

Obsah

B.1.	Souhrnná technická zpráva	2
B.2.	Provozní a dopravní technologie	13
B.3.	Vliv stavby na životní prostředí	14
B.4.	Opatření pro případ havárie	20
B.5.	Odolnost a zabezpečení stavby	21
B.6.	Energetické výpočty.....	24
B.7.	Protikorozní ochrana	24
B.8.	Graf dynamického průběhu rychlostí.....	25
B.9.	Dopravní opatření.....	25
B.10.	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	25
B.11.	Úspora energie a ochrana tepla	26
B.12.	Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	26
B.13.	Ochrana obyvatelstva	26
B.14.	Bezbariérové užívání.....	26
B.15.	Zásady organizace výstavby.....	26

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.1.1. Zhodnocení staveniště

V rámci stavby dojde v ŽST Kopidlno k rekonstrukci stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) včetně výstavby nového sdělovacího zařízení, nového elektrického ohřevu výhybek (EOV) a k úpravě přípojky NN.

Dopravní nároky na dopravní infrastrukturu v okolí stavby nejsou významné, většina strojů a materiálu je možné dopravit po silnici nebo železnici.

Výstavbou SZZ dojde ke zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy na přejezdu.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude provedena rekonstrukce SZZ ŽST Kopidlno včetně nové kabelizace
- bude postaven nový technologický reléový domek (RD) pro PZS km 25,684 (P4620) a tento PZS bude nově osazen čtyřmi stojany závor se závory a světelnými skříněmi
- u PZS km 26,282 (P4621) a 26,470 (P4622) bude provedena výměna kolejových obvodů za počítače náprav
- bude upravena přípojka NN a dojde k výstavbě EOV na stávajících výhybkách č. 1, 2, 15 a 16
- bude provedena výstavba nového sdělovacího zařízení

Rozsah stavby: km 27,527 - 22,460 (Jičín - Kopidlno - Rožďalovice), 27,527 - 0,973 (Jičín - Kopidlno - Dolní Bousov).

B.1.2. Průzkumy a podklady

Projektová dokumentace je zpracována na základě požadavků zadavatele obsažených ve zvláštních technických podmínkách v rámci výběrového řízení dodavatele projektové dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- smlouva o dílo
- místní šetření a vstupní porada
- geodetické a mapové podklady získané na KÚ
- vyjádření jednotlivých správců sítí a správních orgánů
- příslušné normy a předpisy
- směrnice generálního ředitele č.11/2006 v platném znění
- katastrální mapy

B.1.3. Ochranná pásma

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:

- CETIN a.s.
- Správa železnic, s.o. – divize CTD
- Správa železnic, s.o. – SEE
- Správa železnic, s.o. – SSZT
- ČEZ Distribuce, a.s.
- GasNet, s.r.o.
- Vodohospodářská a obchodní společnost, a.s.

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.

B.1.4. Koncepce stavby

B.1.4.1. Stávající stav

V ŽST Kopidlno se nachází SZZ 1. kategorie. Zabezpečovací zařízení neumožňuje současné vjezdy, pouze současné odjezdy. Stanice je vybavena světelnými vjezdovými návěstidly, odjezdová návěstidla nejsou zřízena. Konce vlaků zjišťují dozorcí výhybek ze stanovišť St.I a St.II, která jsou umístěna na zhlavích stanice. Ze stanoviště St.I je obsluhován železniční přejezd P4620 v km 25,684, který je zároveň situován v obvodu stanice. Přejezd P4620 v km 25,684 kříží silnici II.tř.č.280 a je kategorie PZM 2S, doplněný o světelnou signalizaci. Výhybky ve stanici jsou obsluhovány ručně a jsou opatřeny výměnovými zámkami. Dále je z ŽST Kopidlno řízena Odb. Kamensko.

V mezistaničním úseku Jičín - Kopidlno není v současné době žádné traťové zabezpečovací zařízení. Jízdy vlaků jsou zabezpečovány pomocí telefonického dorozumívání.

Traťová rychlost v daném mezistaničním úseku je 70 km/h (s omezením 40 km/h v ŽST Kopidlno), zábrzdna vzdálenost je 700m.

V ŽST Kopidlno se nachází analogový telefonní zapojovač Inoma, z něhož není možné dálkové ovládání dalších telefonních zapojovačů. Zároveň se ve stanici nachází zastaralý rozhlasový systém a hodinové rozvody. Dále se na trati nachází stávající dálkový kabel PK12 (DCKQYP 8DM0,9) a pohozový traťový kabel TCEPKPFLE 5XN0,8, místní kabel TCEPKPFLE 5XN0,8.

B.1.4.2. Účel stavby

Účelem stavby je rekonstrukce stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) v ŽST Kopidlno včetně výstavby nového sdělovacího zařízení, nového elektrického ohřevu výhybek (EOV) a úprava přípojky NN.

Z pohledu provozu

- dojde k úspoře dopravních zaměstnanců
- nedojde k nárůstu udržujících zaměstnanců

Z pohledu dopravy

- nedojde ke zhoršení dopravní situace
- dojde ke zvýšení bezpečnosti silniční a železniční dopravy

B.1.4.3. Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách Správy železnic. Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení Správy železnic, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách Správy železnic, schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací. Uvedený systém SZZ a PZS splňuje všechny požadavky uvedené v TNŽ 34 2620 a v ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010.

B.1.4.4. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

- požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy Správy železnic, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí
- vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonicko-urbanistické řešení

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standardu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na drahách.

B.1.4.5. Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

PS 12-01-01 - žst. Kopidlno, SZZ - Část A - definitivní SZZ

V rámci stavby tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení v ŽST Kopidlno včetně stávajícího staničního přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 25,684 (P4620).

Cílem stavby je zřízení staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, které umožní dálkové ovládání Odb. Kamensko. Odbočka Kamensko bude v cílovém stavu součástí ŽST Kopidlno a je řešena v rámci související stavby „Zrušení závorářského stanoviště odb. Kamensko“. Zároveň nové SZZ ŽST Kopidlno umožní dálkové ovládání výhybny Bartoušov, která je řešena v rámci související stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“. K dálkovému ovládání výhybny Bartoušov může dojít až po dořešení zabezpečovacího zařízení v úseku Bartoušov – Jičín (TZZ, Zv Nemyčeves, vlečka Staré Místo u Jičína).

Nové SZZ v ŽST Kopidlno umožní zrušení stávajících stanovišť St.I a St.II jejichž samotná demolice proběhne v rámci samostatné akce SŽ, s.o.

Technologickou část SZZ je navrženo umístit do nové stavědlové ústředny (SÚ), která bude vybudována ve výpravní budově (VB) v ŽST Kopidlno. Konkrétně se jedná o stávající místnosti č. OP05 (pokladna) a OP10 (nocležna). Pracoviště dispečera je navrženo umístit do nové dopravní kanceláře, která bude vybudována ve VB v ŽST Kopidlno ve stávající místnosti č. OP04 (nocležna). V této místnosti je proto nutné zřídit pro účel připojení služebního PC a tiskárny minimálně 4x napěťovou zásuvku 230V a 2x datovou zásuvku RJ45 – vše by mělo být vyvedeno k pracovnímu stolu výpravčího.

Součástí dispečerského systému bude také provozní aplikace pro elektronické vedení dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení (PAVZZ).

Nové SZZ v ŽST Kopidlno bude umožňovat aplikaci funkcionality výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN). Zároveň bude nové SZZ umožňovat návěstění jízdy na cílovou kolej podle rozhledových poměrů (VCRP).

V SZZ bude rovněž implementována funkcionality zajišťující automatické otevírání přejezdů při výpadku ovládání ze staničního zabezpečovacího zařízení. Na desce nouzových obsluh bude zřízeno pouze tlačítko „Nouzové otevření přejezdu“ pro PZS v km 25,684 (P4620) a 26,470 (P4622). Nouzové otevření těchto přejezdů nad rámec funkcionality zajišťující automatické otevírání přejezdů při výpadku ovládání ze staničního zabezpečovacího zařízení je navrženo z důvodu vysoké frekvence silničního provozu, protože kříží silnice I. a II. třídy.

Součástí SZZ v ŽST Kopidlno bude zřízení odjezdových návěstidel u dopravních kolejí č. 1, 2 a 3, výhybky a výkolejky budou přečíslovány ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D1, zabezpečení výhybek č. 1, 2, 15 a 16 (staré číslování) bude provedeno elektrickými přestavníky v rozřezném provedení bez snímačů polohy jazyka dle předpisu SŽ S3/9 - Technická specifikace nových výhybek a výhybkových konstrukcí soustav železničního svršku UIC 60 a S 49 2. generace. Ostatní výhybky budou opatřeny výměnovými zámky s vazbou přes elektromagnetické zámky. Rovněž dojde k doplnění počítačů náprav a k rekonstrukci staničního přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) v km 25,684 (P4620).

PS 12-01-03 - žst. Kopidlno, SZZ - Část C - klimatizace

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nové klimatizace v rekonstruovaných částech stávající výpravní budovy z důvodu správné funkce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Jedná se především o stávající místnosti OP01 (reléová místnost), OP03 (chodba), OP04 (nocležna), OP05 (pokladna), OP10 (nocležna) ve kterých bude nově vybudována nová sdělovací místnost, dopravní kancelář a stavědlová ústředna.

V těchto místnostech je nutné udržet teplotu od +5 do +30°C. Klimatizace prostoru pro definitivní zabezpečovací zařízení, které je řešeno v rámci souvisejícího provozního souboru „PS 12-01-01 žst. Kopidlno, SZZ - Část A - definitivní SZZ“, bude navržena v souladu s opatřením č.j. 1955/2000-07 a jeho dodatku 2997/01-07. Podle tohoto opatření bude samostatnou klimatizací vybaven prostor nové stavědlové ústředny.

V prostoru nové dopravní kanceláře, stavědlové ústředny a sdělovací místnosti je vždy navržena jedna jednofázová jednotka typu Split (komplet - dodávka vzduchotechniky). Klimatizační komplet je složen vždy z jedné vnitřní a jedné venkovní jednotky.

Napájení klimatizačních jednotek musí být provedeno v souladu se směrnicí č.j. 2997/01-07.

Případné poruchové stavy klimatizačních jednotek musejí být přenášeny do stávajících integračních serverů DDTS ŽDC a na CDP Praha. Technické řešení musí být provedeno konverzí protokolu SNMP na protokol podle ČSN EN 60870-5-104 v nejbližším integračním koncentrátoru systému DDTS ŽDC v souladu s TS 02/2008 - ZSE Technická specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Třetí vydání.

PS 13-01-04 - Kopidlno - Bartoušov, TZZ

V rámci související stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ bude v traťovém úseku Bartoušov - Kopidlno položen nový traťový zabezpečovací kabel, pomocí něhož budou v tomto mezistaničním úseku zavázána stávající přejezdová zabezpečovací zařízení v km 26,282 (P4621), 26,470 (P4622), 28,446 (P4624) a 28,925 (P4625) do nového integrovaného traťového zabezpečovacího zařízení (ITZZ). Budování ITZZ není součástí stavby „Rekonstrukce SZZ v žst. Kopidlno“.

V rámci této stavby dojde v mezistaničním úseku Bartoušov - Kopidlno pouze k náhradě stávajících kolejových obvodů PZZ km 26,470 (P4622) a 26,282 (P4621) za počítače náprav a budou provedeny úpravy obvodů anulace na jednotlivých přejezdech. Zároveň bude demonstrována vnitřní i venkovní výstroj kolejových obvodů, izolované styky budou vodivě přemostěny lanovými propojkami a následně zrušeny v samostatné akci SŽ, s.o. Samotná rekonstrukce těchto PZZ není součástí této stavby.

V cílovém stavu bude nejpozději společně s aktivací ŽST Kopidlno v mezistaničním úseku Bartoušov - Kopidlno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie bez oddílových návěstidel s jedním mezistaničním oddílem, který bude ohraničený vjezdovými návěstidly sousedních železničních stanic a bude zřízena závislostní vazba odjezdových návěstidel sousedních ŽST na stavu přejezdových zabezpečovacích zařízení v daném mezistaničním oddílu.

Detekce volnosti mezistaničních úseků i přibližovacích úseků PZS bude zjišťována pomocí systému počítačů náprav. TZZ Bartoušov - Kopidlno musí být zřízeno další následnou stavbou.

PS 13-01-05 - Kopidlno - Bartoušov, DOZ

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k vybudování nového pracoviště dispečera pro zavázání nového zabezpečovacího zařízení v mezistaničním úseku Bartoušov (včetně) - Kopidlno (včetně) do DOZ. Pracoviště dispečera včetně nové počítačové sestavy je navrženo umístit do nové dopravní kanceláře, která bude vybudována ve výpravní budově v ŽST Kopidlno ve stávající místnosti č. OP04 (nocležna). Toto pracoviště bude řádně vybaveno příslušným pracovním zázemím a vybavením včetně obslužných a indikačních prvků z dálkově ovládaného mezistaničního úseku (informační systémy, kamery, atd.). Zároveň systém DOZ umožní, prostřednictvím jednotlivých subsystémů, ovládání a diagnostikování zabezpečovacího zařízení v novém mezistaničním úseku Bartoušov (včetně) - Kopidlno (včetně) včetně zefektivnění provozování vlakové dopravy prostřednictvím provozní aplikace pro elektronické vedení dopravní dokumentace s vazbou na zabezpečovací zařízení (PAVZZ). Především se jedná o dálkové ovládání výhybny Bartoušov, která je řešena v rámci související stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“. K dálkovému ovládání výhybny Bartoušov může dojít až po dořešení zabezpečovacího zařízení v úseku Bartoušov – Jičín (TZZ, Zv Nemyčeves, vlečka Staré Místo u Jičína).

Pro umístění technologické části DOZ budou využity prostory nové stavědlové ústředny v ŽST Kopidlno, která bude vybudována ve výpravní budově (VB) v ŽST Kopidlno. Konkrétně se jedná o stávající místnosti č. OP05 (pokladna) a OP10 (nocležna).

Kontroly a ovládání stávajících železničních přejezdů zabezpečených světelným zabezpečovacím zařízením budou řešeny metalicky do nejbližší stanice. Tyto kontroly budou do systému DOZ převedeny prostřednictvím příslušných SZZ a rovněž jejich dálkové ovládání bude součástí ovládání staničního zabezpečovacího zařízení. Na přejezdech bude provedena potřebná úprava zapojení. Jednotlivá SZZ budou řešit vazbu se staničními PZS a též s PZS v celém úseku DOZ. Od PZS budou přenášeny informace o bezporuchovém, bezvýlukovém a bezanulačním stavu zapracovány jako podmínka rozsvícení povolujícího návěstního znaku pro vlakové a posunové cesty přes přejezd.

PS 13-02-05 - Kopidlno - Bartoušov, DOK

V rámci související stavby bude mezi ŽST Kopidlno a výhybnou Bartoušov položena trubka HDPE 40/33. V rámci tohoto provozního souboru dojde k osazení optických rozvaděčů a ODF do rackových skříní v ŽST Kopidlno a výhybně Bartoušov. Mezi těmito rozvaděči bude zařazeno dielektrický jednovidový optický kabel 48 vláken do trubky HDPE položené v rámci stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“.

U objektů umělých staveb železničního tělesa byly v rámci stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ zřízeny kabelové komory, do kterých budou umístěny rezervy optického kabelu, pro možnost vyvěšení kabelu.

PS 13-02-09 - Kopidlno - Bartoušov, přenosový systém

Ve stávajícím stavu není v ŽST Kopidlno umístěné přenosové zařízení.

V rámci tohoto provozního souboru dojde k osazení a zapojení switchu L3 pro sdělovací zařízení ŽST Kopidlno a switchu L2 pro místní intranet ŽST Kopidlno.

PS 12-02-10 - žst. Kopidlno, DDTS ŽDC

V rámci související stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“ bude ve výhybně Bartoušov a v ŽST Jičín vybudován nový integrační koncentrátor (InK), který bude umístěn ve sdělovacích místnostech v 19" rackových skříních. Zároveň bude v této související stavbě ve výhybně Bartoušov a v ŽST Jičín vybudováno i nové pevné klientské pracoviště DDTS ŽDC.

V rámci této stavby bude v ŽST Kopidlno vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) pro účel integrace signálů, povelů a ostatních dat z jednotlivých technologických systémů (TLS) a navázání systému DDTS ŽDC do nově budovaného přenosového systému, který bude nově vybudovaný v rámci této stavby v mezistaničním úseku Bartoušov - Kopidlno. Zároveň dojde v této stavbě k rekonstrukci stávajícího zabezpečovacího zařízení v ŽST Kopidlno, které v cílovém stavu umožní dálkové ovládání výhybny Bartoušov. Z tohoto důvodu je navrženo z výhybny Bartoušov přemístit do ŽST Kopidlno integrační koncentrátor (InK) včetně pevného klientského pracoviště DDTS ŽDC, které bude vybudováno v rámci související stavby „Zřízení výhybny Bartoušov“.

Přemístěný integrační koncentrátor (InK) bude přes technologickou datovou síť a nově budovaný přenosový systém v rámci souvisejícího provozního souboru PS 13-02-09 Kopidlno - Bartoušov, přenosový systém napojen předepsaným rozhraním dle ČSN EN 60870-5-104 ed. 2 do integračního serveru (InS) a na CDP Praha. Vybrané informace o poruše budou přenášeny na elektrodispečink v Pardubicích.

PS 12-61-01 - žst. Kopidlno, stavební úpravy VB

V rámci stavby dojde ve výpravní budově k přerozdělení účelu některých místností:

OZN.	STÁVAJÍCÍ ÚČEL MÍSTNOSTI	NOVÝ ÚČEL MÍSTNOSTI
(OP01)	reléová místnost	sdělovací místnost
(OP02)	dopravní kancelář	šatna
(OP03)	chodba	ZRUŠENA
(OP04)	nocležna	dopravní kancelář
(OP05)	pokladna	reléová místnost
(OP06)	čekárna	čekárna
(OP07)	WC muži	WC muži
(OP08)	WC muži	WC muži
(OP09)	WC ženy	WC ženy
(OP10)	nocležna	reléová místnost
(OP11)	chodba	chodba
(OP12)	WC	WC
(OP13)	WC	WC
(OP14)	chodba	chodba
(OP15)	schodiště	schodiště

Do stávajících zdí mezi místnostmi OP05 a OP10 je navržen průchod 1000x2200 mm a prostup 350x250 mm ve výšce 2450 mm. Průchod bude zajištěn nosným překladem délky 1200 mm uloženém nad vlastním otvorem. Překlady délky 1200 mm je zapotřebí zřídit před vlastními průrazy. Překlad bude vytvořen z minimálně třech I profilů výšky 160 mm délky 1200 mm uložených vedle sebe, dutiny mezi profily budou vyplněny cihlami, tak aby byl překlad zřízen v celé šířce stávajících zdí. Mezi místnostmi OP04 a OP05 je navržen prostup 250x200 mm v úrovni podlahy, do něj je navržen betonový žlab dl. 1000 mm, včetně poklopu betonového žlabu dl. 1000 mm. Žlab bude zalit monolitickým betonem C25/30. Mezi venkovním prostorem a místností OP05 bude zřízen kabelový prostup 250x100mm. Ve venkovním prostoru před místností OP05 bude proveden výkop 1600x1600x1600 mm pro zřízení kabelové šachty o rozměrech 1000x1000 mm. Monolitická ŽB šachta je navržena z betonu C30/37, součástí výstavby šachty je i betonářská výztuž DN 8 mm a s tím spojené úpravy betonářské výztuže. Šachta bude opatřena ocelovým poklopem 1250x1250 mm z plechu tl. 10 mm s obousměrnými výztuhami. Ocelový poklop je navržený včetně zámku. Izolace proti zemní vlhkosti je řešena hydroizolací. U veškerých prostupů je nutno utěsnění protipožární ucpávkou.

V rámci stavebních úprav dojde také k vybourání stávajícího zdiva mezi místnostmi OP03, OP04 a OP02. Je navrženo zazdění stávajících otvorů, tj. 2x dveře a 1x okno. Bude zhotovena nová příčka z pórobetonových tvárnic tl. 150 mm o rozměrech (4500x3000x150 mm), která bude omítnuta perlinkou a nátěrem, součástí jsou rohové lišty pro perlinku a omítnutí. Vetknutí do stávající zdi je navrženo spojovací prvky pro vetknutí.

Nové dveře v příčce jsou navrženy s ocelovými zárubněmi, dveře jsou navrženy 800x1970. Okna v místnostech OP01, OP05 a OP10 budou vybavena bezpečnostní fólií. Dveře do místností OP04, OP14 a OP01 budou vybavena uzamykacím systémem ve třídě RC3.

Demolice a demontáže

Odstranění a likvidace stávajících dveří 4ks

Odstranění a likvidace stávajících oken 1ks

Odstranění a likvidace stávajících příček 5,03m³

PS 12-74-01 - žst. Kopidlno, EOv

V současné době není v ŽST Kopidlno žádný elektrický ohřev výhybek (EOV). V rámci tohoto stavebního objektu bude v ŽST Kopidlno instalováno EOv celkem na 4 kusy stávajících výhybek č. 1, 2, 15, 16 (současné číslování). Stávající výhybky budou v rámci souvisejícího provozního souboru PS 12-01-01 žst. Kopidlno, SZZ – Část A – definitivní SZZ přečíslovány dle předpisu SŽDC (ČD) D1. Napájení EOv je uvažováno z veřejné distribuční sítě. Pro rozvod napájení k jednotlivým výhybkám a rozvodným skříním EOv v kolejišti budou instalovány 2 rozvaděče REOV (REOV1 v místě lichého zhlaví a REOV2 v místě sudého zhlaví). Pro automatické řízení REOV1 a REOV2 budou v blízkosti výhybek č. 1 a 15 (současné číslování) instalována čidla detektoru srážek a čidla snímání teploty kolejnice.

Ovládání EOv bude zároveň umožněno z ovládacího pultu ROEOv, který bude umístěn v nové dopravní kanceláři, která bude vybudována v rámci souvisejícího „SO 12-61-01 žst. Kopidlno, stavební úpravy VB“. Tento pult bude společný též pro nový rozvaděč REOV budovaný v rámci související stavby „Zrušení závorářského stanoviště odb. Kamensko“. EOv bude možné ovládat i dálkově. Umístění prvků souvisejících s EOv je patrné z výkresové dokumentace. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků.

Veškeré informace budou přenášeny přes nově instalovaný integrační koncentrátor (InK) v ŽST Kopidlno do nejbližšího integračního serveru (InS) a vybrané informace budou přenášeny na elektrodispečink v Pardubicích. Přenos informací a povelů EOv musí být proveden podle TS 02/2008 - ZSE Technická specifikace systémů, zařízení a výrobků. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty. Třetí vydání.

PS 12-76-02 - žst. Kopidlno, úprava přípojky NN

V rámci stavby tohoto stavebního objektu budou zřízeny nové podružné elektroměrové rozvaděče v plastových skříních a pilířích. Podružné elektroměrové rozvaděče budou umístěny před objektem VB ŽST Kopidlno v prostoru mezi novou dopravní kanceláří a stávající čekárnou pro cestující a budou napájet nové zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně nového elektrického ohřevu výhybek a stávajících rozvaděčů.

Nové podružné elektroměrové rozvaděče RZZ/RE2 a RE3 budou napojeny z nového plastového rozvaděče KS/RO novým kabelem CYKY-J 4x70mm². Rozvaděč KS/RO bude napájen z nového rozvaděče RE1 novým kabelem CYKY-J 4x70mm² jištěným jističem 3/100A/B.

V rozvaděči RZZ/RE2 bude umístěn výkonový přepínač se spínací hodnotou minimálně 80A pro přepínání mezi napájením z rozvaděče KS/RO (veřejné sítě ČEZ a stacionárním motorgenerátorem – náhradním zdrojem napájení). Dále zde bude pro připojení nového zabezpečovacího zařízení budovaného v rámci souvisejícího PS 12-01-01 žst. Kopidlno, úprava SZZ – Část A, definitivní SZZ této stavby osazen hlavní jistič před elektroměrem 3/63A/B. Pro zabezpečovací zařízení v objektu VB bude na vývodu osazen jistič 3/50A/B. Pro připojení RD PZS 25,684 pak vývodový jistič 3/20A/B. Přípojka pro RD bude napojena z nového elektroměrového rozvaděče RZZ/RE2 kabelem CYKY-J 4x16mm² vedeným do sdruženého plastového rozvaděče vedle RD pro PZS v km 25,684. Ze sdruženého rozvaděče bude napojen nástěnný rozvaděč R1 umístěný v RD pomocí kabelu CYKY-J 4x10mm², jištěným jističem 3/13A/B. V novém nástěnném rozvaděči R1 v RD PZS km 25,684 bude elektrická přípojka chráněna pomocí kombinovaného svodiče přepětí B+C. Pro možnost budoucího napojení RD PZS v km 26,470 a 26,290 na napájení z ŽST Kopidlno bude v rozvaděči RZZ/RE2 umístěn jistič 3/25A/B.

Pro připojení nového sdělovacího zařízení budovaného v ŽST Kopidlno bude v rozvaděči RZZ/RE2 osazen hlavní jistič před elektroměrem 3/32A/B. Zároveň bude v rozvaděči RZZ/RE2 umístěna centrální a komunikační jednotka pro potřeby dálkového odečtu podružných elektroměrů.

V rozvaděči RE3 bude pro potřeby napájení EOv budovaného v rámci SO 12-74-01 osazen hlavní jistič před elektroměrem v hodnotě 3/50A/B. Pro napájení jednotlivých REOV (REOV1 a REOV2) budou osazeny vývodové jističe s proudovým chráničem 3/32A/B. Dále bude v rozvaděči RE3 pro potřeby napájení stávajících vnitřních rozvodů ve výpravní budově osazen hlavní jistič před elektroměrem v hodnotě 3/32A/B. Pro napojení stávajícího rozvaděče KS10 (dílňa 1 TSS a dílna 2 TSS) bude v rozvaděči RE3 osazen jistič s hodnotou 3/25A/B (dílňa 1 TSS) a 3/63A/B (dílňa 2 TSS) a zároveň bude počítáno s prostorovou rezervou pro dva podružné elektroměry.

Z důvodu vymístění stávajícího rozvaděče RV2 umístěného ve výpravní budově ŽST Kopidlno v prostoru nové dopravní kanceláře bude vedle nového rozvaděče RZZ/RE2 a RE3 vybudován i nový plastový pilířový rozvaděč KS/RO, který bude především využit pro napojení stávajících venkovních rozvodů a osvětlení.

Rovněž bude provedena rekonstrukce elektroinstalace a osvětlení v rekonstruovaných částech výpravní budovy ŽST Kopidlno.

Hranice mezi jednotlivými správci zařízení budou dle Předpisu SŽDC E8 výstupní svorky za podružnými elektroměry, které budou sloužit pro napojení napájení zařízení jednotlivých správců.

B.1.4.6. Návrh požadavků na postupné provádění stavby

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. výkopové práce a kabelizace
2. osazení a zapojení stojanů závor a návěstidel
3. osazení a zapojení snímačů počítače náprav
4. demontáž kolejových obvodů
5. doplnění a úpravy reléových stojanů
6. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
7. demontáže
8. závěrečné úpravy v okolí stavby

Podle zákona o drahách č. 266/1994Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/1995Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 12 měsíců + 3 měsíce na závěrečné předání geodetické dokumentace a dokumentace skutečného provedení stavby. Zahájení a ukončení stavby je zároveň nutné přizpůsobit klimatickým podmínkám zejména pro výkopové práce a spojování kabelizace. Dále je nutné respektovat stávající kabelové trasy (pro vjezdová návěstidla, venkovní telefonní objekty, atd.) včetně stávajících drátovodných tras. Výstavbu je plánováno provádět bez přerušení provozu drážní dopravy. Výkopové práce, osazení nových světelných návěstidel a EOv lze provádět v předstihu ve vhodných vlakových pauzách.

B.1.4.7. Požadavky stavby na zdroje

Jako zdroj elektrické energie pro stavbu bude využita stávající elektrická přípojka NN ŽST Kopidlno. Jiné zdroje nejsou touto dokumentací řešeny.

B.1.4.8. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Povrchové vody jsou odvedeny systémem příčných a podélných sklonů na okolní pozemky, napojení na kanalizaci není řešeno. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.1.4.9. Napojení na dopravní systém

Jedná se o stávající železniční stanici včetně stávajícího staničního železničního přejezdu v km 25,684 (P4620). Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

B.1.4.10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

V rámci stavby nedojde ke kácení a není počítáno s náhradní výsadbou.

B.1.4.11. Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení Správy železnic, železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

Jsou zde stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka Správy železnic.

B.1.4.12. Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Uvedený systém PZS na železničním přejezdu v km 25,684 (P4620) splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Na tomto přejezdu bude schéma přejezdového zařízení doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé.

B.1.4.13. Podmiňující předpoklady

Přeložky inženýrských sítí:

V dokladové části jsou uvedeny všechny známé inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Po zjištění a zakreslení polohy stávajících sítí není nutné v rámci této stavby realizovat přeložky těchto inženýrských sítí.

Připojení na stávající technické vybavení území:

Připojení na stávající technické vybavení území není v rámci této stavby řešeno.

Jiná omezující opatření:

Nejsou předmětem stavby.

B.1.4.14. Statické výpočty

V rámci stavby nejsou statické výpočty řešeny.

B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek

Jedná se o stupeň projektové dokumentace ve stupni DSP + PDPS. V rámci zpracování projektové dokumentace byly splněny veškeré podmínky. Veškeré projektové práce byly založeny na projednávání na poradách, konferenčních projednáních a na připomínkovém řízení jednotlivých složek Správy železnic.

B.1.6. Příprava pro výstavbu

Obvod stavby se z větší části nachází na pozemcích Správy železnic a dále na soukromých pozemcích.

B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V rámci stavby nedojde k výkupu pozemku ani jejich částí.

B.1.8. Výjimky z předpisů

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedené typy zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o souhlas s projektováním, potom o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích Správy železnic.

B.2. Provozní a dopravní technologie

Část B.2. Provozní a dopravní technologie je zpracována jako samostatná příloha této zprávy.

B.3. Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Stavba je situována do zastavěného území města Kopidlno. V blízkosti ŽST Kopidlno se nachází průmyslový areál. Z přírodních prvků pak Zámecký park Kopidlno, Zámecký rybník a potok Mrlina.

Celá stavba náleží do dvou bioregionů. Západní část do bioregionu Mladoboleslavského a východní část do bioregionu Cidlinsko-chrudimského.

Mladoboleslavský bioregion leží na severovýchodě středních Čech, zabírá nižší reliéf tvořený Mrlinskou tabulí, východní částí Jizerské tabule a jižní částí Turnovské pahorkatiny. Typická část bioregionu je tvořena slínovcovou pahorkatinou s těžkými jílovitými půdami a poměrně teplým, vlhkým klimatem a tomu odpovídajícími zvláštními biocenózami. Dominuje 2., buko-vo-dubový vegetační stupeň s dubohabrovými háji, potočními luhy a bažinnými olšinami i slatinami.

Nereprezentativní část je tvořena vyššími štěrkopískovými terasami s acidofilními doubravami, místy i s borovicí. Nereprezentativní je i hřbet Chlumu u Mladé Boleslavi, kde se vyskytují bučiny i teplomilné doubravy, netypické je i přechodné území na severu. Převažují pole, relativně hojně jsou však zastoupeny vlhké louky, slatiny i větší komplexy lesů, převážně sice nepůvodních borových, ale často též dubohabrových a dubových i s dubem šípákem, který zde má východní hranici rozšíření v České kotlině. V těchto lesích se nachází i vzácnější teplomilná fauna. Cenné jsou i rybníky s navazujícími mokřady s vodním ptactvem.

Cidlinsko-chrudimský bioregion se nachází ve střední části východních Čech, zaujímá plochý reliéf, tvořený převážnou částí Východolabské tabule, Chrudimskou tabulí, větší částí Orlické tabule a částí Turnovské a Bělohorské pahorkatiny. Bioregion má dvě části oddělené nivou a terasami Labe, které zabírá Pardubický bioregion. Bioregion je tvořen nízkou křídovou tabulí, je typický přechodem 2. buko-vo-dubového vegetačního stupně do 3. dubovo-bukového stupně. Zastoupena je teplejší varianta mezofilní (háje) bioty, přičemž do ní mírně přesahují méně náročné teplomilné prvky hercynského charakteru a z východu pronikají karpatské prvky. V depresích se předpokládají hydrofilnější typy acidofilních doubrav a rašelinné březiny. Nereprezentativní části bioregionu charakterizují bučiny na severních svazích, tvořící přechod do okolních vrchovin, dále širší nivy, tvořící přechod k Pardubickému bioregionu a okrajové kontaktní části bioregionu. V současné době převažuje orná půda, přítomny jsou však i lesy s velkým zastoupením doubrav a kulturních smrčín. K charakteru bioregionu patří též rybníky a vlhké louky.

Na základě vyjádření Krajského úřadu Královéhradeckého kraje Odboru životního prostředí a zemědělství k soustavě Natura 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. lze vyloučit významný vliv stavby na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (EVL) nebo ptačích oblastí (PO) stanovených příslušnými vládními nařízeními. A dále není stavba předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Do území prováděných stavebních činností nezasahují záplavová území. Stavbou nejsou dotčena maloplošná ani velkoplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ, VZCHÚ). Nejbližším MZCHÚ je přírodní památka Rybník Kojetín. V prostoru stavby ani v její blízkosti se nenachází lokality Územního systému ekologické stability (ÚSES). V prostoru stavby se nenacházejí památné stromy ani jiné významné krajinné prvky (VKP).

B.3.2. Péče o životní prostředí

Obecně:

- budou dodržena všechna opatření a podmínky dotčených OOP
- případné kácení mimolesní zeleně bude prováděno mimo vegetační období (listopad – březen)
- likvidace smýcených dřevin bude řešena štěpkováním a uložením na skládku, případně kompostováním, dřeviny není možné pálit
- stávající dřeviny budou chráněny dle ČSN 83 9061 (blíže viz kapitola Dendrologie)
- budou prováděny pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů, pod stojící stavební mechanismy budou instalovány zachytné nádoby (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) k zachycení úkapů
- doplňování pohonných hmot na ploše zařízení staveniště (ZS) je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře, tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty
- veškerá údržba nebo případné opravy strojů budou prováděny mimo plochu ZS
- na ploše ZS nesmí být skladovány pohonné hmoty
- na ploše ZS nesmí být skladovány snadno rozpojitelné a odplavitelné materiály ani jiné látky závadné vodám, pokud nebudou zabezpečeny proti průtokům velkých vod
- v případě úniku ropných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce a
- s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.,
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, během nichž dochází k víření prachu, sypké materiály budou plachtovány
- používané vozovky budou pravidelně čištěny, stejně jako automobily před výjezdem na vozovku,
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- po ukončení stavby bude terén upraven v travnatých plochách dle normy ČSN 83 9031 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání.

Ochrana vod:

S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl.2, §6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry. Podzemních vod se stavba nedotkne. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Ochrana ovzduší:

Nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Ochrana přírody a krajiny:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště na pozemcích se nenachází vzrostlá zeleň. V případě, nutnosti bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil.

Dendrologie:

V obvodu stavebních prací se nenachází vzrostlé stromy ani náletové křoviny.

Hluk a vibrace:

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 6 do 22 hodin. V době nočního klidu od 22:00 do 6:00 můžou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65dB pro dobu od 6:00 do 22:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

Zabezpečení vodního hospodářství:

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. V případě použití mobilních toalet na stavbě musí zhotovitel zajistit, aby nedocházelo k úniku chemických a znečištěných kapalin z těchto zařízení.

B.3.3. Odpadové hospodářství:

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech a jeho prováděcími předpisy. Zatřídění odpadů - druhu a kategorie je prováděno podle vyhlášky č. 93/2016 Sb., Vyhláška o Katalogu odpadů.

Upozornění: původce odpadů (zhotovitel) je povinen zajistit třídění odpadů a dále s nimi nakládat v souladu se zákonem o odpadech - zajištění technických podmínek shromažďování a skladování, předání oprávněné osobě do zařízení, dále vedení průběžné evidence o produkci a nakládání s odpady, včetně archivace dokladů. Průběžnou evidenci odpadů a archivaci dokladů o nakládání s odpady nelze nahradit prohlášením zhotovitele.

Pro účely evidence odpadů z této stavby a ročního hlášení zhotovitele stavby o produkci a nakládání s odpady, se jedná o stavební činnosti v územním obvodu ORP Jičín - 5207.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady kategorie O – ostatní:

16 02 14 – Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístroje – Al, Cu a vzácné kovy)

16 02 14 – Trafo bez náplně PCB a škodlivin

17 01 01 – Beton z demolic objektů, základů TV

17 01 02 – Stavební a demoliční suť (cihly)

17 02 01 – Dřevo po stavebním použití, z demolic

17 02 03 – Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů

17 04 05 – Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej

17 05 04 – Vytěžené zeminy a horniny - I. třída těžitelnosti

Kód odpadu	Množství
16 02 14	2,89t
17 01 01	32,38t
17 01 02	12,69t
17 02 01	1,6t
17 02 03	0,046t
17 04 05	1,67t
17 05 04	86,75t

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady kategorie N – nebezpečné:

17 02 04 – Železniční pražce dřevěné

Kód odpadu	Množství
17 02 04	0,66t

Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístroje – Al, Cu a vzácné kovy)

kód odpadu: 16 02 14 Vyřazená zařízení neuvedená pod číslu 16 02 09 až 16 02 13

kategorie odpadu: O

Jedná se o demontovaná zabezpečovací a sdělovací zařízení, která budou odvezena do sběrných surovin.

Trafo bez náplně PCB a škodlivin

kód odpadu: 16 02 14 Vyřazená zařízení neuvedená pod číslu 16 02 09 až 16 02 13

kategorie odpadu: O

Jedná se o demontované skříňky včetně transformátorů jednopásových kolejových obvodů (50Hz) typu KO - 2491 s relé NMVŠ 2 - 1000/1000, které budou odvezeny do sběrných surovin.

Beton z demolic objektů, základů TV

kód odpadu: 17 01 01 Beton

kategorie odpadu: O

Beton získaný z demolic základů výstražníků a návěstidel bude možné využít pro ob-sypy, obkladové vrstvy a násypy, případně jako kamenivo do betonu nižších pevnostních tříd. Pokud toto využití nebude možné, bude odpadní beton zpracován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Stavební a demoliční suť (cihly)

kód odpadu: 17 01 02 Cihly

kategorie odpadu: O

Cihly ze stavebních úprav výpravní budovy ŽST Kopidlno, které budou zpracovány v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Dřevo po stavebním použití, z demolic

kód odpadu: 17 02 01 Dřevo

kategorie odpadu: O

Jedná se o provizorní dřevěné lávky přes výkopy, případné pažení ve výkopech a star-tovacích jámách na protlaky, které budou odvezeny do sběrných surovin.

Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů

kód odpadu: 17 02 03 Plasty

kategorie odpadu: O

Jedná se o stavební odpad ve formě plastů, který vznikne při rekonstrukci výpravní budovy v ŽST Kopidlno. Tyto plasty budou odvezeny do sběrných surovin.

Vytěžené zeminy a horniny - I. třída těžitelnosti

kód odpadu: 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

kategorie odpadu: O

V souladu s platnou legislativou je navrženo vytěženou zeminu ze stavby přednostně využít k rekultivacím, případně k terénním úpravám a zásypu výkopů. V případě, že nebude možné výkopovou zeminu takto využít, bude uložena v recyklačních centrech stavebních odpadů.

Zhotovitel stavby odpovídá za dodržení podmínek stanovených platnou legislativou a požadavků příslušného orgánu státní správy.

Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej

kód odpadu: 17 04 05 Železo a ocel

kategorie odpadu: O

Jedná se o železný šrot z venkovního zabezpečovacího zařízení (stožáry návěstidel, výstražníků, rychlostníky, výstražné kříže, atd.), který bude odvezen do sběrných surovin. Zhotovitel doloží po dokončení prací dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na fi-nanční náklady stavby („Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb. v platném znění.

Recyklační centra a skládky vhodné k recyklaci a likvidaci předpokládaných odpadů:

ŠUMBOR, s.r.o., Netřebice 33 288 02 Netřebice, vzdálenost od místa stavby cca 20 km

- 17 01 01
- 17 01 02
- 17 05 04

HOFR Metal, Popovice 99, 506 01 Jičín, vzdálenost od místa stavby cca 15 km

- 16 02 14
- 17 02 01
- 17 02 03
- 17 04 05

17 02 04 – Železniční pražce dřevěné

Železniční pražce dřevěné

kód odpadu: 17 02 04 Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné

kategorie odpadu: N

Jedná se dřevěné pražce, které budou vyměněny pod výhybkou č. 1 a 2.

Kategorizace a nakládání s použitými dřevěnými pražci

- u vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – vyzískaný materiál železničního svršku“.
- nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ č. j.: 45731/2012-ONVZ/1 s účinností od 7.1.2013.
- dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 (nařízení REACH) nemusí být použité dřevěné pražce vždy odpadem ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb. Jejich prodej a následné využití je možné dle podmínek a omezení stanovených nařízením REACH, příloha XVII, položka 31, odst. 2c.
- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici k jejich původnímu účelu a na které se nevztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 (nařízení REACH) je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

Nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky, ošetřenými kreosotovými oleji (zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy) upravuje interní pokyn Odboru provozuschopnosti GŘ SŽDC s.o. (dopis pod č.j. 27691/2016-SŽDC-O15 ze dne 29.9.2016), který vychází ze Sdělení odboru odpadů MŽP k nakládání s opětovně použitými dřevěnými výrobky, ošetřenými kreosotovými oleji, zejména použitými dřevěnými pražci, mostnicemi nebo sloupy (ošetřenými před 31.12.2002) pro jiný než původní účel, ke kterému byly vyrobeny, ve smyslu platných právních předpisů ze dne 30.5.2016.

B.4. Opatření pro případ havárie

Z hlediska ochrany životního prostředí je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřízeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanizmy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu, drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Únik ropných produktů:

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlity produkt zachytit a zneškodnit.

zastavení úniku - zabránit utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do různých nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku.

lokalizace úniku - zastavit rozlévání již vyteklé kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. trámy, přechodným přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru.

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jímek, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VA-PEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k dekontaminaci nebo na skládku nebezpečných odpadů.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Hlášení havárie:

Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět:

- Hasičský záchranný sbor
- Hasičský záchranný sbor Správy železnic
- Příslušný městský úřad - Odbor životního prostředí
- Policii ČR

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku a rovněž tyto data zapsat do stavebního včetně doby a způsobu odstranění.

Základní telefonické kontakty:

organizace	telefon
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 235 151, popř. 607 208 070
Policie ČR	158
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

B.5. Odolnost a zabezpečení stavby**Z hlediska požární ochrany a civilní obrany**

Z hlediska civilní obrany nejsou na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

Z hlediska požární ochrany prostoru stavby

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nesnadno hořlavých látek a nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS v součinnosti s HZS Správy železnic s ohledem na požární poplachový plán.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

Při montáži smršťovacích kabelových spojek je nutné dbát na používání bezplamenné technologie, obzvláště v uzavřených prostorech.

Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO₂) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

V nové stavědlové ústředně a sdělovací místnosti bude vybudován nový systém PZTS, který bude doplněn opticko-kouřovými hlásiči. Systém ASHS nebyl správcem zařízení požadován. Navíc je v nové stavědlové ústředně navržena ochrana kritických skříní (zdroje, baterie) pomocí teplocitlivých trubiček.

Při provádění řezání konstrukce, případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky požární bezpečnosti při svařování podle interních předpisů Správy železnic, po nabytí platnosti a účinnosti R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, podle tohoto předpisu.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Praha, Chodovská 1430/3a, 141 00 Praha 4, nepoplachové č. tel. 972 235 153, email: HZSPHAoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem Správy železnic a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky zákona a vyhlášky:

- Zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Stavba se nachází na neelektrifikované trati a mimo dosah vlivu energetických vedení VN a VVN. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

Požadavky na zhotovitele stavby z pohledu odolnosti a zabezpečení stavby

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady k reléovému domku ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude výše uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost RE/ 30 minut
 - stěna: požární odolnost RE/ 30 minut
 - strop: " požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro Zateplovací systém
4. Chování při vnějším požáru
 - střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)
 - okolí do vzdálenosti 2m – trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
 - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti
- b) druhu nebo typu ucpávky
- c) datu provedení
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele
- e) označení výrobce systému

Dále zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.

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 požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při zařizování reléového domku a při jeho vlastním provozu je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí dle vyhlášky č.23/2008 Sb., ve znění p.p., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3..

Nový technologický reléový domek (RD) pro PZS km 25,684 (P4620) je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SŽ SM07.

Zpracovatel dokumentace ve stupni DUSP je povinen zpracovat pro pozemní objekty budov v bezpečnostní kategorii I až III samostatný podkladový dokument Bezpečnostní projekt projekční, který popisuje požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu a dále bude popisovat jejich implementaci, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy po realizaci technických opatření fyzické ochrany. V případě změn, které mohou mít dopad do změny bezpečnostní kategorizace objektu/ů nebo do změny třídy bezpečnostní zóny/zón v projektu, je nutné aktualizovat i Bezpečnostní projekt projekční. Projednaný a schválený Bezpečnostní projekt projekční se stane podkladem pro další zpracování dokumentace a bude rozpracován do podrobností jednotlivých profesních částí dle příslušného projektového stupně.

U objektu/ů zařazených do bezpečnostní kategorie IV a V, u kterých se nevyžaduje Bezpečnostní projekt projekční, musí Zhotovitel do dokumentace zpracovat požadavek na min. zabezpečení pro jednotlivou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 a opět musí ve spolupráci s O30 určit bezpečnostní zónu/zóny v objektu.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO₂) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

V nové stavědlové ústředně a sdělovací místnosti bude vybudován nový systém PZTS, který bude doplněn opticko-kouřovými hlásiči. Systém ASHS nebyl správcem zařízení požadován. Navíc je v nové stavědlové ústředně navržena ochrana kritických skříní (zdroje, baterie) pomocí teplocitlivých trubiček.

B.6. Energetické výpočty

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.7. Protikorozní ochrana

Stavba se nachází na neelektrifikované trati. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

B.8. Graf dynamického průběhu rychlostí

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.9. Dopravní opatření

Mimořádná dopravní opatření v době výstavby nejsou třeba.

Předpokládaná doba výluk:

5 dnů výluka staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení s využitím víkendu.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽ, s.o., OŘ Hradec Králové, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dnů předem. Zároveň je nutné postupovat dle předpisu SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností.

Aktivace SZZ a PZZ bude provedena v době výluky zabezpečovacího zařízení tak, aby po jejím skončení byla veškerá zařízení v činnosti. V rámci výluky staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení nedojde k narušení provozu železniční dopravy. Jízdy vlaků (PMD) v mezistaničních úsecích Jičín – Kopidlno, Kopidlno – Rožďalovice a Kopidlno – Dolní Bousov budou zabezpečovány pomocí telefonického dorozumívání, stávající SZZ v ŽST Kopidlno a Odb. Kamensko bude možno ovládat. Není tedy počítáno s nahrazením železniční dopravy náhradní autobusovou dopravou.

Upozorňujeme, že v případě kdy není trvale možné při provozování dráhy obsluhovat PZS bez přejezdníků podle předpisu SŽDC (ČD) Z2, je nutné před přejezdem umístit nepřenosná návěstidla, která musí být uvedena v TTP (návěstidla pro traťovou rychlost 10 km/h a výstražné kolíky nebo přejezdníky s návěstí Otevřený přejezd [neproměnná návěstidla] včetně vzdálenostních upozorňovadel). Zpracování písemným rozkazem o jízdě se zvýšenou opatrností se v takovém případě neprovádí viz. předpis SŽDC (ČD) D1, článek 3546 - 3557.

Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků a překopů. Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

Silniční uzavírka přejezdů:

V rámci této stavby není uvažováno se silniční uzavírkou, jelikož nedojde ke stavebním úpravám samotné přejezdové konstrukce na stávajících železničních přejezdech v km 25,684 (P4620), 26,282 (P4621) a 26,470 (P4622). Veškeré práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy. Pouze v době výluky zabezpečovacího zařízení bude do doby uvedení nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení do provozu z každé strany výše uvedených přejezdů umístěna značka IP22 – pozor přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz a v úrovni výstražníků budou osazeny značky P6 – stůj, dej přednost v jízdě. Dále bude na stávajícím dopravním značení A31c umístěna doplňková blikající světla č. 1. Dopravní značení, které dočasně pozbude platnosti, je nutné zneplatnit (přeškrtnutím, zakrytím nebo demontáží).

Po skončení výluky zabezpečovacího zařízení již bude přejezdové zabezpečovací zařízení v km 25,684 (P4620), 26,282 (P4621) a 26,470 (P4622) aktivované. Dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. zajistí v dostatečném předstihu před výlukou zabezpečovacího zařízení zhotovitel stavby.

B.10. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby nedojde k trvalým ani dočasným záborům ZPF a PUPFL.

B.11. Úspora energie a ochrana tepla

V rámci stavby bude použit nový zateplený a temperovaný technologický domek.

B.12. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

V rámci stavby není řešeno.

B.13. Ochrana obyvatelstva

Zhotovitel stavby zajistí:

- ohraničení staveniště. Budou prováděny zábory pásem a zároveň budou výkopy v zastavěných částech obcí opatřeny zábranami proti pádu chodců.
- v souvislosti s prováděním prací nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na přilehlých komunikacích ani k ohrožení bezpečnosti chodců.

Z hlediska ochrany obyvatelstva nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

B.14. Bezbariérové užívání

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- v rámci stavby není řešeno

Řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- na přejezdu bude schéma přejezdového zařízení doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé. Na závorách bude v místě chodníku doplněna mechanická zarážka slepecké hole.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaveny světelnou signalizací

Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:

- v rámci stavby není řešeno

B.15. Zásady organizace výstavby

B.15.1. Technická zpráva

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

Veškeré materiály potřebné pro stavbu budou dováženy. Pro dopravu materiálu bude primárně využita doprava po pozemních komunikacích.

b) odvodnění staveniště,

Staveniště bude umístěno v úrovni stávajícího terénu. Staveniště bude odvodněno pomocí přirozeného vsaku do spodních vrstev terénu a odtokem vody do obecní kanalizace.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Staveniště bude dostupné po stávajících příjezdových komunikacích. Vzhledem k tomu, že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení staveniště, nejsou pro tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody, elektrické energie ani plynu. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

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

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

Pro samotné staveniště není potřeba provádět asanace, demolice ani kácení dřevin.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Staveniště je možné zřídit na pozemku investora stavby v prostoru ŽST Kopidlno.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

V rámci stavby nevzniknou požadavky na obchozí trasy.

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

Množství odpadů je uvedeno v kapitole B.3.3

i) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Viz. kapitola B.3 Souhrnné technické zprávy

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

Podrobněji řešeno v dokumentu Plán BOZP. Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

k) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

V rámci projektu není řešeno.

l) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

V rámci této stavby není uvažováno se silniční uzavírkou, jelikož nedojde ke stavebním úpravám samotné přejezdové konstrukce na stávajících železničních přejezdech v km 25,684 (P4620), 26,282 (P4621) a 26,470 (P4622). Veškeré práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy. Pouze v době výluky zabezpečovacího zařízení bude do doby uvedení nového staničního a traťového zabezpečovacího zařízení do provozu z každé strany výše uvedených přejezdů umístěna značka IP22 – pozor přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz a v úrovni výstražníků budou osazeny značky P6 – stůj, dej přednost v jízdě. Dále bude na stávajícím dopravním značení A31c umístěna doplňková blikající světla č. 1. Dopravní značení, které dočasně pozbude platnosti, je nutné zneplatnit (přeškrtnutím, zakrytím nebo demontáží).

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

V rámci stavby nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.

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

Předpokládané lhůty výstavby:

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 12 měsíců + 3 měsíce na závěrečné předání geodetické dokumentace a dokumentace skutečného provedení stavby. Zahájení a ukončení stavby je zároveň nutné přizpůsobit klimatickým podmínkám zejména pro výkopové práce a spojování kabelizace.

Doba výluky SZZ a PZZ:

5 dnů

Postupné uvádění do provozu:

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

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

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

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

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

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

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

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

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

o) požadavky na vyluky veřejné dopravy,

Výluka veřejné dopravy není v rámci projektu řešena. Stavba ji nevyžaduje.

B.15.2. Schéma stavebních postupů

Není předmětem stavby – stavba se bude provádět jako jeden celek.

B.15.3. Havarijný plán

Není předmětem stavby.

B.15.4. Dokumenty koordinátora BOZP

Viz. samostatná příloha Plán BOZP.