



Správa železniční dopravní cesty







STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY

			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



EXPROJEKT s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno

tel. : +420 533 312 000
E-mail: info@exprojekt.cz
ID: dh84e85

OBJEDNATEL:		 Správa železniční dopravní cesty Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. Ondřej Čech 		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO Ing. Ondřej Čech 	NAVRHL, VYPRACOVAL Ing. Ondřej Čech 
KRAJ: Královéhradecký		POVĚŘENÝ OÚ: Nové Město nad Metují / k.ú. Krčín	
Rekonstrukce podjezdu v Novém Městě nad Metují na silnici III/30821		STUPEŇ: DÚR + DSP	
		ZAK. ČÍSLO 029-2018	
		MĚŘÍTKO -	POČET FORMÁTŮ 21 x A4
Souhrnná technická zpráva		DATUM: 03/2018	
		ČÁST DOKUM. B	PŘÍLOHA

STAVBA: Rekonstrukce podjezdu v Novém Městě nad Metují na
silnici III/30821

STUPEŇ: DÚR+DSP

Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK.....	3
B1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....	5
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	9
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	9
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	11
B2.3 Celkové stavebně technické řešení	11
B2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	12
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	12
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	12
B2.7 Základní technický popis stavebních objektů	13
B2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby	15
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	15
B2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí	15
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	16
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	16
B4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	17
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	18
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	18
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA.....	19
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	20
B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	20
B10. ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	20

Seznam zkratek

AC	střídavý proud
a.s.	akciová společnost
atd.	a tak dále
Bc.	bakalář
cm	centimetr
č.	číslo
ČD	České dráhy, a.s.
ČD-T	ČD-Telematika
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DK	dálkový kabel
DOK	diagnostický optický kabel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
ev.	evidenční
event.	eventuálně
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
GPK	geologické podloží koleje
HDPE	polyethylen s vysokou hustotou
HPV	hladina podzemní vody
Hz	hertz
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
Ing.	Inženýr
IS	informační systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
ks	kus
KÚ	konec úseku
k. ú.	katastrální území
kV	kilovolt
m	metr
max.	maximálně
MB	místní baterie
Mgr.	magistr
mm	milimetr
MOK	místní optický kabel
NN	nízké napětí
odst.	odstavec
OK	optický kabel
OR	oblastní ředitelství
OŽP	Odbor životního prostředí
p.	pan
parc.	parcelní
PČR	Policie České republiky
PD	přípravná dokumentace
písm.	písmeno
POV	plán organizace výstavby
příp.	případně
PS	provozní soubor

PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
resp.	respektive
s.o.	státní organizace
s.p.	státní podnik
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	Sbírký
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SO	stavební objekt
SP	stavební postup
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
STL	středotlaký
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
t.ú.	traťový úsek
tel.	telefon
tj.	to je
TK	temeno kolejnice
TKP	technické kvalitativní podmínky
TP	technické podmínky
TS	technické služby
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
tzn.	to znamená
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
v.	výšky
VaK	Vodovody a kanalizace
vč.	včetně
vl.	vlákno
VN	vysoké napětí
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚ	začátek úseku
žel.	železniční
žst.	železniční stanice

B1. Popis území stavby

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

Železniční most se nachází v zastavěném území intravilánu obce Nové Město nad Metují, v katastrálním území Krčín, převádí železniční trať nad silnicí III. třídy č. III/30821. Jedná se o jednokolejnou neelektrifikovanou celostátní trať Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice. Stavební práce proběhnou v km 49,100 000 až km 49,300 000 – tento kilometrický rozsah je dán pracemi snesení železničního svršku. Trať je vedena na náspu.

Rekonstrukce proběhne na stávajícím drážním pozemku, který je v dnešní době stavbou dotčen. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemky ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC, s.o.).

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostního objektu včetně souvisejících prací na dotčené technické infrastruktuře. Navrhovaná stavba je tak v souladu s charakterem území.

Dosavadní využití „Dráha“ i zastavěnost území zůstanou zachovány.

- b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Dne 23.1.2018 bylo vydáno MÚ Nové Město nad Metují závazné stanovisko orgánu územního plánování. MÚ v něm uvádí, že předmětná stavba je v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1, Zásadami územního rozvoje Královéhradeckého kraje a Územním plánem sídelního útvaru Nové Město nad Metují. Stavba je současně v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

Záměr má, dle vyjádření MÚ Nové Město nad Metují, zohlednit vedení přeložky silnice I/14 v jeho blízkosti. Přeložky silnice I/14 má být v místě rekonstruovaného mostu vedena na mostě vedle navrhovaného podjezdu, nehrozí tedy kolize s touto stavbou (dle aktuálních podkladů k 2/2018).

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

Pro předmětnou stavbu není třeba řešit výjimku z obecných požadavků na využívání území.

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

Dle B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání f)

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

Penetračními sondami v zájmové lokalitě i archivními vrty v blízkém okolí byly ověřeny jednoduché místní geologické poměry.

Souvrství kvartérního pokryvu v zájmovém prostoru je pod konstrukčními vrstvami vozovek tvořeno především písčitohlinitými svahovinami a splachy. Na severozápadní straně před vchodem do podchodu pro pěší v sondě SP1 původní kvartérní sedimenty prakticky nebyly zastiženy, naopak na protější straně podchodu v sondě SP2 se pod konstrukčními vrstvami komunikace nachází písčitohlinité svahoviny až do hloubky cca 2 m p.t. (288 m p.t.).

Dle geomorfologického členění (Demek, Mackovčín (eds.) 2006) leží zájmové území při východním okraji okrsku Bohuslavická tabule (VIB-2A-6), která je součástí podcelku Úpsko-metujská tabule v celku Orlická tabule. Celek je součástí vyšších geomorfologických jednotek, a to oblasti Východočeská tabule, soustavy Česká tabule a jednotky prvního řádu Česká vysočina. Bohuslavická tabule je tabule s povrchem ploché pahorkatiny se svědeckými pahorky.

Povrch lokality v průzkumném území v okolí železničního násypu má nadmořskou výšku zhruba 287 - 292 m n.m.

Z hydrologického hlediska leží zájmové území v povodí řeky Metuje, která má ve svém povodí funkci hlavní drenážní báze jak pro podzemní, tak i pro povrchové vody. V podélné ose železničního násypu v zájmové lokalitě probíhá rozvodnice dvou dílčích povodí 4. řádu.

V zájmovém území se souvislé zvodnění v zeminách kvartérního pokryvu nevytváří. Podzemní voda je zakleslá hluboce v puklinách podložních opuk dle suchých penetračních sond i archivních vrtů v hloubce >6 m p.t.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Provedené průzkumy a závěry:

- Podrobná prohlídka nosné konstrukce, spodní stavby, železničního svršku a vybavení mostu (08/2016)
- Inženýrskogeologický průzkum základových půd (E-G-O-O, 12/2017)
 - Penetračními sondami v zájmové lokalitě i archivními vrtů v blízkém okolí byly ověřeny jednoduché místní geologické poměry. Souvrství kvartérního pokryvu v zájmovém prostoru je pod konstrukčními vrstvami vozovek tvořeno především písčitohlinitými svahovinami a splachy. Na severozápadní straně před vchodem do podchodu pro pěší v sondě SP1 původní kvartérní sedimenty prakticky nebyly zastiženy, naopak na protější straně podchodu v sondě SP2 se pod konstrukčními vrstvami komunikace nachází písčitohlinité svahoviny až do hloubky cca 2 m p.t. (288 m p.t.).
 - V zájmovém území se souvislé zvodnění v zeminách kvartérního pokryvu nevytváří. Podzemní voda je zakleslá hluboce v puklinách podložních opuk dle suchých penetračních sond i archivních vrtů v hloubce >6 m p.t.
 - Základové poměry v prostoru staveniště jsou, s ohledem na výše popsanou geologickou a geotechnickou interpretaci základových půd, hodnoceny pro zakládání plošné i případně pro zakládání hlubinné jako jednoduché.
 - Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a náročnost stavebních konstrukcí, zařazujeme průzkumné území staveniště ve smyslu čl. 5.1. ČSN 73 6133 a ve složitých základových poměrech dle čl. 2.1 ČSN EN 1997-1 (viz předchozí odstavec) pro RD do 2. geotechnické kategorie.
- Stavba proběhne na pozemku dráhy. V rámci stavby se neuvažuje s kácením, proto nebylo třeba provádět podrobnější Dendrologický průzkum.
- Výměna stávající nosné konstrukce za novou konstrukci nezhorší emise hluku při průjezdu železniční dopravy, proto nebylo třeba zpracovávat Akustickou studii.
- Dotčené území se nenachází v žádné z lokalit soustavy Natura 2000 (žádná Ptačí oblast ani Evropsky významná lokalita), nenachází se na zvláště chráněném území, ÚSES, VKP ani migračně významném území. Z tohoto důvodu není předpokládán výskyt zvláště chráněných či vzácných druhů rostlin a živočichů, proto nebylo třeba zpracovávat detailnější Biologický průzkum.
- Fotodokumentace a prohlídka stavby projektantem

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v oblasti NATURA 2000.

Stavba se nachází v oblasti CHOPAV.

Stavba se nenachází na území nadregionálního biokoridoru – ÚTP ÚSES ČR (1996).

Stavba se nenachází na migračně významném území.

Stavba se nenachází v dobovacím prostoru.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.
Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území.
Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Dotčená pásma jiných vlastníků a správců:

Ochranné pásmo lesa (zákon č. 289/1995 Sb. – lesní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

Silniční ochranné pásmo (zákon č. 13/1997 Sb.)

Stavba se nachází v ochranném silničním pásmu – silnice č. III/30821, která je řešeným mostem přemostována. Rekonstrukce této silnice bude řešena v rámci souvisejícího projektu „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“.

V rámci navrhovaných prací bude do konstrukce zmíněné komunikace zasaženo v co možná nejmenším rozsahu (zřízení a odstranění štětových stěn, založení spodní stavby). Po dokončení prací bude předáno staveniště předáno zhotoviteli stavby „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“ a dojde k dodělení vynechaného úseku zmíněné komunikace pod mostem a v jeho okolí.

Ochranné pásmo elektrického vedení (zákon č. 458/2000 Sb. – energetický zákon)

Stavba se nachází v ochranném pásmu podzemního vedení VO ve vlastnictví obce Nové Město nad Metují. Vedení bude před stavbou přeloženo a ochráněno.

Ochranné pásmo plynovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se kříží STL plynovod ve vlastnictví společnosti GasNet, s.r.o. Stavební práce nebudou probíhat v ochranném pásmu plynovodu (1 m na obě strany).

Ochranná pásma parovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu parovodu.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací (zákon č. 274/2001 Sb.)

Stavba se kříží vodovod ve správě společnosti VaK Náchod, a.s. Stavební práce nebudou probíhat v ochranném pásmu vodovodu (1,5 m na obě strany).

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje (zákon č. 127/2005 Sb.)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu rádiového zařízení či rádiového směrového spoje.

Ochranné pásmo komunikačního vedení (zákon č. 127/2005 Sb. – o elektronických komunikacích)

Stavba se nachází v prostoru podzemních komunikačních vedení, jejichž ochranné pásmo je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, 1,5 m po stranách krajního vedení. Jedná se o kabely v majetku SŽDC, s.o. (na mostě), ČD-Telematika a.s. (na mostě), CETIN (kříží v podchodu).

Ochranná pásma vodních děl (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního díla.

Ochranná pásma vodních zdrojů (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon):

Stavba se nenachází v ochranném pásmu žádného vodního zdroje.

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

Stavba se nenachází v aktivní zóně záplavového území.

Stavba se nenachází v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

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

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky: Jedná se o rekonstrukci stávající stavby při zachování polohy stavby bez trvalých záborů jiných pozemků, než které jsou ve stávajícím stavu stavbou dotčeny.

Ochrana okolí: Stavba během svého užívání nebude mít negativní vliv pro své okolí. Spíše naopak. Realizací stavby se zvýší bezpečnost a komfort silniční ale i železniční dopravy, jelikož dojde ke zvýšení podjezdové výšky pod mostem na 5,20 m v obou jízdních pruzích. Dále nová konstrukce umožní provedení 2 jízdních pruhů a sdruženého pásu pro pěší a cyklisty. Užívání stavby zůstane zachováno stávající.

Odtokové poměry: Stávající odtokové poměry budou zachovány.

požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace nejsou.

Demolice – snesení kolejí, odstranění stávající nosné konstrukce mostu a částečná demolice stávající spodní stavby aj. proběhne standardním způsobem, ale za použití strojů a dalších zabezpečení vyhovující požadavkům příslušného OŽP. Před začátkem těchto prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě vytyčeny a případně přeloženy.

Kácení dřevin – stavba proběhne na pozemku dráhy. V rámci stavby se kácení neuvažuje.

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

Stavba proběhne na pozemku dráhy. Zařízení staveniště bude umístěno na parcelách zemědělského půdního fondu. Zábory pozemků určených k plnění funkce lesa v rámci stavby nejsou.

k) územně technické podmínky

Jedná se o dopravní stavbu, která je sama o sobě dopravní infrastrukturou obsahující potřebnou technickou infrastrukturu.

Stávající rozpětí mostu bude zvětšeno tak, aby bylo zajištěno prostorové uspořádání pod mostem zohledňující normové šířkové uspořádání pozemní komunikace (9,0 m) a umístění sdruženého pásu pro pěší a cyklisty (3,0 m) na jedné straně komunikace. V rámci předmětné stavby nebude řešena pozemní komunikace ani chodníky na pozemku SŽDC, s.o.. V rámci předmětné stavby bude řešena pouze nosná konstrukce mostu a zaslepení stávajícího podchodu pro pěší.

Před začátkem demoličních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě přeloženy nebo ochráněny – kabelové trasy vedoucí na mostě (drážní kabely) budou před stavbou rozpojeny a po stavbě naspojovány. Nová trasa bude zřízena v rámci související akce „Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov“. Kabel společnosti CETIN a.s. vedoucí v podchodu bude umístěn do chráničky, ve stejné trase bude umístěno více chrániček pro plánované sítě obce Nové Město nad Metují. Podchod bude následně zaplaven betonem. Kabel společnosti

CETIN a.s. vedoucí vpravo ve směru staničení u paty násypu bude po dobu stavby ochráněn. Kabel VO obce Nové Město nad Metují bude v nezbytné délce přeložen a sloup VO u portálu podjezdu bude zrušen. Finální poloha nového stožáru VO a trasa kabelu VO bude řešena v rámci akce „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“.

Ve stávajícím podjezdu se nachází vodovod (PVC 110) ve správě VaK Náchod a.s. Jelikož stavba řeší pouze novou nosnou konstrukci mostu, nikoliv pozemní komunikaci (ta je předmětem související stavby „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“), nepředpokládáme zásah do ochranného pásma vodovodu (1,5m). Do vzdálenosti 2,0 m od vnější stěny vodovodu nesmí být umístěny žádné pevné stavby trvalého charakteru. Před zahájením zemních prací bude provedeno vytyčení zařízení ve správě VaK Náchod, a.s. Případné zemní práce v ochranném pásmu podzemních vedení VaK Náchod, a.s., budou prováděny ručně.

l) **věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba musí být zkoordinována s vylukami staveb:

- Revitalizace trati Týniště nad Orlicí - Broumov – realizace 2018,
- Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín – realizace 2018–2019,
- Rekonstrukce mostu v km 49,628 trati Týniště nad Orlicí – Broumov – realizace 2018.

Koordinace s cyklostezkou obce (2018).

m) **seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

Stavba bude realizována na drážním pozemku. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemek ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železniční dopravní cesty, s.o. V rámci stavby bude zřízen nájezd pro stavební techniku, který vyvolá dočasné zábory. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích obce Nové Město nad Metují (dotčené pozemky viz tabulka dále).

Seznam dotčených nemovitostí: k.ú. Krčín

Parcelní číslo	Výměra [m ²]	Druh pozemku	Způsob využití	List vlastnictví	Vlastník - adresa
753/1	57228	ostatní plocha	dráha	1216	Česká republika: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1

Seznam nemovitostí dotčených dočasným zábohem: k.ú. Krčín

STAVBA: **029 Rekonstrukce podjezdu v Novém Městě nad Metují na silnici III/30821**
Katastrální území: Krčín

Parcelní číslo	Výměra [m ²]	Druh pozemku	Způsob využití	List vlastnictví	Vlastník - adresa
675/16	430	ostatní plocha	ostatní komunikace	10001	Město Nové Město nad Metují, náměstí Republiky 6, 54901 Nové Město nad Metují
249/2	820	trvalý travní porost		10001	Město Nové Město nad Metují, náměstí Republiky 6, 54901 Nové Město nad Metují
233/1	520	ostatní plocha	ostatní komunikace	10001	Město Nové Město nad Metují, náměstí Republiky 6, 54901 Nové Město nad Metují

seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo
Po realizaci stavby nevznikne na jiných pozemcích ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) **nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Jedná se o změnu dokončené stavby. Rekonstruovaný železniční most v km 49,202 celostátní trati Týniště nad Orlicí – Broumov se nachází na traťovém úseku 1561 Týniště nad Orlicí (mimo) - Mieroszów (PKP) (část),

konkrétně definičním úseku 08 Bohuslavice nad Metují – Nové Město nad Metují. Organizování a provozování drážní dopravy je na předmětné trati dle předpisu SŽDC D1.

Mostní konstrukce je jednokolejná betonová, prefabrikovaná, klenbová, s přesypávkou, světlost je 17,2 m a vzepětí 8,0 m. Volná výška podjezdu je min. 5,20 m v obou jízdních pruzích. Kolej na mostě je v oblouku, kolejnice S 49 s žebrovými podkladnicemi, je uložena na betonových pražcích SB6. Nosná konstrukce je uložena na základových betonových pasech. Mostní křídla jsou prefabrikovaná, kolmá. Most šikmo přemostňuje silnici III. třídy.

Stávající nosná konstrukce mostu není ve vyhovujícím stavu – v případě podjezdu v km 49,202 se jedná o půlkruhovou klenbu z cihelného zdiva. Stávající volná šířka pod mostem způsobuje výrazné zúžení na silnici III/30821 – v současné době je provoz omezen dopravními značkami P07 a P08 Přednost protijedoucích vozidel a přednost před protijedoucími vozidly.

b) účel užívání stavby

Stavba slouží pro provoz železniční dopravy. Stávající účel nebude změněn.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby

Řešený most se nachází na jednokolejně neelektrifikované trati. Současná traťová rychlost je 90 km/h. Traťová rychlost v novém stavu zůstane 90 km/h.

e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Není předmětem stavby.

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

Podmínky vyplývající ze stanoviska Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje jsou zohledněny v bodě B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí.

Podmínky vyplývající ze stanoviska Městského úřadu Nové Město nad Metují, Odbor výstavby a regionálního rozvoje, Oddělení životního prostředí jsou zohledněny v bodě B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, b), a v bodě B.1 Popis území stavby b).

Podmínky vyplývající ze stanoviska Vodovody a kanalizace Náchod, a.s. jsou zohledněny v bodě B.1 Popis území stavby k).

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněná podle jiných právních předpisů.

h) základní bilance stavby

Potřeby a spotřeby médií a hmot: Zůstává stávající.

Hospodaření s dešťovou vodou: Zůstává stávající.

Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.: Stavbou nevzniknou tyto nároky, pouze vzniknou odpady v rámci výstavby.

i) základní předpoklady výstavby

Časové údaje o realizaci stavby: V době zpracování dokumentace předpokládáme realizaci ve výluce 09/2018 – 12/2018. Přeložky a ochrana inženýrských sítí proběhne před začátkem zmíněné výluky.

Členění na etapy: Stavba bude realizována kontinuálně za nepřetržitého vyloučení provozované koleje a úplné uzavírky překračované komunikace.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Po ukončení stavby bude zahájen zkušební provoz, který bude trvat cca 6 měsíců.

k) orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady stavby činí cca 65 mil. Kč.

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení

Jedná se o rekonstrukci stávajícího mostního objektu a související práce na stávající technické a dopravní infrastruktuře. Z urbanistického hlediska a z hlediska kompozice prostorového řešení nedojde k zásadním změnám.

Z prostorového hlediska bude stávající otvor mostu rozšířen, tak aby bylo možno umístit 2 jízdní pruhy a na jedné straně komunikace sdružený pás pro pěší a cyklisty (šířky 3,0 m). Dalším požadavkem bylo zajištění podjezdné výšky 5,20 m v obou jízdních pruzích.

Nová nosná konstrukce mostu bude betonová prefabrikovaná klenbová s přesypávkou a průběžným kolejovým ložem. Zvolený typ mostní konstrukce je dán požadavkem na zajištění volné výšky pod mostem alespoň 5,20 m (ze stávající 4,20 m) a požadavkem na realizaci v tříměsíční výluce.

b) architektonické řešení

Vzhledem k charakteru stavby nebyly – v rámci navrhovaných řešení – definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů. To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

B2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

V rámci stavby bude rekonstruován železniční most, který tvoří výrazné omezení provozu na silnici III/30821. Tento most převádí železniční trať pouze přes jeden jízdní pruh, podjezdná výška je ve stávajícím stavu 4,20 m.

Pro zajištění dostatečné světlosti a zároveň splnění požadavku investora, na podjezdnou výšku min. 5,20 m, byla zvolena jako neoptimálnější řešení betonová prefabrikovaná klenbová nosná konstrukce na betonových základových pasech s kolnými prefabrikovanými křídly. Před začátkem stavebních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě ochráněny nebo přeloženy.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody
Stavbou nevzniknou tyto nároky.

c) celková spotřeba vody

Stavbou nevzniknou tyto nároky.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem
Odpady vzniklé během výstavby jsou řešeny v samostatné části dokumentace „B.10 Odpadové hospodářství“.

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

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

Stavbou nevzniknou tyto požadavky.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční most je neveřejnou stavbou. Chodník pod mostem bude řešen v rámci navazující stavby „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“.

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Rekonstruovaný most se nachází na neelektrifikované trati, proto není třeba řešit ochranu před vlivy trakčního vedení.

Před zahájením demoličních prací bude stávající kabel VO, který je vedený v krajnici komunikace vpravo ve směru staničení, provizorně přeložen dále od paty násypu. Přeložka je z technického pohledu navržena v souladu s platnými technickými normami, předpisy a vyhláškami a v souladu s platnou legislativou. Finální polohu a umístění nového stožáru VO řeší stavba „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“.

Kabel VO v podchodu bude odpojen v rozvaděči a zrušen bez náhrady.

Kabel CETIN, a.s., vedoucí v podchodu, bude umístěn do chráničky.

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

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)

B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

B2.7 Základní technický popis stavebních objektů

SO 01 Most v km 49,202

a) popis stávajícího stavu

Stávající nosná konstrukce mostu není ve vyhovujícím stavu – v případě podjezdu v km 49,202 se jedná o půlkruhovou klenbu z cihelného zdiva. Stávající volná šířka pod mostem způsobuje výrazné zúžení na silnici III/30821 – v současné době je provoz omezen dopravními značkami P07 a P08 Přednost protijedoucích vozidel a přednost před protijedoucími vozidly. V případě podchodu v km 49,216 se jedná o parabolickou klenbu ze železobetonu.

Trafová rychlost na mostě je v současném stavu 90 km/hod.

Předmětem rekonstrukce je odstranění technicky nevyhovujícího stavu mostů v km 49,202 a km 49,216 trati Týniště nad Orlicí – Broumov, zajištění prostorové průchodnosti na mostě pro VMP 2,5 a zvětšení světlé šířky pod mostem a podjezdné výšky na 5,2 m v obou pruzích. V rámci stavby bude pouze v nezbytně nutném rozsahu upravena stávající technická a dopravní infrastruktura – samotná úprava a rozšíření silnice je předmětem související stavby.

b) popis navrženého řešení

Z důvodů výše uvedených je navržena nová nosná konstrukce mostu dle ČSN EN 1991-2 na účinky zatěžovacího schématu LM – 71 se součinitelem $\alpha=1,11$. Zvolena byla železobetonová prefabrikovaná klenbová konstrukce. Konstrukce bude přesypaná, výška přesypávky bude cca. 5 m. V novém stavu bude pozemní komunikace i sdružený pás pro pěší a cyklisty umístěn v jednom mostním otvoru. Z důvodu směrového vedení pozemní komunikace vzniká v mostním otvoru také zpevněný pás, který ovšem nebude složit chodcům ani cyklistům. Šířkové uspořádání je řešeno v související stavbě „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“. Konstrukce podchodu, která svými parametry nevyhovuje přemostění plánované cyklo-stezky, bude zaplavena betonem.

Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém podjezdu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování popř. Předpisu SŽDC Ob 14.

Detailněji viz TZ k mostu.

SO 02 Železniční svršek a spodek

a) popis stávajícího stavu

Kolej je od km 48,312 do km 49,366 svařena do bezстыkové koleje a je ve tvaru S49 (rok vložení 1976) na betonových prazcích SB6 (rok vložení 1975) s rozdělením „d“ (611 mm). V celé části úseku jsou použity žebrové podkladnice. Železniční svršek je bez patrných vážnějších poruch. Štěrkové lože mírně zanesené s prorůstající trávou. V řešeném úseku od km 49,1 do km 49,3 se nachází větší množství svařovaných styků.

Dle nákrešného přehledu trati se v řešeném úseku nachází vyrovnávací směrový oblouk o poloměru 3000 m bez převýšení, délka oblouku je 28,40 m.

Dle nákrešného přehledu se v řešeném úseku nachází jeden lom sklonu a to v km 49,263. Před lomem má niveleta růst ve sklonu 8,07 ‰, po lomu roste ve sklonu 9,64 ‰.

b) popis navrženého řešení

V novém stavu bude svršek snesen v nezbytně nutném rozsahu pro vybudování výkopu a bude zřízen po dokončení nosné konstrukce a nadnásypu. Předpokládaný rozsah je 200 m (km 49,1 – 49,3).

V úseku směrového i výškového vyrovnání je pokud možno dodržen stávající stav. Na začátku a konci řešeného úseku je sklon totožný s okolní tratí. Kvůli správné návaznosti nivelety na začátek a konec řešeného úseku a s ohledem na snahu minimalizovat výškové změny, byl oproti nákrešnému přehledu přidán jeden lom sklonu. V celém dotčeném úseku kolej stoupá.

V prostoru směrové a výškové úpravy koleje bude stávající kolejové lože doplněno do předepsaného tvar. Koruna kolejového lože bude o základním rozměru 1700 mm. Přechodová oblast bude řešena v délce výkopu pro novou NK. ZKPP se zřizovat nebude. Z hlediska únosnosti je navrženo technické opatření KPP TYP 2.

SO 03 Ochrana mimodrážních sítí

a) popis stávajícího stavu

Stávajícím podchodem je zemní trasou v kabelovém žlabu veden kabel 25XN v majetku společnosti CETIN a.s. Jedná se o starší kabel, ke kterému není k dispozici geodetické zaměření. Kabel je veden jednou ze tří chrániček, ostatní chráničky jsou neobsazené. Další inženýrské sítě společnosti CETIN se nacházejí ve volném terénu na pravé straně ve směru staničení mezi svahem a veřejnou komunikací.

V místě stavby se nacházejí dvě vzájemně oddělené oblasti VO. U portálu do podjezdu vpravo ve směru staničení se nachází sloup VO, který bude dotčen stavbou a bude demontován. V podchodu jsou instalovány stropní světla napájena z rozvaděče u sloupu na levé straně ve směru staničení na hranici pozemků p.č. 675/16 a 181/1, tato světla budou v rámci stavby demontována.

VO situované vlevo ve směru staničení končí v této oblasti a není vedeno skrz násyp. Nebude ohroženo stavbou.

b) popis navrženého řešení

Zасыпáním podchodu dojde k trvalému zabránění přístupu ke kabelovým šachtám, z tohoto důvodu nebude možné v budoucnu využít stávající rezervní chráničky. Proto budou do stávajícího tělesa podchodu umístěny 4 nové rezervní chráničky $\varnothing 160$ (1x pro CETIN, 3x město NMnM).

Sítě ve volném terénu po pravé straně kolejí budou po celou dobu stavby překryty betonovými panely. Před zahájením stavby se ověří jejich bezpečné uložení min. 90cm. Pokud minimální krytí nebude vyhovovat podmínkám, budou kabely uloženy do kabelového žlabu a zahloubeny do minimální hloubky 90cm.

Demontovaný stožár VO bude po dobu stavby uskladněn a jeho definitivní polohu bude řešit navazující stavba rekonstrukce komunikace Spy – Krčín, která řeší konečnou podobu VO. Kabel VO od daného stožáru dále pokračuje podél násypu k dřevěnému sloupu, odkud pokračuje jako závěsný.

Bude nutná přeložka části tohoto kabelu, a to směrem od stávajícího podjezdu tak, aby nepřekážel konstrukci nového mostu. V tomto případě bude provedena přeložka vložením nové kabelové délky, která kabelový přechod místní komunikace posune mimo místo zasažené stavbou. Vložená délka kabelu bude délky cca 50m.

VO podchodu bude demontováno a napájecí kabel bude ukončen u rozvaděče.

SO 04 Ochrana drážních sítí

a) popis stávajícího stavu

Trafový kabel TK 5XN 0,8 TCEKEY je veden na levé straně kolejíště ve směru staničení a dle vyjádření ČD-Telematiky není možná jeho dlouhodobá odstávka bez přepojení provozu.

Dále jsou zde vedeny kabely zabezpečovacího zařízení - napojení předvěsti PŘL ve správě OŘ HKR. Tyto kabely nemusejí být v průběhu stavby v provozu.

b) popis navrženého řešení

Provizorní stav:

Provoz na traťovém kabelu je možné přeměrovat na alternativní kabelovou trasu, a tudíž není nutné řešit kabelovou přeložku. Traťový kabel bude přerušen cca 50m po obou stranách od podjezdu (km 49,152 a 49,252) a opatřen koncovkami. Kabelová délka vzniklá rozpojením bude ponechána v zemní trase a vytažena v rámci stavebních prací na mostě.

Kabely zab. zař. nebudou po dobu stavby v provozu. Tyto kabely budou rozpojeny na opačné straně kolejíště ve stejné vzdálenosti s TK. Kabelová délka vzniklá rozpojením bude ponechána v zemní trase a vytažena v rámci stavebních prací na mostě.

Definitivní stav:

Definitivní trasa traťového kabelu je shodná s výchozím stavem. Bude použita nová kabelová délka napojená pomocí nových kabelových spojek. Uložení kabelu bude v nové kabelové rýze, v místě přechodu mostu bude využita nová chránička uložená v rámci rekonstrukce mostu.

Definitivní trasa kabelů zab. zař. bude shodná s výchozím stavem. Bude použita nová kabelová délka napojená pomocí nových kabelových spojek. Uložení kabelu bude v nové kabelové rýze, v místě přechodu mostu bude využita nová chránička uložená v rámci rekonstrukce mostu.

B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Stavba zásadně neovlivňuje požární bezpečnost v dané lokalitě. Po dokončení může přispět ke snazšímu zásahu požární techniky. V době výstavby bude provoz vozidel po dobu celkem 3 měsíců zcela uzavřen.

Konstrukce je navržena z nehořlavých materiálů. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení volné výšky pod mostem ze stávajících 4,20 m na min. 5,20 m, čímž bude výrazně zlepšen průjezd pod mostem.

Evakuace osob při vzniku požáru v místě stavby bude možná po silnici III/30821 buď ve směru do města Nové Město nad Metují, nebo směrem do obce Spy.

Přístup požární techniky je možný po silnici III/30821 směrem od města Nové Město nad Metují nebo z opačné strany z obce Spy.

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není předmětem stavby.

B2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Z pohledu vibrací, hluku nedojde ke zhoršení situace. Výměna stávající nosné konstrukce za novou obdobnou konstrukci s kolejovým ložem nedojde ke zvýšení hluku při průjezdu železniční dopravy.

V rámci projektové přípravy není řešena hluková studie a to z důvodu uvedených níže:

- a) rychlost na trati není zvýšena
- b) nově navržené řešení nezvýší hlučnost konstrukce

Z pohledu prašnosti nedojde prakticky k žádné změně – stávající ani nově navržená konstrukce nejsou zdrojem prachu ani v klidu ani při průjezdu vlakových souprav.

Stavební práce budou probíhat pouze v denní době, noční práce nejsou plánovány. V případě nutnosti budou stavební práce probíhat také o víkendech a o svátcích.

V denní době od 6:00 do 7:00 hod. a od 20:00 do 21:00 hod. nebude s ohledem na hygienické limity probíhat plný pracovní výkon těžké mechanizace. Nejhluchnější fáze prací budou prováděny až od 7:00 hod.

Vzhledem ke vzdálenosti obytné zástavby, bude použita moderní mechanizace s nižším akustickým výkonem.

Dne 14. 2. 2018 vydala Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje své závazné stanovisko: S dokumentací pro umístění stavby a s projektovou dokumentací stavby „Rekonstrukce podjezdu v Novém Městě nad Metují na silnici III/30821“ se souhlasí (viz „E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů“).

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není předmětem stavby.

- b) ochrana před bludnými proudy

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

- c) ochrana před technickou seismicitou

Most je z hlediska statického a dynamického navržen na účinky dle norem ČSN EN 1991-2 a ČSN EN 1990 v aktuálním znění.

- d) ochrana před hlukem

Stavba nevyžaduje ochranu proti hluku.

- e) protipovodňová opatření

Rekonstrukce mostu je navržena v souladu s normou ČSN 73 6201/2008 vč. změn v aktuálním znění – most nepřevádí trať přes vodní tok.

- f) ostatní účinky

Zájmová oblast stavby je mimo sesuvné území, území vystavené účinkům poddolování, v podloží se nenachází metan apod.

B3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu

- a) napojovací místa technické infrastruktury

V rámci stavby není uvažováno s napojením na žádnou technickou infrastrukturu, jsou řešeny pouze přeložky a ochrana stávající technické infrastruktury (inženýrských sítí).

b) **připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

V rámci stavby není uvažováno s napojením na žádnou technickou infrastrukturu.

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

Není předmětem řešení v rámci stavby. Napojení na stávající dopravní infrastrukturu, pěší a cyklistické stezky je řešeno v rámci stavby „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“.

B4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) **traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu stavby**

Jedná se o železniční stavbu. Dopravní řešení bude zachováno stávající – stavbou se zajišťuje doprava mezi vlakovými stanicemi žst. Černčice a žst. Nové Město nad Metují po jednokolejné neelektrizované železniční trati.

Most tvoří výrazné dopravní omezení na překračované komunikaci. Pozemní komunikace má pod mostem pouze jeden jízdní pruh a nedostatečnou volnou výšku.

V úseku směrového i výškového vyrovnání je pokud možno dodržen stávající stav. Na začátku a konci řešeného úseku je sklon totožný s okolní trati. Po ukončení této stavby nedojde ke změně rychlosti na trati (zůstává 90 km/h).

Stavba bude probíhat za plné výluky trati (3 měsíce) a úplné uzavírky překračované. Veškerá automobilová doprava bude svedena na objízdné trasy koordinované se souvisejícími stavbami.

Před začátkem demoličních prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě ochráněny nebo přeloženy (viz SO 03 Ochrana mimodrážních sítí a SO 04 Ochrana drážních sítí).

Z důvodu zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů pod mostem je navrženo zvětšení stávajícího rozpětí mostu tak, aby bylo možné umístit na jednu stranu komunikace sdružený pás pro pěší a cyklisty (3,0 m). Tento sdružený pás, komunikace pod mostem i VO bude řešeno v rámci stavby „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“.

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

Jedná se o železniční dopravní stavbu bez napojení na další dopravní infrastrukturu v řešeném úseku.

Po ukončení stavebních prací na mostě bude předáno staveniště zhotoviteli stavby „Rekonstrukce komunikace Spy – Krčín“. Zřízení konstrukčních vrstev komunikace pod mostem, pásu pro pěší a cyklisty bude záležitostí této navazující stavby.

c) **zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojení**

Není předmětem řešení v rámci stavby.

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Stavba bude realizována na stávajícím území, které je dnes stavbou dotčeno. Svahové kužely železničního násypu a terén dotčený výkopy budou dosypány do výsledného tvaru včetně osetí vhodnou protierozní směsí.

b) použité vegetační prvky

Stavba bude realizována na stávajícím území, které je dnes stavbou dotčeno.

c) biotechnická, protierozní opatření

Stavba bude realizována na stávajícím území, které je dnes stavbou dotčeno.

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Postup posuzování vlivů stavby na životní prostředí je upraven zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Krajský úřad jako příslušný orgán ve smyslu ust. § 22 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), vykonávající státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, v kontextu výše uvedeného sděluje, že záměr „Rekonstrukce podjezdu v Novém Městě nad Metují na silnici III/30821“ nenaplnuje svým charakterem a rozsahem ustanovení § 4 zákona EIA, a proto nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí.

Záměr nezasahuje do významného krajinného prvku (VKP), evropsky významné lokality (EVL), ptačí oblasti (PO), záplavové oblasti, CHKO či Národního parku, je mimo sesuvné území, území vystavené účinkům poddolování. Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního díla nebo vodního zdroje.

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Zůstane stávající. Dotčené terény u mostu se uvedou do původního stavu. Výměna stávající nosné konstrukce za novou konstrukci nezhorší stávající stav.

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

Zůstane stávající. V rámci další projekční přípravy stavby pro zahájení stavebního řízení za účelem získání stavebního povolení budou respektovány požadavky příslušných odborů ochrany životního prostředí, jejichž vyjádření jsou nezbytná ke správnému návrhu technologie provádění stavby.

V rámci stavby nebude prováděno kácení.

V zájmovém území stavby se nenachází žádný památný strom.

Dne 23. 2. 2018 vydal Městský úřad Nové Město nad Metují své souhrnné stanovisko: V bezprostřední blízkosti rekonstruovaného mostního objektu na dražním pozemku p.č. 753/1 v k.ú. Krčín se nachází dvě vzrostlé hodnotné lípy srdčité. Vzhledem k tomu, že stavební práce budou probíhat v kořenovém prostoru těchto stromů, je třeba zajistit jejich ochranu (v souladu se standardem SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti).

V chráněném kořenovém prostoru nejsou navrženy žádné stavby, pouze terénní úpravy a částečně výkop. Hrana terénních úprav a výkopových prací je vzdálena cca 5 m od kmenů stromů. Chráněný kořenový prostor je vymezen kruhovou plochou o poloměru 7*průměr kmenu ve výčetní výšce nad terénem. Před realizací dojde

k vymezení chráněného kořenového prostoru, ze strany realizované stavební činnosti, pevným oplocením min. výšky 1,5 m.

Výkopy musí být prováděny šetrnou technologií, například ručním výkopem a selektivním přístupem k obnaženým kořenům. Stěny otevřeného výkopu je nutné chránit ve směru ke stromu odpovídajícím způsobem proti vysychání a účinkům mrazu (např. zakrytím stěny pravidelně vlhčenou textilií). Nutná je minimalizace doby otevření výkopu. Navážka by neměla probíhat s využitím nepropustných materiálů. Navážka bude v okolí stromů (vzdálenost cca 5 m) navážena na stávající okolní terén. Při rozprostírání navážky a instalaci propustných krytů nesmí dojít k významnému zhutnění terénu a k poškození kořenů.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Záměr nezasahuje do žádné evropsky významné lokality (EVL) ani ptačí oblasti (PO).

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 20. 2. 2018 své stanovisko dle § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, že nemá námítky k umístění a povolení stavby. Realizaci stavby nedojde k dotčení územního systému ekologické stability regionální a nadregionální úrovně, dále nebudou dotčena zvláště chráněná území (přírodní památky a přírodní rezervace), ani lokality soustavy NATURA 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti).

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

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství vydal dne 20. 2. 2018 své stanovisko, že předložená stavba není záměrem ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, a není tedy předmětem posuzování dle citovaného zákona.

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

Nebylo vydáno.

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

Nejsou navrhována.

B7. Ochrana obyvatelstva

Jedná se o dopravní stavbu navrženou dle platných technických norem, předpisů, vyhlášek a aktuálně platné legislativy. Tím jsou zaručeny obecné požadavky na bezpečné užívání stavby. Žádná zvláštní opatření nejsou navržena.

B8. Zásady organizace výstavby

Viz samostatná příloha dokumentace.

B9. Celkové vodohospodářské řešení

Zůstává stávající.

B10. Odpadové hospodářství

Viz samostatná příloha dokumentace.

B11. Přílohy

B11.1 Inženýrskogeologický průzkum základových půd

B11.2 Odpadové hospodářství

B11.3 Zásady organizace výstavby

Zpracoval:

Ing. Ondřej Čech, EXprojekt s.r.o., tel. 601 133 157, cech@exprojekt.cz

Brno, únor 2018