



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Vypracoval: Ing. David Derka	Zodp. projektant: Ing. David Derka	Kontroloval: Ing. Petr Burda
Kraj: Královohradecký	Traťový úsek/Obec: Kostelec nad Orlicí	
Investor SZDC s.o., Stavební správa východ, Nerudova 1 , 772 58 Olomouc		

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv



Akce:

REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ NA ZASTÁVCE KOSTELEC NAD ORLICÍ MĚSTO

Obsah výkresu:

SOUHRNNÁ ČÁST

Formát	A4
Datum	12/2016
Účel	PD
Č. zakázky	3110-16-080
Změna	Č. kopie
Měřítko	
Část dokumentace	Č. výkresu
B	



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Kostelec nad Orlicí město



Obsah

B.1	Souhrnná technická zpráva	4
B.1.1	Popis stavby a její koncepce	4
B.1.2	Stanovení podmínek pro přípravu výstavby.....	8
B.1.2.2	Údaje o ochranných pásmech	8
B.1.2.3	Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů	8
B.1.2.4	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL.....	8
B.1.2.5	Územně technické podmínky	8
B.1.2.6	Údaje o souvisejících stavbách	8
B.1.2.7	Údaje o bilancích zemních prací.....	8
B.1.2.8	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.....	9
B.1.2.9	Výjimky z předpisů a norem	9
B.1.2.10	Požadavky na další přípravu stavby.....	9
B.2	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	9
B.3	Vliv stavby na životní prostředí	9
B.4	Odolnost a zabezpečení stavby	10
B.5	Odpadové hospodářství	10
B.6	Zásady zajištění požární ochrany stavby	12
B.7	Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání	13
B.8	Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	13
B.9	Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	13
B.10	Civilní ochrana	13
B.11	Graf dynamického průběhu rychlosti.....	13
B.12	Organizace výstavby	13



B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1 Popis stavby a její koncepce

a) Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Staveniště bylo zvoleno objednatelem v zadávací dokumentaci. Místem stavby je stávající železniční zastávka na stávající trati.

b) Zhodnocení staveniště

Staveniště se nachází na celostátní železniční trati č. 021 Týniště nad Orlicí - Letohrad (dle KJŘD) v definičním úseku č. 20 Častolovice – Kostelec nad Orlicí, v katastru obce Kostelec nad Orlicí na pozemkových parcelách č. 981/1, 1849/2, 1849/46, 1849/47, 1849/48 ve vlastnictví SŽDC s.o.

Staveniště se nachází na tělese dráhy a je přístupné po dráze celostátní a ze silnice II/316 v místě železničního přejezdu v km 60,297

c) Zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

Stavba nebude mít výrazný urbanistický, či architektonický dopad. Budou použity typizované výrobky – technologické domky a výstražníky.

d) Zásady technického řešení

PS 01 Informační zařízení

Navrhovaný stav

Pro ozvučení nově budovaného nástupiště zastávky bude instalováno nové rozhlasové zařízení pro informování cestujících. Je navržen systém automatického hlášení ovládaný ze železniční stanice Častolovice. Na zastávku Kostelec nad Orlicí město bude instalována nová IP rozhlasová ústředna, propojení s řídicím PC v ŽST Častolovice bude technologickou datovou sítí. Venkovní reproduktory v počtu 3 ks budou instalovány na budovu zastávky.

Na zastávku Kostelec nad Orlicí město bude dále instalováno vizuální informační zařízení. Elektronická informační tabule s proměnnými údaji o odjezdech vlaků bude instalována na prostřední část budovy zastávky pod prosklené zastřešení. V informační tabuli bude integrován modul hlasového výstupu pro nevidomé.

Pro řízení nového informačního zařízení - rozhlasu i informační tabule bude využit stávající řídicí PC Havis na pracovišti výpravčího v ŽST Častolovice. V tomto PC bude nutno doplnit software pro další zastávku.

Hodinové zařízení bude modernizováno, stávající podružné venkovní hodiny na budově budou nahrazeny novými.

PS 02 Kamerový systém

Navrhovaný stav

Na zastávce bude nově instalován systém CCTV. Kamerový systém bude budován pro účely zajištění bezpečnosti cestujících a částečně také pro ochranu majetku SŽDC.



Provedení CCTV bude dle Základních technických požadavků na KS v žel. stanicích, č.j. 7058/2015-O14. Provozování zařízení CCTV je nutno provádět v souladu se zákonem č. 101/2001 Sb. o ochraně osobních údajů.

Kamery budou umístěny u hrany nástupiště a budou sledovat situaci v kolejišti a v části nástupiště. Dále bude jedna kamera natočena směrem na přejezd a jedna na vstup do sdělovací místnosti.

Kabely od kamer budou svedeny do sdělovací místnosti v zastávce a odtud bude signál z kamer přenášen pomocí přenosového zařízení do místa dohledu v žst. Častolovice. Systém umožní zapojení do DDTS.

PS 03 Elektronická zabezpečovací signalizace

Navrhovaný stav

Prostory sdělovací místnosti budou zabezpečeny systémem EZS.

Bude provedena prostorová ochrana (duálními detektory) a plášťová ochrana (audiodetektory, otevření oken a dveří bude střeženo magnetickými kontakty). Ústředna EZS bude umístěna na stěně ve sdělovací místnosti.

U vstupů do místnosti bude umístěna klávesnice pro ovládání systému (s vestavěnou čtečkou karet nebo bude čtečka karet zvlášť). Prostor bude také střežen optickokouřovými hlásiči (dle ČSN EN 54, v souladu s ČSN EN 50131) a tlačítkovým požárním hlásičem (pro manuální vyhlášení poplachu).

Poplach bude automaticky vyhlášen venkovní sirénou s majákem (na budově) a zároveň bude proveden přenos poplachových informací do místa trvalé obsluhy/obsluhujícímu zaměstnanci přes přenosový systém do žst. Častolovice. Navržený systém umožní napojení do DDTS.

SO 01 Železniční svršek

Navrhovaný stav

Železniční svršek bude rekonstruován od km 60,110 do km 60,547. Nově vložený kolejový rošt bude sestávat z kolejnic tvaru 49 E1 na betonových pražcích B91 S2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Směrový motiv protisměrných oblouků zůstává zachován včetně bodu obratu, pouze převýšení v obloucích bude sníženo na minimální hodnotu 68 mm.

SO 02 Železniční spodek

Navrhovaný stav

Z důvodu zjištěné hraniční hodnoty únosnosti zemní pláň je navrženo zřídit podkladní vrstvu ze štěrkodrti v minimální tl. 150mm, pod přejezdem je pak potřeba zřídit zesílenou konstrukci pražcového podloží pomocí podkladní vrstvy ze štěrkodrti tl. 250 mm se separační geotextilií na zemní pláni. Odvodnění zemní pláň bude zajištěno trativodem vpravo trati v místě přejezdu a zpevněným příkopem v úseku km 60,136 do km 60,281.

SO 03 Nástupiště

Navrhovaný stav

Úsek nástupiště za přejezdem (v km 60,304 - 60,362, dl. 58 m) bude zrušen. Nástupiště před přejezdem (ve směru kilometráže) bude zrekonstruováno v požadované délce 170m s nástupištní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice tvořenou prefabrikovanými bloky H1.

Nové nástupiště s pevnou hranou bude zřízeno jako bezbariérové, které bude odpovídat požadavkům technických a kvalitativních podmínek staveb státních drah, vyhláše č. 177/1995 Sb.



Stavební a technický řád drah, ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách a vzorovému listu železničního spodku, Ž. 8 Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.

SO 04 Konstrukce přejezdu v km 60,297

Navrhovaný stav

Přejezdová konstrukce bude nově celopryžová se závěrnými zídkami navazující na živičnou konstrukci vozovky. Bude sestávat z panelů vnitřních šířky 0,60m s délkou v ose koleje 10,20m a vnějších šířky 1,20m s celkovou délkou 10,80m. Na ní bude navazovat konstrukce určena pro pěší pro převedení souběžného chodníku. Ta bude sestávat z 2 ks vnitřních panelů šířky 0,90 a po 1 ks vnějších panelů šířky 0,90m.

SO 05 Orientační systém

Navrhovaný stav

V novém stavu budou doplněny další čtyři volně stojící tabule s názvem zastávky, dvě na nástupišti a dvě vpravo trati 100m před začátkem nástupiště. Nově budou vyznačeny sektory na nástupišti tabulkami umístěnými na nových osvětlovacích stožárcích. Nástupiště bude mít tři sektory A,B,C.

Dále budou doplněny piktogramy se zákazem vstupu na koncích nástupiště a piktogramy s označením výdejny jízdenek a WC na výpravní budovu.

SO 06 Osvětlení nástupiště

Navrhovaný stav

V rámci stavby bude navýšen příkon stávajícího OM na 3x50A a bude provedena rekonstrukce elektroměrového rozvaděče vč. skříní. Stávající podružně měřené vývody budou nově přepojeny do rozvaděče RVO.

Dále bude provedena rekonstrukce venkovního osvětlení. Nové osvětlení bude napájeno a ovládáno ve stávajícím rozvaděči RVO ve venkovním provedení umístěného v blízkosti telefonní budky. Stávající rozvaděč RVO bude napájen z rozvaděče RE1, ve kterém bude umístěno měření spotřeby elektrické energie pro tuto zastávku. V rozvaděči RVO budou odměřeny přepojené vývody z elektroměrového rozvaděče (2x stávající budova zastávky).

Nové osvětlení nástupiště bude provedeno novými pozinkovanými stožáry o výšce 5,5m ve sklopném provedení, pro montáž na přírubu osazenými novými LED svítidly.

Nové osvětlovací stožáry budou napájeny novými zemními kabely typu CYKY-O 4x6 uloženými v zemi v plastových žlebech.

Nová svítidla a stožárové rozvodnice budou provedeny ve II. třídě ochrany.

Stávající stožáry budou demontovány včetně základů, dále budou demontována tři stávající svítidla na plášti budovy zastávky.

e) Zdůvodnění navrženého řešení stavby z hlediska dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu

Stavba je navržena v souladu s platnou legislativou, normami a ostatními předpisy závazně platnými pro stavbu dráhy.



f) Posouzení stávajícího stavu

PS 01 Informační zařízení

Stávající stav

Na zastávce se nachází sdělovací místnost, kde ve správě SSZT je informační zařízení (hodiny a rozhlas). Rozhlas je typu MRU, ovládán je dálkově ze ŽST Kostelec nad Orlicí.

PS 02 Kamerový systém

Stávající stav

V prostoru zastávky není instalován žádný kamerový systém (dále jen CCTV).

PS 03 Elektronická zabezpečovací signalizace

Stávající stav

V zastávce není instalován žádný systém elektronické zabezpečovací signalizace (EVS).

SO 01 Železniční svršek

Stávající stav

Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tv. S 49 na betonových pražcích SB 6 o rozdělení „d“, kolej je bezстыková. Směrový motiv je tvořen dvěma protisměrnými oblouky o poloměru 450m s přechodnicemi spojenými v bodě obratu.

SO 02 Železniční spodek

Stávající stav

Dle provedené statické zatěžovací zkoušky v rámci geotechnického průzkumu je únosnost zemní plně v dotčeném úseku koleje vyhovující s hodnotou $E_{0r}=40$ Mpa s příznivým vodním režimem. Pražcové podloží je v dolních vrstvách tvořeno propustnými materiály. Stávající odvodnění plně žel. spodku není patrné.

SO 03 Nástupiště

Stávající stav

V současné době je na zastávce Kostelec nad Orlicí město nástupiště s pevnou hranou rozdělené přejezdem v km 60,297 na dva úseky délky 151 m a 58 m. Hrana je tvořena nástupištními tvárnicemi TISCHER, povrch je živičný. Technický stav nástupiště je nevyhovující – hrana nástupiště je směrově deformovaná, poškozený živičný povrch (zejména v kratším úseku).

SO 04 Konstrukce přejezdu v km 60,297

Stávající stav

Přejezdová konstrukce je živičná, s ochrannou kolejnicí, dl. 12,2 m, pražce dřevěné, rozdělení pražců 544 mm. Železniční přejezd je jednokolejný s tím, že kolej v daném úseku je bezстыková tv. S 49 na žebrových podkladnicích. Úhel křížení žel. trati s komunikací je 64°. Přejezd se nachází v přechodnici.

SO 05 Orientační systém

Stávající stav



Nyní se na zastávce nacházejí dva nápisy s názvem zastávky a jedna tabule s vyznačením směrů jízdy vlaků. Vše je umístěno na výpravní budově zastávky.

SO 06 Osvětlení nástupiště

Stávající stav

Stávající osvětlení zastávky je tvořeno osmi sklopnými stožáry typu RADEK. Napájení osvětlení je provedeno zemním kabelem typu CYKY-J 4x10. Svítidla jsou výbojková. Stávající zařízení je v dobrém stavu, po demontáži bude předáno zástupcům OŘ pro využití při nutných opravách.

g) Využití dosavadního hmotného majetku

Využití stávajícího materiálu je popsáno v jednotlivých SO, ostatní vyzískaný materiál, který nebude určen jako odpad, případně nebezpečný odpad, bude předán zástupci investora.

h) Podmínující předpoklady

Neexistují.

B.1.2 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU VÝSTAVBY

B.1.2.1 Údaje o navrhovaných a provedených průzkumech

V lokalitě staveniště byl proveden geotechnický průzkum společností Global – Geo, s.r.o. a to v měsíci září roku 2016.

Závěrečná zpráva z geotechnického průzkumu je přílohou této části dokumentace.

B.1.2.2 Použité geodetické a mapové podklady

Jako geodetický a mapový podklad bylo využito geodetické zaměření od společnosti GON Hradec Králové. Měření bylo provedeno v 06/2016. Mapové podklady jsou uvedeny v příloze I.3

B.1.2.3 Údaje o ochranných pásmech

Jedná se o stavbu dráhy, stavba leží ve stávajícím ochranném pásmu dráhy.

B.1.2.4 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Nejsou

B.1.2.5 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Stavba nezasahuje na pozemky zemědělského půdního fondu nebo na pozemky určené pro funkci lesa.

B.1.2.6 Územně technické podmínky

Přístup na stavební pozemky je umožněn prostřednictvím dráhy celostátní, komunikace II/316 a po účelových komunikacích. Napojení k rozvodné síti elektrické energie zůstane stávající.

Požadavky na vodu stavba neklade. Stavba nezmění způsob odvodnění území.

B.1.2.7 Údaje o souvisejících stavbách

Projektantovi nejsou známy.

B.1.2.8 Údaje o bilancích zemních prací



Zemní bilance jsou kladné. Sadové úpravy nejsou součástí této dokumentace.

B.1.2.9 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba nevyvolá potřebu výkupů pozemků staveb nebo jejich částí.

B.1.2.10 Výjimky z předpisů a norem

Stavba nepotřebuje žádné výjimky z předpisů a norem.

B.1.2.11 Požadavky na další přípravu stavby

Nejsou

B.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

B.2.1 DOPRAVNÍ PROGRAM

Stávající parametry trati:

traťový úsek :	1302 Chlumec na Cidlinou(mimo) - Lichkov
traťová rychlost v řešeném úseku :	80 km/h
traťová třída podle UIC :	C2
hmotnost na nápravu :	20 t
řád trati :	4
trakce :	nezávislá
typ zabezpečovacího zařízení	III. kategorie – automatické hradlo

Cílový stav:

traťová rychlost:	beze změn
nápravový tlak:	beze změn
řád trati:	beze změn
charakter trati:	beze změn

B.2.2 NÁVRH DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ NA PŘEDPOKLÁDANOU DOBU VÝSTAVBY :

- a) délka výluky - 15N
- b) místo výluky - km 60,051- km 60,547 trati Chlumec nad Cidlinou - Lichkov
- c) objednatel - SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové
- d) stanice určené k zahájení a ukončení výluky - Kostelec nad Orlicí, Častolovice
- e) dopravní a přepravní opatření - po dobu výluky bude přeprava cestujících zajištěna náhradní autobusovou dopravou
- f) omezení rychlosti - bude zapracováno ve výlukovém rozkazu a budou splněny další podmínky předpisů SŽDC D1 a SŽDC D7/2



B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hlučnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Při provádění stavby nesmí dojít k ohrožení kvality a čistoty vod možným únikem ropných látek či pohonných hmot v místech zařízeních stavenišť nebo případně při vlastních pracích na železničním spodku a svršku. Z těchto důvodů je nutné na stavbě dodržovat bezpečnostní opatření při nakládání s ropnými produkty. Pro všechny plochy zařízení stavenišť platí následující opatření:

- Stavební nebo jinou činností nesmí dojít k znečištění zdroje podzemní vody.
- Při doplňování pohonných hmot nebo případných opravách a údržbě umisťovat pod stojící mechanismy zachytné nádoby.
- Zásoby pohonných hmot skladované na ploše staveniště nepřekročí objem pro jednodenní spotřebu.

Při dodržení všech zásad pro nakládání s ropnými látkami lze konstatovat, že nebudou ohroženy povrchové ani podzemní vody.

Po dokončení stavby dojde k opětovnému zlepšení životního prostředí. Stavbou nebudou dotčeny žádné složky přírody. Po ukončení stavby bude terén zbaven odpadů a upraven. Celkový vliv provozu na životní prostředí nebude v žádném případě negativní.

B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci na železnici je nutno dodržet všechna ustanovení **předpisu SŽDC Zam 1** „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“

Při stavební činnosti musí všichni účastníci výstavby dodržovat rámcový zákonný základ v ustanovení **§ 3 zákona č. 309/2006 Sb** kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) – požadavky na pracoviště a pracovní prostředí. Dále je závazné pro stavební činnost zejména **nařízení vlády č. 591/2006** o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích.



Veškerá speciální vozidla musí splňovat podmínky stanovené **Vyhláškou MD č.173/1995 Sb.** Zdvihací zařízení musí splňovat požadavky stanovené **Vyhláškou MD č.100/1995 Sb.**

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu.

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

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

Práce na železničním svršku a spodku jsou pracemi rizikovými, protože se pracuje převážně v blízkosti provozovaných kolejí. Proto je nutno dbát především na :

- seznámení pracovníků s předpisy BOZP,
- vybavení pracovníků ochrannými pomůckami,
- střežení pracovníků bezpečnostními hlídkami,
- zvýšenou opatrnost při manipulaci s materiálem,
- vycvičenost a oprávněnost obsluhy zdvih. zařízení.

Dále je třeba dbát na umístění skládek materiálu a náradí v souvislosti s průjezdním průřezem a koordinovat stavební práce

B.5 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. ve znění změn a doplňků.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina a štěrk). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

S případnými kontaminovanými materiály (např. impregnované dřevěné pražce, ...) bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Následným provozem opravených objektů a zařízení nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.



Zatřídění odpadů dle vyhlášky 381/2001Sb jeho předpokládané množství.

Přehled předpokládaných odpadů, které vzniknou při provádění výše uvedených bouracích prací je uveden v následující tabulce:

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách	Způsob odstranění
17 01 01	Beton	beton z demolic hrany stávajících nástupišť, podkladní beton přík. žlabů, zámková dl.	O	156,7	odvoz na skládku
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	pryžové podložky	O	0,233	odvoz na skládku
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	železniční pražce dřevěné kontaminované	N	1,68	odvoz na skládku NO
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	živičná konstrukce přejezdu a povrchu nástupiště	N	213,4	odvoz na skládku
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	výkopová zemina - odkop	O	3678	odvoz na skládku
17 05 08	Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	štěrky z kolejiště	O	1041,5	odvoz na skládku

B.6 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení. Pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci na železnici je nutno dodržet ustanovení předpisu SŽDC Ob 14 – Požární ochrana na železnici

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



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

B.7 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU STAVBY PŘI JEJÍM UŽÍVÁNÍ

Není řešeno.

B.8 NÁVRH ŘEŠENÍ PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Realizací stavby dojde ke zlepšení užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Přesné řešení signálních a varovných pásů na nástupišti je předmětem dalšího stupně dokumentace.

B.9 NÁVRH ŘEŠENÍ OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba se nenachází v záplavovém území. Stavební pozemek není poddolován.

B.10 CIVILNÍ OCHRANA

Stavba není určena pro civilní ochranu obyvatelstva. Obyvatelé v případě ohrožení budou využívat místní systém ochrany obyvatelstva.

Technické kvalitativní podmínky:

Dojde-li během stavby k případné živelné události, např. k dlouhotrvajícím deštům, jejichž následkem by mohlo dojít k výraznému snížení kvality stavby, je prvořadým hlediskem výsledná kvalita. Ostatní problematiku je nutné požadavku kvality podřídit. V takových případech je proto nutné projednání a odsouhlasení dalšího postupu prací mezi zhotovitelem a objednatelem a případně i upravit časový harmonogram prací.

B.11 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

V projektové dokumentaci o daném rozsahu není řešeno.

B.12 ORGANIZACE VÝSTAVBY

Stavba vyvolá nutnost vyloučení traťové koleje trati a uzavření silniční komunikace II/316. Vyloučit traťovou kolej bude nutné na cca 15 dnů nepřetržité výluky. Křížená silniční komunikace bude uzavřena po dobu cca 5 dnů a to z důvodu stavebních prací na železničním přejezdu v km 60,297. Během nepřetržité výluky budou probíhat primárně práce na železničním svršku, spodku a nástupišti. Následná stavební činnost zasahující do průjezdného průřezu může probíhat v časovém prostoru mezi jízdou vlaků, případně mohou být učiněna dopravní opatření, například zavedení pomalých jízd a pod. Dopravně inženýrská opatření nebudou s ohledem na kategorii komunikace zpracovávána.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem a pod., dále k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu



Rekonstrukce nástupiště na zastávce Kostelec nad Orlicí město

a orientace, k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Podrobný návrh organizace výstavby a harmonogram stavebních prací budou zpracovány v dalším stupni dokumentace.

*Vypracoval: Ing. David Derka
PRODIN a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice*