





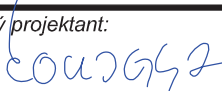


Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis

Zadavatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa východ Nerudova 1, Olomouc 772 58				
Zhotovitel:	PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz				
Hlavní inženýr projektu:	 Jiří Novosad, DiS.	Zástupce hlavního inženýra projektu  Bc. Michal Munzar			
Zpracovatel části:	PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 00 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz				
Vypracoval:	 Jiří Novosad, DiS.	Kontroloval:	 Bc. Michal Munzar	Odpovědný projektant:	 Ing. Martin Koudelka
KRAJ: Královéhradecký		OKRES: Jičín		OÚ: Jičíněves	
Název akce: Zřízení výhybny Bartoušov					
Část: -			Číslo zakázky: ZAK-2019-19		
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Stupeň: DSP, PDPS		
			Datum: 01/2020		
			Měřítko: -		
			Formát: A4		
Příloha: -			Verze:	Část:	Č. přílohy:
-				B	-

OBSAH:

B.1	Popis území stavby	2
B.2	Celkový popis stavby.....	14
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	14
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	28
B.2.3	Celkové technické řešení.....	28
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	30
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby.....	31
B.2.6	Základní charakteristika technologických objektů a techn. zařízení.....	31
B.2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	35
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	51
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	51
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	51
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	52
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	53
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie.....	54
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	55
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	56
B.7	Ochrana obyvatelstva	65
B.8	Zásady organizace výstavby	65
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	66

Samostatné přílohy části B:

B.1.1	_Geotechnický průzkum
B.1.2	_Rozbory kontaminace štěrkového lože
B.1.3	_Rozbory kontaminace zeminy
B.1.4	_Hydrologické a hydrotechnické posouzení propustku
B.1.5	_Dendrologický průzkum
B.4	_Provozní a dopravní technologie
B.8.1	_Technická zpráva
B.8.2	_Zařízení staveniště
B.8.3	_Harmonogram výstavby
B.8.6	_Havarijní plán
B.8.7	_Dokumenty koordinátora BOZP
B.8.8	_Dopravně inženýrské opatření

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Dokumentace řeší novou konfiguraci kolejiště a příslušného drážního zařízení, které nově umožní křižování vlaků osobní dopravy ve stávající hlásce, nákladišti Bartoušov, která se nachází v KÚ Bartoušov u Jičíněvsi. Hláska, nákladiště Bartoušov leží v km 31,409 jednokolejné regionální dráhy Jičín - Nymburk město, mezi stanicemi žst. Jičín a žst. Kopidlno.

Dokumentace dále řeší výměnu a pokládku nové kabelizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, včetně přípravy kabelizace pro výhledové napájení technologických zařízení v přilehlých traťových úsecích v rozsahu výpravní budova žst. Jičín - Bartoušov a Bartoušov - výpravní budova žst. Kopidlno.

Trať Jičín - Nymburk město - konec tratě je v km 41,433 (v žst. Jičín) kde navazuje na trať Hradec Králové hl.n - Turnov cca v km 16,973.

Z hlediska kilometrické polohy se stavba nachází:

Železniční trať: Jičín - Nymburk město - km 41,433 (žst. Jičín) - km 25,500 (žst. Kopidlno)

Železniční Trať: Hradec Králové hl. n. - Turnov - km 16,973 - km 17,504 (žst. Jičín)

Začátek stavby - km 25,500 (žst. Kopidlno) - železniční trať Jičín - Nymburk město

Konec stavby - km 17,504 (žst. Jičín) - železniční trať: Hradec Králové hl. n. – Turnov

Stávající hláska, nákladiště Bartoušov, kde je umístěna převážná část stavby, která řeší novou konfiguraci kolejiště a zařízení, umožňující křižování vlaků osobní dopravy se nachází v KÚ Bartoušov u Jičíněvsi [659631]. Zbylá část stavby, která řeší pokládku kabelizace v rámci PS 01, PS 02 a SO 112 se nachází kromě zmiňovaného Kú Bartoušov u Jičíněvsi [659631] dále v Kú Kopidlno [669296], Kú Pševy [631825], Kú Jičíněves [659649], Kú Nemyčevy [703273], Kú Vitíněves [782912], Kú Staré Místo [723754], Kú Čejkovice u Jičína [723738], Kú Jičín [659541].

Stavba jako celek je v celém svém úseku vedena po stávajících drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC s.o. a ČD a.s, pouze v KÚ Bartoušov u Jičíněvsi, z důvodů nového napojení přístupové plochy na nástupiště přímo z místní komunikace je nutné zasáhnout do pozemku p.č. 391 ve vlastnictví obce Jičíněves a v KÚ Kopidlno z důvodů pokládky kabelizace v rámci PS 01, PS 02 a SO 112 a požadavku na normovou vzdálenost od osy koleje je nutné zasáhnout do pozemku p.č. 1385/3 ve vlastnictví Královéhradeckého kraje ve správě s právem hospodařit - Správa silnic Královéhradeckého kraje.

Všechna kolejiště se nacházejí na stávajících drážních pozemcích s plněním funkcí dráhy. Kolejiště se stavbou nerozšiřují, ve stávající hlásce a nákladišti Bartoušov je řešena stavebně nová konfigurace stávajícího kolejiště v podobě redukce 3 stávajících kolejí nově na 2 dopravní koleje. Ve zbylých úsecích stavby - výpravní budova žst. Jičín - Bartoušov a Bartoušov - výpravní budova žst. Kopidlna je řešena pouze výměna a pokládka nové drážní kabelizace, která je trasována v obvodu stávajícího drážního tělesa dotčených drah převážně po stávajících drážních pozemcích viz. předchozí odstavec. Ochranné pásmo dráhy se tak nemění, stavba je v souladu s charakterem v dotčeném území, dosavadní využití území se stavbou nezmění, dotčené území bude nadále využíváno pro plnění funkce dráhy.

Stavba jako celek protíná stávající zastavěná i nezastavěná území obcí nebo jejich částí – Kopidlna, Pševy, Bartoušov, Bartoušov, Jičíněves, Nemyčevy, Vitiněves, Staré Místo, Čejkovice, Jičín.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Stavba je v souladu, podle § 15 odst. 2 Zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, se záměry územního plánování.

Stavba je v souladu s:

- Politikou územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1 schválené 15.4.2015 usnesením vlády ČR č. 276
- Zásadami územního rozvoje Královéhradeckého kraje vydaných dne 8.9.2011 s nabytím účinnosti dne 16.11.2011 usnesením Zastupitelstva kraje č. 22/1564/2011
- Územním plánem Kopidlna vydaného zastupitelstvem města Kopidlna dne 16.12.2011 s účinností Opatření obecní povahy č. 1/2011 ode dne 31.12.2011 a změny č.1 ÚP Kopidlna vydané dne 12.8.2013 s účinností ode dne 28.8.2013
- Územním plánem Nemyčevy vydaného zastupitelstvem obce Nemyčevy s nabytím účinnosti dne 23.9.2010.
- Mapami evidence nemovitostí katastrálního území Vitiněves s vyznačeným zastavěným územím – zastavěnou částí obce k 1. září 1966, tzv. intravilánem – stav ke dni 25.6.2004, vydaný Katastrálním úřadem pro Královéhradecký kraj, katastrální pracoviště Jičín dne 15.7.2015
- Územním plánem sídelního útvaru Staré Místo schváleného dne 30.3.2000 s nabytím účinnosti obecně závazné vyhlášky k tomuto ÚPSÚ Staré místo dne 1.4.2000 včetně jeho změn č.1 a 2, přičemž poslední jmenovaná změna – Změna č.2 byla schválena dne 24.9.2009 a nabyla účinnosti dne 10.10.2009

- Územním plánem Podhradí vydaného zastupitelstvem obce Podhradí dne 5.10.2015 s nabytím účinnosti dne 10.10.2009
- Územním plánem Jičín vydaného zastupitelstvem města Jičín s nabytím účinnosti dne 26.10.2010 a Změny č.1 ÚP Jičín vydaného zastupitelstvem města Jičína s nabytím účinnosti dne 15.7.2017

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Žádné výjimky nebyly pro stavbu vydány a nejsou ani požadovány.

d) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Vyjádření o existenci inženýrských sítí drážních a mimodrážních vydali jednotliví správci. Tato vyjádření jsou součástí dokladové části této projektové dokumentace část H - Dokladová část.

V projektu jsou respektovány podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou zařazeny do části H – Dokladová část.

Vyjádření projektanta k připomínkám je vždy v příslušné části podsložek části H - Dokladová část, přílohy pod názvem „Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů“.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Budoucí staveniště výhybny se nachází mezi obcemi Jičíněves a Bartoušov, v místě vlakové stanice Bartoušov, v nadmořské výšce cca 244 - 245 m n. m., v úrovni okolního terénu až nízkého násypu - přísypu, s povrchem dotvořeným do dnešní podoby konstrukčními vrstvami kolejiště a komunikací.

Ze širšího geomorfologického pohledu území náleží do oblasti Severočeské tabule a celku Jičínská pahorkatina. V něm je vymezeno okrskem Markvartická plošina (kód VIA-2A-h), s rovinatým reliéfem, oživeným vystupujícími pahorky křídových hornin.

Předkvartérní podloží

Posuzované území přísluší z regionálně - geologického hlediska ke střední části České křídové pánve, k litofaciální oblasti labské, s monoklinálně uloženými zpevněnými pelitickými sedimenty, tvořícími jednotvárné souvrství.

Předkvartérní podloží je budováno březenským souvrstvím (stáří svrchní křída - coniak, santon). Litologicky se jedná o vápnité jílovce, slínovce a vápnité prachovce, šedé až hnědošedé barvy. Rozložené a silně zvětralé horniny sahají do značných hloubek, jílovitá eluvia jsou zčásti deluviálně redeponovaná a resedimentovaná.

V zájmovém prostoru vápnité jílovce - slínovce nevystupují na povrch terénu, ale jsou zastřeny pokryvnými sedimenty v mocnosti jednotek metrů.

Kvartérní pokryv

Tvoří plošně rozsáhlá monotónní akumulace soudržných zemin eolické geneze - sprašových hlín, s dominancí jemnozrnných složek, svrchně pleistocenního stáří. Jejich mocnost v zájmovém místě přesahuje 2 m. Jsou rozšířené zejména směrem k SZ a Z.

Fluviální nivní sedimenty holocenního stáří, vyvinuté jen v pruzích různé šířky podél aktivních vodotečí, do prostoru budoucího staveniště přímo nezasahují. Část eolických sedimentů je lokálně vodním prostředím deluviálně redeponovaná a resedimentovaná, v podobě soudržných jílovitých zemin.

Poněkud nejasné jsou plošný rozsah a geneze písků se šterky, zjištěných sondou v km 30,850 trati. Buď se jedná o relikt šterkopískové terasy, skrytý pod vrstvou sprašových hlín, nebo o součást deluvií, splavených z výše položených míst.

Hydrogeologické poměry

Podle mapy hydrogeologického členění ČR sedimentární horniny svrchní křídý představují rajón 4360 Labská křída v základní vrstvě, se dvěma horizonty zvodnění. Souvislý bazální kolektor je vázaný na pískovce a slepence s puklinovo-průlinovou propustností perucko-korycanského souvrství cenomanu. Má napjatou hladinu podzemní vody a nachází se v hloubce větší než 100 m.

Samostatné zvodnění se dále místy vyskytuje v přípovrchové zóně vápnitých jílovců, slínovců a prachovců. Strop křídových hornin je pod eluviem do hloubky prvních desítek metrů s rozdílnou hustotou, lokálně a nepravidelně rozpukaný a zvodněný. Tato většinou nespojitá a málo vydatná zvodeň má hladinu ustálenou v různých hloubkových úrovních.

Podzemní voda s.s., s ohledem na úroveň sondování, nebyla zjištěna. Lze ji očekávat v hloubce větší než 4 m.

V nivních sedimentech, cca 100 m severně od křížení silnice I/32 s železniční tratí, je hladina kvartérní zvodně zaznamenaná 1,50 m pod povrchem terénu (239,50 m n. m.).

Nedokonalé a nedostatečné odvodnění, velké znečištění štěrkového lože jemnozrnnými zeminami a přítomnost nepropustného jílovitého podloží způsobují saturaci drážního štěrku srážkovými vodami, která se projevuje jednak vznikem blátivých míst v úrovni povrchu pražců a dále jako různě intenzivní průsaky do hloubených sond.

Hydrologicky patří zájmový prostor výhybny do dílčího povodí Mrliny, číslo hydrologického pořadí 1-04-05-0010-0-00, která protéká v generálním směru SZ - JV cca 200 m severovýchodně a spolu s bezejmennými přítoky zprostředkovává povrchové odvodnění.

Dle serveru VÚV HEIS území výhybny není součástí CHOPAV ani nespadá do žádného ochranného pásma vodních zdrojů.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

Pro potřebu zpracování dokumentace stavby byly použity následující podklady a průzkumy:

- Snímek katastrální mapy
- Mapové podklady správců sítí
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
- Vlastní fotodokumentace
- Požadavky investora, zápisy z porad
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Stávající stavebně technická dokumentace kolejiště a mostních konstrukcí
- Geotechnický průzkum (viz. samostatná příloha B.1.1)
- Rozbory kontaminace štěrkového lože (viz. samostatná příloha B.1.2)
- Rozbory kontaminace zeminy (viz. samostatná příloha B.1.3)
- Hydrologické a hydrotechnické posouzení propustku (viz. samostatná příloha B.1.4)
- Dendrologický průzkum (viz. samostatná příloha B.1.5)
- Provozní a dopravní technologie (viz. samostatná příloha B.4)
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice

g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

V úseku žst. Bartoušov a žst. Jičín, prochází stávající železniční trať cca v km 34,500 - 34,900 zvláště chráněného území dle §14 zákona č. 114/1992 Sb., lokality soustavy Natura 2000 - EVL Česovské lesy. V tomto prostoru se v rámci stavby provádí pokládka nové kabelizace v rozsahu drážního tělesa a drážního pozemku - charakter stavby v tomto prostoru je stanoven charakterem prováděných prací při pokládce nové kabelizace tzn. Výkop rýhy, pokládka kabelizace, zpětný zásyp rýhy vyzískaným materiálem. Kácení stromů v rozsahu drážního pozemku bylo již v nedávné době provedeno, v rámci této stavby se tak kácení vzrostlých stromů neuvažuje, bude proveden maximálně výřez nových náletových dřevin a křovin bránící provedení výkopových prací.

V úseku žst. Bartoušov a žst. Jičín dále prochází stávající železniční trať Jičín - Nymburk město cca v km 41,000 - km 41,433 (žst. Jičín) a navazující trať Hradec Králové hl.n. - Turnov cca km 16,973 - km 17,504 (žst. Jičín) lokalitou soustavy geopark UNESCO Český ráj. V tomto prostoru se v rámci stavby provádí (stejně jako v prostoru Natura 2000) pokládka nové kabelizace v rozsahu drážního tělesa a drážního pozemku - charakter stavby v tomto prostoru je stanoven charakterem prováděných prací při pokládce nové kabelizace tzn. výkop rýhy, pokládka kabelizace, zpětný zásyp rýhy vyzískaným materiálem. Kácení stromů v rozsahu drážního pozemku se neuvažuje, bude proveden maximálně výřez náletových dřevin a křovin bránící provedení výkopových prací.

Území stavby se nenachází v památkové rezervaci, památkové zóně.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy.

h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Dle aktuálních map „Povodňového plánu České republiky“ stavba nezasahuje do záplavového území.

Stavba nezasahuje do poddolovaného území

i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Hlavním cílem stavby je zřízení nové konfigurace kolejíště a příslušného drážního zařízení, které nově umožní křižování vlaků osobní dopravy ve stávající hlásce, nákladišti Bartoušov, která se nachází v KÚ Bartoušov u Jičíněvsi na jednokolejně trati Jičín - Nymburk město v km 31,409. Jelikož se jedná pouze úpravy stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese nebude tak mít žádný nový vliv na stávající okolní pozemky a stavby. Po dobu výstavby se předpokládá lokální zvýšená prašnosti při provádění stavebních prací úměrná charakteru prací na železničních stavbách, stejně tak se předpokládá lokální zvýšená hluchnost od stavebních strojů daného charakteru stavebních prací.

Z hlediska odtokových poměrů dotčeného území se nic nemění – v oblasti kolejiště budování výhybny Bartoušov dojde k rekonstrukci/ opravě stávajících drážních propustků (zůstávají ve stejné poloze) a k reprofilaci stávajících drážních příkopů s ponecháním stávajících směrů spádů těchto příkopů - odtokové poměry tak zůstávají zachovány.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Demolice:

V oblasti budování výhybny Bartoušov dojde v rámci rekonstrukce drážní infrastruktury k odstranění stávajících drážních konstrukcí – kolejového roštu, přejezdové konstrukce přejezdu ev. km 31,505 a odstranění pískovco-betonové konstrukce rekonstruovaného propustku ev. km 31,162.

Demolice pozemních objektů není předmětem stavby.

Kácení dřevin:

V rámci stavebního objektu SO 115 bude provedeno odstranění křovin, náletových dřevin a některých stromů obvodu kmene nad 80cm, které kolidují se stavební záměrem dotčené akce „Zřízení výhybny Bartoušov“. Řešené území je stanoveno rozsahem předpokládané stavební činnosti na drážním pozemku stávající železniční trati „Nymburk město - Jičín“. Z hlediska potřeb provedení výřezu dřevin je začátek výřezu stanoven v km 26,100 a konec výřezu v km 39,800 dotčené železniční trati Nymburk město - Jičín.

Výřez dřevin bude proveden v období vegetačního klidu, v rozsahu stanoveném dle dendrologického průzkumu – viz. samostatná příloha B.1.5_Dendrologický průzkum

k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba je v celém rozsahu umístěna na pozemcích evidovaných v katastru nemovitostí jako - "ostatní plocha" a "zastavěná plocha a nádvoří" (rozpis viz. A_Přívodní zpráva) do pozemků s evidovaným způsobem ochrany ZPF nebo PUPFL stavba nezasahuje. V rámci stavby není potřeba trvalý ani dočasný zábor pozemků s evidovaným způsobem ochrany ZPF nebo PUPFL.

Stavba zasahuje do 50m ochranného pásma pozemků lesa (PUPFL).

k.ú. Nemyčeves**SEZNAM PUPFL ležících do 50-ti metrů od obvodu stavby**

Parcela	LV	Vlastník (správce)	Druh pozemku
334/5	358	Lazák Vratislav	lesní pozemek
334/4	128	Lesy České republiky s.p.	lesní pozemek
334/3	128	Lesy České republiky s.p.	lesní pozemek
334/6	10001	Obec Nemyčeves	lesní pozemek
334/7	85	Hnízdo Jiří, Hnízdo Roman, Langr Bohumil	lesní pozemek

k.ú. Jičíněves**SEZNAM PUPFL ležících do 50-ti metrů od obvodu stavby**

Parcela	LV	Vlastník (správce)	Druh pozemku
282/2	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
282/1	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
93/4	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
93/3	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
93/2	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek

k.ú. Pševs**SEZNAM PUPFL ležících do 50-ti metrů od obvodu stavby**

Parcela	LV	Vlastník (správce)	Druh pozemku
917	10001	Město Kopidlno	lesní pozemek

- l) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Z hlediska stávajícího technického vybavení stavby je možné stavbu napojit na stávající železniční kolejíště a místní účelové komunikace.

Bezbariérový přístup v průběhu stavby nebude prováděn z důvodů úplného vyloučení drážní dopravy v úseku Kopidlno – Jičín a zřízením NAD. Z hlediska prvků zřizovaných v rámci stavby je pak nově zřizované nástupiště pro přejmenovanou zastávku nově Žitětín vybaveno bezbariérovým přístupem v podobě přístupového chodníku sklonu 8% – podrobně viz. stavební objekt SO 104 Nástupiště.

Přeložky inženýrských sítí

V rámci stavby bude provedena provizorní přeložka kabelizace ČD Telematika a.s. (dále jen ČDT) v hlásce a nákladišti Bartoušov z důvodů kolize stávající kabelové trasy s novou polohou nástupiště a požadavkem, aby i během nepřetržité výluky železniční dopravy byla zachována funkčnost kabelizace ČDT do doby, než bude v rámci stavby zprovozněna nová kabelizace ČDT mezi stanicemi žst. Jičín a žst. Kopidlno. Problematika je řešena v rámci PS 02 Kabelizace včetně přenosových systémů.

Z hlediska trvalých přeložek inženýrských sítí bude dle požadavku správce SŽDC s.o., OŘ HK – SMT v rámci stavby na vybraných mostních objektech provedeno přeložení stávající drážní kabelizace SŽDC s.o. z těchto mostních objektů do nové kabelové trasy drážní kabelizace SŽDC s.o.. Před započítáním je nutné u správců SŽDC s.o. nutné ověřit zda tato stávající kabelizace na mostních objektech je ještě funkční, v případě že ne, tak bude v rámci stavby z těchto objektů pouze odstraněna. Problematika je řešena v rámci PS 02 Kabelizace včetně přenosových systémů.

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

Stavba nevyžaduje ani nevyvolává související investice a na ně vázané časové vazby. Stavba může být realizována po nabytí právní moci stavebního povolení.

V rámci stavby je nutná časová vazba z hlediska navýšení příkonu stávajícího jističe ve výhybně Bartoušov ze strany ČEZ Distribuce a.s.

Z hlediska časových vazeb je nutné práce koordinovat s nutnými plánovanými výlukami dotčené železniční trati Nymburk město – Jičín v potřebném traťovém úseku Kopidlno – Jičín.

Zatím uvažované časové vazby provádění stavby:

Zahájení stavby – **05/2020 (výřezy dřevin 03/2020)**

Dokončení stavby – **11/2020**

Plánované výluky mezistaničního úseku Kopidlno – Jičín – **09 + 10/2020 – 60N**

Uzávěra přejezdu ev. km 31,505 křížící komunikaci I/32 – **17.10 – 24.10.2020 – 8dní**

Časové termíny budou podrobněji určeny zhotovitelem stavby a pracovníky SŽDC s.o. na základě výběrového řízení.

Koordinace se stavbami:

Stavbu je nutné koordinovat se stavbami: "Výstavba PZS v km 36,324 a v km 37,323 trati Jičín – Nymburk" – stavbu „Zřízení výhybny Bartoušov“ je možné provádět bez této chystané stavby i zároveň s touto chystanou stavbou SŽDC s.o.

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Katastrální území Kopidlno [669296]

Parcelní číslo	Dotčené SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
1366/7	SO 112 PS01 PS02	dráha	ostatní plocha	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
St. 252	SO 112 PS01 PS02		zastavěná plocha a nádvoří	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
1536	SO 112 PS01 PS02	jiná plocha	ostatní plocha	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
1366/1	SO 112 PS01 PS02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
1366/19	PS01 PS02 SO 115	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
1385/3	SO 112 PS01 PS02	silnice	ostatní plocha	Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové

Katastrální území Pševs [631825]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
703	SO 112 PS01, PS02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
St.78	SO 112		zastavěná plocha a nádvoří	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Katastrální území Bartoušov u Jíčiněvsi [659631]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
371	PS 01, PS 02 PS 03, PS 05 PS 06, SO 101,SO 102 SO 103,SO 104 SO 105,SO 106 SO 107,SO 108 SO 109,SO 110 SO 111,SO 112 SO 113,SO 114 SO115	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
St. 78	PS 01, PS 02, PS 04 PS 05, PS 07, SO 109,SO 110 SO 113		zastavěná plocha a nádvoří	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
391	SO 103 SO 107	ostatní komunikace	ostatní plocha	Obec Jíčiněves, č. p. 82, 50731 Jíčiněves

Katastrální území Jíčiněves [659649]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
385	SO 102 SO 112 SO 115 PS 01 PS 02 PS 03	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Katastrální území Nemyčevěves [703273]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
676	SO 112 SO115 PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
St. 164	PS 02		zastavěná plocha a nádvoří	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Katastrální území Vitiněves [782912]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
252/5	PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Katastrální území Staré Místo [723754]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
583/1	SO 112, SO 115 PS 01, PS 02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
St. 582	SO 112 PS 02		zastavěná plocha a nádvoří	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Katastrální území Čejkovice u Jičína [723738]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
653/2	PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Katastrální území Jičín [659541]

Parcelní číslo	SO/PS	Způsob využití	Druh pozemku	Vlastník
833/22	PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
833/2	PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
1301/1	PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
St. 733	PS 01 PS 02 PS 04 PS 07		zastavěná plocha a nádvoří	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
1300/4	PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
2044	PS 01 PS 02	dráha	ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

o) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní a regionální 60m od osy koleje, nejméně však 30m od hranice obvodu dráhy.

Jelikož se stávající kolejiště nikterak nerozšiřuje – zůstává stávající ochranné pásmo dráhy zachováno beze změn.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

- Změna dokončené stavby.

Hláška, nákladiště Bartoušov leží v km 31,409 trati jednokolejné regionální dráhy Jičín – Nymburk město mezi stanicemi Jičín – Kopidlno. Pro účely nákladiště je kolej číslo 2 zapojena v km 31,442 do traťové koleje výhybkou číslo 1. Hláška, nákladiště je současně zastávkou, čekárna je ve zděné budově. Na zastávce je pro cestující sypané nástupiště dlouhé 76 m. Osvětlení nástupiště je provedeno peronními stožárky a je ovládáno hláškařem. Hláška, nákladiště Bartoušov je obsazeno hláškařem, přiděleno OŘ Hradec Králové, PO Turnov.

Sousední dopravní:

ŽST Jičín

ŽST Kopidlno

Sousední stanoviště:

závorářské stanoviště Nemyčeves.

Nákladiště je obsluhováno ze ŽST Jičín nebo ze ŽST Kopidlno:

vlakem bez uvolnění traťové koleje;

Umístění světelných návěstidel:

Př Lo km 32,315

Lo km 31,608

So 31,390

Př So km 30,676

Správcem všech dotčených zařízení je SŽDC, s. o., OŘ Hradec Králové

Dopravní technologie

Ve stávajícím stavu na nz. Bartoušov existuje pouze jedna nástupištní hrana, od které odjíždějí vlaky do obou směrů.

Zabezpečovací zařízení

V současné době je na místě navrhované výhybny v provozu hláska, nákladiště a zastávka Bartoušov. Výhybky a výkolejky nákladiště jsou ručně stavěné zabezpečené výměnovými zámky. Krytí nákladiště zajišťují světelná oddílová návěstidla s předvěstmi. Ovládání návěstidel je z hlásky Bartoušov. Přejezd v km 31,505 je zabezpečen výstražným světelným zařízením se závorami kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-RE s automatickým ovládáním jízdou vlaku v závislosti na oddílových návěstidlech. V dopravní kanceláři HNZ Bartoušov je kontrolní skříňka s ovládáním oddílových návěstidel a kontrolami přejezdů v km 31,505 , 33,223 ,34,515 , 35,009. Jízdy vlaků v traťovém úseku Jičín – Kopidlna se zabezpečují dle telefonického dorozumívání.

Nákladiště Staré Místo u Jičína leží v km 38,960 trati jednokolejné regionální dráhy Jičín – Nymburk město mezi stanicemi Jičín – Kopidlna. Pro účely nákladiště je spojovací kolej zapojena v km 38,895 do traťové koleje výhybkou číslo 1.

Nákladiště Bartoušov je současně zastávkou se zděnou čekárnou pro cestující a zvýšeným sypaným nástupištěm v délce 76 m u staniční koleje č.1.

Nákladiště Staré Místo u Jičína je personálně neobsazeno, přiděleno OŘ Hradec Králové, PO Turnov.

Nákladiště je obsluhováno ze ŽST Jičín s návratem do ŽST Jičín:

- vlakem s uvolněním traťové koleje,
- vlakem bez uvolnění traťové koleje,
- posunem mezi dopravnami bez uvolnění traťové koleje.

Pro obsluhu nákladiště Staré Místo u Jičína si vyzvedne zaměstnanec řídící posun před odjezdem vlaku nebo PMD klíče od služební místnosti u výpravčího ŽST Jičín.

Přejezdy:

P4621 v km 26,282	PZZ 3SNI typu AŽD71 1992
P4622 v km 26,470	PZZ 2ZNI typu AŽD71 1999
P4623 v km 27,746	Výstražné kříže
P4624 v km 28,446	PZZ 3SBI typu AŽD71 1977, 2004
P4625 v km 28,925	PZZ 3SBI typu AŽD71 1977, 2004
P4626 v km 30,006	Výstražné kříže
P4627 v km 31,505	PZZ RE z roku 2010
P4629 v km 33,223	PZZ 3ZBI typu AŽD71 2001
P4630 v km 34,515	PZZ 3SBI typu VÚD 1970, 2000

P4631 v km 35,004	PZZ 3SBI typu VÚD 1970
P4632 v km 36,324	Mechanické závory
P4633 v km 37,323	Mechanické závory
P4634 v km 39,078	Výstražné kříže

Sdělovací zařízení

V současné době se v dopravně Bartoušov nachází pouze telefonní zapojovač INOMA Mikro-NZ-10 a náhradní zapojovač včetně zálohovaného zdroje napájení.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Na zastávce Bartoušov je instalováno níže uvedené elektrické zařízení:

Elektroměrový rozváděč pro budovu zastávky a venkovní osvětlení,

Společný podružný rozváděč umístěný v budově zastávky,

Samostatná přípojka a elektroměrový rozváděč pro PZZ,

Kabelové rozvody nn jsou provedeny kabely AYKY,

Osvětlení zastávky je zajištěno pomocí čtyř kusů osvětlovacích stožárků je ovládáno automaticky

Železniční svršek a spodek

Zastávka s nákladištěm Bartoušov leží v km 31,409 jednokolejné trati Veleliby (mimo) – Jičín (mimo). Trať není elektrifikována.

Železniční svršek:

Výhybky: č. 1 - J S49 1 : 9 – 190 Pp, km 31,439, vložena v r.1989 jako nová,

č. 2 - J S49 1 : 9 – 190 Lp, km 31,398, vložena v r.1989 jako nová.

Koleje: č.1 - kolejnice tv. S 49,

km 30,425 – 31,030 pražce betonové SB 5, rozdělení „c“,

km 31,030 – 31,120 pražce dřevěné, rozdělení „c“,

km 31,120 – 31,412 pražce betonové SB 5, rozdělení „c“,

km 31,439 – 31,532 pražce betonové SB 8, rozdělení „c“,

č. 2 - kolejnice tv. A, pražce dřevěné, rozdělení „c“,

č. 4 - kolejnice tv. A, pražce dřevěné, rozdělení „c“,

kol. mezi výh. č.1 a 2 tv. S 49, pražce dřevěné, rozdělení „c“.

Koleje č. 2 a 4 jsou kusé, ukončené zarážedlem v km 31,144.

Kolej č.1 je bezстыková v km 31,277 – 31,720.

Železniční svršek je opotřebovaný provozem a jeho stav je úměrný stáří materiálu. Dřevěné pražce jsou na konci životnosti, kolejnice mírně výškově ojeté, výhybkové součásti nutné pro další využití regenerovat.

Směrové poměry (kol. č. 1):

km 31,021 – 31,082 přímá,

km 31,082 – 31,104 přechodnice,

km 31,104 – 31,252 oblouk o poloměru 243 m s převýšení 48 mm,

km 31,252 – 31,274 přechodnice,

km 31,274 – 31,721 přímá.

Sklonové poměry (kol. č. 1):

km 30,970 – 31,251 stoupá 2,95 ‰,

km 31,251 – 31,626 vodorovná.

Rampa: u koleje č. 4 v km 31,230 – 31,349.

Nástupiště

Pro nastupování a vystupování cestujících je v nz. Bartoušov zřízeno sypané nástupiště u kol. č. 1 v délce 76 m. Technický stav nástupiště je nevyhovující. Nástupiště neumožňuje kvalitní nástup a výstup cestujících do vlaků.

Železniční přejezdy

Železniční přejezd km 31,505 (P 4627) - Konstrukce přejezdu je pryžová CEPAG. Evidenční šířka přejezdu je 10,8 m, evidenční délka přejezdu je 6,0 m. Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tv. S 49 na betonových pražcích SB 8 o rozdělení 611 mm s upevněním na žebrových podkladnicích. Kolej je bezstyková. Jedná se o železniční přejezd jednokolejný. Úhel křížení žel. trati s komunikací je 128°. Kolej je v místě přejezdu v přímé.

Mosty, propustky, zdi

V zájmovém území stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ se nachází ve správě SMT propustek v km 31,162. Propustek je široký 37 m, ve špatném stavu. Konstrukci tvoří zprava pískovcové desky, zleva železobetonová deska. Pískovcové desky jsou prasklé, místy se vydrolují. Kamenné opěry mají hloubkově vypadané spárování, část kamenů je vysunutých, opěra 1 je ve střední části prasklá.

b) Účel užívání stavby

Železniční infrastruktura

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)

Hlavním cílem stavby je zřízení nové konfigurace kolejiště a příslušného zařízení, které nově umožní křižování vlaků osobní dopravy ve stávající hlásce, nákladišti Bartoušov, která se nachází v KÚ Bartoušov u Jičíněvsi na jednokolejné trati Jičín - Nymburk město v km 31,409. Základní motivací infrastrukturních úprav je přesun křižování osobních vlaků z žst. Kopidlno do nově realizované, znovu zprovozněné, dopravní Bartoušov, čímž dojde k výraznému zkrácení pobytu v žst. Kopidlno nečekáním na protijedoucí vlak a k citelnému zkrácení celkové jízdní doby mezi žst. Jičín a žst. Nymburk. Dojde tak k významnému zefektivnění a zatraktivnění stávající železniční osobní dopravy, které bude mít pozitivní vliv i na další navazující spoje v rámci Královéhradeckého, Libereckého a Středočeského kraje. Vlivem celkové rekonstrukce/ novostavby železničního zařízení pak dojde i ke zvýšení bezpečnosti drážní i silniční dopravy.

Z hlediska celkového nového uspořádání dopravní a všech zařízení bylo v rámci zpracování dokumentace předchozí stupně ZP + DUR předloženo několik variant celkového prostorového a geometrického uspořádání, ze kterých byla SŽDC s.o. - O6 vybrána dne 30.1.2018 konečná varianta „1a“ celkového uspořádání, která byla podrobně rozpracována a je součástí této dokumentace. Výsledná varianta ctí a využívá svým uspořádáním maximálně prostor stávajícího drážního tělesa ve stávající hlásce a nákladišti Bartoušov, bez nutnosti zásahů do pozemků soukromých vlastníků a bez nutnosti přeložek stávajících nedrážních inž. sítí, což přispěje k následné plynulé realizaci celkové stavby. Z hlediska celkových investičních nákladů se jedná o variantu nejefektivnější, při splnění co největšího počtu všech požadavků jednotlivých odborů a složek napříč organizací SŽDC s.o. a zároveň při dodržení všech platných předpisů a norem. Výsledná varianta je také jedna z nejefektivnějších (při pomnutí varianty dopravní se zrušením zastávky) z hlediska provozně dopravní technologie, navržené řešení oproti jiným variantám využívá maximální časové úspory jízdních dob, které se následně pozitivně projevují v celkovém ekonomickém hodnocení stavby jako celku.

Nová konfigurace dopravní spočívá v redukci 3 stávajících kolejí č. 1,2,4 nově na 3 dopravní koleje č.1 + kolej č.1a, návrhová rychlost 70km/h a č. 3, návrhová rychlost 60km/h. Z hlediska směrových poměrů nové kolejiště maximálně využívá stávajícího širokého drážního tělesa, kde se v minulosti nacházely 4 staniční koleje. Propad rychlosti v oblouku ve stávajícím km 30,745 - 31,021 (stávající rychlost 55km/h) je řešena ekonomickou formou - zvětšením poloměru oblouku a zároveň zvýšením jeho převýšení, bez nutnosti zásahu do pozemků soukromých vlastníků a bez nutnosti přeložek stávajících nedrážních inž. sítí.

Dle rozhodnutí SŽDC s.o. - O6 ve stupni DUR ze dne 30.1.2018 nebude akceptován požadavek ze strany ČD Carga, aby součástí nové dopravní byla navíc ještě 3 dopravní kolej délky 300 - 450m pro vlaky nákladní dopravy. Rozhodnutí bylo postaveno především na faktu poměru neúměrných nákladů na výstavbu 3 dopravní koleje vůči minimální až nulové četnosti železniční nákladní dopravy v tomto úseku.

Součástí celkového nového uspořádání dopravní bude dále zřízení 1x vnější nástupiště délky 60m výšky nástupní hrany 550mm nad TK, umístěné v přímé části kolejiště mimo kolejové rozvětvení, s napojením přístupu přímo na vedlejší místní komunikaci vedoucí do obce Žitětín, bez nutnosti zřizování centrálního přechodu. Z důvodů velmi malé frekvence cestujících v této zastávce není nadále preferováno zkrácení docházkové vzdálenosti do obce Žitětín na úkor návrhu horších technických řešení a parametrů z hlediska uspořádání celkového kolejiště a celkových investičních nákladů. Ze strany Krajského úřadu Královéhradeckého kraje – Odbor dopravy a SH/silniční hospodářství, bylo ve stupni DUR vydáno stanovisko potvrzující skutečnost, že bude nadále pro tuto zastávku objednáвана doprava. Pro zatraktivnění této zastávky a s přihlédnutím docházkové vzdálenosti do obce Žitětín je navržen před vstupem nový přístřešek na kola.

Z hlediska terminologie bude toto konečné uspořádání nazváno jako výhybna "Bartoušov" + zastávka (v obvodu výhybny), která bude přejmenována na zastávku po názvem "Žitětín". Konečný název zastávky respektuje rozhodnutí OÚ Jičíněves a bude respektovat rozhodnutí DÚ Praha. Přejmenování zastávky je nutné především z legislativních důvodů - jelikož kdyby bylo nové nástupiště součástí železniční stanice Bartoušov, vyžaduje se dle předpisů SŽDC s.o. nutnou výbavu odpovídající železniční stanici v souladu s vyhláškou 177/1995Sb (WC atd....), což je pro danou frekvenci cestujících v této zastávce z hlediska pořizovacích nákladů ekonomicky nevýhodné. Druhým důvodem je fakt, že se zastávka nemůže přejmenovat na "Bartoušov zastávka" jelikož tento název je již používán pro jinou zastávku.

Dle schválených interních směrnic SŽDC (TS 2/2006-SZ:2009) je pro dálkové řízení nutné zajistit traťový radiový systém GSM-R. Pro zajištění funkčnosti GSM-R by bylo nutno uvažovat se souvislým vybavením v celém úseku Nymburk – Jičín (45km). Při měrné ceně 3 mil/Kč by vybavení této tratě stálo cca dalších 135 mil. Kč, což je z ekonomického hlediska pro daný typ stavby neúnosné. Z těchto důvodů bylo ze strany SŽDC s.o. - O6 rozhodnuto, že nově budovaná dopravní nebude ovládaná dálkově, jak

bylo stanoveno v zadávací dokumentaci, ale bude ovládána místně s možností zavedení výluky dopravní služby.

S ohledem na výše uvedenou skutečnost místně ovládané výhybny bude v rámci stavby z hlediska dopravních zaměstnanců zrušena stávající pozice hláskař, která bude nově nahrazena pozicí výpravčí. Pro pozici výpravčí bude využita stávající výpravní budova s dopravní kanceláří v hlásce a nákladišti zn. Bartoušov, kde SŽDC s.o. – SPS provedlo v roce 2017 komplexní rekonstrukci celé této budovy, včetně interiéru, zřízení sociálního zařízení atd. a včetně trvalého odbourání cca 1/2 nevyhovující části výpravní budovy.

Ve výhybně Bartoušov bude zřízeno staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie typu elektronické stavědlo s obslužným pracovištěm dle JOP umístěným ve stávající dopravní kanceláři ve výpravní budově Bartoušov. SZZ umožní budoucí navázání na TZZ a zapojení do DOZ. Součástí SZZ bude funkcionality pro výstrahu při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) a funkcionality automatická přivolávací návěst (APN), akustická informace o nedovoleném projetí (VNPN) bude dávana pomocí houkaček umístěných na záhlaví. SZZ bude připraveno pro nasazení provozní aplikace s vazbou na zabezpečovací zařízení (PAVZZ). SZZ umožní zabezpečené vjezdové a odjezdové vlakové cesty na dopravních kolejích č. 1, 1a, 3, bude umožňovat zabezpečené posunové cesty. Ve výhybně se bude zavádět výluka dopravní služby, při zavedení výluky dopravní služby se výhybky zabezpečí pro průjezd po koleji č. 1, na návěstidlech L, Lc1a, L1, S, Sc1, S1a se rozsvítí indikátor s návěstí „Neplatné návěstidlo“, činnost PZS v km 31,505 bude automatická podle jízdy vlaku, kontroly stavu a činnosti PZS v km 31,505 , 33,223 , 34,515 ,35,009 se přenesou do ŽST Jičín. Staniční zabezpečovací zařízení bude doplněno zařízením pro diagnostiku podle TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení. Diagnostické informace budou přeneseny na pracoviště soustředěné údržby určené správcem zařízení. Vazba SZZ na přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu B1 bude splňovat ustanovení TNŽ 34 2620 čl. 13.3. Nově instalovaná zabezpečovací zařízení na síť SŽDC musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky. Zabezpečovací zařízení bude umístěno v technologickém domku umístěném vedle výpravní budovy Bartoušov.

V rámci připomínkového řízení SŽDC s.o. Oblastní ředitelství Hradec Králové – SSZT (viz. H_Doklady) – „Upozorňujeme na připravovanou opravnou práci SSZT „Oprava 6x PZSVÚD Rožďalovice - Nemyčevy“ a „Upozorňujeme na připravovanou investiční akci v žst. Kopidlno, jejíž součástí bude i zafouknutí optického kabelu v úseku Kopidlno — Bartoušov, který umožní dálkové řízení žst. Bartoušov z žst. Kopidlno“

Z hlediska sdělovacího zařízení je v žst. Bartoušov navrženo vybudovat zařízení IP telefonního zapojovače s náhradním zapojovačem, které umožní vzdálenou obsluhu telefonních okruhů od vjezdů do výhybny Bartoušov v době výluky dopravní služby ve výhybně Bartoušov. Vzdálená obsluha bude realizována z pracoviště obsluhy telefonního zapojovače v žst. Jičín. Záznam a archivace hovorů na zapojovačích bude realizována na záznamovém zařízení v žst. Jičín. V žst. Bartoušov bude vybudován automatický akustický informační systém s možností realizace ústního hlášení. Technologie sdělovacího zařízení budou ve výhybně Bartoušov umístěny oproti stupni DUR nově ve stávající výpravní budově Bartoušov, v místnosti č. 0.04, která se ze stávající čekárny stavebně upraví nově na sdělovací místnost. V rámci stupně DSP tak byla splněna podmínka MD ze stupně DUR citace: „investor umístí příslušnou technologii elektronického stavebního kontejneru a v dalším stupni projektové dokumentace prověří možnost přemístění této technologie do stávající výpravní budovy“.

Pracoviště místní obsluhy bude ve výhybně Bartoušov umístěno v dopravní kanceláři ve výpravní budově. Technologický domek + nově i výpravní budova Bartoušov budou vybaveny systémem EZS.

Provozní soubory dále řeší novou kabelizaci ve výhybně i na trati v úsecích Bartoušov - žst. Jičín a Bartoušov - žst. Kopidlno, kabelizace je navržena v takovém rozsahu, aby při následném budování nového TZZ a PZZ nebylo nutné provádět zemní práce a pokládat další kabely, pouze na přejezdech se provede místní kabelizace pro výstražníky a snímače počítače náprav. Do společné kabelové trasy se budou ukládat kabely zabezpečovací, sdělovací, dvě chráničky HDPE a odděleně napájecí kabely pro PZZ. Na nezabezpečených přejezdech a na přejezdech, kde se plánuje rekonstrukce v následujících stavebních, budou vazební a napájecí kabely ukončeny v nových kabelových objektech, nebudou se zatahovat do stávajících reléových skříní a domků. Forma vedení kabelizace přes stávající konstrukce a objekty je podrobněji uvedena v následující tabulce:

Konstrukce	Kilometrická poloha zařízení	Poloha nové kabelizace ve směru staničení od osy koleje	Podrobný popis umístění kabelizace	Kabelová rezerva	Křížení s vodotečí - název, IDVT	Přeložky stávající kabelizace
Jičín						
SM - Jičín	km 17,504	vpravo	ukončení TK ve sdělovací místnosti žst. Jičín			
most id. 4152	km 41,341	vlevo	přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu nad 2 madlem zábradlí. Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil	10m	Valdický potok IDVT 10185521	
propustek id. 26102	km 41,153	vlevo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
PZZ P3134	km 41,048	vlevo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
propustek id. 26041	km 40,894	vlevo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
most	km 39,934	vlevo	přes most - na konzole v žlabu, konzola bude připevněna k horní pásnici hlavního nosníku mostu - nevrtat, nevařit !! Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil	10m	Cidlina IDVT 10100030	
most	km 39,419	vlevo	přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu min. 10cm nad 1 madlem zábradlí. Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil	10m	Čejkovický potok IDVT 10176632	
PZZ P4634	km 39,078	vlevo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
Staré Místo						
nákl. Staré Místo	km 38,958	vlevo	výpich			
most	km 38,250	vpravo	přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu min. 10cm nad 1 madlem zábradlí. Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil	10m	Černý potok IDVT 10176623	
propustek	km 37,849	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
propustek	km 37,588	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
propustek	km 37,392	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
PZZ P4633	km 37,230	vpravo	překopem - před závorovým stojanem			
propustek	km 36,930	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
Nemyčeves						
Zv Nemyčeves	km 36,405	vpravo	výpich - kabel pod kolejí do budovy Zv v trase stávajícího kabelu			
PZZ P4632	km 36,324	vpravo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
propustek	km 36,316	vpravo	přes propustek - v zemi pod drážní stezkou	10m		
propustek	km 35,489	vlevo	přes propustek - v zemi pod drážní stezkou za římsou. Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci propustku mimo jeho průtočný profil	10m	Nemyčevský potok IDVT 10176765	
propustek	km 35,010	vlevo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
PZZ P4631	km 35,004	vlevo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
PZZ P4630	km 34,515	vlevo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
propustek	km 34,455	vlevo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
propustek	km 33,916	vlevo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
most	km 33,677	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od křídel mostu, na pozemku SŽDC s.o. Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil		Bezejmenný potok IDVT 10177878	
propustek	km 33,291	vpravo	přes propustek - v zemi pod drážní stezkou, DITO most km 33,280			
most	km 33,280	vpravo	před mostem - mezi osou koleje a gabionem, přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu min. 10cm nad 1 madlem zábradlí, za mostem po zábradlí min. 10cm nad 1 madlem v žlabu	10m		
PZZ P4629	km 33,223	vpravo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o., v případě že bude se stavbou prováděna i rekonstrukce dotčeného přejezdu v rámci opravných prací SŽDC OŘ HK - ST, je možné provést pokládku kabelizace překopem při opravě tohoto přejezdu - nutno			
propustek	km 33,212	vpravo	pod propustkem protlakem, nebo překopem viz. PZZ P4629	protlakem 0m, překopem 5m		

Konstrukce	Kilometrická poloha zařízení	Poloha nové kabelizace ve směru staničení od osy koleje	Podrobný popis umístění kabelizace	Kabelová rezerva	Křížení s vodotečí - název, IDVT	Přeložky stávající kabelizace
Jičíněves						
propustek	km 32,980	vpravo	přes propustek - v zemi pod drážní stezkou	10m		
propustek id. 9193	km 32,696	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
propustek id. 9192	km 32,176	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
most id. 3483	km 31,588	vpravo	přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu min. 10cm nad 1 madlem zábradlí. Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil	10m	Mrlina IDVT 10100065	
PZZ P4627	km 31,505	vpravo	překopem při rekonstrukci přejezdu - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
Bartoušov						
SM - Bartoušov	km 36,189	vlevo	ukončení TK ve sdělovací místnosti výh. Bartoušov			
propustek id. 15176	km 31,162	vpravo	Rekonstrukce propustku - vně v zemi pod výtokovým korytem, dle projektové dokumentace			
propustek id. 7830	km 30,706	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
most id. 2750	km 30,283	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela mostu, na pozemku SŽDC s.o			
propustek id. 7829	km 30,075	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
PZZ P4626	km 30,006	vpravo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
most id. 2749	km 29,995	vpravo	přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu min. 20cm nad římsou	10m		do nové trasy přeložit stávající kabelizaci vedenou přes most v chrániče pokud tato kabelizace nebude v rámci stavby zrušena
most	km 29,717	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela mostu, na pozemku SŽDC s.o			
most	km 29,438	vpravo	přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu min. 10cm nad římsou. Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil	10m	Mrlina IDVT 10100065	
propustek	km 29,197	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
PZZ P4625	km 28,925	vpravo	překopem - za výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			
propustek	km 28,917	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od čela propustku, na pozemku SŽDC s.o			
most	km 28,773	vpravo	přes most - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu (prodloužit konzolu, přidat žlab). Podmínky Povodí Labe - kabelové vedení bude uloženo na konstrukci mostu mimo jeho průtočný profil.	10m	Mrlina IDVT 10100065	
most	km 28,608	vpravo	vně - v zemi - min. 1,0m od křídel mostu, na pozemku SŽDC s.o			
propustek	km 28,454	vpravo	přes propustek - po vnější straně zábradlí, na konzole v žlabu (prodloužit konzolu, přidat žlab)	10m		do nové trasy přeložit stávající kabelizaci vedenou přes propustek v žlabu po římsu pokud tato kabelizace nebude v rámci stavby zrušena
PZZ P4624	km 28,446	vpravo	protlakem - mezi kolejí a výstražníkem po pozemku SŽDC s.o.			

Návrhové parametry dopravy:

Návrhová rychlost:

Kolej č.1 + kolej č.1a = **70km/h** (kolej dopravní - hlavní, průjezdná)

Kolej č.3 = **60km/h** (kolej dopravní - předjízdná)

Délka kolejí (námezník – námezník):

Kolej č.1

Délka koleje - námezník - námezník = **124m**

Kolej č.3

Délka koleje - námezník - námezník = **126m**

Užitečná délka kolejí (návěstidlo – návěstidlo)

Kolej č.1

Užitečná délka koleje - návěstidlo - návěstidlo = **104m**

Kolej č.1a – definovaná mezi návěstidly S1a a Lc1a

Užitečná délka koleje - návěstidlo - návěstidlo = **183m**

Kolej č.3

Užitečná délka koleje - návěstidlo - návěstidlo = **99m**

Nástupiště pro zastávku Žitětín (po přejmenování)

Vnější, délky 60m, nástupní hrana 550mm nad TK

Staničení:

Ve směru staničení je navržené kolejiště v tomto stupni dokumentace od km 30,700 po ZV1 vztaženo ke staničníku km 30,700 jako ve stupni DUR, staničení v tomto úseku se tak proti předchozímu stupni nemění.

Ve směru staničení směrem na Jičín od ZV1 bude nově staničení vztaženo ke stávajícímu staničníku km 31,700 z následujících důvodů. Staničník km 31,500 je umístěn mimo svoji reálnou polohu – km 31,500 se nachází uprostřed přejezdu a staničník 31,600 je od staničníku 31,700 ve vzdálenosti 102,7m. Mezi staničníkem km 31,700 – km 31,800 je již dle geodetických podkladů správná vzdálenost 100 m.

Z těchto důvodů bude staničník km 31,500, vycházející do přejezdu umístěn mimo přejezd. Bude osazen tabulový staničník s doměrkem. Stávající staničník km 31,600 bude vyměněn za nový a posunut do správné polohy (cca o 2,7m směr Jičín). Osazení staničníků řešeno v rámci SO 102 Výstroj trati.

Skok ve staničení:

Na ZV 1 bude končit kilometrická poloha kilometráže od Kopidlno = km 31,291 586, od ZV1 bude směrem na Jičín začínat kilometrická poloha = km 31,304 952. Vyznačení skoku definičního staničení bude znázorněno na tabulovém staničníku osazovaném v rámci SO 102.

Skok ve staničení byl projednán a odsouhlasen komisí SŽDC s.o., souhlasné stanovisko je přiloženo v části H_doklady.

Z hlediska kilometrické polohy se stavba nachází:

Železniční trať: Jičín - Nymburk město - km 41,433 (žst. Jičín) - km 25,500 (žst. Kopidlno)

Železniční Trať: Hradec Králové hl. n. - Turnov - km 16,973 - km 17,504 (žst. Jičín)

Začátek stavby - km 25,500 (žst. Kopidlno) - železniční trať Jičín - Nymburk město

Konec stavby - km 17,504 (žst. Jičín) - železniční trať: Hradec Králové hl. n. - Turnov

- e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů a norem.

- f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Vyjádření o existenci inženýrských sítí drážních a mimodrážních vydali jednotliví správci. Tato vyjádření jsou součástí dokladové části této projektové dokumentace část H.
- Dokladová část - část H.2 Vyjádření o poloze stávajících sítí

V projektu jsou respektovány podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, které jsou zařazeny do části H – Dokladová část

Vyjádření projektanta k připomínkám je v části H - Dokladová část, přílohy – H.3.0, H.4.0, H.6.0

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není kulturní památkou ani není požadována ochrana stavby dle jiných právních předpisů, než stanoví stavební zákon a OTP.

Dle posouzení ze stupně DUR - Mú Jičín – Oddělení památkové péče (Mgr. Martin Mezera) navržená stavba **nezasahuje** do žádné kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny ani památkového ochranného pásma a tudíž k této stavbě není třeba předchozího závazného stanoviska podle § 14 odst. 1 nebo odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Archeologické nálezy:

Stavební činnost bude prováděna na **území s archeologickými nálezy**. Z této skutečnosti vyplývají pro stavebníka (investora) následující povinnosti dané památkovým zákonem:

§ 22 odst. 2 cit. zákona: „*Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost záchranného archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník; jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum. Obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.*“.

Je nutné splnit a dodržovat podmínky stanoviska „Regionální muzeum a galerie – Jičín“ přiloženého v části H_Doklady. Cenový odhad archeologických prací byl zahrnut do souhrnného rozpočtu stavby.

h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Bilance stavby:

- počet PS:	7 ks
- počet SO:	16 ks
- návrhová rychlost V:	70 km/h
- zábrzdna vzdálenost	700m
- kolejový rošt – výměna za nový stav:	861,7m
- nově vkládané výhybky 1:12-500	2ks
- železniční spodek – sanace:	3713m2

- reprofilace drážních příkopů	708m
- zřizovaná délka nástupní hrany:	60 m
- rekonstrukce propustku	1ks
- rekonstrukce přejezdové konstrukce	12m
- zřízení elektrického ohřevu výhybek	2ks
- zřízení přístřešků	2ks
- dodávka a montáž technologického domku	1ks
- osvětlení zastávky + výhybek, osvětlovací stožáry:	6 ks
- informační systém – rozhlas:	4 ks
- zřízení světelných návěstidel a předvěstí	11 ks
- pokládka kabelizace - délka dle kilometrické polohy	16,6 km

Stavba nezmění odtokové poměry v území. Dešťová voda bude nadále odváděna stávajícími zařízeními v podobě drážních příkopů a propustků.

Součástí stavby nejsou výrobní ani obytné budovy. Stavba po dokončení nebude produkovat žádné odpady a emise.

i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Předpokládaný postup výstavby s časovým sledem je zpracován jako samostatná příloha viz. B.8.3_Harmonogram výstavby. Podrobný časový harmonogram výstavby vypracuje generální dodavatel stavby dle zadávacích podmínek objednatele stavby.

Předběžná odhadovaná délka výstavby je 6-7 měsíců.

Předpokládané zahájení stavby: **05/2020**

Předpokládané dokončení stavby: **11/2020**

Stavba nebude členěna na etapy bude prováděna jako celek.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Stavba bude do zkušebního provozu uvedena jako celek.

k) Orientační náklady stavby

Předběžné orientační náklady se pohybují v oblasti kolem **175mil. Kč bez DPH**

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Hláška, nákladíště Bartoušov leží v km 31,409 jednokolejné regionální dráhy Nymburk město - Jičín, mezi stanicemi žst. Kopidlno - žst. Jičín, v KÚ Bartoušov u Jičíněvsi, poblíž obce Žitětín, v nezastavěné části obce. Nová konfigurace dopravní je umístěna na stávajícím širokém drážním tělese, stavba je navržena bez razantních změn morfologie terénu oproti stávajícímu stavu.

Vzhledem k charakteru stavby nedojde ke změně urbanistického řešení, které vychází z urbanistického řešení lokality a je v souladu s územním plánem a regulativy obce v dané lokalitě.

b) Architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Architektonické řešení odpovídá klasické podobě železniční infrastruktury. Součástí stavby nejsou obytné nebo výrobní objekty. Do konstrukcí mostů se nezasahuje. Do vnějšího vzhledu stávající výpravní budovy Bartoušov se stavebně nezasahuje - řeší se pouze vnitřní úpravy. Nový čekárenský přístřešek + přístřešek na kola jsou charakteru – ocelová konstrukce, střecha trapézový plech, stěny – děrovaný plech.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřijatelného přetvoření

Celková stavba je rozdělena na následující provozní soubory (PS) a stavební objekty (SO):

PS 01	Staniční zabezpečovací zařízení Bartoušov
PS 02	Kabelizace včetně přenosových systémů
PS 03	Telefonní zapojovač
PS 04	Zařízení pro záznam a archivaci hovorů
PS 05	EZS ve výhybně Bartoušov
PS 06	Akustický informační systém ve výhybně Bartoušov
PS 07	DDTS ŽDC

- SO 101 Železniční svršek
- SO 101.1 Železniční svršek (3. podbití)
- SO 102 Výstroj trati
- SO 103 Železniční spodek
- SO 104 Nástupiště
- SO 105 Rekonstrukce přejezdu km 31,505
- SO 106 Rekonstrukce propustku km 31,162
- SO 107 Přístupové komunikace, zp. plochy
- SO 108 Přístřešky
- SO 109 Orientační systém
- SO 110 Výpravní budova Bartoušov - stavební úpravy
- SO 111 Elektrický ohřev výhybek
- SO 112 Napájení
- SO 113 Rozvody NN
- SO 114 Venkovní osvětlení
- SO 115 Kácení a náhradní výsadba

Veškeré konstrukce jsou navrženy na potřebné zatížení odpovídající drážní dopravě, návrh konstrukcí odpovídá charakteru kolejiště – tzn. dráha regionální.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Instalovaný příkon výhybna Bartoušov:

- nárůst pro staniční zabezpečovací zařízení včetně klimatizace Pi = 17 kVA
- nárůst pro EOVS Pi = 19 kVA
- nárůst pro sdělovací technologie a DDTS Pi = 3 kVA
- nárůst pro venkovní osvětlení Pi = 2,5 kVA
- nárůst pro objekt výpravní budovy (klimatizace, temperování) Pi = 6 kVA

Celkem nárůst instalovaného příkonu $P_i = 47,5$ kVA.

Nárůst soudobého příkonu $P_v = 33,25$ kVA při koeficientu soudobosti 0,7.

Ve výhybně Bartoušov dojde realizací stavby k navýšení instalovaného příkonu. Tato potřeba bude pokryta navýšením hodnoty hlavního jističe před elektroměrem fakturačního měření. Dojde ke sdružení dvou stávajících odběrů (odběr pro výpravní budovu a odběr pro zabezpečovací zařízení přejezdu). Navýšení je navrženo z hodnoty 3x25A a 3x24,7A na hodnotu 3x100A.

ŽST Jičín nárůst instalovaného příkonu pro sdělovací technologie a DDTS

$$P_i = 1 \text{ kVA}$$

Železniční zabezpečovací zařízení je z hlediska důležitosti dodávky elektrické energie zařazeno do první kategorie ve smyslu normy ČSN 37 6605 ed.2. Náhradní napájení pro krátkodobé výpadky je řešeno v rámci provozních souborů zabezpečovacího zařízení bateriemi. Pro dlouhodobější vypnutí je napájení řešeno možným připojením mobilního náhradního zdroje přes přívodku na elektroměrovém rozvaděči u výpravní budovy.

c) Celková spotřeba vody

Není předmětem stavby.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Dotčeného charakteru stavby se netýká – stavba po jejím dokončení nebude produkovat žádné odpady a emise. Druhy odpadů vzniklých při stavbě – viz. kapitola B.6.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nevyžaduje.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

a) Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterými jsou nástupiště Žitětín a přístupové komunikace k tomuto nástupišti.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérově pomocí přístupového chodníku o maximálním sklonu 8%.

Pochozí plochy musí být provedeny v souladu s pokynem 16456/2015 – O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“, kde jsou přesně definovány požadavky na typ dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu.

Nástupiště je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s TSI PRM 2015. Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 800 mm. Je ohraničen vodící linií varovného pásu šířky 400 mm. Na straně přiléhající bezpečnostnímu pásu je varovný pás v šířce 150 mm opticky vyznačen žlutým nátěrem (odstín RAL 6200). Plochu mezi nástupištní hranou H 130 a až po vodící proužek tvoří nástupištní dlažební deska.

Signální pásy šířky 800 mm pro navedení cestujících k přístřeškům na nástupišti nebo k východům jsou navrženy ze zámkové dlažby s půlkulatými výstupky v barvě nástupiště.

Podrobněji viz. SO 104 Nástupiště

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Není předmětem stavby – stávající železniční trať je v rozsahu stavby – trakce nezávislá (neelektrizovaná trať), zřízení nové trakce není v rámci stavby uvažováno.

- b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Není předmětem stavby – stávající železniční trať je v rozsahu stavby – trakce nezávislá (neelektrifikovaná trať), zřízení nové trakce není v rámci stavby uvažováno.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a techn. zařízení

- a) Popis stávajícího stavu

Zabezpečovací zařízení

V současné době je na místě navrhované výhybny v provozu hláska, nákladiště a zastávka Bartoušov. Výhybky a výkolejky nákladiště jsou ručně stavěné zabezpečené výměnovými zámky. Krytí nákladiště zajišťují světelná oddílová návěstidla s předvěstmi. Ovládání návěstidel je z hlásky Bartoušov. Přejezd v km 31,505 je zabezpečen výstražným světelným zařízením se závorami kategorie PZS 3ZBI typu PZZ-RE s automatickým ovládáním jízdou vlaku v závislosti na oddílových návěstidlech. V dopravní kanceláři HNZ Bartoušov je kontrolní skříňka s ovládáním oddílových návěstidel a kontrolami přejezdů v km 31,505 , 33,223 ,34,515 , 35,009. Jízdy vlaků v traťovém úseku Jičín – Kopidlno se zabezpečují dle telefonického dorozumívání.

Umístění světelných návěstidel:

Př Lo	km 32,315
Lo	km 31,608
So	31,390
Př So	km 30,676

Sdělovací zařízení

V současné době se v dopravně Bartoušov nachází pouze telefonní zapojovač INOMA Mikro-NZ-10 a náhradní zapojovač včetně zálohovaného zdroje napájení.

V současné době není v úseku žst. Jičín – žst. Kopidlno instalován žádný optický kabel.

b) Popis navrženého řešení

PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení Bartoušov

Ve výhybně Bartoušov bude zřízeno staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie typu elektronické stavědlo s obslužným pracovištěm dle JOP umístěným ve stávající dopravní kanceláři ve výpravní budově Bartoušov. SZZ umožní budoucí navázání na TZZ a zapojení do DOZ. Součástí SZZ bude funkcionality pro výstrahu při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) a funkcionality automatická přivolávací návěst (APN), akustická informace o nedovoleném projetí (VNPN) bude dávana pomocí houkaček umístěných na záhlaví. SZZ bude připraveno pro nasazení provozní aplikace s vazbou na zabezpečovací zařízení (PAVZZ) a pro nasazení systému ETCS. SZZ umožní zabezpečené vjezdové a odjezdové vlakové cesty na dopravních kolejích č. 1, 1a, 3, bude umožňovat zabezpečené posunové cesty. Ve výhybně se bude zavádět výluky dopravní služby, při zavedení výluky dopravní služby se výhybky zabezpečí pro průjezd po koleji č. 1, na návěstidlech L, Lc1a, L1, S, Sc1, S1a se rozsvítí indikátor s návěstí „Neplatné návěstidlo“, činnost PZS v km 31,505 bude automatická podle jízdy vlaku, kontroly stavu (součtová hláska) PZS v km 31,505 , 33,223 , 34,515 , 35,009 se přenesou do ŽST Jičín, indikace bude na kolejové desce v DK Jičín. Informace o výluce dopravní služby bude předána do sdělovacího zařízení Staniční zabezpečovací zařízení bude doplněno zařízením pro diagnostiku podle TS 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení. Diagnostika bude zapojena do technologické datové sítě. Vazba SZZ na přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu B1 bude splňovat ustanovení TNŽ 34 2620 čl. 13.3. Nově instalovaná zabezpečovací zařízení na síť SŽDC musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice SŽDC č. 34 pro uvádění výrobků do provozu, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky.

Podrobněji viz. část D.1.1.1

PS 02 Kabelizace včetně přenosových systémů

V rámci tohoto PS budou v úsecích žst. Jičín – výh. Bartoušov a výh. Bartoušov – žst. Kopidlno položeny dvě HDPE trubky 40/33 (jedna provozní, jedna rezervní) a traťový metalický kabel 10XN0,8. Do provozní trubky bude v úseku žst. Jičín – výh. Bartoušov zafouknut optický kabel s profilem 48 vláken. Na metalickém kabelu budou provedeny výpichy, které umožní provoz stávajících a nových zařízení. Na stávajícím traťovém kabelu budou realizovány tři provizorní přeložky tak, aby na kabelu bylo možné zachovat stávající provoz po celou dobu stavby.

Datové připojení výh. Bartoušov bude realizováno prostřednictvím vláken optického kabelu a switchů s optickým rozhraním. V rámci tohoto PS bude zřízena nová modemová linka v úseku žst. Jičín – žst. Turnov, prostřednictvím které bude výhybna Bartoušov připojena do Technologické datové sítě SŽDC.

V rámci tohoto PS budou ve výh. Bartoušov zřízeny přípojné body do datové sítě.

Podrobněji viz. část D.1.2.1

PS 03 Telefonní zapojovač

Ve výh. Bartoušov je navrženo vybudovat telefonní zapojovač, který umožní v době výluky služby dopravních zaměstnanců vzdálenou obsluhu VTO přivolávacího okruhu (VTO náv. L a VTO náv. S) vjezdů do výh. Bartoušov. Vzdálená obsluha bude realizována z pracoviště obsluhy telefonního zapojovače v žst. Jičín.

Ve výh. Bartoušov bude z důvodu dlouhodobější perspektivy (případného zřízení DOZ) instalovat IP technologii telefonního zapojovače s tlačítkovým IP terminálem pro místní obsluhu telefonního zapojovače a rozhlasu pro cestující. Provoz zapojovače bude zálohován náhradním zapojovačem.

Podrobněji viz. část D.1.2.2.1

PS 04 Zařízení pro záznam a archivaci hovorů

V rámci tohoto PS bude v žst. Jičín instalováno nové záznamové zařízení, které bude umožňovat zaznamenávání a archivaci hovorů telefonního provozu na novém telefonním a náhradním zapojovači ve výh. Bartoušov.

Podrobněji viz. část D.1.2.2.2

PS 05 EZS technologického objektu ve výhybně Bartoušov

V rámci tohoto PS bude ve výh. Bartoušov vybaven systémem EZS technologický domek a výpravní budova. Systém EZS bude zajištěna detekce a signalizace nežádoucího vniknutí do střeženého prostoru. Systém EZS bude doplněn zařízením pro včasnou detekci a signalizaci požáru ve střeženém prostoru.

Podrobněji viz. část D.1.2.2.3

PS 06 Akustický informační systém ve výhybně Bartoušov

Účelem tohoto PS je vybudování automatického akustického informačního systému ve výh. Bartoušov (na nástupišti zast. Žitětín) s možností realizace ústního hlášení prostřednictvím obsluhovacího pultu telefonního zapojovače, resp. prostřednictvím analogového pultu pro ústní hlášení ve výh. Bartoušov. Na nástupišti v zast. Žitětín budou instalovány celkem čtyři reproduktory.

Podrobněji viz. část D.1.2.3

PS 07 DDTS ŽDC

Mezi základní cíle budování systému DDTS ŽDC se řadí přenos informací z technologických systémů (TS) pro zajištění provozuschopnosti ŽDC, dálkové ovládání TS z pracovišť obsluhy, jednotný způsob zobrazení všech diagnostických informací a jednotný způsob servisní obsluhy. Informace jednotlivých TS jsou ve stanicích sdružovány v integračních koncentrátoch příslušných stanic. Integrační koncentrátoři nebo zařízení splňující požadavky jako InK jsou následně technologickou datovou sítí napojeny předepsaným rozhraním dle ČSN EN 60870-5-104 ed. 2 do integračních serverů. Na integrační servery jsou připojena obslužná klientská pracoviště. Dle obsluhy je zvolen jeden ze tří základních profilů klienta – dispečerský klient, dopravní klient nebo energetický klient.

Výhybna Bartoušov bude ovládána místně. V rámci této stavby bude nově budovaná technologie EOv, OSV a EZS integrována do systému DDTS ŽDC. Součástí tohoto PS bude dodání nového integračního koncentrátoru (InK) systému DDTS ŽDC do výpravní budovy v žst. Jičín. Do nově zřízené dopravní kanceláře ve výhybně Bartoušov bude dodáno nové klientské pracoviště systému DDTS ŽDC pro potřeby místní obsluhy.

Podrobněji viz. část D.1.2.5

- c) Energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku

Výhybna Bartoušov:

Ve výhybně Bartoušov dojde realizací stavby k navýšení instalovaného příkonu. Tato potřeba bude pokryta navýšením hodnoty hlavního jističe před elektroměrem fakturačního měření. Dojde ke sdružení dvou stávajících odběrů (odběr pro výpravní budovu a odběr pro zabezpečovací zařízení přejezdu). Navýšení je navrženo z hodnoty 3x25A a 3x24,7A na hodnotu 3x100A.

Celkem nárůst instalovaného příkonu $P_i = 47,5 \text{ kVA}$.

Nárůst soudobého příkonu $P_v = 33,25 \text{ kVA}$ při koeficientu soudobosti 0,7.

ŽST Jičín:

ŽST Jičín nárůst instalovaného příkonu pro sdělovací technologie a DDTS = $P_i = 1 \text{ kVA}$

Viz. stavební objekt SO 112 Napájení

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

- a) Stručný popis stávajícího stavu

Silnoprúdová technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Na zastávce Bartoušov je instalováno níže uvedené elektrické zařízení:

Elektroměrový rozváděč pro budovu zastávky a venkovní osvětlení,

Společný podružný rozváděč umístěný v budově zastávky,

Samostatná přípojka a elektroměrový rozváděč pro PZZ,

Kabelové rozvody nn jsou provedeny kabely AYKY,

Osvětlení zastávky je zajištěno pomocí čtyř kusů osvětlovacích stožárků je ovládáno automaticky

Ve stávajícím stavu není instalován elektrický ohřev výhybek.

Železniční svršek a spodek

Zastávka s nákladištěm Bartoušov leží v km 31,409 jednokolejné trati Veleliby (mimo) – Jičín (mimo). Trať není elektrifikována.

Železniční svršek:

Výhybky: č. 1 - J S49 1 : 9 – 190 Pp, km 31,439, vložena v r.1989 jako nová,
 č. 2 - J S49 1 : 9 – 190 Lp, km 31,398, vložena v r.1989 jako nová.

Koleje: č.1 - kolejnice tv. S 49,
km 30,425 – 31,030 pražce betonové SB 5, rozdělení „c“,
km 31,030 – 31,120 pražce dřevěné, rozdělení „c“,
km 31,120 – 31,412 pražce betonové SB 5, rozdělení „c“,
km 31,439 – 31,532 pražce betonové SB 8, rozdělení „c“,
č. 2 - kolejnice tv. A, pražce dřevěné, rozdělení „c“,
č. 4 - kolejnice tv. A, pražce dřevěné, rozdělení „c“,
kol. mezi výh. č.1 a 2 tv. S 49, pražce dřevěné, rozdělení „c“.

Koleje č. 2 a 4 jsou kusé, ukončené zarážedlem v km 31,144.

Kolej č.1 je bezstyková v km 31,277 – 31,720.

Železniční svršek je opotřebovaný provozem a jeho stav je úměrný stáří materiálu. Dřevěné pražce jsou na konci životnosti, kolejnice mírně výškově ojeté, výhybkové součásti nutné pro další využití regenerovat.

Směrové poměry (kol. č. 1):

km 31,021 – 31,082 přímá,
km 31,082 – 31,104 přechodnice,
km 31,104 – 31,252 oblouk o poloměru 243 m s převýšení 48 mm,
km 31,252 – 31,274 přechodnice,
km 31,274 – 31,721 přímá.

Sklonové poměry (kol. č. 1):

km 30,970 – 31,251 stoupá 2,95 ‰,
km 31,251 – 31,626 vodorovná.

Rampa: u koleje č. 4 v km 31,230 – 31,349.

Nástupiště

Pro nastupování a vystupování cestujících je v nz. Bartoušov zřízeno sypané nástupiště u kol. č. 1 v délce 76 m. Technický stav nástupiště je nevyhovující. Nástupiště neumožňuje kvalitní nástup a výstup cestujících do vlaků.

Železniční přejezdy

Železniční přejezd km 31,505 (P 4627) - Konstrukce přejezdu je pryžová CEPAG. Evidenční šířka přejezdu je 10,8 m, evidenční délka přejezdu je 6,0 m. Železniční svršek na přejezdu je z kolejnic tv. S 49 na betonových pražcích SB 8 o rozdělení 611 mm s upevněním na žebrových podkladnicích. Kolej je bezстыková. Jedná se o železniční přejezd jednokolejný. Úhel křížení žel. trati s komunikací je 128°. Kolej je v místě přejezdu v přímé.

Mosty, propustky, zdi

V zájmovém území stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ se nachází ve správě SMT propustek v km 31,162. Propustek je široký 37 m, ve špatném stavu. Konstrukci tvoří zprava pískovcové desky, zleva železobetonová deska. Pískovcové desky jsou prasklé, místy se vydrolují. Kamenné opěry mají hloubkově vypadané spárování, část kamenů je vysunutých, opěra 1 je ve střední části prasklá.

b) Stručný popis navrženého řešení

SO 101.1 Železniční svršek

V rámci SO 101.1 bude provedeno kompletní vytržení a demontáž stávajícího kolejového roštu od km 30,724 do km 31,524 (dle stávající kilometrické polohy) + výhybky č. 1 a č. 2 a kolejí č.2 a č. 4 v celé své délce včetně zarážedel. Bude provedeno odtěžení stávajícího šterkového lože v místě vytrženého kolejového roštu, které bude převezeno na mezideponii, kde bude následně pročištěno a předrceno na ŠD frakce 0-32mm s následným zpětným vložením jako konstrukce železničního spodku. Šterkové lože vykazující kontaminaci na základě provedených průzkumů bude po odtěžení odvezeno na příslušnou skládku předpoklad kategorie N. Nová konfigurace kolejiště spočívá v redukci 3 stávajících kolejí č. 1,2,4 nově na 2 dopravní koleje č.1 – hlavní (včetně koleje č.1a, která se nachází v prostoru nástupiště mezi návěstidly S1a a Lc1a, už. délka 183m, dále v SO uvažováno jako kolej č.1), návrhová rychlost 70km/h a č. 3 - před-jízdná, návrhová rychlost 60km/h. Z hlediska směrových poměrů nové kolejiště maximálně využívá stávajícího širokého drážního tělesa, kde se v minulosti nacházely 4 staniční koleje. Propad rychlosti v oblouku ve stávajícím km 30,745 - 31,021 (stávající rychlost 55km/h) je řešena ekonomickou formou - zvětšením poloměru oblouku a zároveň zvýšením jeho převýšení. Z hlediska sklonových poměrů návrh nivelety koleje ctí cca stávající sklonové poměry trati. Po odstranění šterkového lože bude v rámci SO 103 Železniční spodek provedeno odstranění zbylé zeminy překážející v konfiguraci kolejiště, bude provedena sanace železničního spodku a zřízeny konstrukční vrstvy žel. spodku včetně povrchového a podpovrchového odvodnění. Po dokončení prací SO 103 bude v rámci SO 101.1 zřízeno nové kolejové lože z kameniva 32-63mm, dále bude zřízen kolejový rošt z materiálu nového tvaru 49E1, pružné upevnění W14 (v místě ZKPP s antikorozní úpravou),

betonové pražce hmotnosti > 300kg pro bez-podkladnicové upevnění. Budou vloženy 2ks nových výhybek tvaru Obl-j49-1:12-500(2839,100/425,000)-I na betonových pražcích, pružné upevnění KS. V rozsahu zřízení nového žel. svršku bude provedeno zřízení GPK + APK a následné zřízení bezстыkové koleje (BK) v souladu s S3/2. V oblouku R1 budou osazeny v daném rozsahu pražcové kotvy na každém 3. pražci. Budou zřízeny drážní stezky a zajišťovací značky GPK po 40-50m.

Podrobněji viz. část D.2.1.1.1

SO 101.2 Železniční svršek 3.podbití

Cca 6 měsíců po dokončení stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ a uvedení této stavby do provozu, bude v souladu s předpisy SŽDC s.o. provedeno následné podbití (3.podbití) koleje v rozsahu rekonstruované části koleje, tzn. od km 30,600 do km 31,563 366. Z důvodů provedení 3.podbití koleje je nutné provést demontáž a zpětnou montáž potřebných prvků zabezpečovacího zařízení – tzn. čelistových závěrů a přestavníků u výhybek č. 1 a 2 a potřebných snímačů počítačů náprav. Dále je z důvodů 3. podbití nutné provést demontáž a zpětnou montáž betonové přejezdové konstrukce přejezdu ev. km 31,505, včetně projednání a zřízení silniční dopravní uzávěry komunikace I/32 včetně dopravního značení. Objízdné trasy se předpokládají totožné jako při provádění stavby – návrh objízdné trasy je přiložen v části B_Souhrnná část.

Práce budou probíhat při výlukách a při provedení uzávěry komunikace I/32 předpokládané potřebné délky výluk a uzávěry:

Výluka – mezistaniční úsek žst. Kopidlno - výhybna Bartoušov a výhybna Bartoušov – žst. Jičín – předpoklad - **1 denní výluka**

Uzávěra přejezdu komunikace I/32 - **1 den**

Podrobněji viz. část D.2.1.1.3

SO 102 Výstroj trati

V rámci SO 102 bude provedena demontáž 25ks návěstidel stávající výstroje trati, která je vzhledem k nové konfiguraci kolejiště a zřízení již postradatelná nebo je v rozporu s novým uspořádáním dopravní. V rámci SO 102 bude osazeno 24ks nových návěstidel dle soupisu.

Při umisťování návěstidel je třeba respektovat příslušné vzorové listy kategorie ZT, zejména pak vzdálenost nejbližší části návěstních tabulí od osy krajní koleje musí být alespoň 2,5 m. Při umisťování tabulových návěstidel mezi koleje je vhodné použít sloupky standardní výšky (umístění spodní hrany návěstních tabulí min 2,0 m nad TK). Z důvodů zachování viditelnosti návěstidel v zimním období se nedoporučuje použití krátkých sloupků. Zároveň musí být vždy dodrženy ustanovení o průjezdném průřezu.

Provedení jednotlivých prvků výstroje trati, zejména grafická podoba návěstí, musí být v souladu s platnými předpisy budoucího správce infrastruktury (SŽDC s.o.) v době osazení. Výstroj trati zpracována dle předpisu SŽDC M21 – „Topologie sítě a staničení tratí železničních drah“.

Kilometrická poloha výstroje trati je v souladu se skokem ve staničení. Bod skoku ve staničení umístěn na ZV1 (km 31,304 852 Z = km 31,291 586 P).

Základy budou provedeny formou - výkop jámy 0,4/0,4 hl. 0,8m, vložení trubky KGEM DN 125, obetonování trubky, osazení a vyklínování sloupku, obetonování sloupku.

Podrobněji viz. část D.2.1.1.2

SO 103 Železniční spodek

Stavební objekt SO 103 řeší ucelenou rekonstrukci železničního spodku spočívající v sanaci železničního spodku v rozsahu rekonstrukce a nově navržené konfigurace kolejiště železničního svršku viz. SO 101.1, dále pak reprofilaci, případně zpevnění stávajících drážních příkopů a celkové obnovení funkčnosti odvodnění v daném úseku, zřízení podpovrchového odvodnění formou trativodů a celkovou terénní úpravu s vegetační ochrannou drážních pozemků přiléhajících k nově navrženému kolejišti.

Podrobněji viz. část D.2.1.2

SO 104 Nástupiště

V rámci SO 104 bude provedeno kompletní odstranění stávajícího nástupiště u koleje č. 1. Nové nástupiště je navrženo jako vnější jednostranné u koleje č.1a vpravo ve směru staničení. Poloha nástupiště byla určena na základě požadavků celkového uspořádání dopravní v závislosti na základě požadavků provozně dopravní technologie viz. Část B. 2. Délka nástupní hrany je požadována dle vyjádření dopravců a dle závěrů pracovních porad 60 m. Začátek nástupiště je dle nového staničení v km 31,352 432, konec nástupiště v km 31,413 032. Nástupní hrana je umístěna v přímé, vzdálenost od osy přilehlé koleje je 1,67 m v celé délce. Výška nástupní hrany je z požadavku normy ČSN 73 4959 navržena 550mm nad spojnici TK. Nástupiště je navrženo v šířce 2,5m. Příčný sklon nástupiště je navržen max. 2 % směrem od koleje. Podélný sklon odpovídá podélnému sklonu přilehlé koleje 0,00 ‰ vodorovná. Přístup na nástupiště je řešen bezbariérově za pomoci přístupového chodníku sklonu 8 %, který se napojuje na zpevněnou plochu viz. SO 107 s přístřeškem na kola. Z této plochy je pak provedeno napojení přímo na místní komunikaci vedoucí do obce Žitětín. Zadní hrana nástupiště tvořená zemním svahem bude ošetřena proti erozi textilií, mulčovací kůrou a vhodnou bezúdržbovou nízko rostoucí okrasnou výsadbou podrobně viz SO 115.

Podrobněji viz. část D.2.1.3

SO 105 Rekonstrukce přejezdu km 31,505

V rámci SO 105 bude provedena demontáž vnitřní celopryžové konstrukce dl. 10,8m, odfrézování živičné vrstvy vozovky v rozsahu daném projektem a odtěžení stávající konstrukční vrstvy vozovky v potřebném rozsahu pro provedení rekonstrukce přejezdu. V rámci SO 101.1 Železniční svršek pak bude provedena kompletní výměna žel. svršku za nový včetně výměny šterkového lože. V rámci SO 103 Železniční spodek pak bude provedena kompletní rekonstrukce žel. spodku formou sanace žel. spodku respektive zřízení ZKPP v rozsahu přejezdu a 5,0m před a za přejezdem. V rozsahu ZKPP budou stávající jílovité zeminy nahrazeny ŠD stabilizovanou cementem dovezená z míchacího centra tl. min. 500mm. Zemní pláň bude zbudována v levostranném příčném sklonu 5%. Na zhutněnou zemní pláň se rozprostře konstrukční vrstva ze šterkodrti frakce 0-32 mm min. tl. 200 mm ID min. 0,95. Pláň tělesa železničního spodku je navržena jako ukloněná v příčném levostranném sklonu 5% - Podrobně SO 101.1 a SO 103 viz. příslušné SO, stručný popis viz. Vzorový příčný řez přejezdem tohoto SO. V rámci koordinace pak bude po odtěžení konstrukčních vrstev vozovky zřízena při uzavěře přejezdu vpravo od osy koleje nová kabelová trasa překopem, která je součástí PS 02 Kabelizace včetně přenosových systémů. Je nutná časová a technologická koordinace mezi jednotlivými SO a PS.

Po kompletním zřízení žel. svršku a žel. spodku bude provedena přejezdová konstrukce tvořena bezrámovými vnějšími a vnitřními polymerbetonovými deskami uloženými přes pryžové profily na patě kolejnice a na prefabrikovaných závěrných zídках, . Po dokončení přejezdové konstrukce budou v rozsahu daném projektem zřízeny konstrukční vrstvy komunikace I. třídy skladba dle TP 170 D0-N-1-S-PIII. Přejezd bude po dobu rekonstrukce zcela uzavřen pro silniční dopravu, budou stanoveny objízdné trasy. Délka uzavření přejezdu pro silniční dopravu se předpokládá v délce 8 dní. Předpokládaný termín 10/2020, bude určeno podrobněji zhotovitelem stavby.

Součástí SO 105 je také trvalé snesení vnitřního přechodového panelu pro pěší, před ZV 2 cca v km 31,402, který slouží pro přístup na nástupiště (znázorněno v příloze SO 101.1 Železniční svršek – příloha 2.5 Situace demontáže část 2)

Vyzískané části přejezdové konstrukce a přechodového panelu budou převezeny na ST v žst. Jičín a předány správci SŽDC s.o.

Podrobněji viz. část D.2.1.4

SO 106 Rekonstrukce propustku km 31,162

Na základě špatného technického stavu propustku bylo rozhodnuto o jeho rekonstrukci. Technické řešení rekonstrukce propustku zohledňuje návrh nového uspořádání kolejí ve staničním obvodu výhybny Bartoušov. Po rekonstrukci bude propustek převádět nové koleje č. 1 a č.3 přes stávající odvodňovací příkop.

Rekonstrukce spočívá v nahrazení dosavadního kamenného deskového propustku za nový, tvořený železobetonovými patkovými troubami DN 1000 mm. Dimenze trub a jejich sklon byl odvozen na základě provedeného hydrotechnického výpočtu.

Po snesení železničního svršku bude ubourán dosavadní kamenný propustek v celém rozsahu. Následně bude na podkladní beton proveden železobetonový základ, na který budou kladeny jednotlivé patkové trouby. Po zásypech a položení nového železničního svršku budou provedeny terénní úpravy, opevnění koryta a opevnění svahů tělesa na vtoku a výtoku.

Podrobněji viz. část D.2.1.5

SO 107 Přístupové komunikace, zp. plochy

V rámci SO 107 bude provedeno zřízení 2 přístupů a zpevněných ploch k nové poloze nástupiště viz. SO 104 a novému technologickému objektu viz. PS 01. Veškeré zpevněné plochy jsou tvořeny dlažbou tloušťky 60 mm ohraničenou bet. obrubníky. V rámci provádění stavby se pak předpokládá poškození již nevyhovujících příjezdové komunikace k výpravní budově, po dokončení stavby bude tato komunikace opravena.

Podrobněji viz. část D.2.1.8

SO 108 Přístřešky

V rámci SO 108 bude provedena výstavba přístřešku pro cestující a přístřešku na jízdní kola. Přístřešek pro kola je navržen jako alternativa zatraktivnění zastávky, která je značně vzdálená od obce Žitětín, docházková vzdálenost do centra obce ze zastávky je cca 1,0km do obce Keteň cca 1,7km.

Přístřešek pro cestující - o rozměrech 1,900 x 5,550 je umístěn v cca v km 31,382 dle nového staničení koleje, uprostřed nového nástupiště výšky 550mm nad TK. Jedná se o přístřešek z ocelové nosné konstrukce, s výplní zadní a bočních stěn děrovaným plechem, se střechou pultového tvaru z trapézového plechu.

Přístřešek na jízdní kola - je situován u hlavního příchodu na nástupiště cca v km 31,348 dle nového staničení koleje. Je navržen celkových rozměrů 2,50 x 3,9 m. Jedná se o přístřešek z ocelové nosné konstrukce se střechou pultového tvaru z trapézového plechu, s výplní bočních stěn děrovaným plechem. Součástí dodávky přístřešku je 5 ks stojanů na kola.

Podrobněji viz. část D.2.2.2

SO 109 Orientační systém

Orientační systém, poskytující vizuální informace cestujícím, je tvořen informačními tabulemi. Ty budou označovat název zastávky, dopravní směry a piktogramy se zákazem vstupu. Pro informaci cestujících bude rovněž sloužit akustický informační systém (PS 06).

Dle požadavku provozně dopravní technologie bude zastávka přejmenována, předpokládaný nový název zastávky bude „Žitětín“ **přesný název zastávky bude respektovat rozhodnutí DÚ o názvu zastávky.**

Stávající tabule „název zastávky“ - Bartoušov, umístěné na stávající výpravní budově budou bez náhrady demontovány.

Tabule „název zastávky“ bude provedena dle - TNŽ 736390, tabule „dopravní směry“ a piktogramy budou provedeny v souladu dle - **grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému**, správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Podrobněji viz. část D.2.2.4

SO 110 Výpravní budova Bartoušov - stavební úpravy

Na základě požadavků Ministerstva dopravy ČR k předchozímu stupni dokumentace DUR, byla prověřena s kladným výsledkem možnost přesunutí zařízení dopravní technologie z původně navrženého zděného technologického domku, který byl navrhnut k výstavbě vedle stávající výpravní budovy Bartoušov. Na základě skutečnosti že v rámci dotčené stavby bude zřízena zastávka Žitětín i s čekárenským přístřeškem na nástupišti, bude stávající místnost č. 0.04 Čekárna ve výpravní budově postradatelná pro tyto účely. Na základě projednání tak bude do této místnosti nově umístěno sdělovací zařízení SŽDC a místnost č. 0.04 bude nově vedena jako „Sdělovací místnost“. Na základě potřeby umístění sdělovacího zařízení do této místnosti je nutné ve stávající VB Bartoušov provést drobné stavební úpravy, které jsou součástí tohoto SO. Stavební úpravy jsou v podobě – zřízení kabelových šachet a kabelových multi-kanálů, včetně prostupů stávajícími konstrukcemi, přeložení půdního vjezu do jiné místnosti, výměna podlahové krytiny, bezpečnostní úprava výplní otvorů, vnitřní výmalba celého objektu. V rámci jiných SO a PS je pak řešena vzduchotechnika v podobě klimatizačních jednotek, úpravy zabezpečení objektů, úprava rozvodů NN atd.

Stavební úpravy nemají vliv na stávající celkovou vnitřní dispozici objektu, na nosné konstrukce objektu ani na venkovní vzhled objektu, změni se pouze účel využití stávající místnosti č. 0.04 Čekárna nově na místnost č. 0.04 Sdělovací místnost, ve které bude nově umístěno sdělovací zařízení.

Podrobněji viz. část D.2.2.1

SO 111 Elektrický ohřev výhybek

Na základě požadavků dopravní technologie bude instalován elektrický ohřev na výhybce č.1 (Jičínské zhlaví) a výhybce č. 2 (Nymburské zhlaví).

Pro vytápění výhybky bude v blízkosti výhybky č.1 výhybny Bartoušov osazen rozvaděč REOV1. Silové připojení tohoto rozvaděče bude z rozvaděče RE-NN (SO112), umístěného před výpravní budovou. Rozvaděč REOV1 bude připojen kabelem AYKY 3x95+70mm².

Nový ohřev je navržen systémem EOv napájeného ze sítě 400/230V 50Hz s použitím proudových chráničů v jednotlivých větvích napájení souprav EOv. Vlastní zařízení EOv je sestaveno z topných tyčí z nerezové oceli a drobného upevňovacího materiálu. Osazení a zapojení topných tyčí v kolejišti je navrženo dle schválených vzorových listů SŽDC. Topnice jsou napojeny pomocí kabelů, uložených v ochranných ohebných hadicích na krabicové rozvodné skřínky. Umístění kabelů napříč výhybkou je uvedeno ve vzorových listech, způsob provedení bude dle předpisu SŽDC S3.

Ovládání základních funkcí EOv se předpokládá místní v rozvaděčích REOV nebo dálkové přes ovládací rozvaděč ROEOV+VO z dispečerského pracoviště v Ústí nad Labem. Ovládací a signalizační rozvaděč ROEOV+VO, který umožňuje komunikaci s řídicími rozvaděči REOV, nastavení parametrů EOv, sběr dat, informace o zapnutých či vypnutých vyhřívacích okruzích, bude instalován ve výpravní budově výhybny Bartoušov.

Elektrický ohřev výhybek bude možno ovládat v režimu místním a dálkovém.

Podrobněji viz. část D.2.3.4

SO 112 Napájení

Ve stavebním objektu je navrženo napájení pro nový typový technologický domek staničního zabezpečovacího zařízení situovaného vedle výpravní budovy, EOv ve výhybně Bartoušov, venkovní osvětlení nástupiště pro cestující, nové připojení sdělovacího zařízení ve výpravní budově a nové připojení do stávajícího rozvaděče elektroinstalace v dopravní kanceláři. V rámci zřizování nové kabelové trasy ze ŽST Kopidlno do ŽST Jičín budou v rozsahu budoucího plánovaného nového zabezpečení trati a traťových přejezdů nebo rekonstrukce stávajících traťových přejezdů položeny do společné kabelové trasy i nové napájecí kabely k těmto přejezdům. Uložení kabelů s předstihem v rámci této stavby je závěrem z jednání se zástupci investora. Tímto řešením dojde k úspoře budoucích nákladů, jelikož dálková kabelizace pro tyto přejezdy bude rovněž realizována v této stavbě. Nové kabelové přípojky jsou připravovány jako třífázové.

V rámci stavebního objektu je navržena příprava napájení pro přejezdy:

P 4621 v km 26,282 (B) stávající přejezd

P 4622 v km 26,470 (C) stávající přejezd

P 4623 v km 27,746 (D) plánované nové zabezpečení mimo tuto stavbu

P 4624 v km 28,446 (E) zastávka Pševes stávající přejezd

P 4625 v km 28,925 (F) stávající přejezd

P 4626 v km 30,006 (G) Bartoušov zastávka plánované nové zabezpečení mimo tuto stavbu

P 4627 v km 31,505 (H) Bartoušov – stávající přejezd - bude nově připojen v rámci stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“

P 4629 v km 33,223 (J) zastávka Jičíněves stávající přejezd – beze změn

P 4630 v km 34,515 (K) stávající přejezd

P 4631 v km 35,004 (L) stávající přejezd

P 4634 v km 39,078 (Q) Staré Místo u Jičina plánované nové zabezpečení mimo tuto stavbu

Přejezd P 4628 v km 32,171 (I) byl zrušen.

Informace k P 4632 v km 36,324 (N) řeší jiná stavba (nové přípojné místo u přejezdu v blízkosti zastávky Nemyčeves je již realizováno)

Informace k P 4633 v km 37,323 (P) řeší jiná stavba (napájení je plánováno od přejezdu P4632 v km 36,324).

ŽST Kopidlno.

V železniční stanici Kopidlno je u výpravní budovy při vstupu do dopravní kanceláře navrhována svorkovnicová skříň pro ukončení nového napájecího kabelu pro napájení zabezpečovacího zařízení. Výhledové připojení bude z rozvaděče RV2 v zádveři dopravní kanceláře ŽST Kopidlno. Napájecí kabel bude zasmyčkován do nově instalované kabelové skříně u stávajícího technologického domku staničního zabezpečovacího zařízení (km 25,549) a bude pokračovat ve směru Stavědlo I.

Přejezdy P 4621 v km 26,282 (B) a P 4622 v km 26,470 (C) je navrženo ve výhledu nově napájet ze železniční stanice Kopidlno. V rámci zřizování nové přípojky pro přejezdy je navrženo v blízkosti stávajícího objektu Stanoviště I instalovat kabelovou skříň pro zasmyčkování napájecího kabelu pro výhledové připojení staničního přejezdu v ŽST Kopidlno v km 25,684, který je v současné době zabezpečen mechanickými závorami. Nové kabelové skříně pro ukončení kabelů budou instalovány na kabelové trase v blízkosti stávajících přejezdů P 4621 a P 4622 dle výkresu situace – část „C“ projektové dokumentace a polohopisného výkresu v PS 01.

Nová kabelová přípojka pro přejezdy bude ve výhledu napájet i stávající a nový technologický domek staničního zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Kopidlno.

V této stavbě nebude nový napájecí kabel připojován v rozvaděči RV2 v dopravní kanceláři ŽST Kopidlno a nebudou prováděny žádné úpravy v napájení u stávajících přejezdů P 4621 v km 26,282 (B) a P 4622 v km 26,470 (C).

Zastávka Pševs.

Přípravu napájení pro nově plánované přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P 4623 v km 27,746 (D) je navrženo novou třífázovou kabelovou přípojkou od železniční zastávky Pševs. Stávající přejezdy P 4624 v km 28,446 (E) a P 4625 v km 28,925 (F) jsou v současné době napájeny jednofázově ze zastávky Pševs. Stávající jističní pro tyto přejezdy je 1x20 A.

Nové přípojky pro přejezdy P 4624 v km 28,446 (E) a P 4625 v km 28,925 (F) jsou navrženy třífázové ze zastávky Pševs. Ve stavbě bude provedeno pouze uložení nových napájecích kabelů s ukončením v nových kabelových skříních. Kabely nebudou na zastávce Pševs v této stavbě připojovány pod napětí. V této fázi přípravy nového napájení nebude navyšována hodnota hlavního jističe před elektroměrem fakturačního měření. Hodnota hlavního jističe před podružným měřením pro zabezpečovací zařízení zůstane rovněž stávající.

Zastávka Bartoušov zastávka.

Přípravu napájení pro nově plánované přejezdové zabezpečovací zařízení přejezdu P 4626 v km 30,006 (G) na zastávce Bartoušov zastávka je navrženo realizovat z nových rozvodů výhybny Bartoušov. V rámci stavby bude provedena pouze instalace kabelové skříně u přejezdu P 4626 a uložení napájecího kabelu do kabelové rýhy. Kabel nebude ve výhybně Bartoušov v této stavbě připojován pod napětí. Jistič jisticí kabelovou přípojkou bude vypnutý.

Stávající osvětlení nástupiště zastávky Bartoušov zastávka je napájeno z rozvodu veřejného osvětlení obce Bartoušov. V této stavbě se nenavrhuje žádná změna nebo úprava napájení a ovládání tohoto osvětlení.

Výhybna Bartoušov + železniční zastávka Žitětín v obvodu výhybny Bartoušov

Pro odběrné místo stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení - přejezdu P 4627 v km 31,505 (H) je zajištěno navýšení hlavního jističe před fakturačním elektroměrem ČEZ Distribuce a.s. V současné době je smlouva číslo 19_SOBS01_4121551498 uzavřena a „Podíl na nákladech“ uhrazen. Navýšení bude pokrývat celkovou potřebu elektrické energie pro výhybnu Bartoušov a zastávku Žitětín, tj. pro zabezpečovací zařízení staniční a přejezdová, sdělovací zařízení, elektrický ohřev výměn, osvětlení nástupiště zastávky Žitětín v obvodu výhybny Bartoušov a připojení pro výpravní budovu Bartoušov – resp. stávající rozvody napájené z rozvaděče RV2 v dopravní kanceláři. Stávající kabelová přípojka bude posílena dle vyjádření ČEZ Distribuce, a.s. Je navržena úprava hodnoty hlavního jističe před fakturačním elektroměrem ze stávající hodnoty 3x25A a na hodnotu 3x100 A. Je navržen nový pilíř RE-NN fakturačního měření ČEZ a podružných měření spotřeby elektrické energie SŽE. Bude položen nový napájecí kabel přípojky z nově instalované přípojkové skříně (SV101) na sloupu ČEZ č. 81 do nového elektroměrového pilíře RE-NN u venkovní zdi objektu stávající výpravní budovy. Stávající plastový elektroměrový pilíř fakturačního měření pro přejezd P 4627 v km 31,505 je navrženo po přepojení na nové rozvody demontovat. V elektroměrovém rozvaděči bude instalován kombinovaný svodič přepětí (první a druhý stupeň přepětíové ochrany). Odděleně bude podružnými elektroměry měřena spotřeba elektrického ohřevu výměn, stávající výpravní budovy, venkovního osvětlení nástupiště, sdělovacího zařízení a zabezpečovacího zařízení. V rozvaděči RE-NN budou jednotlivé jističe vývodů pro napájení EOv, výpravní budovy, OSV, sděl. zař. a zab. zař. vybaveny bezpotenciálovým kontaktem signalizace stavu napájení (pomocné spínače) a bude instalována signalizace napětí hlavní sběrný v rozvaděči dle požadavku OŘ Hradec Králové. Svodič přepětí bude vybaven rovněž signalizačními kontakty stavu přepětíové ochrany. Signalizace budou vyvedeny metalickým kabelem do skříně RACK k dalšímu zpracování v rámci PS 07 DDTS ŽDC. Nové staniční zabezpečovací zařízení se v rámci PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení Bartoušov navrhuje do typového technologického domku. (Změna typu objektu oproti přípravné dokumentaci.) Z nového rozvaděče RE-NN podružného měření SŽE z vývodu pro zabezpečovací zařízení bude nově připojen novým kabelem stávající přejezd P 4627 v km 31,505 (H). Současně je provedena příprava pro výhledové napájení přejezdu P4626 v km 30,006 (G) na zastávce Bartoušov. Jistič pro napájení přípojky staničního zabezpečovacího zařízení do technologického domku bude vybaven napětíovou spouští a pomocným kontaktem. Napětíová spoušť bude ovládána nouzovým tlačítkem z technologického domku staničního zabezpečovacího zařízení. Signalizace z pomocného kontaktu bude vedena do technologického domku staničního zabezpečovacího zařízení.

Z rozvaděče RE-NN budou v rámci stavebního objektu SO 112 připojeny podružné rozvodnice pro odběry zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení a odběry ve výpravní budově.

Napájecí kabely pro napájení EOv a venkovního osvětlení budou součástí příslušných stavebních objektů (SO 111 a SO 114).

Dělicím místem mezi zařízením ve správě SEE a SSZT pro napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení ve výhybně Bartoušov budou výstupní svorky na přepínačích napájecích sítí za elektroměry podružných měření SŽE pro zabezpečovací a sdělovací zařízení. Na boku rozvaděče RE-NN bude osazena přívodka 3x32A pro připojení náhradního zdroje ve výhybně Bartoušov pro veškerá zařízení ve správě SSZT OŘ Hradec Králové.

V rámci navýšení požadovaného příkonu provede provozovatel distribuční soustavy na své náklady nutné úpravy distribuční soustavy v rozsahu: úprava stávajícího venkovního vedení NN v úseku mezi sloupy č. 109 a č. 81. Ze sloupu č. 81 bude proveden nový svod do pojistkové skříně typ SV101, která je určena pro změnu místa připojení dle vyjádření PDS.

Zastávka Jičíněves

Napájení přejezdu P 4629 v km 33,223 (J) u zastávky Jičíněves zůstane stávající. Ve stávajícím pilíři na nástupišti je třífázový vývod 3x20 A pro přejezdové zabezpečovací zařízení s podružným měřením spotřeby elektrické energie. Hlavní jistič před elektroměrem fakturačního měření je 3x25 A. Napájení venkovního osvětlení nástupiště zastávky Jičíněves zůstane stávající.

Přejezd P 4630 v km 34,515 (K) je napájen z odběrného místa veřejné distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s. jednofázově. Hlavní jistič před fakturačním elektroměrem je 1x15 A. Kabelová přípojka je vedena z objektu konírny zámku Jičíněves po cizích pozemcích. Z přejezdu P 4630 je za oddělovacím transformátorem napájen přejezd P 4631 v km 35,004 (L). V této stavbě napájení těchto přejezdů zůstane ponecháno ve stávajícím stavu.

Příprava pro nové napájení stávajících přejezdů P 4630 v km 34,515 (K) a P 4631 v km 35,004 (L) bude spočívat v uložení nového napájecího kabelu ze zastávky Jičíněves z nové kabelové skříně u stávajícího plastového rozvaděče. Nový napájecí kabel bude ukončen v nových kabelových skříních u stávajících přejezdů a na zastávce Jičíněves. V této fázi přípravy nového napájení nebude navyšována hodnota hlavního jističe před elektroměrem fakturačního měření. Hodnota hlavního jističe před podružným měřením pro zabezpečovací zařízení zůstane rovněž stávající.

Zastávka Nemyčeves

Napájení přejezdů P 4632 v km 36,324 (N) u zastávky Nemyčeves a P 4633 v km 37,323 (P) na trati řeší projektová dokumentace jiné stavby. Ve stavbě „Zřízení výhybny Bartoušov“ není navrhována žádná příprava ani úprava v napájení těchto přejezdů.

Zastávka Staré Místo u Jičina

Příprava pro napájení nově plánovaného přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu P 4634 v km 39,078 (Q) v blízkosti zastávky Staré Místo u Jičina bude spočívat v uložení nového napájecího kabelu od objektu zastávky Staré Místo u Jičina k přejezdu. Kabelová přípojka se navrhuje jako třífázová. V rámci stavby bude provedeno pouze uložení napájecího kabelu do kabelové rýhy včetně instalace kabelové skříně u objektu zastávky Staré Místo u Jičina a u přejezdu P 4634. Kabel nebude v této stavbě připojován pod napětí ani zatahován do objektu zastávky a proto nebude prováděna žádná změna v hodnotě hlavního jističe před elektroměrem fakturačního měření zastávky Staré Místo u Jičina.

ŽST Jičín

V železniční stanici Jičín nebudou v této stavbě prováděny žádné úpravy v napájení zabezpečovacího zařízení. V rámci instalace sdělovacích a DDTS zařízení dojde k požadavku na připojení nových zařízení do příkonu 1 kVA. Tato spotřeba bude pokryta z demontáže stávajících sdělovacích zařízení. V dopravní kanceláři železniční stanice Jičín a ve sdělovací místnosti budou v rámci (PS 02) a PS 07 DDTS ŽDC instalována nová zařízení. Napájení bude zajištěno ze stávajících rozvodů ve sdělovací místnosti, případně z rozvodů v dopravní kanceláři. Bude upřesněno dle požadavku dodavatele instalované technologie před realizací provozních souborů v rámci realizace stavby.

Kabelová vedení navržená pro položení k výhledové změně napájení zabezpečovacích zařízení budou v barevném značení „J“ pro síť TN-C.

Provedení pilířů kabelových vedení musí být provedeno dle vzorového výkresu OŘ Hradec Králové „Usazení a požadavky na kompaktní pilíře“.

Kabelové trasy jednotlivých přípojek jsou zakresleny v polohopisných výkresech PS 01 Staniční zabezpečovací zařízení Bartoušov, jelikož napájecí kabely budou uloženy do společné kabelové trasy a slouží pouze pro napájení zabezpečovacích zařízení realizovaných v této stavbě a pro výhledové napájení zabezpečovacích zařízení budoucích staveb. Kabelové trasy jsou rovněž zakresleny v situaci stavby část C projektové dokumentace. V SO 112 nejsou tyto výkresy z důvodů duplicity dokládány.

Podrobněji viz. část D.2.3.6.1

SO 113 Rozvody NN

Objekt výpravní budovy mimo místností zázemí č. 0.02, 0.03, sociálního zařízení pro dopravního zaměstnance zahrnuje i místnost dopravní kanceláře č. 0.01 a stávající čekárnu pro cestující veřejnost č. 0.04. Čekárna se realizací stavby stane nevyužívanou cestující veřejností a z tohoto důvodu bude nově využita pro umístění technologií sdělovacích zařízení a DDTS. Obsahem stavebního objektu je zajistit úpravy napájení pro

nově instalované technologie ve výpravní budově. Na základě požadavků ze vstupní porady (26.6.2019 OŘ Hradec Králové) budou doplněny samostatné klimatizační jednotky do dopravní kanceláře 0.01 a do místnosti 0.04 čekárna nově sdělovací místnost. Klimatizační jednotky budou doplněny v rámci úprav elektroinstalace objektu. Venkovní části klimatizačních jednotek budou umístěny v souladu s požadavkem správce objektu na západní stěně objektu (směrem ke stávající komunikaci). Při instalaci vnějších klimatizačních jednotek je nutno instalovat svody kondenzátu po fasádě až k zemi do stávajícího žlábků tak, aby nedocházelo k odrazu kapajícího kondenzátu a ostřikování fasády objektu.

Na venkovní klimatizační jednotky budou zřízeny kryty VZT proti krádeži, které jsou součástí „SO 110 Výpravní budova Bartoušov – stavební úpravy“, dodávané klimatizační jednotky a kryty VZT je nutné při stavbě vzájemně rozměrově koordinovat.“

Byl vznesen požadavek na přesunutí půdního vstupu z čekárny do dopravní kanceláře a zřízení nového kabelového vstupu se šachtou do místnosti 0.04 v rámci stavebních úprav objektu. Požadované úpravy budou provedeny v rámci SO110 Výpravní budova Bartoušov – stavební úpravy.

V rámci úpravy elektroinstalace v nové sdělovací místnosti bude instalována nová samostatná rozvodnice RV3 pro napájení sdělovacích zařízení, klimatizační jednotky, osvětlení, pracovních zásuvek, zařízení DDTS ŽDC. Do místnosti bude zaveden nový napájecí kabel a signalizační kabel z rozvaděče RE-NN a vývod z uzemnění v rámci stavebního objektu SO 112 Napájení. Odběr sdělovacích zařízení bude samostatně měřen podružným elektroměrem SŽE umístěným v novém elektroměrovém rozvaděči RE-NN.

Odběr v dopravní kanceláři a v místnostech zázemí dopravního zaměstnance bude samostatně měřen podružným elektroměrem SŽE. Části technologie staničního zabezpečovacího zařízení instalované v dopravní kanceláři neovlivní tuto spotřebu, jelikož veškerá nová technologie zabezpečovacího zařízení instalovaná v dopravní kanceláři je napájena ze zálohovaného napájení z technologického domku staničního zabezpečovacího zařízení.

Pro napájení nové klimatizační jednotky v dopravní kanceláři z rozvodnice RV2 lze využít pozici rezervního jističe 6A, který bude vyměněn za jistič 16B-1. Napájení stávajících stožárků venkovního osvětlení z rozvaděče RV2 v dopravní kanceláři bude odpojeno v rámci SO114 Venkovní osvětlení. Uvolněné pozice v rozvaděči RV2 budou ponechány jako rezervy. Nové venkovní osvětlení je obsahem SO114 Venkovní osvětlení. Ostatní elektroinstalace v místnostech 0.01, 0.02, 0.03 zůstane stávající.

V místnosti sdělovacích a komunikačních technologií č. 0.04 bude instalována nová nástěnná plastová rozvodnice RV3. V rozvodnici bude instalován druhý stupeň přepětové ochrany se signalizací stavu. V místnosti 0.04 bude provedeno přepojení napájení stávajícího vnitřního osvětlení z nové rozvodnice RV3. Provede se instalace nového spínače osvětlení ke vchodovým dveřím. V místnosti 0.04 bude provedena instalace

pracovních zásuvek a instalace zásuvek s přepětovou ochranou pro napájení nových technologií. Poloha svítidel v místnosti zůstane zachována. Nově se nainstaluje klimatizační jednotka. V rozvodnici RV3 jsou jištěny jednotlivé obvody sloužící pro napájení sdělovacích technologií, technologie DDTS a elektroinstalace. Osvětlení sdělovací místnosti, zásuvkové obvody, napájení RACK skříně, temperování místnosti a klimatizační jednotka. Z rozvodnice budou napájeny i zásuvkové obvody pro technologické počítače sdělovacích zařízení v dopravní kanceláři. Napájení EZS a EPS je navrženo z rozvodnice RV3 v místnosti sdělovacích zařízení. Jistič vývodu pro EZS a EPS je doplněn o pomocný spínač. Signalizace bude vyvedena metalickým kabelem do skříně RACK k dalšímu zpracování v rámci PS 07 DDTS ŽDC dle požadavku SEE OŘ Hradec Králové. Rozvody elektroinstalace ve sdělovací místnosti budou vedeny v lištovém rozvodu z důvodu nenarušování stávajících sanačních omítek na stěnách. V ostatních místnostech výpravní budovy nejsou použity sanační omítky a elektroinstalační rozvody budou uloženy pod omítkou. V dopravní kanceláři bude pod stolem výpravčího instalován parapetní kanál s modulárními zásuvkami 45x45 mm s přepětovou ochranou typu 3 pro napájení zde instalovaných počítačů a tiskárny v rámci sdělovacích technologií. Tyto zásuvky budou napájeny ze sdělovací místnosti z rozvodnice RV3 a budou označeny dle projektu. Vodič PEN v rozvodnici RV3 bude přizemněn na uzemnění realizované v rámci stavebního objektu SO 112, které bylo zavedeno do kabelového kanálu a ukončeno na ekvipotenciální svorkovnici ve sdělovací místnosti pod rozvodnicí RV3.

Pod stolem výpravčího bude v parapetním žlabu instalována dvojice zásuvek pro možnost připojení stolní lampy. Tyto zásuvky budou napájeny ze stávajícího zásuvkového obvodu v dopravní kanceláři. K tomuto bude využit přívod pro stávající zásuvky na stěně nad stávajícím stolem výpravčího. Napájení těchto zásuvek je ze stávající rozvodnice RV2 v dopravní kanceláři.

Napájení technologických počítačů a monitorů zabezpečovacího zařízení je řešeno v rámci PS 01 ze zálohovaného zdroje v technologickém domku staničního zabezpečovacího zařízení.

Venkovní jednotky klimatizace budou dle požadavku správce objektu situovány na západní stěně objektu výpravní budovy ve směru ke komunikaci.

Podrobněji viz. část D.2.3.6.2

SO 114 Venkovní osvětlení

Tento stavební objekt zahrnuje následující instalace a zařízení: rozvaděč pro osvětlení RVO (atypicky vyzbrojený plastový pilíř), osvětlení nástupiště (svítidla LED na sklápěcích stožárech), osvětlení pracovních prostorů výhybek (svítidla LED na sklápěcích stožárech), uzemnění osvětlovacích stožárů.

Podrobněji viz. část D.2.3.6.3

SO 115 Kácení a náhradní výsadba

V rámci SO 115 bude provedeno odstranění křovin, náletových dřevin a některých stromů obvodu kmene nad 80cm, které kolidují se stavební záměrem dotčené akce „Zřízení výhybny Bartoušov“. Řešené území je stanoveno rozsahem předpokládané stavební činnosti na drážním pozemku stávající železniční trati „Nymburk město - Jičín“. Z hlediska potřeb provedení výřezu dřevin je začátek výřezu stanoven v km 26,100 a konec výřezu v km 39,800 uvedené železniční trati. Z hlediska nové vegetační výsadby, je uvažováno s výsadbou nových stromů a keřů v rozsahu dle rozhodnutí ke kácení dřevin přiložených v dokladové části viz. H.6. S menší úpravou a výsadbou bezúdržbových a nízko-roustoucích okrasných listnatých půdokryvných keřů a dřevin se pak uvažuje u zadního svahu nového nástupiště pro přejmenovanou zastávku „Žitětín“.

Podrobněji viz. část D.2.4.1

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

PBR je zpracováno ve samostatné části dokumentace v části D.3_Požárně bezpečnostní řešení

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby, není předmětem projektové dokumentace. Ve stávající výpravní budově Bartoušov se provádějí pouze drobné stavební úpravy bez zásahu do obvodového pláště budovy a bez zásahu do vnitřní dispozice objektu.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

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

V průběhu výstavby budou práce probíhat tak, aby nepřekračovali maximální povolené hlukové limity a nadměrně zatěžovali okolí stavby.

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

Z hlediska hygienického řešení stavby bude zařízení staveniště vybaneno mobilním WC se zajištěním pravidelné údržby tohoto zařízení.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

V rámci drobných stavebních úprav ve stávající výpravní budově Bartoušov se nepředpokládá zásah do stavebních konstrukcí s předpokladem pobytu osob v rámci výkonu služby drážních zaměstnanců (tzn. místnosti 0.01 Dopravní kancelář, 0.02 Denní místnost a 0.03 Nocležna), protiradonové opatření tak není řešeno. Sdělovací místnost č.0.04 nebude sloužit k trvalému pobytu osob.

Do obvodových konstrukcí, vnitřní dispozice ani do výplně oken a dveří se v rámci stavebních úprav ve výpravní budově Bartoušov nezasahuje.

Podle radonové mapy s v této oblasti vyskytuje radonový index – nízký.

b) Ochrana před bludnými proudy

Není předmětem stavby – trakce - nezávislá

c) Ochrana před technickou seizmicitou

V objektu ani v jeho blízkém okolí se nenacházejí zdroje technické seizmicity, popř. mají zanedbatelné hodnoty.

d) Ochrana před hlukem

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

V průběhu výstavby budou práce probíhat tak, aby nepřekračovali maximální povolené hlukové limity a nadměrně zatěžovali okolí stavby.

Hluk ze stavebních činností bude v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

Protipovodňová opatření

Dle aktuálních map „Povodňového plánu České republiky“ stavba nezasahuje do záplavového území. Protipovodňová opatření tak nejsou předmětem projektové dokumentace

Plochy zařízení staveniště a mezideponie jsou navrženy mimo záplavovou oblast.

e) Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod

Nejsou předmětem projektové dokumentace – stavba se v těchto oblastech nenachází

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Zpevněná plocha zajišťující přístup k novému nástupišti bude přímo napojena na stávající místní komunikaci vedoucí do obce Žitětín.

Ve výhybně Bartoušov dojde realizací stavby k navýšení instalovaného příkonu. Tato potřeba bude pokryta navýšením hodnoty hlavního jističe před elektroměrem fakturačního měření. Dojde ke sdružení dvou stávajících odběrů (odběr pro výpravní budovu a odběr pro zabezpečovací zařízení přejezdu). Navýšení je navrženo z hodnoty 3x25A a 3x24,7A na hodnotu 3x100A.

Příjezd ke stávajícím objektům ve výhybně Bartoušov je ze stávající místní komunikace s napojením na komunikaci I/32 vedle přejezdu ev. km 31,505.

Ve stávající dopravně Bartoušov se nacházejí stávající sítě ve správě a údržbě SŽDC s.o., jejich využití je nutné před započítáním stavby projednat s příslušnými správci těchto sítí.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Zpevněná plocha zajišťující přístup k novému nástupišti bude přímo napojena na stávající místní komunikaci vedoucí do obce Žitětín. Délka stykové hrany =

Ve výhybně Bartoušov dojde realizací stavby k navýšení instalovaného příkonu. Tato potřeba bude pokryta navýšením hodnoty hlavního jističe před elektroměrem fakturačního měření. Dojde ke sdružení dvou stávajících odběrů (odběr pro výpravní budovu a odběr pro zabezpečovací zařízení přejezdu). Navýšení je navrženo z hodnoty 3x25A a 3x24,7A na hodnotu 3x100A.

c) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterými jsou nástupiště Žitětín a přístupové komunikace k tomuto nástupišti.

Přístup na nástupiště je řešen bezbariérově pomocí přístupového chodníku o maximálním sklonu 8%.

Pochozí plochy musí být provedeny v souladu s pokynem 16456/2015 – O13 „Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace“, kde jsou přesně definovány požadavky na typ dlažby v okolí vodící linie s funkcí varovného pásu.

Nástupiště je vybaveno prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s TSI PRM 2015. Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 800 mm. Je ohraničen vodící linií varovného pásu šířky 400 mm. Na straně přiléhající bezpečnostnímu pásu je varovný pás v šířce 150 mm opticky vyznačen žlutým nátěrem (odstín RAL 6200). Plochu mezi nástupištění hranou H 130 a až po vodící proužek tvoří nástupištění dlažební deska.

Signální pásy šířky 800 mm pro navedení cestujících k přístřeškům na nástupišti nebo k východům jsou navrženy ze zámkové dlažby s půlkulatými výstupky v barvě nástupiště.

Podrobněji viz. SO 104 Nástupiště

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

a) Traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby

Provozní a dopravní technologie k dotčené stavbě je zpracována jako samostatná příloha části B_Souhrnná technická zpráva viz. samostatná příloha - B.4_Provozní a dopravní technologie

b) Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby

Provoz během výstavby je popsán v samostatné příloze v části B. 8 – Zásady organizace výstavby.

c) Zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních

Rozsah staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí byl určen v předchozím stupni dokumentace DUR na základě - porad k uvedené stavbě, požadavků jednotlivých odborů a správ SŽDC s.o. a v souladu s požadavky zpracované provozní a dopravní technologie, která je přiložena jako samostatná příloha části B_Souhrnná technická zpráva viz. příloha č. - B.4_Provozní a dopravní technologie Návrh zpracovaný ve stupni DUR byl odsouhlasen i na vstupní poradě ke stupni dokumentace DSP – bez zásadních změn.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Terénní úpravy v rámci SO 103 Železniční spodek:

Ve výhybně Bartoušov bude vpravo a vlevo od osy koleje č. 1 a č. 3 ve směru staničení provedena dosypávka z vyzískané zeminy z žel. spodku, do úrovně horní hrany zapuštěného štěrkového lože. Plocha bude vyspádovaná směrem od koleje, zemina bude po vrstvách hutněna, mezi nové kolejové lože a vrstvenou zeminu je doporučeno vložit separační geotextílii. V rámci SO 103 pak je navržena reprofilace stávajících drážních příkopů. Plochy jednotlivých vegetačních úprav jsou znázorněny v příloze č. 7, Vegetační úpravy, stavebního objektu SO 103.

Terénní úpravy v rámci SO 115 Kácení a náhradní výsadba:

V km 31,352 až 31,412 kde se nachází nová poloha nástupiště pro zastávku „Žitětín“, bude zadní svah nástupiště upraven formou mulčovací kůry a osázen bez-údržbovými nízko-rostoucími okrasnými listnatými půdo-kryvnými keřemi.

Plocha bude chemicky odplevelena postřikem, a mechanicky zbavena biologického odpadu. Na takto upravený svah bude rozprostřena a upravena ornice v mocnosti 10cm a následně ukotvena vhodná geotextílie. Na tuto plochu bude provedeno vysázení listnatých půdo-kryvných dřevin – „skalník dammerův - eichholz“ v rastru cca 3ks/1m² – celková plocha 77m². Finální vrstva bude tvořena mulčovací kůrou v potřebné tl. tak, aby byla zakryla celou separační geotextílii.

Plocha zřizování okrasné výsadby zastávky Žitětín je znázorněna v příloze č.7_Situace – náhradní výsadba, která je součástí objektu SO 115.

b) Použité vegetační prvky

Po finálním dokončení dosypávek a reprofilací příkopů v rámci SO 103 budou tyto plochy upraveny vegetační ochranou. Plochy, které budou upraveny zhutněnou dosypávkou z vyzískaného materiálu, budou osety vhodným travním semenem, pro zamezení eroze půdy. Na plochy svahů reprofilovaných příkopů bude provedena vegetační úprava hydroosevem.

Plocha bude chemicky odplevelena postřikem, a mechanicky zbavena biologického odpadu. Na takto upravený svah bude rozprostřena a upravena ornice v mocnosti 10cm a následně ukotvena vhodná geotextílie. Na tuto plochu bude provedeno vysázení listnatých půdo-kryvných dřevin – „skalník dammerův - eichholz“ v rastru cca 3ks/1m² – celková plocha 77m². Finální vrstva bude tvořena mulčovací kůrou v potřebné tl. tak, aby byla zakryla celou separační geotextílii.

c) Biotechnická, protierozní opatření

DTTO viz. předchozí odstavec b) Použité vegetační prvky

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda.

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 zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, vše v platném znění. A dále zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky) a lokality zařazené do soustavy Natura 2000 a přírodní parky.

Vlivem stavby jež se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, se nepředpokládá zhoršení životního prostředí.

V úseku žst. Bartoušov a žst. Jičín, prochází stávající železniční trať cca v km 34,500 - 34,900 zvláště chráněného území dle §14 zákona č. 114/1992 Sb., lokality soustavy Natura 2000 - EVL Česovské lesy. V tomto prostoru se v rámci stavby provádí pokládka nové kabelizace v rozsahu drážního tělesa a drážního pozemku - charakter stavby v tomto prostoru je stanoven charakterem prováděných prací při pokládce nové kabelizace tzn. Výkop rýhy, pokládka kabelizace, zpětný zásyp rýhy vyzískaným materiálem. Kácení stromů v rozsahu drážního pozemku bylo již v nedávné době provedeno, v rámci této stavby se tak kácení vzrostlých stromů neuvažuje, bude proveden maximálně výřez nových náletových dřevin a křovin bránící provedení výkopových prací.

V úseku žst. Bartoušov a žst. Jičín dále prochází stávající železniční trať Jičín - Nymburk město cca v km 41,000 - km 41,433 (žst. Jičín) a navazující trať Hradec Králové hl.n. - Turnov cca km 16,973 - km 17,504 (žst. Jičín) lokalitou soustavy geopark UNESCO Český ráj. V tomto prostoru se v rámci stavby provádí (stejně jako v prostoru Natura 2000) pokládka nové kabelizace v rozsahu drážního tělesa a drážního pozemku - charakter stavby v tomto prostoru je stanoven charakterem prováděných prací při pokládce nové kabelizace tzn. Výkop rýhy, pokládka kabelizace, zpětný zásyp rýhy vyzískaným materiálem.

Je nutné splnit podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy přiložené v části H_Doklady.

Ovzduší

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

Hluk

Po dobu stavby dojde ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel. Po dokončení stavby se hluková zátěž vrátí do stávajících podmínek z drážní dopravy.

Hluková měření stejně jako v odsouhlaseném předchozím stupni dokumentace DUR - nejsou součástí stavby, žst. Bartoušov se nachází v nezastavěné části obce. Vlivem stavby nedojde k navýšení stávající četnosti drážní dopravy, pouze se přesune křižování osobních vlaků z žst. Kopidlno do žst. Bartoušov při zachování stávajícího počtu vlaků.

Voda

V oblasti zřízení výhybny Bartoušov, kde se provádějí hlavní stavební práce bude v rozsahu drážního pozemku SŽDC s.o. provedena obnova stávajícího odvodnění drážního tělesa v podobě rekonstrukce a pročištění stávajících drážních propustků a reprofilace stávajících drážních příkopů – odvodňovací zařízení budou ponechány ve stejném místě a stávajících spádech – odtokové poměry dotčeného území výhybny se tak nemění.

Celková oblast stavby tzn. stávající traťový úsek žst. Kopidlno a žst. Jičín křižuje stávající vodoteče dle kilometrické polohy tratě v km:

Km 27,484 - Bílský potok

Km 28,773 - Mrlina

Km 29,438 - Mrlina

Km 31,588 - Mrlina

Km 35,489 - Nemyčevský potok

Km 38,250 - Černý potok

Km 39,419 - Čejkovický potok

Km 39,934 - Cidlina

Km 41,431 - Valdický potok

Pro všechny výše uvedená křížení platí - v místě křížení stavby se stávající vodotečí řeší stavba pouze pokládkou nové kabelizace formou - vložením do nových chrániček/ žlabů připevněných na stávající železniční mostní konstrukci, kromě Bílského potoku kde bude kabelizace provedena protlakem pod stávajícím korytem vodního toku dle podmínek správce toku – tzn. Povodí Labe.

Do koryt výše uvedených vodotečí nebude zasahováno. Stavba tak při dodržení technologické kázně nebude mít žádný vliv na stávající vodoteče.

Křížení s vodními toky bylo projednáno a odsouhlaseno správcem vodních toků – tzn. Povodí Labe, státní podnik, při provádění stavby je nutné dodržet podmínky správce Povodí Labe, státní podnik.

V oblasti stavby se nenalézají využívané zdroje podzemních vod, ani jejich ochranná pásma.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že tato stavba neohrožuje povrchové ani podzemní vody. Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven.

Havarijní plán:

Výčet možností vzniku havárie: K havarijní situaci může dojít zejména při neodborné manipulaci s motorovou naftou při jejím doplňování z malých obalů do nádrží stavební techniky v prostoru staveniště. Dalším možným zdrojem havárie může být technická závada na palivovém nebo hydraulickém systému stavební techniky.

Okamžitá opatření: Osoba, která zjistí jakýkoliv únik ropných látek je povinna, pokud je to v jejích silách, odstranit příčinu úniku a zabránit jeho rozšíření. První zásah směřuje zejména k zajištění požární bezpečnosti, to je hlavně k vyloučení možnosti vzniku požáru nebo výbuchu v zasaženém území. Zjištěný únik ohlásí stavbyvedoucímu stavby nebo jeho zástupci, který podle závažnosti úniku nebo havárie stanoví postup při likvidaci. V případě úniků pohonných hmot a maziv z techniky používané na stavbě zajistí lokalizaci unikajících ropných látek do vhodných nádob. Zajistí lokalizaci ropných látek rozlitých na zpevněných plochách nebo rostlém terénu pomocí sorbentů do vhodných nádob, aby se zamezilo vsaku těchto látek a ohrožení vody a půdy. V případě většího rozsahu havárie si vyžádá zásah Hasičské záchranné služby SŽDC s.o..

Na staveništi nebude zřizována zvláště upravená manipulační plocha z důvodů mobility většiny stavebních prostředků a tím možnosti čerpání pohonných hmot na čerpacích stanicích. Na staveništi bude uložena pouze zásoba pohonných hmot pro doplňování stavebních strojů do výše 200 litrů a mazacích olejů do výše 10 litrů. Tyto prostředky budou uloženy v plechové stavební buňce v záchytné ocelové vaničce. Doplňování pohonných hmot a maziv do stavebních strojů na staveništi bude prováděn za dozoru odpovědného pracovníka. Automobilní technika a stavební stroje budou po ukončení denních prací odstavovány ve vyhrazených prostorách staveniště. U dlouhodobě

odstavených stavebních strojů bude denně prováděna kontrola, zda nedochází k únikům ropných látek. V místech, kde je riziko úniku ropných látek z odstavené techniky, budou položeny vhodné plechové nádoby k lokalizaci případných úniků. Všichni pracovníci dodavatele stavby budou seznámeni se zásadami havarijního zabezpečení v prostoru staveniště.

K likvidaci následku (úniku) havárie se používají prostředky z havarijní soupravy umístěné na staveništi ve stavební buňce. Použití těchto prostředků určenými pracovníky dodavatele stavby je stanoveno v pokynech pro činnost při ropné havárii, které jsou vyvěšeny na dveřích stavební buňky.

Specifikace prostředků na zneškodnění úniku motorové nafty:

- sorbent v granulovaném stavu (VAPEX)
- sorbenty z netkaných textilií (FIBROIL)
- nádoby na použité sorbenty, pytle PVC
- nářadí ze sběru použitých sorbentů
- nádoby na lokalizované rozlité RL, nářadí a prostředky pro sběr rozlitých RL

Při manipulaci s motorovou naftou po dobu havárie a její likvidace hrozí nebezpečí vzniku výbušného prostředí, vzniku požáru a přímé ohrožení všech pracovníků při styku s manipulovaným médiem. V prostoru likvidace havárie platí proto přísný zákaz zacházení s otevřeným ohněm. Při likvidaci havárie musí být k dispozici funkční hasicí přístroje, které jsou v povinné výbavě zařízení staveniště. Vzhledem ke svému složení patří motorová nafta mezi látky zdraví škodlivé, které při styku s pokožkou způsobují její podráždění a při nadýchání par způsobují bolesti hlavy. Z tohoto důvodu musí být všichni pracovníci, kteří se budou podílet na likvidaci havárie, vybaveni vhodným pracovním oděvem a osobními ochrannými pomůckami.

Odpady

Při provádění stavby vznikne určité množství odpadů. Všechny vzniklé odpady budou důsledně roztríděny a přednostně předány oprávněným organizacím k využití. Při nakládání s těmito odpady je třeba postupovat dle Zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. Na základě § 16 zhotovitel stavby vypracuje písemnou dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby:

Závěrečná zpráva o nakládání s odpady (stavba nad 20 mil Kč) bude obsahovat textovou a přílohovou část dle níže uvedeného obsahu:

1. Textová část:

- název stavby
- název zhotovitele stavby, který předkládá souhrnnou „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady za celou stavbu“
- datum zpracování zprávy
- základní informace o stavbě v návaznosti na odpadové hospodářství
- změny od projektové dokumentace, zda k nim došlo a kde je to zapsáno ve stavebním deníku
- platná legislativa, podle které byla zpráva zpracována
- místo uložení povinných dokumentů v rámci odpadového hospodářství vyplývající ze zákona o odpadech (průběžná evidence o nakládání s odpady, evidenční listy pro přepravu nebezpečných odpadů, vážní lístky, průvodní listiny apod.)
- seznam všech příloh

2. Přílohová část:

- seznam všech firem (podzhotovitelů), které nakládaly s odpady
- řádné oprávnění všech podzhotovitelů pro danou činnost, jestli je zákonem vyžadováno
- platné rozhodnutí příslušného úřadu k provádění činností souvisejících s nakládáním odpadů dle právních požadavků
- seznam stavebních objektů a provozních souborů celé stavby s uvedením původců odpadů (pokud není jedna zodpovědná firma)
- seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- seznam vynaložených nákladů na nakládání s odpady dle stavebních objektů a provozních souborů korespondující s fakturací
- pravidelná roční hlášení o produkci a nakládání s odpady za kalendářní rok pokud to vyžadoval charakter stavby

Prohlášení o nakládání s odpady (stavba do 20 mil Kč) bude obsahovat níže uvedené údaje:

- název stavby
 - název zhotovitele stavby, který předkládá prohlášení
 - datum zpracování prohlášení
 - prohlášení zhotovitele, že s veškerým odpadem vzniklým v rámci stavby bylo nakládáno v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se odpadů a vzniklé odpady byly předány oprávněné osobě v souladu s platným zákonem o odpadech
 - seznam druhů a množství odpadů dle stavebních objektů a provozních souborů
- Zhotovitel stavby vypracovanou písemnou dokumentaci o nakládání s odpady předá při ukončení stavby určenému zástupci SŽDC.

Materiál kolejového roštu bude částečně po jeho rozebrání předán správci SŽDC OŘ Hradec Králové k dalšímu využití - jedná se o kolejnice, kolejnicové části výhybek, pryžovou přejezdovou konstrukci a betonové pražce SB8. Zbylé odpady zlikviduje zhotovitel stavby.

Seznam možných skládek stavebního odpadu:

NETŘEBICE - ŠUMBOR, spol. s r.o. - středisko ŠUMBOR, Netřebice 33, 288 02,
Netřebice - **27km**

LODÍN - FCC HP, s.r.o. - skládka Lodín, Nechanice, 503 15 Lodín – **45km**

KOŠTÁLOV - MP Skládka Košťálov, 512 02, Košťálov – **35km**

ENRETA s.r.o., Semtín 111, Pardubice – Semtín – **95 km**

Většina stavebních odpadů bude předávána k využití či odstranění příslušným firmám, které musí být v souladu s §12 odst. 3 oprávněny k jejich převzetí. Oprávněná osoba k převzetí odpadu musí být provozovatelem zařízení k využití nebo odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu. Při nakládání s odpadem je nutné zajišťovat přednostní materiálové a dále energetické využití odpadu před jejich odstraněním.

Odpovídající likvidaci odpadů ze stavby zajisti dodavatel stavby. Lehké výrobky a materiály je nutné zajistit proti odnesení větrem, zejména potom jejich odřezky a odpady. V průběhu výstavby není předpoklad pro ohrožení životního prostředí. Původce odpadů je povinen odpady zařazovat podle druhu a kategorie podle §5 a §6 a zajistit přednostní využití odpadů v souladu s §11, dále je povinen vést průběžnou evidenci odpadů dle §16 písmene g).

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., v platném znění.

Odpady, které sám nemůže využít nebo odstranit v souladu s tímto zákonem (č.185/2001Sb.) a prováděcími právními předpisy, je povinen převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle §12 odstavce 3 a to buďto přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby.

Charakteristika a zatřídění předpokládaných odpadů ze stavby dle katalogu odpadů z vyhlášky číslo 93/2016 Sb.:

Kategorizace odpadů a jejich předpokládané množství:

Číslo odpadu	Kategorie	Název položky	Množství v rámci PS a SO	Množství celkem (t)
17 02 04	N	Dřevěné pražce	SO 101 – 72,52 t	75,52
17 01 01	O	Beton z demolic	SO 101 – 8,66 t SO 102 – 5,84 t SO 103 – 15,9 t SO 107 – 20,125 t SO 110 – 1,5 t	51,035
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (Čistá výkopová zemina)	SO 102 – 5,84 t SO 103 – 2 786 t SO 104 – 516,8 t SO 106 – 610,259 t SO 107 – 20,4 t SO 108 – 24,6 t SO 109 – 16 t SO 110 – 22,4 t	4 002
17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 (Stavební suť)	SO 103 – 786 t SO 106 – 383,04	1 169
17 02 03	O	Plasty (polyetylenové podložky)	SO 101 – 0,31 t	0,31
17 02 03	O	Plasty (pryžové podložky)	SO 101 – 0,70 t	0,70
17 05 08	O	Štěrka z komunikace a kolejiště	SO 101 – 1 081,8 t SO 105 – 51,48 t	1 133,3
17 03 03	N	Asfaltové stavební nátěry	SO 106 – 0,1 t	0,1
17 03 02	O	Asfaltový beton bez dehtu	SO 105 – 31,13 t SO 107 – 30,45 t	61,58
17 05 07*	N	Štěrka z kolejiště obsahující nebezpečné látky	SO 101 – 388 t SO 103 – 151 t	539

Orgánem státní správy v oblasti odpadového hospodářství je stavbě místně příslušný referát životního prostředí městského úřadu. Tato oblast se řídí Zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Ve smyslu tohoto zákona je nutný souhlas orgánů státní správy pro nakládání s odpadem, tj. pro manipulaci, skladování, úpravu, přepravu a zřízení zařízení k zneškodňování odpadů.

Půda

Stavba je v celém rozsahu umístěna na pozemcích evidovaných v katastru nemovitostí jako - "ostatní plocha" a "zastavěná plocha a nádvoří" (rozpis viz. A_Prvodní zpráva) do pozemků s evidovaným způsobem ochrany ZPF nebo PUPFL stavba nezasahuje. V rámci stavby není potřeba trvalý ani dočasný zábor pozemků s evidovaným způsobem ochrany ZPF nebo PUPFL.

Stavba zasahuje do 50m ochranného pásma pozemků lesa (PUPFL).

k.ú. Nemyčeves

SEZNAM PUPFL ležících do 50-ti metrů od obvodu stavby

Parcela	LV	Vlastník (správce)	Druh pozemku
334/5	358	Lazák Vratislav	lesní pozemek
334/4	128	Lesy České republiky s.p.	lesní pozemek
334/3	128	Lesy České republiky s.p.	lesní pozemek
334/6	10001	Obec Nemyčeves	lesní pozemek
334/7	85	Hnízdo Jiří, Hnízdo Roman, Langr Bohumil	lesní pozemek

k.ú. Jičíněves

SEZNAM PUPFL ležících do 50-ti metrů od obvodu stavby

Parcela	LV	Vlastník (správce)	Druh pozemku
282/2	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
282/1	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
93/4	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
93/3	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek
93/2	359	Graf Von Schlik Andreas	lesní pozemek

k.ú. Pševes

SEZNAM PUPFL ležících do 50-ti metrů od obvodu stavby

Parcela	LV	Vlastník (správce)	Druh pozemku
917	10001	Město Kopidlno	lesní pozemek

b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Charakter stavby neovlivní negativně přírodu a krajinu, stavba je situaována výhradně na stávajícím drážním tělese.

Na pozemku se nenacházejí žádné zvláště chráněné druhy rostlin podle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb. z živočišných druhů se zde rovněž nevyskytují žádné zvláště chráněné – potvrzeno ve stupni DUR.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V úseku žst. Bartoušov a žst. Jičín, prochází stávající železniční trať cca v km 34,500 - 34,900 zvláště chráněného území dle §14 zákona č. 114/1992 Sb., lokality soustavy Natura 2000 - EVL Česovské lesy. V tomto prostoru se v rámci stavby provádí pokládka nové kabelizace v rozsahu drážního tělesa a drážního pozemku - charakter stavby v tomto prostoru je stanoven charakterem prováděných prací při pokládce nové kabelizace tzn. Výkop rýhy, pokládka kabelizace, zpětný zásyp rýhy vyzískaným materiálem. Kácení stromů v rozsahu drážního pozemku bylo již v nedávné době provedeno, v rámci této stavby se tak kácení vzrostlých stromů neuvažuje, bude proveden maximálně výřez nových náletových dřevin a křovin bránící provedení výkopových prací.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Musí být splněny podmínky závazných stanovisek orgánů státní správy přiložených v části H_Doklady. Velikost, typ a technické vybavení stavby nevyžadují zjišťovací zřízení či stanovisko EIA.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Stavba nespadá do režimu integrované prevence.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Nutno dodržovat stávající ochranná pásma technické infrastruktury a inženýrských sítí. Stavbou nevznikají nová ochranná a bezpečnostní pásma – ochranné pásmo dráhy se nemění.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

V souladu s ustanovením § 10 odst. 6 zákona číslo 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, § 22 vyhlášky MV č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva a v souladu se zákonem číslo 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, se pro posuzovanou stavbu ochrana obyvatelstva neřeší.

Stavba řeší úpravu stávajícího kolejiště na stávajícím drážním pozemku, při zachování stávající drážní dopravy. Kolejiště se nerozšiřuje.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

Viz samostatná příloha B.8.1_Technická zpráva

B.8.2 Výkresy

Viz samostatná příloha B.8.2_Zařízení staveniště

B.8.3 Harmonogram výstavby

Viz samostatná příloha B.8.3_Harmonogram výstavby

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Není předmětem stavby – stavba se bude provádět jako jeden celek

B.8.5 Bilance zemních hmot

Viz. příloha B.8.1_Technická zpráva – odstavec i)

B.8.6 Havarijní plán

Viz samostatná příloha B.8.6_Havarijní plán

B.8.7 Dokumenty koordinátora BOZP

Viz samostatná příloha B.8.7_Dokumenty koordinátora BOZP

B.8.8 Dopravně inženýrské opatření

Viz samostatná příloha B.8.8_Dopravně inženýrské opatření

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

V oblasti zřízení výhybny Bartoušov, kde se provádějí hlavní stavební práce bude v rozsahu drážního pozemku SŽDC s.o. provedena obnova stávajícího odvodnění drážního tělesa v podobě rekonstrukce a pročištění stávajících drážních propustků a reprofilace stávajících drážních příkopů – odvodňovací zařízení budou ponechány ve stejném místě a stávajících spádech – odtokové poměry dotčeného území výhybny se tak nemění.

Celková oblast stavby tzn. stávající traťový úsek žst. Kopidlno a žst. Jičín křížuje stávající vodoteče dle kilometrické polohy tratě v km:

Km 27,484 - Bílský potok

Km 28,773 - Mrlina

Km 29,438 - Mrlina

Km 31,588 - Mrlina

Km 35,489 - Nemyčevský potok

Km 38,250 - Černý potok

Km 39,419 - Čejkovický potok

Km 39,934 - Cidlina

Km 41,431 - Valdický potok

Pro všechny výše uvedená křížení platí - v místě křížení stavby se stávající vodotečí řeší stavba pouze pokládku nové kabelizace formou - vložením do nových chrániček/ žlabů připevněných na stávající železniční mostní konstrukci, kromě Bílského potoku, kde bude kabelizace provedena protlakem pod stávajícím korytem vodního toku dle podmínek správce toku – tzn. Povodí Labe.

Do koryt výše uvedených vodotečí nebude zasahováno. Stavba tak při dodržení technologické kázně nebude mít žádný vliv na stávající vodoteče.

Křížení s vodními toky bylo projednáno a odsouhlaseno správcem vodních toků – tzn. Povodí Labe, státní podnik, při provádění stavby je nutné dodržet podmínky správce Povodí Labe, státní podnik.

V oblasti stavby se nenalézají využívané zdroje podzemních vod, ani jejich ochranná pásma.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že tato stavba neohrožuje povrchové ani podzemní vody. Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven.