


Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Jan Hašek		Zodp. projektant: Ing. Petr Burda	Kontroloval: Ing. David Derka		
Kraj: Královohradecký		Traťový úsek/Obec: Choceň – Velký Osek			
Investor: SZDC, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1					
„Oprava převýšovského zhlaví v žst. Chlumec nad Cidlinou“				Formát	A4
				Datum	06/2018
				Účel	ZPD
				Č. zakázky	3110-18-044
				Změna	Č. kopie
Měřítko					
Obsah výkresu: Souhrnná technická zpráva				Část dokumentace B	Č. výkresu

Obsah

B.1	Souhrnná technická zpráva	4
B.1.1	Zhodnocení staveniště	4
B.1.2	Průzkumy a podklady	4
a)	Údaje o provedených průzkumech	4
b)	Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území	4
c)	Použité geodetické a mapové podklady	4
B.1.3	Ochranná pásma	5
a)	Dosavadní ochranná pásma	5
b)	Stanovení nových ochranných pásem	5
c)	Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování	5
d)	Údaje o zeleni	5
e)	Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu	5
B.1.4	Koncepce stavby	5
a)	Účel stavby	5
b)	Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby	6
c)	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení	6
d)	Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO	6
e)	Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby	8
f)	Požadavky stavby na zdroje	8
g)	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci	8
h)	Napojení na dopravní systém	8
i)	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění	8
j)	Bezpečnost práce	8
k)	Používání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace	9
l)	Podmiňující a návazné investice	9
m)	Statické výpočty	9
B.1.5	Údaje o splnění stanovených podmínek	10
a)	Podmínky rozhodnutí o umístění stavby	10
b)	Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí	10
c)	Dodržení kapacitních a dalších údajů, změny oproti předcházející dokumentaci	10
B.1.6	Příprava pro výstavbu	10
a)	Uvolnění staveniště	10
b)	Využití stávajících nebo budovaných objektů	10
c)	Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby	10

d)	Způsob provedení demolic a skládek	10
e)	Likvidace porostů	10
f)	Likvidace škodlivých odpadů	10
g)	Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby	11
h)	Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků	11
i)	Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby	11
j)	Výluka dopravy a jiná omezení dopravy	11
k)	Omezení v dodávce energií	12
B.1.7	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	12
B.1.8	Výjimky z předpisů	12
B.2	Provozní a dopravní technologie	12
B.3	Vliv stavby na životní prostředí	13
B.4	Odolnost a zabezpečení stavby	13
B.5	Energetické výpočty	13
B.6	Protikoroze ochrana	13
B.7	Graf dynamického průběhu rychlosti	13
B.8	Dopravní opatření	13
B.9	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	13
B.10	Úspora energie a ochrana tepla	14
B.11	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	14
B.12	Ochrana obyvatelstva	14
B.13	Bezbariérové užívání	14

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Staveniště opravované koleje leží v prostoru železniční stanice Chlumec nad Cidlinou. Konkrétně se jedná o opravu části převýšovacího zhlaví. Pro zřízení staveniště mohou sloužit plochy uvnitř železniční stanice.

Staveniště je přístupné po železniční trati nebo po sousedních pozemcích. Dále je přístup na staveniště je možný po místní komunikaci ulicí Nádražní a po panelové cestě nacházející se v areálu žst. Chlumec. Případný zábor cizích pozemků si zajistí zhotovitel stavby.

B.1.2 Průzkumy a podklady

a) Údaje o provedených průzkumech

V lokalitě staveniště byla provedena prohlídka lokality stavby a místní průzkum konaný za přítomnosti zástupců projektanta a investora.

V rámci průzkumných prací byl proveden geotechnický průzkum podloží. V rámci průzkumu byly zhotoveny po dohodě s investorem celkem 3ks kopaných sond.

Podkladem pro zpracování projektu bylo zadání a podmínky a vyjádření zástupců investora.

b) Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Převýšovací zhlaví žst. Chlumec nad Cidlinou je situované na sz. okraji města, v úrovni okolního terénu s nadmořskou výškou 229 - 230 m n. m, s povrchem dotvořeným do dnešní podoby konstrukčními vrstvami kolejiště a odvodňovacími příkopy.

Průzkum pražcového podloží v sondách KS1 a KS2 neověřily žádnou konstrukční vrstvu, např. ze ŠP, drážní štěrku, ve větší mocnosti než je obvyklé, byl uložený přímo na betonových panelech, které se sem podle poskytnuté informace ukládaly při rekonstrukci v r. 1989. V jejich podloží se pravděpodobně nacházejí soudržné jílovité zeminy, případně se sníženou konzistencí. Plán železničního spodku tak podle dosavadních poznatků tvoří betonové panely, překryté částí drážního štěrku, což je sama o sobě konstrukce dostatečně únosná. Problémy tu může působit např. silně znečištěné štěrkové lože po saturaci srážkovou vodou, s tendencí pohybovat se vlivem vibrací vzniklých provozem po tvrdé desce.

V sondě KS3 tvoří konstrukční vrstvu mezi štěrkovým ložem a zemní plání 18 cm silná vrstva složená ze škváry se zamačkaným štěrkem a z hrubozrnného hlinitého písku se škvárou, tř. S4 SM. Jedná se o směsnou zeminu nevhodného složení.

Hladina podzemní vody nebyla sondami zjištěna. Vyhodnocení vodního režimu je provedeno na základě kritérií čl. 10, přílohy 7 citovaného předpisu. Pro sondu KS2 je vodní režim stanovený jako nepříznivý (vliv nepropustného betonu v podloží), v sondách KS1 a KS3 jako příznivý.

c) Použité geodetické a mapové podklady

Jako geodetický a mapový podklad bylo využito geodetické zaměření od SŽG. Od jednotlivých vlastníků, byly informativně zjištěny polohy stávajících inženýrských sítí.

B.1.3 Ochranná pásma

a) *Dosavadní ochranná pásma*

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy celostátní. Ochranné pásmo je vymezeno svislou plochou vzdálenou u dráhy státní a regionální 60m od osy krajní koleje, popř. 30m od hranic obvodu dráhy. Stavba se nachází v ochranném pásmu sdělovacího vedení ve správě ČD Telematika a SŽDC ve správě SSZT a SEE.

b) *Stanovení nových ochranných pásem*

Nebudou stanovena nová ochranná pásma.

c) *Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace báňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování*

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území ani v území s báňskou aktivitou. Není třeba zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování.

d) *Údaje o zeleni*

Stavba svým způsobem neovlivňuje zezeň.

e) *Údaje o zábořech zemědělského a lesního fondu*

Stavbou nedojde k záboru zemědělského a lesního půdního fondu.

B.1.4 Koncepce stavby

a) *Účel stavby*

Současný stav železničního svršku a spodku je nevyhovující a jeho udržování vyvolává nadměrné náklady na údržbu koleje, kolejový rošt a výhybky tvaru R65 většinou na dřevěných pražcích jsou již za hranici své životnosti. Kolejnice R65 jsou z větší části výrazně výškově a bočně ojeté, dřevěné pražce jsou výrazně vyhnívající. Součásti výhybek jsou ojeté s defektoskopickými vadami. Z tohoto důvodu bylo investorem rozhodnuto o jeho nahrazení novým materiálem.

Předmětem opravy jsou jednoduché výhybky tvaru R65 č. 28, 30, 32, 34, 36, 37, 38 a křižovatková výhybka č. 35ab. Na převýšovském zhlaví bude opravena i dvojitá kolejová spojka. Součástí opravy bude i nahrazení již nevyhovující stupňové výhybky č.18 tv. JT6° z roku 1965 za výhybku JR65 1:9-190. Přípojné koleje za výhybkami na dřevěných pražcích budou nahrazeny betonovými užitými pražci. Kolejnice zůstanou převážně stávající, pouze se uvažuje s vyříznutím stávajících svarů, naposunováním kolejnic a jejich vyvločkováním. Pouze v koleji č. 1 je pak uvažováno s novou kolejnicí tv. R65. Všechny výhybky a koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej.

V rámci stavby dojde i k sanaci železničního spodku. Geotechnickým průzkumem byla zjištěna přítomnost betonových desek pod výhybkami. V těchto místech projekt uvažuje se zřízením konstrukční vrstvy ze štěrku fr. 0/32mm v tl. 300mm případně na bet. desky. V místech, kde se již nenachází betonové je pak navržena konstrukce PP typ. 3 s výztužnou geotextilií a ŠD. Přičemž výztužná geotextilie a 20 cm ŠD 0/63mm připadá na úpravu zemní plně a dalších 20 cm ŠD 0/32mm na konstrukční vrstvu. Stávající odvodnění pomocí trativodního sběrače nevykazuje poruchy a bude zachováno. Návrh úprav železničního spodku je navržen pro technologii se snášením kolejového roštu.

Realizací dojde k odstranění nevyhovujícího stavu, zajištění bezpečnosti drážní dopravy a snížení nákladů na údržbu zařízení.

b) Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s obecnými technickými požadavky na výstavbu a v souladu s aktuálně platnými ČSN a TKP.

c) Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

Neobsazeno.

d) Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

PS 01 Zabezpečovací zařízení

Stávající stav

V žst. Chlumec nad Cidlinou je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie reléového typu AŽD 71 rok 1989 s kolejovými obvody.

V prostoru dotčeném stavbou dochází ke kolizi nebo je v přímé blízkosti se stávající kabelovou sítí ve správě ČD Telematika (DK44, MK), SŽDC-SSZT (stávající místní kabelizace) a SŽDC-SEE (stávající místní kabelizace)

Stávající kabelové trasy jsou dle dostupné dokumentace uloženy v souběžných trasách s kolejí v betonových žlabech TK1 a přechody pod kolejemi v žlabech T2N.

Navrhovaný stav

Stavba bude probíhat při kompletní napěťové výluce na trakčním vedení v celé stanici žst Chlumec nad Cidlinou.

Stavba bude probíhat ve dvou etapách s vyloučeným provozem pouze na trati ve směru na Převýšov (etapa 1) a následně v kompletní výluce převýšovského zhlaví včetně vyloučení trati na Městec Králové. K tomuto je navrženo uzamčení křižovatkové výhybky 35ab a přilehlých výhybek. Po dobu opravy v etapě 1 bude ve stanici provozovaná pouze 2 staniční kolej.

V rámci stavby dojde k výměně 11ks přestavníků a příslušná lanová propojení dle výkresu.

Způsob řešení kolizních míst kabelové trasy SSZT s pracemi na kolejové části vychází z předpokladu, že zabezpečovací zařízení na převýšovském zhlaví bude vypnuto. Dotčené kabely bude možné v případě potřeby odpojit od koncového zařízení, případně přerušit. Spojování kabelů se bude provádět smršťovacími spojkami. Je počítáno s prodloužením přerušovaných kabelů pomocí kabelových vložek.

Stejným způsobem budou řešeny kabelové trasy ve správě SEE, pouze s podmínkou zachování funkčního vedení k trakčnímu odpojovači, vedení do KS3 a napájení přilehlých přejezdů.

Kabelové trasy ve správě ČD-Telematika se dostávají do kolize se stavbou pouze při směrové a výškové úpravě koleje a jejich dodatečná ochrana se nepředpokládá.

SO 01 Železniční spodek

Stávající stav

Poslední sanace železničního spodku proběhla v roce 1989. Pod výhybkami se dle GP nachází v hl. 0,8 až 1,1m pod niveletou betonové panely. Stav železničního spodku již vykazuje poruchy. Správce musí přistupovat častěji k úpravě GPK. V koleji se nachází blátivá místa. V rámci rekonstrukce zhlaví v roce

1989 bylo zřízeno odvodnění pomocí trativodního sběrače. Odvodnění do dnešní doby nevykazuje poruchy a je stále funkční.

Navrhovaný stav

V rámci železničního spodku dojde ke zřízení nové konstrukce pražcového podloží v rozsahu rekonstrukce železničního svršku na převýšovském zhlaví. U opravované výhybky č. 18 se sanace železničního spodku nebude provádět. Stávající odvodnění pomocí systému trativodů zůstane zachováno.

V místech, kde se nachází málo používaná konstrukce pražcového podloží typ 4, s betonovými panely bude stávající konstrukce železničního spodku ponechána. Výkopové práce se provedou až na betonové panely a zřídí se nová konstrukční vrstva se ŠD fr. 0/32. Projekt počítá se zřízením nové konstrukční vrstvy na panelech v mocnosti max.30cm případně na betonové panely. V ostatních místech opravy železničního spodku pak bude zřízena konstrukce pražcového podloží typ 3.

Navržená konstrukce pražcového podloží

Konstrukce železničního spodku typ 4 – v místě výhybek

- Štěrkové lože 350mm/300mm
- Štěrkodrt' fr. 0/32mm 300mm (nebo tloušťka po betonovou desku)
- Betonová deska (stávající)

Konstrukce železničního spodku typ 3

- Štěrkové lože 350mm/300mm
- Štěrkodrt' fr. 0/32mm 200mm
- Štěrkodrt' fr. 0/63mm 200mm
- Výztužná geotextilie

Plán tělesa železničního spodku a zemní plán jsou navrženy ve sklonu 5% směrem k odvodnění.

SO 02 Železniční svršek

Stávající stav

Jedná se o opravu stávajícího železničního svršku, na převýšovském zhlaví v žst. Chlumec nad Cidlinou. Předmětem opravy jsou jednoduché výhybky tvaru R65 č. 28, 30, 32, 34, 36, 37, 38 a křižovatková výhybka č. 35ab. Na zhlaví se nachází dvojitá kolejová spojka. Ve střední části DKS je zborcená kolej a v současné době jí není možné do odbočky využívat. Součástí opravy bude i nahrazení již nevyhovující stupňové výhybky č.18 tv. JT6° z roku 1965. Výhybky jsou ve stávajícím stavu svařeny v bezстыkovou kolej s větším množstvím LISů. Součástí stávajících výhybek jsou zkráceny. Kolejové lože je v oblasti výhybek značně znečištěné mazivem z výhybek.

Navrhovaný stav

Návrh úprav koleje v žst. Chlumec nad Cidlinou vychází ze zadání ze strany objednatele.

Předmětem opravy jsou jednoduché výhybky tvaru R65 č. 28, 30, 32, 34, 36, 37, 38 a křižovatková výhybka č. 35ab. Na převýšovském zhlaví bude opravena i dvojitá kolejová spojka. Součástí opravy bude i nahrazení již nevyhovující stupňové výhybky č.18 tv. JT6° z roku 1965 za výhybku JR65 1:9-190. Přípojné koleje za výhybkami na dřevěných pražcích budou nahrazeny betonovými užitými pražci. Kolejnice zůstanou převážně stávající, pouze se uvažuje s vyříznutím stávajících svarů,

naposunováním kolejnic a jejich vyvločkováním. Pouze v koleji č. 1 je pak uvažováno s novou kolejnicí tv. R65. Všechny výhybky a koleje budou svařeny v bezстыkovou kolej.

Realizací dojde k odstranění nevyhovujícího stavu, zajištění bezpečnosti drážní dopravy a snížení nákladů na údržbu zařízení.

e) *Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby*

Stavba bude uvedena do zkušebního provozu po dokončení všech PS a SO.

f) *Požadavky stavby na zdroje*

Veškerá energie potřebná k realizaci stavby bude zajištěna z mobilních zdrojů zhotovitele. Realizací stavby nové požadavky na energie nevzniknou.

g) *Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci*

V rozsahu opravy železničního spodku bude pro odvod povrchových je v kolejišti zřízeno trativodní potrubí. Trativodní je vyústěno do hlavního sběrače a propustku ev. km 22,500.

Stavba nemá žádné nové požadavky na odvedení povrchových vod nebo trvalé napojení na kanalizaci.

h) *Napojení na dopravní systém*

Stavba je přímo napojena na ostatní celostátní dráhu Choceň – Velký Osek a dráhu regionální Chlumeč nad Cidlinou odbočka Obora.

i) *Rozsah náhradní výsadby a ozelenění*

Stavba neklade požadavky na kácení, náhradní výsadba není řešena.

j) *Bezpečnost práce*

Všeobecné zásady bezpečnosti práce

Při předmětných pracích nutno dodržovat ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění, Předpis SŽDC Bp1 o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, včetně TKP ČD, dále pak zákon 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, NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích BOZP na staveništích, rovněž taky NV č. 101/2005Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

Nutno seznámit zaměstnance s bezpečnostními riziky vyplývajícími z jejich pracovní činnosti.

V souladu s ustanovením zákona č. 262 / 2006 Sb. §101, odst. 3 - Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v kolejišti disponující oprávněním k činnostem na železničním svršku a spodku jsou povinni zajišťovat plnění úkolů v oblasti bezpečnosti práce podle předpisu SŽDC a TKP ČD. Mimo jiné zejména tyto úkoly:

- kontrolovat pracoviště před zahájením práce a vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů,

- poučit zaměstnance při nástupu na pracoviště o bezpečnosti, pracovních rizicích, pracovních postupech a mimořádnostech na pracovišti,
- zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout opatření k odstranění nebezpečí,
- dbát, aby zaměstnanci při průjezdu vlaku nebo posunujícího dílu zaujali takové postavení, které neohrozí jejich bezpečnost.

Nepřejídné a nepřechodné jímky musí být ohrazeny zábradlím nebo rovnocennou konstrukcí proti pádu osob a případně budou patřičně označeny.

Při práci budou pracovníci realizační firmy používat předepsané ochranné pracovní pomůcky (přilby, reflexní vesty, rukavice, pracovní obuv, ochranné brýle).

Všechny práce prováděné v místech s nebezpečím pádu budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

Organizační zajištění BOZP pracovníků, pracoviště a okolí

- prokazatelné proškolení pracovníků z daných předpisů BOZP
- stanovení rizik stavby a jejich proškolení (viz rizika stavby)
- stanovení přístupových cest na pracoviště
- vybavení pracovníků OPP
- úklid nářadí, mechanizace, materiálu po skončení práce
- po skončení práce na veřejně přístupných místech natažení bezpečnostní pásky pro zamezení vstupu civilních osob (cestujících veřejnost)
- při práci za snížené viditelnosti nebo v noci použít umělé osvětlení pracoviště a strojů

Dále je zhotovitel stavby povinen dodržovat zejména následující předpisy (vždy v platném znění):

- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- 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

k) Používání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Netýká se projektu

l) Podmiňující a návazné investice

Nejsou

m) Statické výpočty

Nejsou

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

a) *Podmínky rozhodnutí o umístění stavby*

Neobsazeno

b) *Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí*

Nejsou

c) *Dodržení kapacitních a dalších údajů, změny oproti předcházející dokumentaci*

Neobsazeno

B.1.6 Příprava pro výstavbu

a) *Uvolnění staveniště*

Umístění zařízení staveniště projedná zhotovitel s příslušnými zástupci správce, Správa Tratí a SBBH.

Staveniště bude uvolněno po dokončení stavebních prací, vyvezení veškerého materiálu stavby.

Stavba včetně zařízení je umístěna na pozemcích SŽDC. Případný zábor soukromých pozemků s jejich majiteli, případně nájemci si projedná a zajistí zhotovitel díla (opravných prací). Nejpozději do 30 dnů po odevzdání a převzetí díla je zhotovitel povinen zcela vyklidit staveniště. Po odstranění případných závad a drobných nedodělků je povinen vyklidit staveniště do 15 dnů. Po vyklizení staveniště je zhotovitel díla (opravných prací) povinen tento prostor řádně upravit.

b) *Využití stávajících nebo budovaných objektů*

Jedná se o opravu stávajícího objektu, který bude vybourán a v původním místě nahrazen novou konstrukcí.

c) *Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby*

Nebudou využity stávající objekty.

d) *Způsob provedení demolice a skládek*

Veškerým materiál bude dočasně uložen pouze v prostoru stávajícího pozemku, na kterém se nachází nebo na pozemku určeném k likvidaci takového materiálu (např. rozebírání kolejových polí apod.). S materiálem charakteru nebezpečného odpadu bude manipulováno v souladu se zákonem, takový materiál bude neprodleně odvezen na příslušnou skládku NO.

e) *Likvidace porostů*

Stavba nevyžaduje likvidaci porostů.

f) *Likvidace škodlivých odpadů*

S odpadem vzniklým při výstavbě bude naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění.

Předpokládané odpady vzniklé během stavby (zařazené dle. vyh. 381/2001 Sb.):

Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Způsob odstranění
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	Dřevěné pražce	N	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 04 05	Železo a ocel	Kolejnice, upevňovací, svěrky	O	Předáno investorovi akce
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Vybouraná kamenná konstrukce výkopová zemina - odkop	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku	štěrka z koleje pod výhybkami	N	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku	štěrka z koleje	O	využití v rámci stavby resp. odvoz na skládku
17 01 01	Beton	Vybouraný beton	O	Odvoz na skládku
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	PE podložky	O	Odvoz na skládku
07 02 99	Odpady jinak blíže neurčené	Pryžové podložky	N	Odvoz na skládku

g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i porostů po dobu výstavby

Během výstavby musí být splněny podmínky pro práci v ochranném pásmu dráhy.

h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras, vodních toků

V prostoru stavby se mohou nacházet inženýrské sítě ve správě ČD Telematika, SSZT a SEE SŽDC s.o. OŘ Hradec Králové. Ochrana stávajících inženýrských sítí bude řešena v rámci provozního souboru PS01 – zabezpečovací zařízení

Z důvodu prací na železničním spodku bude dbáno na šetrné zacházení s kabely ČD Telematika, SSZT a SEE OŘ Hradec Králové.. Kabel bude ručně odkryt v dostatečné délce tak, aby bylo možné kabel v prostoru výkopu vyvěsit a ochránit proti porušení a poškození.

i) Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Neobsazeno

j) Výluky dopravy a jiná omezení dopravy

• **Drážní doprava**

Stavba bude probíhat ve výlukách železniční trati, v rámci kterých bude realizována veškerá činnost na železničním svršku a spodku. Vyloučena bude traťová kolej směrem na Převýšov nepřetržitě 19 dní. Traťová kolej směrem na Městec Králové bude nepřetržitě vyloučena posledních 8 dní výluky. Realizace stavby si vyžádá výluky trakčního vedení.

k) Omezení v dodávce energií

Při realizaci stavby bude odpojeno stávající trakční vedení.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba nevyvolá potřebu výkupu pozemků. Zábory pozemků pro potřeby zařízení staveniště budou řešeny zhotovitelem stavby.

B.1.8 Výjimky z předpisů

Stavba nevyžaduje výjimky z předpisů.

B.2 Provozní a dopravní technologie

Trať Choceň – Velký Osek

Řád trati:	...4
Hmotnost na nápravu:	... 22,5t
Traťová třída dle UIC:	... D4
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	... P3
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní...	F1
Traťová rychlost:	90 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo
Trakční souprava:	závislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	SŽDC s.o. – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

Trať Chlumeč nad Cidlinou – Odb. Obora

Řád trati:	...6
Hmotnost na nápravu:	... 20,0t
Traťová třída dle UIC:	... C4
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	... P6
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	... F4
Traťová rychlost:	60 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	telefonické dorozumívání
Trakční souprava:	nezávislá

Trať: Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati: SŽDC s.o. – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

Nový stav

Stavbou se stávající stav nezmění

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

Tato stavba nevyžaduje kácení zeleně

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

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

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Není řešeno

B.5 Energetické výpočty

Není řešeno.

B.6 Protikorozní ochrana

Neobsazeno

B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti

Neobsazeno

B.8 Dopravní opatření

Vlaková doprava bude po dobu výstavby nahrazena výlukovými autobusy.

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

Nedojde k záboru pozemků ze ZPF a PUPFL.

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Jedná se o opravu stávající stavby. Není řešeno

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Není řešeno

B.12 Ochrana obyvatelstva

Není řešeno

B.13 Bezbariérové užívání

Není řešeno

*V Pardubicích
vypracoval: Ing. Jan Hašek
tel. 727954205*