

## **OBSAH:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>POPIS POSTUPU STAVBY .....</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU .....</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY .....</b>	<b>15</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

### 1.1 Údaje o stavbě

Číslo ISPROFIN: 5003530005  
S - kód: S621800206

**Název stavby: Rekonstrukce PZZ v km 70,829 (P4484) trati Trutnov hl.n. – Chlumeck nad Cidlinou**

**Místo stavby:** Trať č. 040 dle jízdního řádu, trať č. 621 dle prohlášení o dráze traťový úsek Martinice v Krkonoších – Ostroměř, mezistaniční úsek Stará Paka – Nová Paka, km 69,700 - km 71,400

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

**Kategorie dráhy:** Celostátní dráha

**Kraj:** Královéhradecký

**Okres:** Jičín

**Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem:** Nová Paka

**Správní obvod obce s rozšířenou působností:** Nová Paka

**Stavební úřad:** Nová Paka

POZEMKY STAVBY			
Číslo v I.5	Číslo pozemku	Katastrální území	Vlastník pozemku
1	4012	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka
2	4105/4	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka
3	3999/1	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka
4	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
6	3858/1	Nová Paka [705128]	Město Nová Paka, Dukelské náměstí 39, 50901 Nová Paka
7	2144	Nová Paka [705128]	Tělocvičná jednota Sokol Nová Paka, Tyršova 574, 50901 Nová Paka
8	2143/1	Nová Paka [705128]	Tělocvičná jednota Sokol Nová Paka, Tyršova 574, 50901 Nová Paka

9	4120	Nová Paka [705128]	Česká republika, - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
10	4118/25	Nová Paka [705128]	Česká republika, - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
11	4118/1	Nová Paka [705128]	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

POZEMKY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ			
Číslo v I.5	Číslo pozemku	Katastrální území	Vlastník pozemku
11	4118/1	Nová Paka [705128]	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1

**Předmět dokumentace:**

Jedná se o změnu dokončené stavby, přičemž jde o trvalou stavbu (obojí ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů [dále jen „stavební zákon“]). Z hlediska účelu užívání se jedná o stavbu dopravní infrastruktury.

**Stupeň dokumentace:**

Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

**Termín realizace stavby:**

9 – 11/2020

**Termín odevzdání DSP:**

12/2019

## **1.2 Údaje o stavebníkovi**

**Investor / Objednatel:** SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace,  
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00  
IČ: 70994234, CZ 70994234  
Zastoupená SŽDC, Stavební správou východ  
Nerudova 1, 772 58 Olomouc  
**Nadřízený orgán:** MINISTERSTVO DOPRAVY  
**Oblastní ředitelství:** Hradec Králové  
**Hlavní inženýr stavby:** Ing. Karel Kohout

## **1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace**

**Generální projektant:** DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.  
Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod  
IČ: 25284525 DIČ:CZ25284525  
**Hlavní inženýr projektu:** Radek Kverek DiS  
**Subdodavatelé:** Signal Projekt, s. r. o.  
Víděňská 55, 639 00 Brno  
IČ: 25525441 DIČ: CZ25525441  
**Projektant části:** DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.  
Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod  
IČ: 25284525 DIČ:CZ25284525  
**Odpovědný projektant:** Radek Kverek DiS  
Reg. č. ČKAIT: 1400337  
Autorizovaný technik pro dopravní stavby – specializace kolejová  
doprava  
**Vypracoval:** Radek Kverek DiS  
**Část dokumentace:** F. Zásady organizace výstavby

## **2 CHARAKTERISTIKA STAVENIŠTĚ**

Stavba bude umístěna na pozemcích ve vlastnictví SŽDC, ČD, Města Nová Paka a Jednoty sokol Nová Paka (viz článek A.1.1) v k.ú. Nová Paka.

Čísla pozemků jsou uvedena ve stejné kapitole. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích SŽDC 4118/25 a ČD č.4118/1 v. ú. Nová Paka. Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk.

Stavba se nachází v intravilánu obce Nová Paka, na železničním přejezdu v km 70,829 (P4484) trati Trutnov hl.n. – Chlumeck 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 staveniště se mechanizace a materiál bude dopravovat po drážním tělese a současně po přílehlých komunikacích.

Předmětem stavby je především rekonstrukce železničního přejezdu včetně části železničního svršku a spodku, přejezdového zabezpečovacího zařízení (včetně kabelizace), sdělovacího zařízení a elektroinstalace (přípojka a další rozvody) na přejezdu P4484 v km 70,829 na železniční trati trati Trutnov hl.n. – Chlumeck nad Cidlinou - č. 040 dle KJŘ. Bude se jednat o stavbu dráhy ve smyslu § 5 zákona 266/1994 Sb., o dráhách.

Součástí stavby je i úprava geometrické polohy koleje, odvodnění přejezdu, na místní komunikaci (ul. Tyršova a Kumburská), která křižuje trať v místě přejezdu, dojde ke zhotovení nové konstrukce vozovky a chodníků v nezbytném rozsahu v okolí přejezdu a k vložení příčného odvodňovacího žlabu na levé straně trati.

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

Celé území dotčené stavbou bylo geodeticky zaměřeno v S-JTSK a BPV a též byl proveden geotechnický průzkum.

Území, na němž je stavba umístěna je ochranným pásmem dráhy.

### **2.1 Využití stávajících nebo budovaných objektů**

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.

Nesmí dojít k poškození stávajících ploch. Na pozemcích stavby se předpokládá pojezd těžké techniky, a jelikož na těchto pozemcích vedou inženýrské sítě, nesmí dojít k jejich poškození. Předem musí být tyto sítě vytyčeny a ochráněny před poškozením. Inženýrské sítě jsou informativně zakresleny ve výkrese „C.2 – Koordinační situace“. Jejich poloha byla převzata z podkladů jednotlivých správců. Kopie zákresů správců jsou obsahem

dokladové části. V případě poškození jakýchkoli inženýrských sítí či ploch zhotovitel neprodleně zajistí nápravu, plochy po skončení prací uvede do vodního stavu.

Před zahájením stavby i v jejím průběhu musí být postupováno ve smyslu ustanovení oddílu B a C kapitoly II. části čtvrté předpisu SŽDC S 3/1 a části třetí předpisu SŽDC S 3. musí být postupováno dle ustanovení nových předpisů SŽDC S3, S3/2 a 1.změny S 3/1.

Přístup na staveniště bude umožněn především po kolejích nebo z veřejně přístupných místních komunikací v prostoru stavby či vedoucích k Nová Paka. Dále je možné, aby si zhotovitel nad rámec dokumentace zajistil jiný přístup (vč. povolení majitelů dotčených pozemků a uzavření řádné smlouvy). Projektant doporučuje zhotoviteli, aby si pořídil fotodokumentaci přístupových komunikací před započatím stavby. Přístupové komunikace musí být po skončení stavby uvedeny do původního stavu.

Nepředpokládá se zde využití stávajících objektů. V případě potřeby zhotovitele stavby využívat některý ze stávajících objektů bude toto provedeno na základě dohody s majitelem objektu a zhotovitelem stavby a bude uzavřena řádná smlouva.

## **2.2 Možnosti napojení na stávající infrastrukturu**

Stavba se nachází na širé trati č. 251 (dle KJŘ) v km 56,0 - 63,5 v intravilánu obce Rozsochy a města Bystřice nad Pernštejnem. V prostoru stavby je dosažitelná potřebná infrastruktura s dostupnými zdroji energie a vody. Potřebu pitné i užitkové vody lze pokrýt z obecního vodovodu na žst. Bystřice nad Pernštejnem a zast. Rozsochy. V okolí staveniště se nachází nadzemní a podzemní vedení NN, případné zásobování elektrickou energií během stavby bude muset zhotovitel projednat se správcem sítě EON a.s. Další možnosti, nad rámec uvedený v PD, jsou možné v rámci požadavků a možností konkrétního zhotovitele.

V prostoru staveniště se nenachází stávající kanalizace, s jejím využitím by šlo uvažovat pro potřeby zaměstnanců dodavatele stavby. Předpokládá se, že bude využito zařízení mobilního charakteru s pravidelným odvozem splašků do okolních čistíren odpadních vod.

Podrobnosti zásobování staveniště energiemi je záležitostí dodavatele stavby.

## **3 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ**

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.“

Objízdná 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. ).

#### **4 ZABEZPEČENÍ OCHRANNÝCH PÁSEM, OCHRANA OBJEKTŮ A ZELENĚ**

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.

Stavba (a její pozemky) se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti. Stavbou nedojde k dotčení evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (Natura 2000), skladebného prvku ÚSES ani jiného typu území nebo pásma s legislativní ochranou, záměr nebude posuzován dle zákona 100/2001 Sb. (EIA).

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. (ve správě VAS Divize Žďár nad Sázavou).
- Nadzemní i podzemní kabelové vedení veřejného osvětlení Elektros spol. s r.o.

### **Chráněné části území a kulturní památky**

V místě stavby se nenacházejí žádné kulturní památky. Z hlediska ochrany přírody a krajiny se stavba nenachází v žádné chráněné oblasti (viz výše).

### **Požadavky na urbanistické a architektonické řešení**

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 SŽDC, ČD, TNŽ, ČSN. Objekty charakteru pozemních staveb tato stavba neobsahuje.

### **Obvod staveniště.**

Obvod staveniště je dán hranicí trvalého, resp. dočasného záboru stavby. Lomové body obvodu staveniště jsou určeny jsou definovány v rámci výkresové části.

Stavba bude realizována převážně na ostatních plochách vedených jako dráha, a ostatní komunikace. Zbývající části zájmového území jsou vedeny jako ostatní plochy



různého určení. Kromě drážních pozemků ve vlastnictví investora a ČD, zasahuje stavba na pozemky Města Nová Paka Tělocvičné jednoy Sokol Nová Paka . Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území prakticky nezmění, případné změny využití se budou dotýkat jen malé části dotčených pozemků.

## **5 ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH A PROVÁDĚNÍ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ**

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Je nutno dodržovat všeobecné zásady bezpečnosti práce a všechny související platné předpisy. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324/90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů (trativody, svodná potrubí, příkopové zídky atd.) v blízkosti provozovaných kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přitížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce např. na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (platný od 1.10.2013). Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu Bp1 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích. Práce prováděné v blízkosti provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky. Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěštní předpisy.

Stavební činnost bude probíhat při vyloučení, ale i při zachovaném drážním provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným drážním pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (oplocení, vymezení území a času pro průjezd staveništem apod.). Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup: Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

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

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

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

Stavba bude realizována v ochranném pásmu lesa, kde je nutné dodržovat zákon o lesích č. 289/95 Sb. Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích s otevřeným ohněm (řezání kolejnic, svařování kolejnic).

## **6 VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92 Sb. 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.

### **a) Posouzení vlivu na životní prostředí**

Jedná o rekonstrukci přejezdu a přípojných polí, provedení nových kabelových tras (zabezpečovacího zařízení a napájení elektrickou energií), která bude z větší části realizována v obvodu dráhy na pozemcích SŽDC a ČD. Nedochozí k navýšení počtu kolejí. Stavba nespadá do kompetence zákona č.100/2001 Sb. (v platném znění).

### **b) Ochrana vody a ovzduší**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. Stavbou nedojde ke zhoršení stavu ovzduší a při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí.

### **c) Ochrana přírody a krajiny**

Stavební akce si vyžádá kácení vzrostlého smrku na pozemku 41118/25.

Souhlas s případnou likvidací – kácením dřevin je součástí dokladové části. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů.

### **d) Hluk a vibrace**

Z období výstavby lze vyhodnotit jako hlukově nejvýznamnější krátkou fází, kdy budou nasazeny stavební mechanizmy 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 kolejiště 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.

#### e) Odpady

Laboratorní rozbor směsného vzorku, ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách, nebyl během geotechnického průzkumu prováděn (viz část „B.3 – Geotechnický průzkum“). Jako možná skládka je předpokládáno takové zařízení, které splňuje předepsané požadavky.

#### Tabulka předpokládaných skládek:

Skládka	Povolené odpady	Vzdálenost
Skládka TS Jičín	Ostatní odpad	19 km
Skládka Čáslav	Nebezpečný odpad	92 km

### 6.2 Zásady odpadového hospodářství

Rozsah prací předpokládá odtěžení stávajícího štěrkového lože a vrstev podkladových (zeminy) v úseku sanace rekonstruované koleje a železničního přejezdu a přilehlé komunikace. Vytěžená zemina (odkop ze železničního spodku, zbylé štěrkové lože (nepoužitelné do PP a přebytečné) případně přebytečná zemina z výkopů kabelových tras bude odvezena a uložena na skládku. Vyzískaný (stávající) štěrk bude částečně použit do vrstev PP (dle SO 02). Předpokládá se že se jedná o ostatní odpad, neuložitelný na povrch terénu. 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 Králové 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.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č.314/2006 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.

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci a další využití nebo zhodnocení. Svrškový materiál bude protokolárně předán SŽDC, OŘ Hradec Králové – správě tratí a bude dle dispozic investora kategorizován.

- U vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – Vyzískaný materiál železničního svršku“.

- Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 20. 5. 2009.
- Použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití 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) – v tomto případě se zde nepředpokládá výskyt dřevěných pražců – projektant toto konstatuje na základě předaných podkladů – náčrtný přehled.
- 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.

Nakládání s odpady musí odpovídat následujícím předpisům:

- zákon č. 314/2006 Sb. platnost od 1.7.2006 (nahrazuje 185/2001 Sb.)
- vyhláška 381/2001 Sb., Katalog odpadů
- vyhláška 382/2001 Sb., O podmínkách požití upravených kalů na ZPF
- vyhláška 383/2001 Sb., O podrobnostech nakládání s odpady
- vyhláška 384/2001 Sb., O nakládání s PCB
- vyhláška 376/2001 Sb., O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů následným novelizacím

Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí. Dosavadní likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č.338 a 337 /1997Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů.

#### **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 demolice 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

## **7 POPIS POSTUPU STAVBY**

Předpokládané zahájení stavby: 08/2020

Předpokládané dokončení stavby: 04/2021

Celková doba výstavby: 43 dní

Předpokládané výluky: 15 dní nepřetržitá výluka (předpoklad 5.10. – 19. 10. 2020)

Vyloučený mezistaniční úsek: žst. Nová Paka – žst. Stará Paka  
Práce bez výluk: 14 dní – přípravné práce bez výluk (před výlukou)  
14 dní – dokončovací práce bez výluk (po výluce)

#### **Popis pracovních činností:**

##### **a) Práce před výlukou (bez omezení provozu):**

- Zařízení staveniště, doprava materiálu a skladka materiálu
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh
- Přípravné práce pro rekonstrukci přejezdů (železniční svršek a spodek přejezdu, zřízení objízdné trasy pro přejezd km 70,829 apod.)

##### **b) Práce v nepřetržité výluce (15N):**

- Provádění prací popsaných v „harmonogramu“ a týkajících se především prací na železničním svršku a spodku, komunikacích, chodnících.
- Průběžné a postupné provádění výkopových prací pro navržené kabelové trasy, pokládka kabelových tras, obsyp a zásyp rýh
- Aktivace nového zabezpečovacího zařízení
- Uvedení do provozu sdělovacího zařízení

##### **c) Práce po ukončení výluk (bez omezení provozu):**

- Dokončovací práce
- Terénní úpravy v prostoru stavby
- Vyklopení zařízení staveniště

##### **d) Následná úprava GPK (6 hod):**

- Následná úprava směrového a výškového uspořádání koleje proběhne cca 3 měsíce od zahájení provozu dle předpisu S3/1. Zhotovitel si ve spolupráci s investorem včas požádá o výluky těchto kolejí dle platných předpisů.

Podrobný harmonogram prací předloží zhotovitel v rámci výběrového řízení (zajistí investor stavby).

## **8 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU**

Podle nového zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 1. 1. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č.177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu, je nezbytně bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. V případě předmětné stavby je

nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (železniční spodek a svršek koleje, elektrorozvody a úpravy zabezpečovací zařízení) uvažovat jak s technicko-bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Některé z těchto objektů budou navíc podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo dopravy, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů. V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení:

- § zařízení elektrická (odstavec 3)
- a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah
- k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC, ČD, ihned po jejich dokončení SO a PS (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby. Stejným způsobem je nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby.

## **9 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY**

V rámci provádění prací na samotné železniční trati dojde k nepřetržitým výlukám provozu, cestující budou přepraveni náhradní autobusovou dopravou, která bude zajištěna ze strany dopravce. Náhradní autobusová doprava bude vedena ze žst. Stará Paka do žst. Nová Paka se zastávkou na zast. Nová Paka město, Náhradní autobusová doprava bude provozována po dobu 15 dní.

Součástí této zprávy je:

**Příloha technické zprávy č.1 – Harmonogram prací**

**Příloha technické zprávy č.2 – Orientační plán kontrolních prohlídek stavby**

V Havlíčkově Brodě, září 2019

zpracoval: Radek Kverek