





Souřadnicový systém: S-JTSK


Výškový systém: Bpv



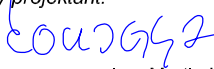
Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
-				

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:  Bc. Michal Munzar	Kontroloval:  Jiří Novosad, DiS.	Odpovědný projektant:  Ing. Martin Koudelka
--	--	---

KRAJ: Královéhradecký	OKRES: Jičín	OÚ: Jičíněves
-----------------------	--------------	---------------

Název akce: Zřízení výhybny Bartoušov	
---	--

Část: B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Číslo zakázky: ZAK-2019-19	
	Stupeň:	DSP, PDPS
	Datum:	01/2020
	Měřítko:	-

Příloha: TECHNICKÁ ZPRÁVA	Formát:	A4	
	Verze:	Část:	Č. přílohy:
		B	8.1



B. 8. 1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

O B S A H:

1. Údaje o stavbě	2
1. 1. Údaje o stavbě.....	2
1. 2. Údaje o stavebníkovi	3
1. 3. Údaje o zpracovateli dokumentace	3
2. Technická zpráva	4



1. Údaje o stavbě

1. 1. Údaje o stavbě

a) Název stavby

„Zřízení výhybny Bartoušov“

b) Místo stavby

Místo stavby:

trať Hradec Králové hl.n. – Jičín – Turnov

Název trati dle TTP

Hradec Králové hl.n. – Jičín – Turnov

Číslo trati dle TTP

511A

Traťový úsek (TÚ)

1061 Ostroměř - Jičín

Místo stavby:

trať Jičín – Nymburk město

Název trati dle TTP

Jičín – Nymburk město

Číslo trati dle TTP

541C

Traťový úsek (TÚ)

1421 Veleliby - Jičín

Katastrální území:

Kopidlno [669296], Pševs [631825], Bartoušov u Jičíněvsi [659631], Jičíněves [659649], Nemyčevs [703273], Vitiněves [782912], Staré Místo [723754], Čejkovice u Jičína [723738], Jičín [659541]

Okres:

Jičín

Kraj:

Královéhradecký

c) Předmět dokumentace

Předmět dokumentace:

Rekonstrukce

Stupeň dokumentace:

Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Dokumentace v rozsahu:

dle vyhlášky 146/2008, příloha č. 3, doplněna o požadavky dle směrnice SŽDC s.o. - č. 11/2006 – příloha č. 2

Stavba:

trvalá

Účel užívání stavby:

Železniční infrastruktura

Způsob provádění:

Dodavatelsky, na základě výběrového řízení stavebníka



1. 2. Údaje o stavebníkovi

Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 PRAHA 1 IČ: 70 99 42 34 DIČ: CZ 70 99 42 34
Zastoupená:	Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Hlavní inženýr stavby:	Pavel Divín e-mail: divin@szdc.cz tel.: + 420 607 081 964

1. 3. Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Zpracovatel dokumentace

Dodavatel dokumentace:	PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b 198 00 Praha 9 - Hloubětín IČ: 49 82 31 41 DIČ: CZ 49 82 31 41
------------------------	--

b) Hlavní inženýr projektu

Vedoucí projektu:	Jiří Novosad, DiS. PROJEKT servis, spol. s r.o. e-mail: Jiri.Novosad@projekt-servis.cz tel.: + 420 724 969 041
Odpovědný projektant stavby:	Ing. Martin Koudelka PROJEKT servis, spol. s r.o. ČKAIT 0012803, dopravní stavby, pozemní stavby e-mail: martin.koudelka@projekt-servis.cz tel.: + 420 725 059 889

c) Zpracovatelé jednotlivé částí dokumentace

Dopravně-inženýrské opatření:	Bc. Michal Munzar PROJEKT servis, spol. s r.o. e-mail: Michal.Munzar@projekt-servis.cz tel.: + 420 739 507 864
-------------------------------	---



2. Technická zpráva

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

Veškeré materiály potřebné pro stavbu budou dováženy, vyjma recyklace stávajícího kolejové lože, materiál po recyklaci bude použit do konstrukční vrstvy železničního spodku. Odpad po recyklaci bude odvezen na řízenou skládku.

Pro dopravu materiálu budou primárně využity technologie po železnici s přístupem od ŽST Jičín a ŽST Kopidlno tak, aby došlo k minimalizaci dopravy materiálu po pozemních komunikacích.

Sekundární možností je doprava materiálu nákladními automobily na plochy zařízení stavenišť, odkud budou postupně odebrány na místo stavby. S přístupem na staveniště je uvažováno u stávající hlásky, nákladiště Bartoušov v blízkosti železničního přejezdu v km 31,505 po silnici I. třídy/32 z obou stran. Viz B.8.2 Zařízení stavenišť.

S výstavbou provizorních zpevněných cest se v rámci výstavby neuvažuje.

b) odvodnění stavenišť,

Staveniště zřizované v nákladišti Bartoušov budou umístěna v úrovni stávajícího terénu. Staveniště bude odvodněno pomocí přirozeného vsaku do spodních vrstev terénu.

c) napojení stavenišť na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

S přístupem na staveniště budou primárně využity technologie po železnici s přístupem od ŽST Jičín a ŽST Kopidlno tak, aby došlo k minimalizaci dopravy materiálu po pozemních komunikacích.

Sekundární možností je doprava materiálu nákladními automobily na plochy zařízení stavenišť, odkud budou postupně odebrány na místo stavby. S přístupem na staveniště je uvažováno u stávající hlásky, nákladiště Bartoušov v blízkosti železničního přejezdu v km 31,505 po silnici I. třídy/32 z obou stran. Viz B.8.2 Zařízení stavenišť.

Nejedná se o stavbu na elektrifikované trati. Vzhledem k tomu, že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení stavenišť, nejsou pro tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody a elektrické energie a plynu. Stavba může být prováděna nezávisle na inženýrských sítích v blízkosti předmětného kolejíště.

Železniční doprava bude nadále po dokončení stavby provozována nezávislou motorovou trakcí.

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

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

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

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Z důvodu výstavby dojde k částečným zásahům na pozemky cizích subjektů. Podrobný výpis pozemků je součástí I. Geodetické dokumentace resp. I. 2 Majetkoprávní část.

Samotná stavba nebude mít vliv na okolí stavby. Stavba bude koordinována se stavbou "Výstavba PZS v km 36,324 a v km 37,323 trati Jičín – Nymburk".

e) ochrana okolí stavenišť a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Pro samotné staveniště není potřeba provádět asanace, demolice a kácení dřevin. Kácení dřevin bude v rámci nové výstavby stavebních objektů a provozní souborů.



f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

V rámci pokládky kabelizace v úsecích ŽST Kopidlno – nákladíště Bartoušov a nákladíště Bartoušov – ŽST Jičín se předpokládá provádění prací liniovým způsobem bez nutnosti zřizování ploch a zařízení staveniště.

Pro hlavní stavební práce v hlásce a nákladišti Bartoušov, bude po domluvě možné využít plochy stávajícího nákladíště Bartoušov, které se nacházejí na pozemku SŽDC, s.o. p.č. 371 k.ú. Bartoušov u Jičíněvsi.

Plochy jsou pronajaty majitelem místního kovošrotu pan Zdeněk Kára tel. 604429333, kovošrot však využívá pouze polovinu pronajímané plochy, zbylá plocha nákladíště cca 1800 m² je volná a dle domluvy s majitelem kovošrotu není problém ji bezplatně využít po dobu výstavby jako zařízení staveniště a mezideponii vyzískaného materiálu (kolejový rošt, štěrkové a zeminové materiály). Pro příjezd na tuto mezideponii je po domluvě možné využít stávající asfaltovou účelovou komunikaci, která probíhá kolem stávající výpravní budovy následně celým kovošrotem - podmínka majitele kovošrotu je nahlásit započetí stavby min. 14dní předem pro úklid materiálu a zajištění dostatečného průjezdného prostoru kovošrotem. Omezující prvky - kovošrot je obehnan plotem, průjezdná komunikace je uzavíraná ze dvou strany oplocení bránou, přesné podmínky časové možnosti otevření těchto bran je nutné dořešit před započetením stavby, dalším částečně omezujícím prvkem je nadzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s..

Případně je možné, na žádost zhotovitele stavby, využít jako alternativní mezideponii především pro uskladnění vytržených kolejových polí je uvažováno s meziskládkou na stávajících uzavřených kolejích č. 1,2,4 v nákladním nádraží ŽST Jičín, na pozemku p.č. 833/2 k.ú. Jičín, pozemek ve vlastnictví ČD a.s. v tomto případě je nutné řešit pronájem ploch s vlastníkem pozemku. Uzavření kolejí č.1,2,4 bylo provedeno v rámci stavby "Projektová dokumentace na provedení kolejových úprav, nákladové nádraží Jičín – snesení postradatelného zařízení" realizace provedena v roce 2018. Poplatky spojené s pronájmem ploch vč. projednání budou případně zajištěny zhotovitelem stavby.

Plochy ZS 1:

Staveniště bude umístěno na p.č. 371 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 – **135,0 m²**.

Plochy ZS 2:

Staveniště bude umístěno na p.č. 371 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 – **230,0 m²**.

Plochy ZS 3:

Staveniště bude umístěno na p.č. 371 - Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dílčďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1 – **3500,0 m²**.

Trvalé zábory pro staveniště nebudou realizovány.

Po dokončení stavby a odvozu veškerého materiálu budou všechny plochy zařízení staveniště řádně uklizeny a uvedeny do původního stavu.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

V rámci stavby nevzniknou stavbou požadavky na obchozí trasy.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

V rámci stavby budou produkovány odpady související s demolicí, výkopových prací. Veškeré odpady budou ze stavby průběžně odváženy k recyklaci mimo staveniště. Množství odpadů je uvedeno v části B.6. a).

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Předpokládané množství vykopané zeminy: **3060 m³**

Předpokládané množství vyzískané zeminy na záspsy: **1059 m³**

Předpokládané množství zeminy s odvozem na skládku: **2001 m³**

V prostoru stavby v nákladišti Bartoušov bude zřizována mezideponii, na které bude umístěna recyklační linka. Veškerý materiál bude průběžně odvážen k likvidaci.



j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/1992 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména § 9, 11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

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

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

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

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

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

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Podrobněji řešeno v části B. – Dokumenty koordinátora BOZP.

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

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu:

- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných.
Průkaz pro cizí subjekt
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 33 0050-603, ČSN EN 50110-1 ed. 3, ČSN 34 3085 ed. 2.



Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy.
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost.
- Při zemních pracích musí všichni účastníci výstavby dodržovat předpis S. Veškerá speciální vozidla musí splňovat podmínky stanovené Vyhláškou MD č. 173/1995 Sb. Zdvihací zařízení musí splňovat požadavky stanovené Vyhláškou MD č. 100/1995 Sb.
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání.
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě.
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace.
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat.
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě.
- Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s. o. nebo ČD, a. s.
- Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu). Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽDC SM56 „Směrnice o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty“.
- Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízeních stavenišť nebo případně při vlastních pracích na železničním spodku a svršku. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:
 - 1) Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
 - 2) Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy zachytné nádoby.
 - 3) Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

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.

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- ČSN 33 0050-603 Mezinárodní elektrotechnický slovník. Kapitola 603: Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- ČSN EN 50110-1 ed. 3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních - Část 1: Obecné požadavky
- Vyhláška 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti v elektrotechnice



l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

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

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

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

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

V rámci stavby se nepředpokládá použití systémové provizorní lávky.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců provozovatele dráhy a osob s povolením vstupu do kolejíště.

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 a vzorového listu žel. spodku Ž 8.7 - změna č. 2. 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

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

V rámci stavby dojde k omezení provozu na železničním přejezdu v ev. km 31,505 na silnici I. třídy/32. Dojde k úplné uzavírce přejezdu během výluky traťové koleje na **8 dní**. Návrh opatření je uvedeno v části B.8.8 Dopravně – inženýrské opatření.

V rámci stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“, dojde k pokládce kabelizace mezi ŽST Jičín a ŽST Kopidlno. V místech křížení nové kabelizace s nebezpečnými cestami u polních železničních přejezdů, lze pokládku řešit formou překopu přes nebezpečné kryty pozemních komunikací. V případě této zvolené formy pokládky (technologie výkopu/překopu) si zhotovitel stavby projedná s příslušnými orgány dočasné uzavření, případně omezení na železničních přejezdech a přilehlých úsecích pozemní komunikace v rámci svých činností včetně případného osazení přechodného dopravního značení. Dokončovací práce na železničním svršku 3. podbíjení proběhnout v 2021, dojde k úplné uzavírce železničního přejezdu v ev. km 31,505 na 1 den. Projednání ohledně jednodenní uzavírky vč. objízdných tras a osazení přechodného dopravního značení zajistí zhotovitel stavby.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

V rámci stavby nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.



o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,

Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace (hlavní práce):	2020
Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce):	březen - listopad 37 týdnů (2020)
Dokončovací práce na železničním svršku (3. podbití):	2021
Nepřetržitá výluka traťové koleje:	60N (září – říjen 2020)
Nepřetržitá výluka traťové koleje (3. podbíjení):	1N (2021)
Doba uzavření železničního přejezdu:	8 dní (říjen 2020)
Doba uzavření železničního přejezdu (3. podbíjení):	1 den (2021)

Před zahájením stavebních prací je nutno vytýčit za přítomnosti správců podzemní inženýrské sítě, práce provádět za odborného dozoru správců.

S přístupem na staveniště budou primárně využity technologie po železnici s přístupem od ŽST Jičín a ŽST Kopidlno tak, aby došlo k minimalizaci dopravy materiálu po pozemních komunikacích.

Sekundární možností je doprava materiálu nákladními automobily na plochy zařízení staveniště, odkud budou postupně odebrány na místo stavby. S přístupem na staveniště je uvažováno u stávající hlásky, nákladiště Bartoušov v blízkosti železničního přejezdu v km 31,505 po silnici I. třídy/32 z obou stran. Viz B.8.2 Zařízení staveniště. Příjezd silničními vozidly po pozemních komunikacích. Před jednotlivými výjezdy na pozemní komunikaci budou umístěny informační značky IP 22 „Změna místní úpravy“ s textem „Pozor výjezd vozidel ze stavby“. Značky budou osazeny po celou dobu realizace akce.

Při provádění prací se předpokládá úplná uzavírka přejezdu v ev. km 31,505. Během této uzavírky budou zajištěny odklonové trasy pro individuální automobilovou dopravu po stávající silniční síti. Dopravně-inženýrské opatření během výstavby je řešeno v části B.8.8 Dopravně – inženýrské opatření.

Hlavní zásady při stanovení dopravních výluk:

- Výluková propustnost není spočtena, protože se jedná o jednokolejnou trať, na které je plánován běžný provoz nebo je uvažováno s vyloučením provozu;
- Vypnutí staničního zabezpečovacího zařízení a jeho úpravy/napojení na nové prvky železničního svršku budou probíhat v době vyloučení provozu;
- Omezení rychlosti – kolem pracovního místa $V = 50 \text{ km/h}$, je ale předpokládáno, že práce budou probíhat za úplného vyloučení provozu;
- Výluky je třeba koordinovat s případnými výlukami na okolních tratích;
- Jednotliví přepravci budou o případném zákazu nakládky a vykládky informováni prostřednictvím PO. Jednotliví přepravci se před plánovanými výlukami předzásobí nebo budou obslouženi přes Chlumec nad Cidlinou a Ostroměř;
- Osobní doprava bude v době vyloučení železničního provozu zajištěna náhradní autobusovou dopravou. Na přání objednatele bude snaha o zachování železničního provozu v období letní turistické sezóny, tj. začátek prací až v září nebo později, ale tak, aby se projekt stihl realizovat v jedné stavební sezóně.



Stavebně montážní postup (technologický postup prací):

Stavba je rozdělena do 5 etap:

Etapa A:	Přípravné práce	březen 2020
Etapa B:	Realizace prací bez výluky koleje	duben – září 2020
Etapa C:	Realizace prací s výlukou koleje	září – říjen 2020 (60N 2.9. – 31.10. 2020)
Etapa D:	Dokončovací práce	listopad 2020
Etapa E:	Realizace prací s výlukou koleje (3. podbíjení)	2021 (1N)

Etapa A - 03/2020 – bez výluk koleje:

V tomto termínu se předpokládá provést výřez stromů a náletových dřevin a křovin z důvodů podmínky provádět tyto práce v období vegetačního klidu. Započnou přípravné práce zhotovitele stavby.

Dopravní opatření v etapě A:

Výluková propustnost

- Výluková propustnost se nestanovuje.

Dopravní opatření

- Žádné dopravní opatření.

Etapa B - 04/2020 – 09/2020 - bez výluky traťové koleje:

V tomto období budou provedeny stavební práce nepodléhající výlukám dotčené železniční dráhy tzn. – bude provedena kompletní pokládka kabelizace v úsecích ŽST Kopidlno - Bartoušov a Bartoušov - ŽST Jičín viz. PS 01, PS 02 a SO 112 včetně zřízení nových kabelových skříní.

Veškerá kabelizace, která bude během stavby položena, nebo využita, bude po celou dobu stavby dostatečně ochráněna proti poškozením vlivem zemních prací!.

Upozornění na skutečnost - společnost ČEZ Distribuce a.s. provede navýšení příkopu v ŽST Bartoušov 9 měsíců od podpisu smlouvy viz. H_ Doklady).

Kromě pokládky kabelizace se budou provádět stavební práce mimo oblast kolejiště – tzn. výstavba technologického domku pro zabezpečovací zařízení v rámci PS 01 vedle výpravní budovy Bartoušov, dále budou prováděny kompletní práce v rámci rozsahu objektů SO 110 Výpravní budova Bartoušov - stavební úpravy, SO 113 Rozvody NN.

Při provádění prací v tomto období bez výluky koleje nesmí být vlivem stavebních prací ohrožen nebo omezen stávající drážní provoz a bezpečnost.

Dopravní opatření v etapě B:

Výluková propustnost

- Výluková propustnost se nestanovuje.

Dopravní opatření

- Kolem pracovních míst jízda pomalou rychlostí 50 km/h.



Etapu C - 09/2020 – 10/2020 - výluka traťové koleje 60N (2.9.2020 – 31.10.2020) úsek Kopidlno – Jičín + uzavírka železničního přejezdu ev. km 31,505:

Rozhodující práce ostatních PS a SO budou pak prováděny ve výluce traťové koleje na úseku ŽST Kopidlno - ŽST Jičín, předpoklad 60N. Bude zajištěna náhradní autobusová doprava, součástí výluk bude také v potřebné míře uzavření přejezdu ev. km 31,505 pro provedení celkové rekonstrukce v rámci SO 105, bude stanovena objízdna trasa. Předpokládaný postup výstavby je v příloze tohoto dokumentu – „Technologický postup prací“. Jedná se technologický postup a harmonogram prací před realizací stavby. Závazný technologický postup prací bude vypracován před započítáním stavby zhotovitelskou firmou s přihlédnutím k místním podmínkám a koordinaci jednotlivých činností při výstavbě, podmínkám provozu a požadavkům investora. V rámci výluk 60N budou provedeny hlavní stavební práce v oblasti nové výhybny Bartoušov a doplňující práce v úsecích ŽST Kopidlno - Bartoušov a Bartoušov - ŽST Jičín které nebylo možné provést v etapě B. Technologický postup prací je řešen v příloze **B.8.3 Harmonogram prací**.

Dopravní opatření v etapě C:

Výluková propustnost

- Výluková propustnost se nestanovuje. Dojde k nepřetržité výluce 60N traťové koleje jednokolejné tratě v úseku ŽST Jičín – ŽST Kopidlno.

Dopravní opatření

- Dopravní opatření při uzavírce železničního přejezdu v ev. km 31,505 (8 dní) – samostatná příloha B.8.8.

Etapu D – 11/2020 – bez výluky traťové koleje

V tomto období budou provedeny veškeré dokončovací práce příslušných SO a PS, které se neprovedly v etapě C a nejsou závislé na výlukách koleje. Jedná se tak o dokončovací práce v podobě terénních úprav, demontáže kolejového roštu a výhybek, likvidace odpadů, náhradní výsadba uvedení ploch zařízení staveniště do původní podoby atd.

Při provádění prací v tomto období bez výluky koleje nesmí být vlivem stavebních prací ohrožen nebo omezen stávající drážní provoz a bezpečnost.

Dopravní opatření v etapě D:

Výluková propustnost

- Výluková propustnost se nestanovuje.

Dopravní opatření

- Kolem pracovních míst jízda pomalou rychlostí 50 km/h.

Etapu E – 2021 – výluka traťové koleje 1N + uzavírka železničního přejezdu ev. km 31,505

Budou provedeny veškeré práce v rozsahu objektu SO 101.2 Železniční svršek 3. podbití traťové koleje.

Dopravní opatření v etapě E:

Výluková propustnost

- Výluková propustnost se nestanovuje. Dojde k nepřetržité výluce 1N traťové koleje jednokolejné tratě v úseku ŽST Jičín – ŽST Kopidlno.

Dopravní opatření

- Dopravní opatření při uzavírce železničního přejezdu v ev. km 31,505 (1 den) – projednání objízdnych tras vč. osazení přechodného dopravního značení zajistí zhotovitel stavby.



Postupné uvádění do provozu:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽDC SM56 „Směrnice o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty“.

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

p) požadavky na výluky veřejné dopravy,

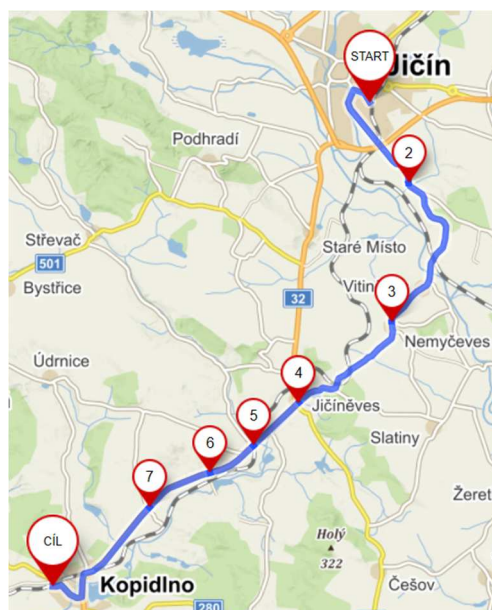
Hlavní pracovní náplň spojená s výlukou traťové koleje bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Jičín – Nymburk město. Doba trvání nepřetržité výluky traťové koleje je navržena jako technicky odpovídajícího charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

Dále dojde k úplné uzavírcce železničního přejezdu v ev. km 31,505 a tím dojde k omezení silniční dopravy včetně omezení autobusových linek. Doba uzavírky železničního přejezdu je navržena v minimálním rozsahu. Objízdné trasy pro silniční dopravu včetně opatření pro autobusové linky jsou podrobněji popsány v části dokumentace B.8.8 Dopravně – inženýrské opatření.

V době nepřetržité kolejové výluky v délce 60 dní bude obsluha úseku Jičín – Kopidlno zajištěna následovně:

- Osobní doprava nahrazena autobusem:

- Počet autobusů za vlakové spoje byl konzultován s dopravcem České dráhy, a.s. U vlaků Os je počítáno jen s jedním autobusem délky 12 m. U vlaků Sp je počítáno s dvěma autobusy délky 12 m.
- Objízdná trasa při **neuzavřeném** železničním přejezdu v km 31,505 je počítána v délce 18 km. Počet nahrazených vlakových spojů v úseku Kopidlno – Jičín a zpět je celkem 27 (25 Os a 2 Sp) v pracovní den a 20 (Os 17 a 3 Sp) v dny pracovního volna.
- Objízdná trasa je vedena v obou směrech po silnicích III/32840, III/32838, III/32837, I/32, III/28032 a II/280.

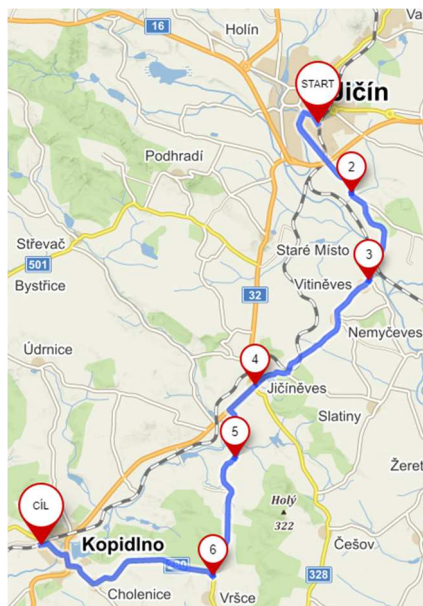


- Umístění zastávek NAD:

<i>název zastávky NAD</i>	<i>umístění zastávky NAD</i>
Kopidlno	před staniční budovou
Pševes	na autobusové zastávce „Kopidlno, Pševes“
Bartoušov zast.	na autobusové zastávce „Jičíněves, Bartoušov“
Bartoušov	u železničního přejezdu u odbočky k železniční zastávce
Jičíněves	na křižovatce silnic č.32 a 328 = dole v obci
Nemyčeves	v obci u křižovatky vedoucí k železniční zastávce
Staré Místo u J. (Popovice)	v obci Popovice na autobusové zastávce „Jičín, Popovice“
Jičín	před staniční budovou



- Vzhledem k nízké vytiženosti zastávky Staré Místo u Jičína a relativně vysoké četnosti spojů linkové dopravy lze – dle současné praxe – spoje NAD za vlaky kategorie Os vézt z Jičína přes Popovice a Vitiněves do Nemyčevsi a dále do Kopidlna.
- Objízdna trasa při **uzavřeném** železničním přejezdu v km 31,505 je počítána v délce 21,5 km. Počet nahrazených vlakových spojů v úseku Kopidlno – Jičín a zpět je celkem 27 (25 Os a 2 Sp) v pracovní den a 20 (Os 17 a 3 Sp) v dny pracovního volna.
- Objízdna trasa je vedena v obou směrech po silnicích III/32840, III/32838, III/32837, I/32, III/28035, II/280, I/32 a II/280.



- Umístění zastávek NAD:

<i>název zastávky NAD</i>	<i>umístění zastávky NAD</i>
Kopidlno	před staniční budovou
Bartoušov	na autobusové zastávce „Jičíněves, Žitětín“
Jičíněves	na křižovatce silnic č.32 a 328 = dole v obci
Nemyčevsi	v obci u křižovatky vedoucí k železniční zastávce
Staré Místo u J. (Popovice)	v obci Popovice na autobusové zastávce „Jičín, Popovice“
Jičín	před staniční budovou

- Vzhledem k nízké vytiženosti zastávky Staré Místo u Jičína a relativně vysoké četnosti spojů linkové dopravy lze – dle současné praxe – spoje NAD za vlaky kategorie Os vézt z Jičína přes Popovice a Vitiněves do Nemyčevsi a dále do Kopidlna.
- Obsluha zastávek Pševsi (na autobusové zastávce „Kopidlno, Pševsi“) a Bartoušov zast. (na autobusové zastávce „Jičíněves, Bartoušov“) bude zajištěna minibusem od Kopidlna od vlaku a k NAD směr Jičín. Délka trasy pro minibus je 4,5 km a zpět (Celkem 9 km).
 - Vlaky nákladní dopravy:
- Kopidlno bude obsluhováno z Nymburku, Jičín odklonem přes Ostroměř nebo Libuň (dle relace), Staré Místo u Jičína bude bez obsluhy.

Je předpokládáno, že autobusy budou využity efektivně s minimálními prostoji v koncových uzlech. V Kopidlně bude krátký obrát autobusu na zpětný spoj. Za vozidla umožňující přepravu osob se sníženou schopností orientace a pohybu by měl být nasazen autobus low entry. Výkony a ceny NAD jsou kalkulovány dle podkladů SŽDC ze dne 27. 11. 2019.



Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace (hlavní práce):	2020
Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce):	březen - listopad 37 týdnů (2020)
Dokončovací práce na železničním svršku třetí podbití:	2021
Nepřetržitá výluka traťové koleje:	60N (září – říjen 2020)
Nepřetržitá výluka traťové koleje (3. podbíjení):	1N (2021)
Doba uzavření železničního přejezdu:	8 dní (říjen 2020)
Doba uzavření železničního přejezdu (3. podbíjení):	1 den (2021)

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Zařízení staveniště je umístěno na pozemku p. č. 371. Vyznačení ploch je uvedeno v části B.8.2
Zařízení staveniště.

V lednu 2020

Vypracoval: Michal Munzar