízena řádná smlouva. Předpokládá se nepřetržitá kolejová výluka v délce 15 dní (předpoklad 5.10. – 19. 10. 2020) V době kolejové výluky bude potřeba náhradní autobusová doprava.

c) Předpokládaný postup prací a použité stroje

Z velké části se bude materiál na místo stavby dopravovat po železnici – např. betonové prefabrikáty pro rekonstrukci příkopů, betonové pražce, kolejnice či šterk pro šterkové lože. Dále zde materiál bude dopravován po veřejně přístupných komunikacích pomocí nákladních automobilů.

Předpokládá se, že nejprve budou probíhat výkopové práce na zřízení a pokládku kabelových tras. Následně v době hlavní výluky se provedou práce na rekonstrukci odvodnění, demontáže stávajícího svršku, zřízení vrstev železničního spodku a komunikací a nakonec pokládka nového železničního svršku a přejezdové konstrukce a povrchů komunikací. Průběžně budou realizovány práce spojené s napájením a úpravou zabezpečovacího zařízení.

Odtěžení a odvezení vytěženého materiálu bude provedeno buď přímo na skládku nebo na mezideponii v žst. Nová Paka. Materiál nevyužitelný pro stavbu bude odvezen ke skládce dle příslušných zákonů. Kolejový rošt bude vytržen pomocí strojů PKP a UK případně jiné technologie a odvezen k demontáži do žst. Nová Paka. Dále dojde pomocí bagrů a nákladních automobilů k odtěžení ostatních vrstev železničního spodku na projektovanou hodnotu. Po té dojde ke zhotovení konstrukčních vrstev železničního spodku. V blízkosti inženýrských sítí bude postupováno velice opatrně a bude zde prováděn odkop ručně. Následovat bude zřízení vrstvy šterkového lože. Nakonec bude položen kolejový rošt (pomocí strojů PKP a UK či jinou technologií např. oddělenou pokládkou), bude dosypáno šterkové lože pomocí výsypných vagónů či nákladních automobilů a kolej bude pomocí strojní podbíječky

podbita do projektované polohy. Na úplný závěr budou následovat dokončovací práce (ohumusování a osetí svahů, demontáž zařízení staveniště apod.).

B.8.2 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice a kácení dřevin

Požadavky na asanace, demolice a nevznikají. Kácení je popsáno v kapitole B.1.9 a kapitole B.5.

Ostatní dřeviny v blízkosti stavby budou ochráněny před poškozením dle normy ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích (zejm. článku 4.6 - Ochrana stromů před mechanickým poškozením, 4.8 - Ochrana kořenové zóny při navážce a 4.10 - Ochrana kořenového prostoru při výkopech rýh nebo stavebních jam).

B.8.3 Maximální zábory pro staveniště

Nároky na trvalé zábory nevznikají. Dočasné zábory budou pro účely zařízení stavby, provedení komunikací a chodníků, kabelových tras v žst. Nová Paka viz. tabulka níže.

Dotčení pozemků stavbou					
Číslo pozemku	Katastrální území	Vlastník pozemku	Trvalý zábor / Výkup [m ²]	Dočasný zábor [m ²]	Věcné břemeno [m ²]
4012	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka	-	14	
4105/4	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka	-	112	
3999/1	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka	-	136	
3998/2	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka	-	5	
3854	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka	-	13	
3858/1	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka	-	60	
2144	Nová Paka [705128]	Tělocvičná jednota Sokol Nová Paka, Tyršova 574, 50901 Nová Paka	-	25	
2143/1	Nová Paka [705128]	Tělocvičná jednota Sokol Nová Paka, Tyršova 574, 50901 Nová Paka	-	30	
4118/1	Nová Paka [705128]	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	-	50 (zař. staveniště)	300m kabel. vedení

B.8.4 Bilance zemních prací a požadavky na přísun nebo deponie zemin.

Nevznikají požadavky na zřizování deponií zemin. Odtěžená zemina, která nebude použita do stavby, se bude průběžně odvážet a skládkovat na skládce ve vzdálenosti do 19 km. Požadavek na přísun zeminy nevznikne, pro účely stavby (ohumusování a terénní úpravy) bude použito zemin stávajících.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Nedochází ke změně odtokových poměrů v rámci řešené stavby.

B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANNA TEPLA

Pro navržený reléový domek, jakožto budovu s celkovou energetickou vztažnou plochou menší než 50 m², nemusí být splněny požadavky na energetickou náročnost budovy (viz § 7 odst. 5 písm. a) zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů).

B.11 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Navržené řešení stavby nevyžaduje výkupy cizích pozemků, avšak v rámci stavby je vhodné řešit narovnání majetkoprávních vztahů ohledně umístění přístupu na nástupiště na pozemku 2143/1 v kú. Nová Paka ve vlastnictví Tělocvičná jednotka Sokol Nová Paka, Tyršova 574, 50901 Nová Paka. Výkup by představoval odkoupení 30m² pozemku.

Na provedení stavby na ostatních pozemcích se předpokládá provedení smluv o Právo provést stavbu na cizích pozemcích což bude předběžně zajištěno souhlasem jejich vlastníků a následně ošetřeno smlouvami o věcném břemeni (dotčené cizí pozemky viz kapitola „A.5“ Průvodní zprávy).

Navržené řešení stavby nevyžaduje výkupy cizích staveb. Právo provést úpravy na stávající místní komunikaci a přilehlých chodnících bude předběžně zajištěno souhlasem jejího vlastníka a následně ošetřeno smlouvou o právu provést stavbu na cizí stavbě (viz část A.5 Průvodní zprávy).

B.12 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

Jelikož v rámci stavby nedochází ke změně rychlosti, tak zůstává předmětná kapitola NEOBSAZENA.

B.13 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů nebyly pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů.

B.14 SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

Obecně platné právní předpisy v platném znění

Označení	Název
NV č. 272/2011 Sb.	O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
Vyhláška č. 132/1998 Sb.	kteou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona
Vyhláška č. 243/1996 Sb.	kteou se mění a doplňuje Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kteou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 309/2006 Sb.	Zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
Vyhláška č. 93/2017 Sb.	O katalogu odpadů
Vyhláška č. 398/2009 Sb.	O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
Vyhláška č. 395/1992 Sb.	Vyhláška ministerstva životního prostředí České republiky, kteou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
Vyhláška č. 48/1982 Sb.	Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kteou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
Zákon č. 183/2006 Sb.	Stavební zákon
Vyhláška č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kteou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 114/1992 Sb.	Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny
Zákon č. 254/2001 Sb.	Vodní zákon
Zákon č. 17/1992 Sb.	O životním prostředí
Zákon č. 185/2001 Sb.	O odpadech
Zákon č. 13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích
Vyhláška č. 104/1997 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kteou se provádí zákon o pozemních komunikacích
Zákon č. 268/2009 Sb.	Vyhláška o technických požadavcích na stavby
Vyhláška č. 246/2001 Sb.	Vyhláška Ministerstva vnitra o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)
Vyhláška č. 23/2008 Sb.	O technických podmínkách požární ochrany staveb
Zákon č. 266/1994 Sb.	O dráhách

Předpisy

Označení	Název
SŽDC (ČD) M21	Předpis pro staničení železničních tratí
SŽDC (ČD) S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC (ČSD) T100	Provoz zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC Bp1	Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC Ob1 díl II	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt

Označení	Název
SŽDC Ob14	Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/2	Bezstyková kolej
SŽDC S3/5	Předpis pro sváření součástí železničního svršku v traťovém hospodářství
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC SR 103/1(S)	Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3(S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC (ČSD) SR 103/6(S)	Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC (ČD) SR 103/7(S)	Pasport železničního svršku dle číselníku traťových a definičních úseků
SŽDC SR 2/1(S)	Postup prací a jejich přejímka při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek
SŽDC SR 70	Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
SŽDC T113	Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
SŽDC T7	Rádiový provoz
SŽDC Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

Technické normy

Označení	Název
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420	Přesnost vytyčování stavebních objektů. Základní ustanovení
ČSN 73 0421	Přesnost vytyčování stavebních objektů s prostorovou skladbou
ČSN 73 0422	Přesnost vytyčování liniových a plošných stavebních objektů
ČSN 73 4959	Nástupišť a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6058	Jednotlivé řadové a hromadné garáže
ČSN 73 6021	Světelná signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic. Základní ustanovení.
ČSN 73 6320	Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
SŽDC (ČD) TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
SŽDC (ČSD) TNŽ 73 6311	Navrhování kolejí ve stanovištích a dopravních celostátních drah
SŽDC (ČSD) TNŽ 73 6395	Traťové značky. Staničníky a mezníky ČD. Tvary, rozměry a umístění.

Seznam použitých zkratk

Bpv	Balt po vyrovnání
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DI PČR	Dopravní inspektorát Policie České republiky
DK	Dopravní kancelář
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DÚ	Definiční úsek
GPK	Geometrické parametry koleje
GTP	Geotechnický průzkum
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JŽM	Jednotná železniční mapa
KHS	Krajská hygienická stanice
KJŘ	Knižní jízdní řád
KL	Kolejové lože
LPP	Ložná plocha pražce
NN	Nízké napětí
OŘ	Oblastní ředitelství
OTP	Obecné technické podmínky
PP	Pražcové podloží
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RD	Reléový domek
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSK	Systém - Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SSV	Stavební správa Východ
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TBZ	Technicko bezpečnostní zkouška
TK	Temeno kolejnice
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TNŽ	Technická norma železnice
TPD	Technické podmínky dodací
TSI	Technická specifikace interoperability
TTP	Tabulka traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
TV	Trakční vedení
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ŽST	Železniční stanice

B.15 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY

Nevznikají žádné další požadavky na přípravu stavby. V rámci stavby bude zpracována realizační dokumentace stavby na některé PS a dílenská dokumentace na zábradlí.

V Havlíčkově Brodě, prosinec 2019

zpracoval: Radek Kverek