


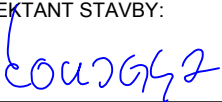



Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

ZADAVATEL: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc			
ZPRACOVATEL: PROJEKT servis spol. s r.o. Mezitraťová 137, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz			
VYPRACOVAL: Ing. Michaela Kopálová 	ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT STAVBY: Ing. Martin Koudelka 	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Michaela Kopálová 	
KRAJ: KRÁLOVEHRADECKÝ OKRES: HRADEC KRÁLOVÉ OÚ: SKŘIVANY		Č. ZAKÁZKY:	ZAK-2015-14
AKCE: ZVÝŠENÍ ZABEZPEČENÍ ŽEL. PŘEJEZDU CHLUMEC NAD CIDLINOU - TRUTNOV V KM 35,774 A 36,284 A 36,548		STUPEŇ:	PROJEKT (P)
		DATUM:	06/2015
		MĚŘÍTKO:	-
		FORMÁT:	-
OBSAH:	SOUHRNNÁ ZPRÁVA	ČÁST: B	Č. SLOŽKY: 1

B. SOUHRNNÁ ČÁST

O B S A H:	1
B.1 Souhrnná technická zpráva	2
B.1.1 Zhodnocení staveniště	2
B.1.2 Průzkumy a podklady	2
B.1.3 Ochranná pásma	4
B.1.4 Koncepce stavby	5
B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek	18
B.1.6 Příprava pro výstavbu	18
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	20
B.1.8 Výjimky z předpisů a norem	20
B.1.9 Požadavky na další přípravu stavby	20
B.1.10 Organizace výstavby	20
B.1.11 Úprava bodového pole	21
B.2 Provozní a dopravní technologie	21
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	22
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	22
B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	25
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby	26
B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany	26
B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce	26
B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení	27
B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany	27
B.5 Energetické výpočty	27
B.6 Protikoroze ochrana	27
B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí	27
B.8 Dopravní opatření	27
B.8.1 Uzavírka	27
B.8.2 Důvod uzavírky a dočasné změny trasy dopravy	27
B.8.3 Rozsah uzavírky	28
B.8.4 Termín a doba trvání uzavírky	28
B.8.5 Přístup staveništní dopravy	28
B.8.6 Objízdné trasy	29
B.8.7 Dopravní opatření	29
B.8.8 Stavebně technické opatření	29
B.8.9 Pokyny pro zhotovitele	29
B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	29
B.10 Úspora energie a ochrana tepla	30
B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	30
B.12 Ochrana obyvatelstva	30
B.13 Bezbariérové užívání	30
B.14 Přílohy	30

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha, silnice a zahrada. Jedná se o pozemky p.č. 2740/12, 2740/11 a st. 569 v k.ú. 707 163 Nový Bydžov, p.č. 431/1 v k.ú. 750 671 Sloupno nad Cidlinou, p.č. 193/1, 492, 503, 145/1, 150/1 a 497/3 v k.ú. 748 960 Skřivany a o pozemek p.č. 310/1 Červeněves. Pozemky dráhy p.č. 2740/11, 431/1, 193/1 a 310/1 jsou ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Správy železniční dopravní cesty, s.o., pozemek dráhy p.č. 2740/12 a pozemek st. 569 v ŽST Nový Bydžov jsou v majetku Českých drah, a.s. Pozemky silnice p.č. 492 a 503 jsou ve vlastnictví Královéhradeckého kraje s právem hospodaření Správou silnic Královéhradeckého kraje a pozemek zahrada p.č. 150/1, ostatní plocha na p.č. 145/1 a ostatní plocha s využitím ostatní komunikace na pozemku 497/3 jsou v majetku Obce Skřivany. Informace o pozemcích je obsažena v části I. Geodetická dokumentace.

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí právě na pozemku p.č. 150/1. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích výše uvedených pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Přejezd silničních vozidel k přejezdům je možný odbočením ze silnice II. třídy č. 327 z obou stran, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto :

Začátek stavby: km 33,441 000 (začátek pokládky traťového zab.kabelu a přeložky sděl.kabelu)

Konec stavby: km 37,887 000 (konec pokládky traťového zab.kabelu a přeložky sděl.kabelu)

Celkový rozsah stavby: 4,446 000 km

Pro veškeré hlavní práce prováděné v rámci stavby jsou v dokumentaci vzhledem k charakteru prací a místním podmínkám uvažovány technologie s přístupem v pozemkům SŽDC převážně po místních komunikacích, kdy vstup do prostoru stavby je možný na jednotlivých přejezdech.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1. 2. 1. Přehled a výsledky průzkumů

Pro potřebu zpracování projektové dokumentace stavby byly provedeny následující průzkumy:

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby, zpracovatel GJW Praha, s.r.o. (11/2011)
- Podrobný geotechnický průzkum a návrh pražcového podloží, SUDOP Praha a.s. (09/2011)
- Vytýčení hranice v k.ú. Skřivany pro rekonstrukci přejezdu TÚ 1401 km 36,284 a 36,548 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov hl.n., SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Praha, pracoviště Hradec Králové (10/2011)
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti s SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách

Z výsledků geochemického průzkumu vyplývá, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a vytěžené zeminy je nekontaminovaný a proto je možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad. Zhotovitel stavby je povinen nakládat s materiálem v souladu se zněním zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci srpnu 2015. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou překresleny do situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby je nutné provést případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správcí řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

PD je navržena s maximální šetrností ke stávající okolní zeleni a stavební práce se minimálně dotknou likvidace náletových dřevin a stávajících křovin.

B.1. 2. 2. Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Sledovaný úsek je umístěn v příznivých terénních podmínkách, v nížinatém až mírně svažitém území s dobrými hydrogeologickými poměry, proto není třeba žádných sanačních opatření mimo železniční spodek.

Geotechnický průzkum podloží přejezdů byl proveden v září 2011 f. SUDOP Praha, a.s. Zjištěné geotechnické parametry zemin zemní pláně ukazují jejich citlivost na vodu. Tyto zeminy obsahují velké procento prachové složky. Při provádění zemních prací je proto nutné ochránit zemní pláň před deštěm, protože při větším množství vody dojde k rozbídnutí zeminy, tzn. ke zhoršení jejich geotechnických parametrů.

Přítomnost železničního přejezdu s pevným krytem na trati vyžaduje vyšší nároky z dlouhodobějšího hlediska na přenos statického i dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláně tělesa železničního spodku. Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku celostátní trati je $E_{pl} = 60 \text{ MPa}$, který platí pro přejezd i v přilehlých přechodových oblastech (podle předpisu SŽDC S4 příloha 24).

V rámci geotechnického průzkumu byla u všech 4 přejezdů vlevo koleje provedena ručně kopaná sonda do úrovně zemní pláně, ve které byla uskutečněna dynamická penetrační zkouška a odebrán vzorek zeminy k laboratorní zkoušce. Dále bylo provedeno posouzení pražcového podloží z hlediska promrznutí. Redukovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni zjištěná kvalifikovaným odhadem činí $E_{0red} = 6 \text{ MPa}$, vodní režim v podloží nepříznivý, odebraná zemina nebezpečně namrzavá. Na základě zjištěných geotechnických informací byl proveden návrh a posouzení sanace pražcového podloží přejezdu a přechodových oblastí. U všech přejezdů se navrhuje sanační opatření zřízením konstrukčních vrstev pražcového podloží.

U přejezdu v km 35,774 se navrhuje ZKPP typ 3 (KPP typ 3) s podkladní vrstvou ze štěrkodrti na separační geotextilii, v případě zastížení vrstvy písčitého jílu bez štětu, jež byl při průzkumných pracích odhalen, nebo v případě nutnosti jeho rozebrání, se navrhuje ZKPP typ 3 (KPP typ 6) s podkladní vrstvou zlepšené zeminy vápnem, výztužné geotextilie a štěrkodrti. Přechodová oblast v délce 5,0m se provede pouze v úseku za přejezdem z důvodu přítomnosti betonového deskového propustku v km 35,771. Celková délka sanace činí 10,0m.

U přejezdů v km 36,284 a 36,548 bude provedena ZKPP typ 3 (KPP typ 6) rovněž s podkladní vrstvou ze zlepšené zeminy vápnem, výztužné geotextilie a štěrkodrti. Přechodová oblast v přejezdu v km 36,284 se zřídí v délce 5,0m pouze za přejezdem z důvodu přítomnosti betonového trubního propustku v km 36,279, na přejezdu v km 36,548 bude zřízena přechodová oblast v délce 5,0m před i za přejezdem. Celková délka sanace u přejezdu v km 36,284 činí 13,0m, u přejezdu v km 36,548 činí 24,3m.

Zesílená konstrukce pražcového podloží ZKPP typ 3 (KPP typ 3) u přejezdu v km 35,774 sestává:

- 0,30 m kolejové lože – štěrkové lože fr. 32/63 mm na vodorovné pláni tělesa žel. spodku
- 0,30 m podkladní vrstva ze štěrkodrti třídy A fr. 0/32 mm
- separační geotextilie na jednostranně skloněné zemní pláni (sklon 5% vlevo)

Zesílená konstrukce pražcového podloží ZKPP typ 3 (KPP typ 6) u přejezdů v km 36,284 a 36,548 sestává:

- 0,30 m kolejové lože – štěrkové lože fr. 32/63 mm na skloněné pláni tělesa žel. spodku (4% vlevo resp. 5% vpravo)
- 0,30 m podkladní vrstva ze štěrkodrti třídy A fr. 0/32 mm
- separační a výztužná geotextilie
- 0,40m zlepšená zemina příměsí pojiva (vápnem) na jednostranně skloněné zemní pláni (sklon 4% vlevo resp. 5% vpravo)

Navržená KPP splňuje minimální požadovanou hodnotu modulu přetvárnosti na pláni žel. spodku v přechodové oblasti žel. přejezdu $E_{PL} = 60 \text{ MPa}$ dle předpisu SŽDC S4 a vyhovuje i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu ve smyslu přílohy 7.

B.1. 2. 3. Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity tyto mapové a geodetické podklady :

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby, zpracovatel GJW Praha, s.r.o. (11/2011)
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Královéhradecký kraj, Katastrální pracoviště Hradec Králové, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>
- Vytýčení hranice v k.ú. Skřivany pro rekonstrukci přejezdu TÚ 1401 km 36,284 a 36,548 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov hl.n., SŽDC, s.o., Správa železniční geodézie Praha, pracoviště Hradec Králové (10/2011)
- Katastrální mapa KÚ v měřítku 1:1 000, získána on-line z mapového serveru ČÚZK Marushka, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>.

B.1.3 Ochranná pásma

Pro zpracování projektové dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT)
V zájmovém prostoru se nachází zařízení, drátovodné trasy k PZM a návěstidlům a kabely k osvětlení – viz. příloha. PZM v km 36,548 je s doplňkovou světelnou výstrahou. Podmínky prací sdělí p. Ondráček Miloslav, VM okres Jičín, tel: 606 722 727. Zařízení ve správě SZT se pracemi nesmí poškodit a platí všeobecné podmínky.
- Správa elektrotechniky a energetiky (SEE)
V zájmovém prostoru se nachází sítě ve správě SEE OŘ HK. Polohy kabelových tras jsou zakresleny pouze informativně. Přesnou polohu je třeba určit vytýčením. Vytýčení kabelových tras zajistí a podmínky prací v ochranném pásmu kabelového vedení a způsob ochrany kabelů sdělí p. Josef Vodička, tel.: 602 463 790. Zařízení ve správě SEE se stavbou nesmí poškodit. Zemní práce nesmí být prováděny v ochranném pásmu kabelového vedení (tj. v blízkosti menší než 1 m). V případě menší vzdálenosti požadujeme dozor pracovníka SEE a ruční výkop.
- Správa mostů a tunelů (SMT)
*V zájmovém území stavby se nachází tyto mostní objekty:
Propustky: km 33,735 km 34,102; 34,966; km 35,182; km 35,182; km 36,279; km 36,288; km 36,534; km 36,848.
Mosty: km 37,431; km 37, 685; km 38,010.*
- ČD, a.s. – Regionální organizační jednotka Železniční stanice Hradec Králové
V zájmové lokalitě se vyskytují inženýrské sítě a zařízení v naší správě či majetku.
- ČD Telematika v majetku SŽDC s.o., divize TÚDC - traťový kabel
*Při realizaci DOJDE ke styku s telekomunikačním vedením a zařízením, která jsou chráněna ochranným pásmem dle §102 zák. č.12712005 Sb., o elektronických komunikacích.
Toto vyjádření platí jen pro dokumentaci ověřenou organizací ČD- Telematika a.s. a pro rozsah prací na ní vyznačených.
Zařízení: TK5xn0,8 a MK
od žkm 33,451 – do žkm 33,770 trasa pohožového kabelu TK5xn0,8
od žkm 33,451 trasa pohožového kabelu TK3xn0,8
Kniha plánů: Přehledná schéma – pohož. Kabel, Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov L 19B
Přílohy: 1x Všeobecné podmínky SŽDC

*V případě, že stavba bude zahrnovat pokládku nových kabelů, požadujeme přiložit zemní kabel TK10xn0,8 + 2x HDPE tr.
V případě jakékoliv kolize s kabely ve správě ČD Telematika a.s. projednejte způsob ochrany popř. přeložky s pracovníkem SKS Česká Třebová Vlastimilem Dlouhým, mob. 602 760 627
O vytýčení požádejte pracovníky SKS Česká Třebová před započítím zemních prací na základě objednávky.**
- RWE Distribuční služby, s.r.o.
V zájmovém území nebo jeho blízkosti se nachází provozovaná plynárenská zařízení (dále jen PZ) ve vlastnictví nebo správě RWE GasNet, s.r.o.
- Telefónica O2 Czech Republic, a.s.
Ve vyznačeném zájmovém území se nachází síť elektronických komunikací společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (dále jen SEK) nebo její ochranné pásmo.

Podmínky ochrany SEK jsou stanoveny ve Vyjádření a ve Všeobecných podmínkách ochrany SEK společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s., které jsou nedílnou součástí Vyjádření. Stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, je povinen řídit se těmito Všeobecnými podmínkami ochrany SEK společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s.

- Královehradecká provozní, a.s.
Ve vyznačeném zájmovém území se nachází v provozování vodovod a kanalizace pro veřejnou potřebu.
- Správa silnic Královehradeckého kraje
Ve vyznačeném zájmovém území má ve své správě komunikaci II/327 vč. příslušenství v k.ú. Skřivany.
- Povodí Labe s.p.ř.
Dle předložené situace trasa navržených úprav kříží vodní toky Švarcava (IDVT 10177106), Cidlina (IDVT 10100030) a ramenem Stará Javorka (IDVT 10218661), které jsou ve správě Povodí Labe, státní podnik.
- Obec Skřivany
Ve vlastnictví obce je vodovod a kanalizace, jež jsou ve správě Královehradecké provozní a.s.
- ČEZ Distribuce a.s. – nadzemní vedení NN, VN; podzemní vedení NN

Vyjádření z přípravné dokumentace:

- Ardagh Metal Packaging Czech Republic, a.s. – výhybky a část kolejiště v nz Skřivany, mechanická krycí návěstidla v trati (vjezdové hlavní a předvěst) v km 35,575; 36,275; 37,273; 37,973 včetně drátovodného vedení

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- SŽDC, s.o., OŘ Hradec Králové: SBBH, ST HK
- Obec Smidary
- Ministerstvo obrany ČR
- Krajský úřad Královehradeckého kraje, odbor živ. prostředí
- Lesy České republiky

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor jednotlivých správců sítí.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Obvod dráhy u celostátní dráhy a u regionální dráhy je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu (viz. zákon č.266/1994). Vnější hranice ochranného pásma dráhy se vzhledem ke směrovým posunům kolejí lokálně mění. Posuny koleje v řádech dm nemají zásadní vliv na vnější hranici ochranného pásma dráhy a proto se tato hranice v souladu se zákonem o drahách nemění.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1. Účel stavby

B.1.4.1.1 Celková koncepce řešení

Stavba „Zvýšení zabezpečení přejezdu Chlumec nad Cidlinou- Trutnov v km 35,774 a 36,284 a 36,548“ se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 1401 Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Trutnov - Poříčí (mimo), B1 ŽST Nový Bydžov, 04 Nový Bydžov – Skřivany, C1 nz. Skřivany kol.č.1, V č.5. Traťová rychlost je $V = 100\text{km/h}$ s lokálním omezením před vjezdem a v samotném nz Skřivany, kde je z hlediska směrových poměrů rychlost omezena až na $V = 80\text{km/h}$. Provoz na trati se řídí

služebním předpisem SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. Zabezpečení jízdy je řešeno telefonickým dorozumíváním, manipulace na předávacím kolejišti v nz Skřivany je zabezpečena krycími návěstidly na trati. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, poloha přejezdů) řešena ve stávajících traťových rychlostech.

Projektová dokumentace řeší rekonstrukce úrovněvých křížení účelové komunikace (v km 35,774), místní komunikace (v km 36,284) a silnice II. třídy č. 327 (v km 36,548) v obci Skřivany v trati mezi nz Skřivany a ŽST Nový Bydžov s celostátní dráhou Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov hl.n. včetně rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Přejezdy jsou zabezpečeny mechanickým přej. zab. zař. kategorie PZM 1 (mech. závory se zvonce) s manuálním ovládáním z nz Skřivany, doplňkovou světelnou výstrahou avšak bez zvukového doprovodu je vybaven přejezd v km 36,548. Přejezdy nejsou napájeny elektrickou energií.

V rámci stavby budou přejezdy zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu PZS 3ZBI se závory a reléovými prvky. Ovládání přejezdů bude zajištěno automaticky jízdou vlaku pomocí počítačů náprav. Kontroly činnosti přejezdů budou zřízeny v dopravní kanceláři v ŽST Nový Bydžov.

Stavební úpravy přejezdů v obci Skřivany spočívají ve zřízení nové přejezdové konstrukce a napojení přejezdové vozovky na stávající stav. U přejezdu v km 36,548, který se nachází v těsném sousedství nz Skřivany, bude vybudován nový přechod pro pěší, který propojí stávající chodník z centra obce s chodníkem ke hřbitovu a přístupem na nástupiště. U přejezdu v km 36,284 bude též vybudován nový přechod pro pěší. Součástí stavby jsou i úpravy na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu a úpravy terénu v souvislosti s potřebným rozšířením přejezdů.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha, silnice a zahrada. Jedná se o pozemky p.č. 2740/12, 2740/11 a st. 569 v k.ú. 707 163 Nový Bydžov, p.č. 431/1 v k.ú. 750 671 Sloupno nad Cidlinou, p.č. 193/1, 492, 503, 145/1, 150/1 a 497/3 v k.ú. 748 960 Skřivany a o pozemek p.č. 310/1 Červeněves. Pozemky dráhy p.č. 2740/11, 431/1, 193/1 a 310/1 jsou ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Správy železniční dopravní cesty, s.o., pozemek dráhy p.č. 2740/12 a pozemek st. 569 v ŽST Nový Bydžov jsou v majetku Českých drah, a.s. Pozemky silnice p.č. 492 a 503 jsou ve vlastnictví Královéhradeckého kraje s právem hospodaření Správou silnic Královéhradeckého kraje a pozemek zahrada p.č. 150/1, ostatní plocha na p.č. 145/1 a ostatní plocha s využitím ostatní komunikace na pozemku 497/3 jsou v majetku Obce Skřivany. Informace o pozemcích je obsažena v části I. Geodetická dokumentace.

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí právě na pozemku p.č. 150/1. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích výše uvedených pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Přejezd silničních vozidel k přejezdům je možný odbočením ze silnice II. třídy č. 327 z obou stran, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto :

Začátek stavby: km 33,441 000 (začátek pokládky traťového zab.kabelu a přeložky sděl.kabelu)

Konec stavby: km 37,887 000 (konec pokládky traťového zab.kabelu a přeložky sděl.kabelu)

Celkový rozsah stavby: 4,446 km

S přístupem na staveniště je uvažováno po komunikacích k jednotlivým přejezdům. Plocha vhodná pro účely zařízení staveniště se navrhuje na pozemku p.č. 150/1. Pro pokládku kabelů, počítačů náprav a demontáž a úpravy drátovodů v kolejišti je možno využít technologie s přístupem po železnici, případně provádět práce ručně za provozu.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| ▪ návrhová rychlost | 100 (90-80) km/h |
| ▪ traťová třída zatížení | C2 |
| ▪ hmotnost na nápravu | 20 t |
| ▪ prostorová průchodnost | Z-GC |
| ▪ řád traťové koleje | 6 |
| ▪ typ PZS: | světelné se závory |

Charakteristiky přejezdů (přechodu) po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

Přejezd v km 35,774:

Přejezd v km 36,284:

doba trvání přejezdu:	trvalý	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení PK s dráhou:	úhel křížení 88°	úhel křížení 103°
druh pozemní komunikace:	účelová komunikace	místní komunikace
povaha a účel dráhy:	celostátní dráha	celostátní dráha
nejvyšší dovolená rychlost voz.:	50 km/h	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zab.zař.se závorami	světelné zab.zař.se závorami
způsob používání uživateli kom.:	trvale používaný	trvale používaný
délka přejezdu:	9,0m	9,2m
šířka přejezdu:	6,0m	7,8m

Přejezd v km 36,548:

doba trvání přejezdu (přechodu):	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení PK s dráhou:	úhel křížení 141°
druh pozemní komunikace:	silnice II. třídy č. 327
povaha a účel dráhy:	celostátní dráha
nejvyšší dovolená rychlost voz.:	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zab.zař.se závorami
způsob používání uživateli kom.:	trvale používaný
délka přejezdu (přechodu):	17,8m (17,5m)
šířka přejezdu (přechodu):	11,5m (2,9m)

B.1.4.1.2 Zdůvodnění navrženého řešení s ohledem na účel stavby

Je zapotřebí odstranit neefektivní proces a způsob zabezpečení všech 3 železničních přejezdů, jež jsou v současnosti vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením 1. kategorie s mechanickými závorami ovládaných ručně z obsazeného nz Skřivany (přejezd v km 36,548 typu PZM2S doplněn výstražníky). Nevyhovující je jak zastaralý typ PZM, tak délka uzavření přejezdů, jež je závislá na přijetí a odhlášení vlaku ze sousedních stanic Nový Bydžov a Smidary. U přejezdů v km 35,774 a 36,284 doba uzavření trvá i 5 minut, což zejména u přejezdu v km 36,284 v obci Skřivany vyvolává rozpaky zdejších obyvatel. Častým se proto stává nelegální přechod pěších či cyklistů přes sklopené závory. Přejezd v km 36,548 je obsluhován a kontrolován vizuálně pracovníkem dráhy z nz Skřivany.

V novém stavu budou přejezdy vybaveny přejezdovým zab. zařízením 3. kategorie světelným se závorami (PZS 3ZBI), ovládaným automaticky jízdou vlaku s kontrolou v dopravní kanceláři ŽST Nový Bydžov. Rekonstrukce se týká rovněž přejezdových konstrukcí a návazných vozovek v nezbytném rozsahu. U přejezdu v km 36,548 dojde k novostavbě odděleného samostatného křížení pro pěší a k propojení stávajících slepých větví chodníků po obou stranách koleje. Stejně tak u přejezdu v km 36,284 bude vybudován nový přechod pro chodce.

Dále dojde k odstranění nedostatků týkajících se nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce, nevyhovujícího šterkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu pod přejezdem a v přilehlých úsecích koleje.

Po provedení stavby bude zvýšena bezpečnost silniční i železniční dopravy a chodců.

B.1.4.1.3 Umístění stavby**Stručná charakteristika trasy**

Železniční přejezdy v km 35,774 a 36,284 a 36,548 se nacházejí na celostátní jednokolejně neelektrifikované železniční trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov hl.n. v traťovém úseku Nový Bydžov – Skřivany a Skřivany – Smidary (pokládka závislostní kabelizace).

Traťová rychlost činí 100 km/h s lokálním postupným snížením rychlosti na $V = 80 \text{ km/h}$ před vjezdem a v obloucích v nz Skřivany. Úsek Nový Bydžov – Skřivany se nachází do km 36,195 v přímé v délce 2,7km, následuje pravý oblouk $R = 750 \text{ m}$ s převýšením $D = 57 \text{ mm}$ v délce 265m, dále mezipřímá délky 26m a levý oblouk $R = 880 \text{ m}$ s převýšením $D = 37 \text{ mm}$ dlouhý 75m. V následující přímé se nachází výhybka č.5 nz Skřivany, za níž je umístěn levý oblouk $R = 500 \text{ m}$ s převýšením $D = 52 \text{ mm}$ a délky 94m. Za mezipřímou délky 129m se nachází další oblouk $R = 500 \text{ m}$ s převýšením $D = 66 \text{ mm}$ délky 139m, za nímž dochází k opětovnému zvýšení traťové rychlosti na $V = 100 \text{ km/h}$, trať je zde vedena v přímé. Na konci úseku pokládka kabelu se přechází trať do levého oblouku s převýšením.

Na přejezdech km 35,774 se trať nachází v přímé, přejezd v km 36,284 je umístěn do oblouku $R = 750 \text{ m}$ s převýšením $D = 57 \text{ mm}$. Přejezd v km 36,548 je situován do přechodnice se vzestupnicí k oblouku

R = 550m s převýšením D = 37mm. Komunikace na všech přejezdech klesá zleva doprava směrem k zastavěné části obce Skřivany.

Dotčený úsek je převážně rovinatého rázu, zčásti mírně svažité zleva doprava. Trať za novým Bydžovem nejprve stoupá ve sklonu postupně +7,0‰, +4,8‰, +3,9‰, +2,3‰ do km 35,750, za níž následuje klesání postupně -6,4‰, -4,5‰, -1,5‰ v nz Skřivany, -3,4‰ a -5,4‰ k přemostění přes řeku Cidlinu v km 37,400. Dále následuje mírné stoupání.

Trať se nenachází v žádných významných zářezech či násypech. V úseku Nový Bydžov – Skřivany se po obou stranách trati nacházejí nezpevněné příkopy, místy bez drážní stezky. Za Skřivany je trať umístěna na mírném násypu.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku včetně konstrukce přejezdu, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost železniční, silniční a pěší dopravy.

B.1.4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

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.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterými jsou samotné železniční přejezdy. Přejezdy se nachází na území obce. Na přejezdech bude zřízena zvuková signalizace pro nevidomé. Na závorových břevnech přes chodníky pro pěší bude, resp. na části závor přehrazujících chodník bude zřízena zářezka pro slepeckou hůl (závěsy).

Základní právní normou v oblasti železnice je zákon č. 266/1994 o drahách. Na tento zákon navazuje, požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje vyhláška č. 177/1995 Sb. kterou se vydává stavební a technický řád drah.

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

Zejména se pak zhotovitel stavby zavazuje dodržovat tyto interní předpisy SŽDC:
SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis
SŽDC D7-2 Organizování výlukových činností
SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC S3 Železniční svršek
SŽDC E11 Předpis pro osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC
SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
Směrnice SŽDC č. 44(Metodické oznámení č.44 Zpřesnění nastaveného administrativního postupu zakázek a veřejných zakázek.)www.web.opd.cz

B.1.4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Architektonické začlenění stavby do území bude dodrženo citlivým umístěním RD v blízkosti stávajících žel. přejezdů tak, aby nenarušoval okolní ráz.

B.1. 4. 4. Stručný popis navrženého technického řešení**B.1.4.4.1 Technický popis jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů****D Technologická část****Souhrnná část**Stávající stav:

Ve stávajícím stavu jsou přejezdy zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením s mechanickými závory kategorie PZM 1, kromě přejezdu v km 36,548, který je kategorie PZM2S (doplňen výstražníky bez zvukové výstrahy). Ovládání přejezdů je manuální pomocí drátovodných táhel.

Navrhované řešení:

V rámci stavby dojde k vybudování nového zabezpečovacího kabelu spojující jednotlivé snímače počítačů náprav (PN) v kolejišti s jednotlivými ovládacími prvky přejezdů (technologickými reléovými domky) a kontrolním panelem v dopravní kanceláři ŽST Nový Bydžov. Technologie PN bude umístěna na PZS v km 36,548. Na ostatních PZS budou zřízeny opakovače potřebných výsledných relé PN a relé směrových výstupů. Uspořádání kolejových úseků bude s překrytím v místě přejezdu. Drátovody určené k přejezdům včetně přechodů ve šterkovém loži a drátovodných šachet budou demontovány. Kabelové žlaby pod rekonstruovanou vozovkou a v přilehlých úsecích budou nahrazeny novými.

Obsluha vlečky v nz Skřivany

Při obsluze směrem jak od Smidar, tak i od N. Bydžova se bude postupovat stejným způsobem. Posunová četa přestaví krycí návěstidla do polohy stůj a předvěst do polohy výstraha. Následně se přestaví páka označená Z/4/5. Pootočením se vyjme klíč od odtlačného zámku výhybky č. 5, odemkne se odtlačný zámek, po jeho sklopení se vyjme klíč od výměnového zámku a po jeho odemknutí se vyjme klíč od výměnového zámku výhybky č. 4. Na pultu místního ovládání přejezdu, umístěném v těsné blízkosti výhybky č. 5, se vypne výstraha na přejezdech P4449 v km 36,284 a P4448 v km 35,774. Po odemknutí a přestavení se provede obsluha a vypne se výstraha na přejezdu P4450 v km 36,548. Postup po ukončení obsluhy je opačný.

PS 01 PZS v km 35,774Navrhované řešení:

Přejezd v km 35,774 bude v novém stavu zabezpečen PZS 3. kategorie se závory (PZS 3 ZBI). Po obou stranách přejezdu budou umístěny celkem 2 výstražníky vždy v osové vzdálenosti 4,5m od koleje. Výstražník „B“ na straně k obci bude vybaven 2 světelnými skříněmi natočenými do ulic U Křížku a U Tratě. Závory budou překrývat min. 90% šířky vozovky a během jejich spuštění bude zvuková výstraha vypínána. Přejezd bude vybaven varovným zařízením pro zrakově postižené a záznamovým zařízením. Vnitřní zařízení přejezdu bude umístěno v RD. Napájení přejezdu bude uskutečněno z nové přípojky nn přivedené do RD ve společné trase se zabezpečovacím a přeloženým sdělovacím kabelem (SO 31). Náhradní zdroj bude zajištěn bezúdržbovou Ni-Cd baterií požadované kapacity.

PS 02 PZS v km 36,284Navrhované řešení:

Přejezd v km 36,284 bude v novém stavu zabezpečen PZS 3. kategorie se závory (PZS 3 ZBI). Po obou stranách přejezdu budou umístěny celkem 2 výstražníky vždy v osové vzdálenosti 4,5m od koleje. Závory budou překrývat min. 90% šířky vozovky a během jejich spuštění bude zvuková výstraha vypínána. Přejezd bude vybaven varovným zařízením pro zrakově postižené a záznamovým zařízením. Vnitřní zařízení přejezdu bude umístěno v RD. Napájení přejezdu bude uskutečněno z nové přípojky nn přivedené do RD ve společné trase se zabezpečovacím a přeloženým sdělovacím kabelem (SO 31). Náhradní zdroj bude zajištěn bezúdržbovou Ni-Cd baterií požadované kapacity.

PS 03 PZS v km 36,548Navrhované řešení:

Přejezd v km 36,548 bude v novém stavu zabezpečen PZS 3. kategorie se závorami (PZS 3 ZBI). S ohledem na požadavky zákona č. 13/1997 Sb. §37 odst. 4 na zajištění takového opatření na přejezdu silnice v souvisle zastavěném území obce, aby chodci nebyli nuceni užívat vozovku silnice, bude vedle přejezdu vybudován nový přechod pro pěší v km 36,560.

Po obou stranách přejezdu a přechodu pro pěší budou umístěny výstražníky. Požadovány jsou celé závory z důvodu vypínání zvukové výstrahy v intravilánu obce. Vzhledem k nízkému úhlu křížení a tím vyplývající šířky vozovky překryté závorami budou výstražníky se závorou osazeny po obou stranách vozovky v osově vzdálenosti min. 4,5m. Celkem bude na přejezdu s přechodem osazeno 6 stojanů. Přejezd bude vybaven varovným zařízením pro zrakově postižené a záznamovým zařízením. Vnitřní zařízení přejezdu bude umístěno v RD. Napájení přejezdu bude uskutečněno z nové přípojky nn přivedené do RD ve společné trase se zabezpečovacím a přeloženým sdělovacím kabelem (SO 31). Náhradní zdroj bude zajištěn bezúdržbovou Ni-Cd baterií požadované kapacity.

SO 01 Přejezd v km 35,774Železniční svršek

Úprava geometrické polohy koleje bude provedena v nezbytném rozsahu v délce 151m. Přejezd se nachází v přímé, hlavním důvodem úprav GPK je výškové vyrovnání koleje s ohledem na přítomnost deskového propustku v km 35,771 před přejezdem, na němž není dodržena minimální tloušťka kolejového lože.

Rekonstrukce železničního svršku, tj. kolejového roštu včetně štěrkového lože, bude provedena v délce 25m v rozsahu stávajících svarů kolejnic. Tvar svršku se navrhuje s ohledem na přejezdovou konstrukci a minimalizaci zdvihů z hlediska dodržení požadované tloušťky lože na propustku shodný tj. kolejnice tvaru 49 E1 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním na žebrových pokladnicích, rozdělení pražců „d“.

Železniční spodek

Zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) se navrhuje pod přejezdem a v jeho přechodových oblastech délky min. 5,0m. Vzhledem k přítomnosti betonového deskového propustku v km 35,771 v přechodové oblasti před přejezdem, jež není předmětem rekonstrukce a jehož žlabový profil neumožňuje zřízení konstrukční vrstvy bez nutnosti dalších zdvihů nivelety koleje a s ohledem na konsolidaci pražcového podloží přechodové oblasti před propustkem, bude sanace tělesa železničního spodku provedena pouze pod přejezdem a v jeho přechodové oblasti za přejezdem v délce 5,0+5,0=10,0m. Na základě výsledků Geotechnického průzkumu se navrhuje ZKPP (KPP) typ 3: štěrkové lože tl.0,30m, konstrukční vrstva ze štěrku ŠD fr.0-32mm tl.0,30m, separační geotextilie na skloněné zemní pláni (sklon 5% vlevo). Odvodnění pláň bude provedeno podélným trativodem. Dále dojde k vyčištění vtoku a výtoku propustku a k nadbetonování říms do výšky 5cm nad úroveň štěrkového lože.

Železniční přejezd

Konstrukce přejezdu účelové komunikace (zpevněné polní cesty) z ulice U Křížku k polím a dále do místní části Křičov šířky 4,0 - 5,0m sestává z železobetonových panelů uvnitř koleje a z hrubozrnného asfaltu vně koleje, která je od kolejnice na vnější straně oddělena výdřevou. V novém stavu bude vzhledem k charakteru a zatížení konstrukce přejezdu rozšířena na 6,0m, namísto výdřevy budou vnější železobetonové panely přivedena. Spára bude vyplněna asfaltovou zálivkou.

Přejezd bude široký 6,0m a dlouhý 9,0m, úhel křížení se sníží z důvodu posunu osy vozovky a napojení na stávající stav z 90 na 88°.

SO 02 Přejezd v km 36,284Železniční svršek

Úprava geometrické polohy koleje bude provedena v nezbytném rozsahu v délce 128m. Přejezd se nachází v oblouku o poloměru $R = 750\text{m}$ s převýšením $D = 57\text{mm}$. Z vyrovnání zaměřených bodů osy koleje vyplývá, že oblast přejezdu včetně obou sousedních trubních propustků v km 36,279 a 36,288 je z důvodu absence pravidelného pojíždění podbíječkou vůči okolí odsunuta ven z oblouku, ačkoli vůči

oběma římsám propustků se stávající osa nachází zhruba uprostřed mezi římsami. V novém stavu dojde na přejezdu k posunutí dovnitř oblouku až o 7cm a tím ke zhoršení poměrů nad propustky, kde by nebyla dodržena šířka koruny šterkového lože, bylo rozhodnuto o zbourání a posunu pravého čela propustku v km 36,279. Propustek v km 36,288 bude i vzhledem k požadovanému rozšíření vozovky zbourán a zasypan. Úprava GPK bude tedy provedena na celou délku krajní přechodnice a částečně v oblouku.

Rekonstrukce železničního svršku, tj. kolejového roštu včetně šterkového lože, bude provedena v délce 28m v rozsahu stávajících svarů kolejnic. Tvar svršku se navrhuje s ohledem na typ přejezdové konstrukce (železobetonová konstrukce), kolejnice tvaru 49 E1 na dřevěných pražcích s tuhým upevněním na žebrových pokladnicích, rozdělení pražců „d“.

Železniční spodek

Zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) se navrhuje pod přejezdem a v jeho přechodových oblastech délky min. 5,0m. Vzhledem k přítomnosti betonového trubního propustku v km 36,279 v přechodové oblasti před přejezdem, jež není předmětem rekonstrukce a jehož profil resp. nízká hloubka uložení trouby neumožňuje zřízení konstrukční vrstvy bez jeho kompletní rekonstrukce a s ohledem na konsolidaci pražcového podloží přechodové oblasti před tímto propustkem, bude sanace tělesa železničního spodku provedena pod přejezdem, v jeho přechodové oblasti délky 5,0m za přejezdem a zčásti i před přejezdem cca od úrovně líce betonové trouby. Celková délka ZKPP bude $1,8+6,2+5,0=13,0$ m. Na základě výsledků Geotechnického průzkumu se navrhuje ZKPP typ 3 (KPP typ 6): šterkové lože tl.0,30m, konstrukční vrstva ze šterkodrti ŠD fr.0-32mm tl.0,30m, separační a výztužná geotextilie, zlepšená zemina příměsí pojiva (vápna) na skloněné zemní pláni (sklon 4% vlevo). Odvodnění pláň bude provedeno podélným trativodem zaústěným do betonové trouby propustku a nezpevněnými příkopy. Dále dojde k vyčištění trouby, vtoku a výtoku propustku, ke zpevnění příkopu na výtoku propustku a k nadbetonování stávající levé a vybetonování nové pravé římsy propustku se zabudovaným drátovodným žlabem.

Železniční přejezd

Stávající konstrukce přejezdu a návazné vozovky místní komunikace ul. Pod Vrchy z železobetonových panelů uvnitř koleje a nezpevněného povrchu charakteru polní cesty vně koleje bude nahrazena novou železobetonovou konstrukcí. S ohledem na stoupající význam komunikace do nově zastavěné čtvrti obce, kde v předchozích letech došlo k rekonstrukci inženýrských sítí (kanalizace a vodovod pod vozovkou, pouliční osvětlení), bylo požadováno obcí její rozšíření na min. 2 jízdní pruhy tak, aby bylo zajištěno bezpečné míjení vozidel se zemědělskou technikou. Současně je připravována rekonstrukce ulice Pod Vrchy samostatnou stavbou obce „Rekonstrukce komunikace ulice v obci Skřivany ul. Pod Vrchy“, na níž tato stavba navazuje.

V novém stavu bude vozovka provedena v šířce 6,0m (2*jízdní pruh $a=2,75$ m, 2*vod. proužek $v=0,25$ m) s rozšířením na stranu zrušeného propustku v km 36,288. Na opačné straně bude na okraj kamenné zídky dosazeno nové zábradlí. Rekonstrukce prahové vpusti vlevo koleje bude součástí související stavby.

Přejezd bude široký 9,0m a dlouhý 9,0m, úhel křížení se v zásadě nemění 103°.

SO 03 Přejezd v km 36,548

Železniční svršek

Úprava geometrické polohy koleje bude provedena v nezbytném rozsahu v délce 94,3m. Rozsah úprav GPK je ovlivněn především stávajícími nevyhovujícími parametry směrového oblouku o poloměru $R=550$ m a $D=37$ mm, v jehož přechodnici se nachází přejezd a nutností napojit se na stávající výhybku č.5 v majetku f. Ardagh Metal. Nevyhovující jsou především délky obou jeho přechodnic $L_k=24,0$ m. Podle ČSN 73 6360-I musí být minimální délka přechodnice $L_k=32,0$ m. Pro minimalizaci příčných posunů koleje dojde také ke zvětšení poloměru oblouku $R=560$ m, ke zkrácení jeho obloukové části a ke zkrácení mezipřímé na délku $l_{min}=20,0$ m.

Rekonstrukce železničního svršku, tj. kolejového roštu včetně šterkového lože, bude provedena v délce 29m s počátkem na začátku přechodové oblasti ZKPP přejezdu a koncem ve výměnovém styku výhybky č.5. Tvar svršku se navrhuje s ohledem na typ přejezdové konstrukce (celopryžová) shodný jako v trati, tj. kolejnice tvaru 49 E1 na pražcích betonových SB8 s tuhým podkladnicovým upevněním, v části před výhybkou bude z důvodu postupné změny úklonu 5ks pražců betonových pražců plochých. Rozdělení pražců se navrhuje „u“.

Železniční spodek

Zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) se navrhuje pod přejezdem a v jeho přechodových oblastech délky 5,0m na obě strany. Celková délka ZKPP bude 5,0+14,3+5,0=24,3m. Na základě výsledků Geotechnického průzkumu se navrhuje ZKPP typ 3 (KPP typ 6): štěrkové lože tl.0,30m, konstrukční vrstva ze štěrkdrti ŠD fr.0-32mm tl.0,30m, separační a výztužná geotextilie, zlepšená zemina příměsí pojiva (vápna) na skloněné zemní pláni (sklon 5% vpravo). Odvodnění pláň bude provedeno podélným trativodem zaústěným přes svodné potrubí do příkopu na výtok propustku v km 36,534, jehož se sanace nedotkne. Dále dojde k vyčištění vtoku a výtok propustku, včetně sanace cihlového zdiva s případným dozděním.

Železniční přejezd a přechod pro pěší

Konstrukce přejezdu se navrhuje celopryžová z vnitřních i vnějších panelů, se spínacími táhly a závěrnou zídou s ohledem na význam, kategorii a zatížení komunikace. Jedná se o průjezdní úsek silnice II. třídy č. 327 Chlumeč n. Cidlinou – Smidary – křiž. se sil. I/35. Silnice ve směru od Smidar vytváří před přejezdem dvojité „S“. Silnice je 2 pruhová se základní šířkou jízdního pruhu $a = 3,0\text{m}$, v obloucích patřičně rozšířené.

Z důvodu vybudování nového přechodu pro pěší včetně návazného chodníku a s ohledem na polohy výstražníků, stávajících umělých objektů a obrubníků dojde k posunu a ke změně geometrie vozovky na přejezdu.

Přejezd bude široký 11,5m a dlouhý 17,8m, nový úhel křížení bude 141°.

Navrhovaný přechod pro pěší vychází z požadavků §37 odst. 4 zákona č. 13/1994 Sb. o pozemních komunikacích, který požaduje u silnice v zastavěném území obce provést taková opatření, aby chodci nebyli nuceni využívat vozovku. Současně dojde k propojení dosud zaslepených částí chodníků po obou stranách koleje.

Konstrukce přechodu pro pěší se navrhuje rovněž celopryžová se závěrnou zídou a spínacími táhly. Šířka přechodu (chodníku) bude odpovídat 2 pruhům pro pěší (2 x 0,75m). Konstrukce přechodu a chodníku budou opatřeny hmatovými prvky pro nevidomé. Přechod bude široký 2,9m a dlouhý 17,5m, nový úhel křížení bude 149°.

SO 31 Přípojka nn a úprava osvětlení

Účelem navrhovaných úprav je zajištění napájení pro rekonstruovaná přejezdová zabezpečovací zařízení, které bude umístěno v nových reléových domcích u jednotlivých přejezdů. Přejezdy budou propojeny napájecím kabelem ve společné trase se zabezpečovacím a přeloženým sdělovacím kabelem.

V novém stavu je navrženo nové připojení z distribuční sítě ČEZ samostatnou přípojkou do elektroměrového pilíře fakturačního měření u budovy nz Skřivany.

Úprava osvětlení u nz Skřivany se týká demontáže stávající lampy v trase budoucího přechodu pro pěší a vybudování nové v odsunutě poloze.

B.1.4.4.2 Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:

D Technologická část

Souhrnná část

- | | |
|--|---------|
| ▪ instalace a dodávka počítačů náprav | 9 ks |
| ▪ kontrolní skříň s ovládacími prvky v ŽST Nový Bydžov | 1 ks |
| ▪ demontáž samostatného drátovodného vedení | 1 438 m |

PS 01 PZS v km 35,774

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| ▪ kabelizace (TCEKPFLEY, CYKY) | 6 925 m |
| ▪ technologický domek se střechou | 1 ks |
| ▪ stožár s výstražníkem | 1 ks |
| ▪ stožár s dvěma výstražníky | 1 ks |
| ▪ signalizace pro nevidomé | 1 ks |
| ▪ závorový pohon a závory | 2 ks |
| ▪ počítač body počítače náprav | 3 ks |
| ▪ demontáž závorových stojanů | 2 ks |
| ▪ rekonstrukce drátovodu | 10,0 m |

PS 02 PZS v km 36,284

▪ kabelizace (TCEKPFLEY, CYKY)	4 230 m
▪ technologický domek se střechou	1 ks
▪ stožár s výstražníkem	1 ks
▪ stožár s dvěma výstražníky	1 ks
▪ signalizace pro nevidomé	1 ks
▪ závorový pohon a závory	2 ks
▪ počítač body počítače náprav	2 ks
▪ demontáž závorových stojanů	2 ks
rekonstrukce drátovodu	14,4 m

PS 03 PZS v km 36,548

▪ kabelizace (TCEKPFLEY, CYKY)	6 560 m
▪ technologický domek se střechou	1 ks
▪ stožár s výstražníkem	6 ks
▪ signalizace pro nevidomé	1 ks
▪ závorový pohon a závory	6 ks
▪ počítač body počítače náprav	4 ks
▪ demontáž závorových stojanů	2 ks
▪ demontáž světelných doplňkových výstražníků	2 ks
rekonstrukce drátovodu	39,0 m

E.1 Inženýrské objekty**SO 01 Přejezd v km 35,774**Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice tv. 49 E1, pražce dřevěné	25,0 m
▪ montáž kolejnic tv. 49 E 1	2x25,0 m
▪ svařování kolejnic	4 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože	25,0 m
▪ zřízení bezстыkové koleje	25,0 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	151,0 m

Železniční spodek

▪ úprava zemní pláně (délka koleje)	25,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 3 vč. KPP typ 3 pod přej.	10,0 m
▪ hloubkové odvodnění podélným trativodem	19,0 m
▪ nabetonování římsy propustku	2 ks
▪ zemní práce	1 kpl

Železniční přejezd

▪ zřízení přejezdu s krytem z železobetonových panelů	6,0 m
▪ řezání živičného krytu	8,0 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. ložních a podkladních vrstev	46,0 m ²
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem celkem	80,0 m ²

SO 02 Přejezd v km 36,248Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice tv. 49 E1, pražce dřevěné	28,0 m
▪ montáž kolejnic tv. 49 E 1	2x28,0 m
▪ svařování kolejnic	4 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože	28,0 m
▪ zřízení bezстыkové koleje	28,0 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	128,0 m

Železniční spodek

▪ úprava zemní pláně (délka koleje)	28,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 3 vč. KPP typ 6 pod přej.	13,0 m

▪ hloubkové odvodnění podélným trativodem	21,8 m
▪ hloubkové odvodnění nezpevněným příkopem	12,4 m
▪ bourání trubního propustku	5,0 m
▪ prodloužení trubního propustku	1,0 m
▪ zřízení nové římsy propustku	1 ks
▪ zpevnění příkopu na výtoku propustku	3,9 m
▪ zemní práce	1 kpl

Železniční přejezd

▪ zřízení přejezdu s krytem z železobetonových panelů	9,0 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. ložních a podkladních vrstev	74,28 m ²

SO 03 Přejezd v km 36,584Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice tv. 49 E1, pražce betonové	29,0 m
▪ montáž kolejnic tv. 49 E 1	2x39,1 m
▪ svařování kolejnic	6 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože	29,0 m
▪ zřízení bezстыkové koleje	29,0 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	94,4 m

Železniční spodek

▪ úprava zemní pláň (délka koleje)	29,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 3 vč. KPP typ 6 pod přejez.	24,3 m
▪ hloubkové odvodnění podélným trativodem	27,5 m
▪ svodné potrubí	2,5 m
▪ zemní práce	1 kpl
▪ nadbetonování římsy propustku	1 ks

Železniční přejezd a přechod pro pěší

▪ zřízení přejezdu s pryžovým krytem (celopryžová konstrukce)	15,0 m
▪ řezání asfaltového krytu	16,1 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladu	318,0 m ²
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem celkem	425,0 m ²
▪ zřízení přechodu pro pěší s pryžovým krytem (celopryžová konstrukce)	6,3 m
▪ zřízení krytu přechodu a chodníku (zámková dlažba)	496,9 m ²
▪ oddělení chodníku od vozovky: nepojížděná dlažba	6,0 m ²
▪ oddělení chodníku od vozovky: zelený pás	43,2 m ²

E.3 Trakční a energetická vedení**SO 31 Přípojka nn a úprava osvětlení**

▪ pokládka kabelu nn do společné trasy zab.+sděl. kabelů (km délky koleje)	1,49 km
▪ pokládka kabelu přípojky a pro osvětlení	80 m
▪ demontáž osvětlovacího stožáru	1 ks
▪ montáž osvětlovacího stožáru	1 ks

B.1. 4. 5. Požadavek na postupné provádění stavby

V zásadě lze jednotlivé přejezdy provádět samostatně a případně i v jiných časových obdobích. Vždy však musí být realizován stavební objekt a jemu příslušný provozní soubor.

Při realizaci související stavby „**Rekonstrukce komunikace v obci Skřivany ul. Pod Vrchy**“, jejímž investorem je Obec Skřivany, v dřívějším termínu bude povrch vozovky navržený k realizaci ve stavbě „Rekonstrukce přejezdů“ v úsecích mimo oblast přejezdu (tj. mezi stávajícími úrovní závor) opatřen asfaltovým krytem v současné šíři. V případě pozdější realizace dojde v rámci stavby „Zvýšení zabezpečení přejezdu Chlumec nad Cidlinou - Trutnov v km 35,774 a 36,284 a 36,548“ dojde k náhradě a posunu stávající prahové vpusti blíže k přejezdu na hranici obou staveb. S rekonstrukcí inženýrských sítí v rámci této stavby se neuvažuje, tyto byly rekonstruovány v roce 2005 (vodovod a kanalizace včetně přejezdu).

V rámci realizace se bude pokládat závislostní kabelizace nutná pro jeho činnost a bude nutná časová koordinace s prováděním prací u jednotlivých přejezdů. Déle jsou u některých přejezdů navrženy protlaky pod přílehlými komunikacemi, které vyvolají patřičné dopravně-inženýrské opatření. Toto vše je potřeba zohlednit v časové koordinaci při postupu u rozhodujících kroků výstavby.

B.1. 4. 6. Požadavek na postupné uvádění stavby do provozu, lhůty výstavby

B.1.4.6.1 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Podle zákona o dráhách č.266/1994 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.177/1995 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 se závorami. 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.177/1995 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).

B.1.4.6.2 Předpokládané lhůty výstavby

Stavba bude realizována ve dvou etapách během jedné výluky traťové koleje. Hlavní stavební práce se soustředí na rok 2017.

Předpokládaný termín realizace stavby:	rok 2017
Předpokládaná doba trvání stavby:	30 dní
	(z toho 14 dní nepřetržité výluky TK +4 dny výluky PZZ)

B.1. 4. 7. Požadavky stavby na zdroje – elektrická energie, voda, plyn

Nejedná se o stavbu na elektrifikované trati. Realizovaná stavba však vyvolá nové nároky na odběr elektrické energie pro napájení reléových domků přejezdů a výstražníků. Výstavba společné přípojky ze stávajícího odběrného místa ČEZ Distribuce, a.s. na stěně budovy zastávky je součástí SO 31 Přípojka nn a úprava osvětlení. Dokončená stavba a její provoz si nevyžádá zajištění dalších energií, železniční doprava bude nadále 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. Výkopy v ochranném pásmu pro uložení kabelizace budou prováděny ručně.

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.

B.1. 4. 8. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Odvodnění tělesa dráhy bude zajištěno podélným trativodem či vsakovacím žebrem po jedné straně koleje příp. nezpevněnými příkopy. Rýha trativodu a žebra bude vyplněna drceným kamenivem fr. 16/32mm. Trativod bude vyústěn do propustku v km 36,279 a do výtoku propustku v km 36,534.

Povrch vozovek bude odvodněn příčnými a podélnými sklony do postranního terénu, příkopů či příčného odvodňovacího žlabu.

B.1. 4. 9. Napojení na dopravní systém

Vzhledem k charakteru realizované stavby nevznikne jejím provozem potřeba řešení motorové dopravy. Počty parkovacích míst, dopravní trasy a dopravní frekvence nebudou stavbou ovlivněny.

Stavbou nebude narušeno ani změněno dosavadní veřejné a občanské vybavení území.

B.1. 4. 10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha, na pozemcích silnice ve vlastnictví Královéhradeckého kraje s právem hospodaření Správy silnic Královéhradeckého kraje a na pozemku zahrada v majetku obce Skřivany charakteru zelené louky.

Odstranění a vykácení porostů v prostoru nových rozhledových trojúhelníků (viditelnost na výstražníky, rozhled pro nejpomalejší vozidlo při poruše PZS) bude provedeno pouze v nejnutnějším rozsahu.

Ostatní kácení náletových porostů v obvodu dráhy na drážních svazích, nezbytné např. pro pokládku kabelu či prvků PZS v kolejišti, bude provedeno pouze v nejnutnějším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 4. 11. Bezpečnost práce

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

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

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 a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- 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

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

Více v části F-3 Dokumenty koordinátora BOZP

B.1. 4. 12. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

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.

Veřejnosti přístupné části v prostoru stavby jsou vozovky železničních přejezdů a nový přechod pro pěší v km 36,288 a v km 36,560. U přejezdů v km 35,774 není třeba zřizovat samostatný přechod pro pěší dle §37 Zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, jedná se o místní a účelovou komunikaci nižších tříd než II. třída.

U přejezdu v km 36,548 se z těchto důvodů navrhuje samostatný přechod pro pěší v km 36,560 včetně chodníku, kterým dojde k propojení dosud samostatných částí obce. V novém stavu lze dojít po chodníku z návsi bezpečně až na nz Skřivany či pokračovat dále k hřbitovu či na konec obce. Dále se chodník navrhuje u přejezdu v km 36,284.

Přechod pro pěší bude splňovat všechny požadavky dané Vyhláškou č. 398/2009 Sb., ačkoli se nevztahuje na stavby dráhy a na dráze zařazené do evropského systému železničních tratí, zejména osazením varovných a signálních pásů a vodícího pásu. Přechod bude zabezpečen výstražníky se závorou a signalizací pro nevidomé.

Chodník v km 36,548 pro pěší se navrhuje v základní šířce 1,50m, která odpovídá 2 pruhům pro pěší 2 x 0,75m. Povrch chodníku bude proveden ze zámkové dlažby mezi obrubníky, přičemž obrubník na straně nz Skřivany bude zvýšen vůči povrchu o 6cm a bude součástí přirozené vodící linie, obrubník na straně silnice bude v celé délce zapuštěný a pochozí. Před úrovní závorových břevna výstražníku bude umístěna umělá vodící linie - varovný pás šířky 0,40m doplněný signálním pásem délky 1,50m provedeným podél okraje chodníku. Z prostorových důvodů se signální pás navrhuje pouze na straně od obce. Mezi varovnými pásy bude v ose vozovky zřízen vodící pás šířky 0,55m z 2 x 2 pásků. Varovný pás šířky 0,40m a signální pás šířky 0,80m přechodu bude proveden ze zámkové dlažby s reliéfním povrchem a odlišnou kontrastní barevnou úpravou.

Chodník u přejezdu v km 36,284 pro pěší se navrhuje v základní šířce 1,50m, která odpovídá 2 pruhům pro pěší 2 x 0,75m, bude opatřen prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu.

Varovný pás chodníku šířky 0,40m je u závorového břevna. Na varovný pás navazuje signální pás šířky 0,8m, na nějž navazuje chodníkový obrubník jako přirozená vodící linie (+ 6cm).

Varovný pás šířky 0,40m a signální pás šířky 0,80m přechodu bude proveden ze zámkové dlažby s reliéfním povrchem a odlišnou kontrastní barevnou úpravou.

B.1. 4. 13. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného rozkazu o výluce, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné

pro všechny účastníky stavby.

Zahájení stavby není podmíněno žádnou jinou investicí, stavba sama nevyvolává nutnost žádné další stavby.

Při realizaci související stavby „**Rekonstrukce komunikace v obci Skřivany ul. Pod Vrchy**“, jejímž investorem je Obec Skřivany, v dřívějším termínu bude povrch vozovky navržený k realizaci ve stavbě „Rekonstrukce přejezdů“ v úsecích mimo oblast přejezdu (tj. mezi stávajícími úrovní závor) opatřen asfaltovým krytem v současné šíři. V případě pozdější realizace dojde v rámci stavby „Zvýšení zabezpečení přejezdu Chlumeč nad Cidlinou - Trutnov v km 35,774 a 36,284 a 36,548“ dojde k náhradě a posunu stávající prahové vpusti blíže k přejezdu na hranici obou staveb. S rekonstrukcí inženýrských sítí v rámci této stavby se neuvažuje, tyto byly rekonstruovány v roce 2005 (vodovod a kanalizace včetně přejezdu).

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1. 5. 1. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Územní řízení pro tuto stavbu nebylo požadováno, dle vyjádření stavebního úřadu v Rokytnici nad Jizerou, č.j. SÚ/272/2015/Či-329, je stavba 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.

B.1. 5. 2. Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Viz kapitola B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

B.1. 5. 3. Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů

Oproti přípravné dokumentaci nedošlo ke změnám v objektové skladbě.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1. 6. 1. Uvolnění staveniště

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí právě na pozemku p.č. 150/1. V tomto prostoru se předpokládá dočasné uložení nové kabelizace. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd.

B.1. 6. 2. Využití stávajících nebo budovaných objektů

Po dokončení stavby nebudou využívány stávající objekty.

B.1. 6. 3. Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci využity plochy v ŽST Nový Bydžov.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a nářadí.

B.1. 6. 4. Způsob provedení demolic a místa skládek

V rámci stavby nedojde k žádné demolici. Demontované výstražníky a ostatní demontovaný materiál budou předány správci.

B.1. 6. 5. Likvidace porostů

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha a částečně na pozemcích města Jablonec nad Jizerou.

Odstranění a vykácení porostů v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 6. 6. Likvidace škodlivých odpadů

Veškeré odpady, které stavba vyprodukuje, vzniknou již v průběhu provádění stavby. Jedná se zejména o zbytky kabelů, a další. Veškeré odpady pochází ze stávajících konstrukcí a vybavení železniční trati.

Po dokončení stavby a jejím předání do provozu již žádné další škodlivé odpady vznikat nebudou.

Odpady vzniklé při stavbě se budou odvážet rovnou na skládky (deponie vznikat nebudou), kovový odpad do výkupu.

Podrobný rozbor odpadů včetně kategorizace a způsobu likvidace jsou uvedeny v části B.3. 1. 3. Odpadové hospodářství.

B.1. 6. 7. Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů a porostů

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Bude zajištěno ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po celou dobu průběhu rekonstrukce.

B.1. 6. 8. Přeložky podzemních a nadzemních vedení

Před realizací stavby je nutné přesné vytýčení sítí příslušnými správci a nezbytný dozor těchto správců při provádění stavebních prací v jejich blízkosti. U inženýrských sítí, kde dochází ke střetu s novým vedením kabelu je nutné prověřit hloubku uložení chrániček. **Výkopové práce v blízkosti tras kabelů musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace.**

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby je řešeno v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

V situaci stavby jsou zakresleny veškeré inženýrské sítě, které byly zaměřeny a zjištěny na základě vyjádření správců při zpracování projektu stavby. Poloha těchto sítí je orientačně zakreslena v situaci, podélném profilu a příčných řezech.

B.1. 6. 9. Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci budou využity koleje v ŽST Nový Bydžov, pro mezisklady materiálu bude využito ZS.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a nářadí.

B.1. 6. 10. Omezení v dodávce energií

Během provádění stavby ani po jejím dokončení není zapotřebí provádět jakékoliv omezení dodávky energií.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku, přejezdů a komunikací je situováno na pozemcích České republiky/Správy železniční dopravní cesty, s.o., Českých drah, a.s., Královéhradeckého kraje/Správy silnic Královéhradeckého kraje a obce Skřivany se způsobem využití dráha, silnice či zahrada.

Při rekonstrukci přejezdu v km 36,548 a výstavbě nového přechodu pro pěší v km 36,560 dojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků především kvůli nevyhovujícímu průběhu hranice pozemku dráhy p.č. 193/1 k.ú. Skřivany vlevo koleje. Obvod dráhy tvořen hranicí pozemku dráhy již v současnosti nerespektuje stav, kdy stojany se závorami a doplňkový výstražník stejně jako přejezd v oblasti mezi závorami jsou součástí dráhy a mají být na pozemku dráhy. Ve skutečnosti jsou umístěny na pozemcích p.č. 503 silnice a p.č. 150/1 zahrada.

V novém stavu jsou výstražníky přejezdu v km 36,548 vlevo koleje (směr Smidary) navrženy v nové poloze blíže koleji v osově vzdálenosti 7,3m, 4,7m a 4,5m. Poloha a směr závor překrývajících vozovku vlevo koleje je od průběhu koleje natočena o cca 9° na vnější stranu z důvodu šířky a geometrie vozovky, bezpečnostním odstupům od výstražníku a maximální délce břevna závory. Závora přechodu pro pěší je vedena rovnoběžně s kolejí v osově vzdálenosti 4,5m.

~~Stavba si vyžádá trvalý zábor 15,0m² pozemku p.č. 150/1 zahrada v majetku obce Skřivany a 53,0m² pozemku p.č. 503 silnice v majetku Královéhradeckého kraje s právem hospodaření Správou silnic KH kraje.~~

V současnosti zasahuje část jízdního pruhu silnice II/327 před a na přejezdu včetně přilehlé krajnice, silničního příkopu a výstražného kříže na pozemek p.č. 150/1 zahrada. V rámci stavby bude na pozemku p.č. 150/1 rozšířena vozovka a přeložen příkop.

Vpravo koleje dojde k úpravám nájezdů vozovky i na pozemku silnice p.č. 492.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto :

Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část I. Geodetické dokumentace.

Smlouvy potřebné pro provedení stavby jsou obsahem přílohy H.3 Doklady o projednání.

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

B.1.9 Požadavky na další přípravu stavby

Pro další přípravu a realizaci stavby je nutné zejména:

- Respektovat připomínky vznesené v rámci schvalovacího řízení projektové dokumentace.
- Před započítím stavby je nutné uvědomit všechny dotčené orgány a osoby.

B.1.10 Organizace výstavby

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky. Doba trvání výluky traťové koleje je navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu a navrhuje se v délce 14N dní. Hlavní stavební práce budou probíhat ve dvou etapách - v první etapě budou rekonstruovány přejezdy v km 35,774 a v km 36,284. Ve druhé etapě pak bude probíhat rekonstrukce přejezdu v km 36,548. Dále je po skončení výluky traťové koleje navržena výluka PZZ v délce 4N dní.

Náhradní doprava bude zřizována podle etapy, ve které se stavba momentálně nachází. Dopravně-inženýrské opatření během výstavby je obsaženo v části B.8. - Dopravní opatření.

Provozní soubory musí být realizovány souběžně s realizací stavebních objektů.

Před celkovou výlukou bude vhodné začít s částečnou realizací těch částí PS i SO 01, které přímo nesouvisí s nutností prací ve výluce TK.

Předpokládá se, že nepřetržitá výluka traťové koleje nepřesáhne 14 dní. Během ní budou prováděny práce na železničním svršku, spodku, přejezdech a budou rovněž osazeny počítače náprav, vč. výstavby výstražníků. Bude též provedeno odzkoušení zapojení přejezdu zhotovitelem. V době výluky PZZ bude probíhat odzkoušení a nastavení zabezpečovacího zařízení správcem a doprava bude řešena přivolávací návěstí (PN), případně rozkazem V nebo PV

Celková délka stavby nepřesáhne 30 dní.

Osobní železniční doprava bude v období výluk zajištěna mezi Novým Bydžovem a Skřivany náhradní autobusovou linkou po silnici II/327 a přejezd v km 36,548. V době jeho uzavírky bude náhradní autobusová doprava vedena po silnici III/32419 přes Starý Bydžov, Křičov a dále po III/32741 a II/327 přes Červeněves. S podobnou trasou se uvažuje i vedení objízdné trasy pro osobní dopravu. Pro tranzitní nákladní dopravu se vedení objízdné trasy uvažuje po silnici II/326. Pro místní dopravu bude sloužit objízdná trasa ulicemi Pod Vrchy a V Sádce přes přejezd v km 36,284 po jeho rozšíření a dokončení, navrhuje se tedy jeho přednostní realizace před přejezdem v km 36,548 na silnici II/327. Objízdná trasa u přejezdů a v km 35,774 se vzhledem ke kategorii a významu účelových komunikací nestanovuje.

Neprůjezdné úseky komunikací a samotná místa stavby budou z obou stran osazeny dopravní značkou B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ s dodatkovou tabulkou E12 „Mimo vozidel stavby“. Na silnici II/327 bude v Novém Bydžově, ve Smidarech a před místem stavby osazena rovněž značka IS11b s vyznačeným směrem objížděky.

Dopravně-inženýrské opatření během výstavby je řešeno v části B.8 Dopravní opatření.

Vypracování organizace výstavby je řešeno v části F Organizace výstavby.

Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace stavby :

2017

S přístupem na staveniště je uvažováno po komunikacích k jednotlivým přejezdům. Plocha vhodná pro účely zařízení staveniště se navrhuje na pozemku p.č. 150/1. Pro pokládku kabelů, počítačů náprav a demontáž a úpravy drátovodů v kolejišti je možno využít technologie s přístupem po železnici, případně provádět práce ručně za provozu.

Plán kontrolních prohlídek je obsažen v příloze této části dokumentace.

B.1.11 Úprava bodového pole

V rámci stavby dojde ke střetu s některými body železničního bodového pole. Zhotovitel v součinnosti s investorem zažádají SŽG s dostatečným časovým předstihem před zahájením stavby o jejich přeložení, popř. zrušení.

B.2 Provozní a dopravní technologie

V rámci rekonstrukce bude provedena rekonstrukce přejezdů v km 35,774; 36,284 a 36,548 při níž dojde k náhradě stávajících mechanicky ovládaných závor automaticky ovládaným přejezdovým zab. zař. 3. kategorie výstražníky se světelnou a zvukovou výstrahou a závorami. Přejezdy v km 36,548 a 36,284 budou doplněny novým přechodem pro pěší.

Přejezdy budou ovládány automaticky jízdou vlaku pomocí kolových senzorů počítačů náprav (PN).

V cílovém stavu se nepředpokládá obsazenost nz Skřivany. Osvětlování železničních prostranství bude probíhat automaticky. Počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, přejezd, zabezpečovací zařízení) řešena u přejezdů v km 35,774 pro traťovou rychlost $V=100\text{km/h}$, u přejezdu v km 36,284 pro rychlost $V = 90\text{km/h}$ a u přejezdu v km 36,548 pro rychlost $V = 80\text{km/h}$.

Obsluha vlečky v nz Skřivany

Při obsluze směrem jak od Smidar, tak i od N. Bydžova se bude postupovat stejným způsobem. Posunová četa přestaví krycí návěstidla do polohy **stůj** a předvést do polohy **výstraha**. Následně se přestaví páka označená Z/4/5. Pootočením se vyjme klíč od odtlačného zámku výhybky č. 5, odemkne se

odtlačný zámek, po jeho sklopení se vyjme klíč od výměnového zámku a po jeho odemknutí se vyjme klíč od výměnového zámku výhybky č. 4. Na pultu místního ovládání přejezdu, umístěném v těsné blízkosti výhybky č. 5, se vypne výstraha na přejezdech **P4449 v km 36,284** a **P4448 v km 35,774**. Po odemknutí a přestavení se provede obsluha a vypne se výstraha na přejezdu **P4450 v km 36,548**. Postup po ukončení obsluhy je opačný.

	<u>počáteční stav</u>	<u>cílový stav</u>
▪ traťová rychlost	100, 90, 80 km/h*	100, 90, 80 km/h*
▪ traťová třída zatížení	C2	C2
▪ hmotnost na nápravu	20 t	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6	6
▪ kategorie trati	celostátní	celostátní
▪ druh trakce	nezávislá	nezávislá
▪ typ traťového zabezpečovacího zařízení	telefonické	dorozumívání
▪ typ přejezd. zabezp. zař. u rek. přejezdů	PZM1, PZM2S (km 36,548)	PZS se
závory, PZS		bez závor (km 37,242)

*

na přejezdu v km 35,774 traťová rychlost V = 100km/h

na přejezdu v km 36,284 traťová rychlost V = 90km/h

na přejezdu v km 36,548 traťová rychlost V = 80km/h

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Jelikož se jedná o stavbu na stávající trati, která bude realizována v současných hranicích pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s. bez zvýšení počtu traťových kolejí, není nutné posouzení dle Zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, ani nebylo toto posouzení vyžádáno orgány státní správy.

B.3. 1. 1. Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna na pozemcích České republiky/Správy železniční dopravní cesty, s.o., Českých drah, a.s. a Královéhradeckého kraje/Správa silnic KH kraje, které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha nebo silnice. Zčásti bude zasahovat i na pozemek zahrada p.č. 150/1 k.ú. Skřivany poživající ochrany zemědělského půdního fondu, po jejímž dokončení dojde k rozdělení zabrané části pozemku zahrady a začlenění pod pozemky dráhy a silnice. Zahradní pozemek je výjma oblasti, do nějž zasahuje přejezd, silnice a její příkop, tvořen travním porostem bez dalších staveb či zařízení.

Odstranění a vykácení porostů v prostoru nových rozhledových trojúhelníků (viditelnost na výstražníky, rozhled pro nejpomalejší vozidlo při poruše PZS) bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu. Ostatní kácení náletových porostů v obvodu dráhy na drážních svazích, nezbytné např. pro pokládku kabelu či prvků PZS v kolejišti, bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při provádění zemních prací a při navážení jednotlivých konstrukčních vrstev železničního spodku a svršku. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů. Je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace, a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude i nadále zajištěna ekologická vlaková doprava s využitím kvalitnější a bezpečnější dopravní cesty.

V místě stavby se nenacházejí památkové stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů.

B.3. 1. 2. Vodohospodářská problematika

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod. Jedním z cílů stavby je zlepšení funkce odvodnění zemní pláně drážního tělesa, která bude provedena formou podélného vsakovacího žebra.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.3. 1. 3. Odpadové hospodářství

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukované, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/2001 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/2001 Sb., o nakládání s PCB a č.376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/1966 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/1973 Sb. o vodách v platném znění, ...).

V případě užitého materiálu či materiálu určeného k regeneraci dle kategorizace bude provedeno protokolární předání objednateli prostřednictvím SZDC OŘ ST Hradec Králové. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na řízenou skládku, příp. k recyklaci.

Ve smyslu zákona č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Kategorizace odpadů:

Vyzískaný odpadový materiál

	katalog. č.	kateg.	zařazení odpadu	jedn .	Celkem
1	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - I. třída těžitelnosti (dříve třídy 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 4 f))	t	356,96
2	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - II. třída těžitelnosti (dříve třídy 4 d), 4 e), 5)	t	0,00
3	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - III. třída těžitelnosti (dříve třídy 6, 7)	t	0,00
4	17 01 02	O	Stavební a demoliční suť (cihly)	t	0,00
5	17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	73,04
6	17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	t	67,75
7	17 05 08	O	Štěrky z kolejiště (odpad po recyklaci)	t	272,63
8	17 05 07*	N	Lokálně znečištěný štěrky a zemina z kolejiště (výhybky)	t	0,00
9	02 01 03	O	Smýcené stromy a keře	t	0,67
10	17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	t	0,00
11	17 02 02	O	Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů	t	0,00
12	17 02 03	O	Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů	t	0,00
13	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	ks	99,00
14	17 04 05	O	Železniční pražce ocelové	ks	0,00
15	17 01 01	O	Železniční pražce betonové	ks	0,00

16	17 01 01	O	Kůly a sloupky betonové	t	0,00
17	17 02 04*	N	Kůly a sloupky dřevěné	ks	0,00
18	17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	t	15,40
19	17 04 05	O	Rozvaděče kovové bez výzbroje	t	0,00
20	17 04 09*	N	Výhybky znečištěné mazadly	ks	0,00
21	16 02 09*	N	Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB	ks	0,00
22	16 02 13*	N	Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami	ks	0,00
23	16 02 14	O	Trafo bez náplně PCB a škodlivin	ks	0,00
24	17 04 01	O	Odpad mědi a jejich slitin (bronz, mosaz)	t	0,00
25	17 04 02	O	Odpad hliníku	t	0,00
26	17 04 07	O	Směsné kovy	t	0,00
27	17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	t	0,20
28	17 03 03*	N	Asfaltové stavební nátěry	t	0,00
29	07 03 04*	N	Odpadní ředidla	t	0,00
30	08 01 11*	N	Odpadní nátěrové hmoty	kg	0,00
31	08 01 17*	N	Staré nátěrové hmoty	kg	0,00
32	20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	t	0,00
33	17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	t	0,08
34	07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	t	0,03
35	17 01 03	O	Izolátory porcelánové	ks	0,00
36	17 01 03	O	Odpojovače-ocel, porcelán 100kg	ks	0,00
37	17 01 03	O	Porcelánové podpěrky	t	0,00
38	16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz. kovy)	t	0,00
39	17 04 10*	N	Kabely s izolací papír - olej	t	0,00
40	16 02 13*	N	Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky	ks	0,00
41	16 06 01*	N	Olověné akumulátory	ks	0,00
42	16 06 02*	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	ks	0,00
43	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné - mostnice	ks	0,00
44	17 01 06*	N	Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic	t	0,00
45	17 05 04	O	Stávající sypaný materiál z nástupišť	t	0,00
46	17 05 04	O	Kamenná suť	t	185,25
47	17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	t	0,00
48	02 01 03	O	Pařezy	t	0,00
49	16 02 13*	N	Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní	ks	0,00
50	16 02 14	O	Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)	ks	0,00
51	16 02 13*	N	Přístrojové transformátory s olejovou náplní	ks	0,00
52	16 02 14	O	Přístrojové transformátory bez olejové náplně	ks	0,00
53	16 02 13*	N	Výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní	ks	0,00
54	16 02 14	O	Výkonové vypínače vvn, vn bez olejové náplně	ks	0,00
55	16 02 14	O	Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory	ks	0,00
56	16 02 14	O	Průchodky, pojistky	ks	0,00
57	16 02 14	O	Omezovače přepětí (vvn a vn)	ks	0,00
58	16 02 09*	N	Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem PCB (Delor)	ks	0,00
59	16 02 13*	N	Kondenzátory a kondezátorové baterie s obsahem minerálního oleje	ks	0,00
60	17 06 01*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	t	0,00
61	17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	t	0,00
62	17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	t	0,00
63	17 09 04	O	Laminát z demolic reléových domků	t	0,00

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC, s.o. ve správě SŽDC OŘ Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice GŘ SŽDC č. 11.

U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

B.3. 1. 4. Ochrana zemědělského a lesního půdního fondu

Při rekonstrukci přejezdu v km 36,548 a výstavbě nového přechodu pro pěší v km 36,560 dojde k trvalému záboru pozemku v k.ú. 748 960 Skřivany p.č. 150/1 zahrada v majetku obce Skřivany, který požívá ochrany zemědělského půdního fondu. Již v současnosti pozemkem prochází část jízdního pruhu vozovky silnice II/327 na vnitřní straně oblouku, který byl rozšířen v průběhu let zřejmě v důsledku zkracování trasy (oblouku) řidiči vozidel. Na pozemku se rovněž nachází výstražný kříž, silniční příkop a „rozšířený“ jízdní pruh zčásti přetíná při uzavřeném přejezdu i dodatečně prodloužená závara ze stojanu na protější straně vozovky.

V novém stavu bude na pozemku p.č. 150/1 zahrada umístěn výstražník „A“ se závorou, který bude oproti stávajícímu výstražnému kříži blíže ke koleji v osově vzdálenosti 7,3m. Prostor mezi výstražníky včetně se nově stane součástí dráhy, čemuž bude odpovídat i nová hranice drážního pozemku p.č. 193/1. Část pozemku p.č. 150/1 mezi novou hranicí pozemku dráhy p.č. 193/1 a začátkem rekonstrukce vozovky, na něž se rozšíří vozovka včetně krajnice a silničního příkopu, se stane součástí silničního pozemku p.č. 503.

Trvalý zábor pozemku p.č. 150/1 zahrada pod ochranou ZPF bude celkem 168,3m², z toho 15,0m² připadne pozemku dráhy p.č. 193/1 a 153,3m² pozemku silnice p.č. 503.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru lesního půdního fondu ani ke kácení lesa.

B.3. 1. 5. Chráněné části území a kulturní památky

Památkově chráněné objekty či jiné kulturní památky se v oblasti staveniště nenalézají, jednotlivé stromy ani jiné zvláště chráněné porosty v obvodu staveniště nejsou známy.

B.3. 1. 6. Hluk a vibrace

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 strojevého parku.

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

B.3. 1. 7. Radonové hledisko

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/1991 Sb.,§1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

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 na pozemcích SŽDC, s.o., ČD a.s., Správa silnic KH kraje a obce Skřivany, 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 a realizaci železničního spodku a svršku 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 kropením 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.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém šterku nebo v kamenné drti drážních stezek. Celý povrch drážního tělesa s výjimkou pražců je z kameniva.

V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou pomocí profesionálních jednotek HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů.

Stavba svým charakterem nevyžaduje protipožární opatření dle normy ČSN 73 0802. Celá stavba je bez uzavřených prostorů a nachází se v otevřené krajině.

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení projektové dokumentace.

B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

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

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/1990 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp 1 Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

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 a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- 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

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky a předpisy SŽDC:

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními

jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojnými mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení

Stavba se nenachází na elektrizované trati ani v blízkosti energetických vedení a není tedy nutné ji před těmito vlivy zvlášť chránit.

B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany

Stavba se nenachází v zátopové oblasti a není nutné ji zvlášť chránit proti povodni.

B.5 Energetické výpočty

Výpočet spotřeby elektrické energie je součástí části E.3 – Trakční a energetická zařízení.

B.6 Protikorozní ochrana

Protikorozní ochrana zařízení je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů a dále pomocí nátěrů vhodnými barvami a hydroizolacemi.

Protikorozní ochrana je splněna navržením jednotného typu celoplastových kabelů s podélnou protipovodňovou – TCEKPFLEY.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

Neobsazeno - nejedná se o stavbu modernizace ani rekonstrukci vedoucí ke zvýšení rychlosti.

B.8 Dopravní opatření

B.8.1 Uzavírka

Úplná uzavírka jednokolejného železničního přejezdu P 4447 (dle systému číslování železničních přejezdů), křížení s místní komunikací, která spojuje místní částí obce Sloupno nad Cidlinou, kraj Královéhradecký, na pozemku p.č. 431/1 vlastnické právo České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1.

Úplná uzavírka jednokolejného železničního přejezdu P 4448 (dle systému číslování železničních přejezdů), křížení s účelovou komunikací k místní částí obce Skřivany ulice U Křížku, kraj Královéhradecký, na pozemku p.č. 193/1 vlastnické právo České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1.

Úplná uzavírka jednokolejného železničního přejezdu P 4449 (dle systému číslování železničních přejezdů), křížení s místní komunikací, která spojuje místní částí obce Skřivany ulice Pod Vrchy, kraj Královéhradecký, na pozemku p.č. 193/1 vlastnické právo České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1.

Úplná uzavírka jednokolejného železničního přejezdu P 4450 (dle systému číslování železničních přejezdů), křížení se silnicí II. třídy č. 327, která spojuje obec Skřivany s městem Nový Bydžov a obcí Smidary. Nachází se v katastru obce Skřivany, kraj Královéhradecký, na pozemku p.č. 193/1 ve vlastnictví České republiky, s právem hospodařit s majetkem státu SŽDC, s.o., Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1.

B.8.2 Důvod uzavírky a dočasné změny trasy dopravy

Železniční přejezd P4448

Důvodem uzavírky je uložení závislostní kabelizace zabezpečovacího zařízení.

Železniční přejezd P4448

Důvodem uzavírky je především rekonstrukce jednokolejného železničního přejezdu včetně krátkých navazujících úseků komunikace, rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku včetně zajištění odvodnění. Dále úprava zabezpečovacího zařízení, ochrana a přeložky sdělovacích a zabezpečovacích kabelů.

Zajištění zásobování stavby se předpokládá s využitím železnice a silniční staveništní dopravou, jejíž příjezd ke staveništi bude možný s ohledem na postup prací od zařízení staveniště po ulici U Křížku a U Tratě.

Železniční přejezd P4449

Důvod uzavírky je především rekonstrukce jednokolejného železničního přejezdu včetně krátkých navazujících úseků komunikace a zřízení nového chodníku, rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku včetně zajištění odvodnění. Úprava zabezpečovacího zařízení, ochrana a přeložky sdělovacích a zabezpečovacích kabelů.

Zajištění zásobování stavby se předpokládá s využitím železnice a silniční staveništní dopravou, jejíž příjezd ke staveništi bude možný s ohledem na postup prací od zařízení staveniště po ulici Pod Vrchy a U Tratě.

Železniční přejezd P4450

Důvod uzavírky je především rekonstrukce jednokolejného železničního přejezdu. Provádí se úpravy u železničního nz Skřivany, osazení nového zábradlí, na pravé straně přejezdu bude vybudován nový přístupový chodník spojující stávající chodníky a dojde tak k jejich propojení, bude vybudována nová přejezdová konstrukce včetně doasfaltování přilehlé silnice II/327.

Zajištění zásobování stavby se předpokládá s využitím železnice a silniční staveništní dopravou po silnici II/327.

B.8.3 Rozsah uzavírky

Uzavření železničního přejezdu P4447 včetně přilehlých úseků účelové komunikace.
 Uzavření železničního přejezdu P4448 včetně přilehlých úseků účelové komunikace.
 Uzavření železničního přejezdu P4449 včetně přilehlých úseků místní komunikace.
 Uzavření železničního přechodu P4450 včetně přilehlých úseků silnice II/327.

B.8.4 Termín a doba trvání uzavírky

Předpokládaný termín realizace stavby:	rok 2017
Předpokládaná doba trvání stavby přejezdů:	14 dní
Předpokládaná délka nepřetržité výluky traťové (hlavní staniční) koleje:	14 dní
Předpokládaná doba trvání uzavírky přejezdu v km 35,774, 36,284	7 dní nepřetržitě (1.-7.den)
Předpokládaná doba trvání omezení přejezdu v km 36,548 000	7 dní nepřetržitě (8.-14.den)
Předpokládaná délka výluky PZZ:	4 dny
Předpokládaná doba trvání uzavírky přejezdu v km 34,976 (P 4447)	1/2 dne

B.8.5 Přístup staveništní dopravy

Železniční přejezd P 4448 v km 35,774

Zajištění zásobování stavby se předpokládá s využitím železnice a silniční staveništní dopravou, jejíž příjezd ke staveništi bude možný s ohledem na postup prací od zařízení staveniště po ulici U Křížku a U Tratě.

Železniční přejezd P 4449 v km 36,284

Zajištění zásobování stavby se předpokládá s využitím železnice a silniční staveništní dopravou, jejíž příjezd ke staveništi bude možný s ohledem na postup prací od zařízení staveniště po ulici Pod Vrchy a U Tratě.

Železniční přechod P 4450 v km 36,548

Zajištění zásobování stavby se předpokládá s využitím železnice a silniční staveništní dopravou po silnici II/327.

B.8.6 Objízdné trasy

Při uzavření železničního přejezdu P4450 v obci Skřivany budou řidiči nákladních vozidel mezi městy Nový Bydžov a obcí Smidary využívat v obou směrech objízdné trasy po silnici II/326. Řidiči osobních vozidel mezi městy Nový Bydžov a obcí Smidary využívat v obou směrech objízdné trasy po silnici III/32419, místní komunikace 28041, silnice III/32741.

B.8.7 Dopravní opatření

Rozmístění přechodného dopravního značení je patrné ze situace v příloze této zprávy.

Značky upozorňující na přítomnost přejezdu (A 29, A 31a,b,c, A 32a) budou dočasně zneplatněny přelepením žlutým reflexním páskem.

B.8.8 Stavebně technické opatření

Po ukončení objížďky a dočasné trasy staveništní dopravy budou veškeré plochy upraveny do původního stavu.

Navrhovaná dopravní a stavebně technická opatření jsou rovněž zakresleny do map ve výkresové části této dokumentace.

Informace o trasách staveništní dopravy a organizaci stavby jsou rovněž předmětem části F Organizace výstavby.

B.8.9 Pokyny pro zhotovitele

Uložení kabelů pod komunikaci je projednáno v příslušnými úřady, jejichž vyjádření je součástí H.2. – Doklady o projednání. Pro zhotovitele vyplývá následující:

V předstihu, alespoň 30 dní, před zahájením stavebních prací, pokud budou prováděny na silničním pozemku nebo budou omezovat provoz na silnici I. třídy, musí zhotovitel podat u KULK OD, žádost o povolení ke zvláštnímu užívání dotčených silničních pozemků silnice I/14, z důvodu provádění stavebních prací podle **§ 25 odst. 6 písm. c) bod 3 zákona o PK**. Žádost bude obsahovat předepsané náležitosti podle § 40 odst. 5 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů. Vzor žádosti lze stáhnout na webových stránkách KULK OD (<http://doprava.kraj-lbc.cz/page289>). Žádost o zvláštní užívání musí být odsouhlasena správcem silnice I/14, Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, správou Liberec.

V předstihu, alespoň 30 dní, před zahájením stavebních prací, pokud budou prováděny na silničním pozemku nebo budou omezovat provoz na místní či účelové komunikaci, musí zhotovitel podat u Městského úřadu Jablonec nad Jizerou, odbor dopravy, žádost o povolení ke zvláštnímu užívání dotčených silničních pozemků místní, popř. účelové komunikace, z důvodu provádění stavebních prací podle § 25 odst. 6 písm. c) bod 3 zákona o PK. Žádost bude obsahovat předepsané náležitosti podle § 40 odst. 5 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o PK, ve znění pozdějších předpisů.

- Dále zhotovitel v dostatečném předstihu zajistí „Žádost o povolení uzavírky a nařízení objížďky“ dle § 39 Vyhlášky č. 104/1997 Sb., o PK.

B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku, přejezdů a komunikací je situováno na pozemcích České republiky/Správy železniční dopravní cesty, s.o., Českých drah, a.s., Královéhradeckého kraje/Správy silnic Královéhradeckého kraje a obce Skřivany se způsobem využití dráha, silnice či zahrada.

Při rekonstrukci přejezdu v km 36,548 a výstavbě nového přechodu pro pěší v km 36,560 dojde k záborům pozemků v k.ú. 748 960 Skřivany s využitím silnice p.č. 503 (HK kraj/SS HK) a pozemku p.č. 150/1 zahrada (obec Skřivany), který požívá ochrany zemědělského půdního fondu. Již v současnosti pozemkem pod ochranou ZPF prochází část jízdního pruhu vozovky silnice II/327 na vnitřní straně oblouku, který byl rozšířen v průběhu let.

V novém stavu bude na pozemku p.č. 150/1 zahrada umístěn výstražník „A“ se závorou, který bude oproti stávajícímu výstražnému kříži blíže ke koleji v osově vzdálenosti 7,3m.

V rámci akce „Zvýšení zabezpečení přejezdu Chlumec nad Cidlinou- Trutnov v km 35,774 a 36,284 a 36,548“ dojde z odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o velikosti 93,2m².

Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem I. Geodetické dokumentace.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru lesního půdního fondu.

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Neobsazeno.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Neobsazeno.

B.12 Ochrana obyvatelstva

Neobsazeno.

B.13 Bezbariérové užívání

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.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterým je samotný železniční přejezd. Přejezd se nachází mimo území obce.

B.14 Přílohy

- Plán kontrolních prohlídek stavby
- Dopravně-inženýrské opatření – výkresová část

PŘÍLOHA 1

PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY:

Návrh termínů pro kontrolní prohlídky stavby, které budou uskutečněny v rámci rozestavěné stavby, bude proveden a aktualizován dle návrhu jednotlivých etap provádění stavby a v rámci konečného výběru a smluvních vztahů s generálním dodavatelem stavby.

Kontrolní prohlídky stavby budou provedeny zejména:

- *po provedení výkopových prací a před uložením kabelizace*
- *kontrola provedení základů pro výstražníky*
- *po instalaci zabezpečovacího zařízení*
- *po provedení sanace železnic v rekonstruované části*
- *po dokončení dílčích etap stavby a po jejím celkovém dokončení*

Další kontrolní prohlídky budou určeny ve vztahu na potřeby stavby v návaznosti na podrobný harmonogram stavby zpracovaný generálním dodavatelem.

O vykonaných kontrolních prohlídkách na stavbě bude vedena jednoduchá evidence, ze které bude patrné, kdy se kontrolní prohlídka uskutečnila, které stavby se týkala a jaký je její výsledek.