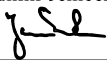
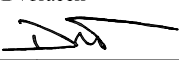
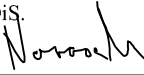


# Souhrnná část

Na Důchodě 1674  
501 01 Hradec Králové  
tel.: 495 510 987  
fax: 495 510 987  
E-mail: info@sgjw.cz

Výškový systém: Bpv      Souřadnicový systém: S-JTSK

|  |  |   |  |           |
|--|--|---|--|-----------|
| OBJEDNATEL   | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace<br>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1                     |   | SGJW<br>HRADEC KRÁLOVÉ<br>spol. s r. o.<br><br><b>SGJW</b> |           |
| ZODP.PROJEKTANT  | KONTROLOVAL  | VYPRACOVAL  |  |           |
| Ing. Vladimír Jeníček<br> | Ing. Tomáš Dvořáček<br> | Jiří Novosad DiS.<br> |  |           |
| KRAJ: Královéhradecký  |  | OBEC: Černožice   | ÚČEL   | PROJEKT   |
| AKCE:<br><br><b>Rekonstrukce zastávky Černožice</b>  |  |   | Č.ZAKÁZKY  | 07 222212 |
|  |  |   | DATUM  | 10/2012   |
|  |  |   | MĚŘÍTKO  |           |
|  |  |   | FORMÁT   |           |
| Souhrnná část  |  |   | ČÁST<br><b>B</b>   | PŘÍL.     |

**OBSAH:**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Souhrnná technická zpráva .....</b>   | <b>2</b>  |
| B.1.1    Průzkumy a podklady .....   | 2         |
| B.1.2    Ochranná pásma .....  | 3         |
| B.1.3    Koncepce stavby .....   | 4         |
| B.1.4    Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL .....   | 22        |
| B.1.5    Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí .....  | 22        |
| B.1.6    Výjimky z předpisů a norem .....  | 22        |
| B.1.7    Požadavky na další přípravu stavby .....  | 23        |
| <b>B.2    Provozní a dopravní technologie .....</b>  | <b>24</b> |
| <b>B.3    Vliv stavby na životní prostředí .....</b>   | <b>25</b> |
| B.3.1    Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí .....   | 25        |
| B.3.2    Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby .....   | 26        |
| <b>B.4    Odolnost a zabezpečení stavby .....</b>  | <b>27</b> |
| B.4.1    Zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany .....   | 27        |
| B.4.2    Ochrana bezpečnosti práce a hygieny .....   | 29        |
| B.4.3    Zabezpečení stavby z hlediska protikoroze ochrany, před vlivy trakčních a energetických vedení a protipovodňové ochrany ..... | 30        |
| <b>B.5    Graf dynamického průběhu rychlostí .....</b>   | <b>30</b> |
| <b>B.6    Organizace výstavby .....</b>  | <b>30</b> |
| <b>B.7    Podrobný geotechnický průzkum .....</b>  | <b>32</b> |

## Souhrnná technická zpráva

### B.1.1 Průzkumy a podklady

#### Průzkumy:

- prohlídka na místě stavby s doplněním potřebných údajů
- zápisy z jednání a porad
- geotechnický průzkum, zpracovaný firmou WALTEC 10/2011; viz příloha B.7 *Souhrnná část*
- fotodokumentace projektanta

#### Geodetické podklady:

- kopie katastrální mapy
- výpis z katastru nemovitostí
- geodetické zaměření, zpracované firmou GON Hradec Králové, a.s.; 2011; viz část I. *Geodetická dokumentace*

#### Inženýrské sítě:

- vyjádření o existenci sítí vydaná jednotlivými správci (viz část H. *Doklady*), zakreslená orientačně v příloze C.2 *Koordinační situace*
  - 1) RWE Distribuční služby s.r.o. – **zásah do ochranného pásma** - STL
  - 2) ČEZ a.s. – **zásah do ochranného pásma** – podzemní vedení NN, nadzemní vedení VN do 35 Kv, stanice
  - 3) Telefonica O2 – **zásah do ochranného pásma** - optického kabelu
  - 4) VAK Hradec Králové – nezasahuje do ochranného pásma vodovodu a kanalizace
  - 5) Obec Černožice – **zásah do ochranného pásma** – veřejné osvětlení + rozhlas, Vytyčení provede fa. ERMO Hradec Králové (kontakt: p. Kasenčák 603 437 568).
  - 6) ČD Telematika a.s. - **zásah do ochranného pásma a stávajících sítí** - ŽDK1 (33DM0.9+9XV1,2) + výpich kabelu do PCM u přejezdu žkm 35,068 + výpich kabelu PK19 (12DM0,9) do zast. Černožice (bude v rámci této stavby zrušen) + PK2 do VTO u přejezdu v žkm 35,669
  - 7) ČD a.s. – RSM Hradec Králové – síť se nenacházejí
  - 8) SŽDC, OŘ Hradec Králové – **zásah do stávajících sítí** – SEE,SBBH, SSZT,SMT – podrobně viz. H\_ *Doklady*

Před zahájením zemních prací je nezbytně nutné ochránit veškeré trasy inženýrských sítí před případným poškozením, proto je třeba před započatím prací tyto **trasy přesně vytyčit**. Výkopové práce v blízkosti těchto tras musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace.

Při obnažení kabelů a jiných zařízení během stavby je nutno ihned zajistit jejich mechanickou ochranu např. betonovým žlabem, před záhozem obnovit původní uložení a přizvat ke kontrole zástupce správce kabelů.

Práce musí být prováděny a přizpůsobeny tak aby nedošlo k poškození stávajících inženýrských sítí.

V případě zásahu do ochranného pásma - je třeba se řídit danými podmínkami jednotlivých správců inženýrských sítí přiložených v části H-Doklady.

Při souběhu a křížení je nutné dodržovat min. vzdálenosti dle ČSN 736005.

Přibližná poloha inženýrských sítí je zakreslena ve výkrese C2 – Koordinační situace stavby

#### **Ostatní podklady:**

- Smlouva o dílo č.S 260/2012-SSV-P-Die na zpracování projektu stavby a výkon autorského dozoru projektanta při realizaci stavby „Rekonstrukce zastávky Černožice“
- Posuzovací a schvalovací protokol přípravné dokumentace
- Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, SŽDC č.j. 13511/06-OP z 06/2006
- Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 - Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů
- 

### **B.1.2 Ochranná pásma**

Stavba je v celém rozsahu včetně zařízení staveniště situována v ochranném pásmu dráhy. To je definováno svislou rovinou vedenou u dráhy celostátní 60m od osy koleje, nejméně však 30m od hranice obvodu dráhy. V příloze č. C.2 *Koordinační situace* je zakreslena hranice pozemků s právem užívání SŽDC.

Ochranné pásmo silnice I. třídy je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti 25m od osy vozovky, nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo nadzemních energetických vedení pro napětí 1kV až 35kV je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení krajních vodičů ve vzdálenosti 7m.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo pro vedení vodovodů a kanalizací je vymezeno dle průměru potrubí. Pro DN do 500mm je to 1,5m na obě strany, pro DN nad 500mm je to 2,5m na obě strany.

Z hlediska ochrany vod je nutné vyloučit možnost znečištění podzemních a povrchových vod vlastní stavbou. Jedná se především o riziko úniku ropných látek.

Stavba „Rekonstrukce zastávky Černožice“ se nenachází v žádném zvláště chráněném přírodním území České republiky.

Stavba zasáhne do ochranných pásem stávajících inženýrských sítí viz. B1.1\_Inženýrské sítě.

## B.1.3 Koncepce stavby

### B.1.3.1 Účel stavby

Dokumentace řeší rekonstrukci stávající zastávky Černožice, ležící v km 35,150 na jednokolejné trati Hradec Králové hl.n.- Jaroměř. Technický stav nástupiště je v současnosti nevyhovující - hrana nástupiště je směrově deformovaná (naklání se směrem do osy koleje, nevyhovuje normě ČSN 73 6360-2 – mezní odchylky polohy hrany nástupiště jsou překročeny), betonové dlaždice včetně odvodňovacího rigolu jsou poškozené. Nástupiště neumožňuje kvalitní nástup a výstup cestujících do vlaků.

Výstavbou bude dosaženo požadovaného normového stavu technické infrastruktury železniční zastávky Černožice.

### B.1.3.2 Obecné technické požadavky na výstavbu

Ve všeobecných podmínkách na projektovou dokumentaci staveb SŽDC s. o. jsou uvedeny právní předpisy, normy a požadavky na technické řešení, kterými jsou zejména:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, včetně doplňujících vyhlášek, č. 173/1995 Sb., Dopravní řád drah, č. 177/95 Sb., Stavební a technických řád drah, vyhláškou MD č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), vše v platném znění
- opatření GR ČD č.j. 59 243/95-011 publikované ve Věstníku ČD č. 22, které upravuje vzájemný vztah Zákona o dráhách a jeho prováděcích předpisů k souvisejícím vnitřním (služebním) předpisům ČD a.s.,
- zákon č. 77/2002 Sb., o ČD, SŽDC, v platném znění
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, včetně prováděcích vyhlášek
- zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění)
- zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb., v platném znění
- vyhláška MD č. 101/1995 Sb., kterou se vydává řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
- vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.
- vyhláška 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, v platném znění
- vyhláška č. 450/2005 Sb. o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění.
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění včetně doplňujících vyhlášek č. 381/2001 Sb., katalog odpadů a dalších, vše v platném znění
- vyhláška č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., v platném znění
- Metodický návod odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (Věstník MŽP, ročník XVIII, částka 3 - březen 2008)

- zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 13/1994 Sb, v platném znění
- zákon č. 286/1995 Sb., lesní zákon, v platném znění, včetně vyhlášky č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení PUPFL, v platném znění
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb., v platném znění
- zákon 17/1992 Sb., o životním prostředí a zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vše v platném znění
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 450/2005 Sb., zákonem č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, v platném znění, včetně prováděcí vyhlášky č. 428/2001 Sb., v platném znění
- nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění,
- zákon č. 458/2000 Sb., energetický zákon včetně vyhlášky č. 51/2006 Sb., o podílu odběratele, v platném znění
- zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích v platném znění
- zákon č. 137/2006 Sb., o zadávání veřejných zakázek v platném znění
- zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění
- zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník v platném znění
- zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání v platném znění
- zákon č. 500/2004 Sb. správní řád v platném znění, s účinností od 1.1.2006
- zákon č. 526/1990 Sb., o cenách v platném znění
- zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví v platném znění
- zákon č. 235/2004 Sb., o DPH v platném znění
- zákon č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků v platném znění
- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- vyhláška č. 3/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně zákonů (zákon o oceňování majetku)
- zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní infrastruktury
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích „TKP staveb státních drah“ nebo „TKP staveb“).
- Směrnice GR č. 11/2006, vydaná pod Č.j.: 13 511/06-OP ze dne 30.06.2006 -Dokumentace pro přípravu staveb na železničních dráhách celostátních a regionálních.
- Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti železničních staveb vydané pod Č.j.: 15/2006-130-OST/12 ze dne 07.08.2006, platné od 01.09.2006.
- Pravidla pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi drážními a mimodrážními organizacemi vydaná ČD.DDC č.j. 12133/1998 ze dne 30.11.1998, ve znění pozdějších předpisů, zejména dokumentu pro zobrazování a dokumentaci drážních objektů D3-001-X6 Geodézie, který byl schválen Ř07 pod č.j.164/03-O7-hg ze dne 27.1.2003 a je platný od 1.3.2003.
- Prováděcí opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby vydaným VŘ DDC dne 13.12.1999 pod č.j. 2347/1999-07, ve znění č.j.1162/02-07 ze dne 17.5.2002 a č.j.1615/2003 - 07 ze dne 21.8.2003 a č.j.6154/04-01 ze dne 01.11.2004; dle potřeby zadavatele bude poskytnuto dílčí zpracování digitální formy průběžně - průvodní zpráva, souhrnná zpráva, objektová skladba, seznam účastníků stavebního řízení včetně adres, seznam parcelních čísel záborů pozemků, apod.

- Směrnice SŽDC č. 19/2006, vydaná pod Č.j.: 38562/06-OP ze dne 25.01.2007, účinnost od 01.02.2007 - Standardizace aplikačního SW, formátů a způsob předávání dat v oblasti IT ŽDC SŽDC - kromě bodu 5.9 Přílohy č.1 - SW ASPE a formát \*.dnr.
- Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 - „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě“ č.j. 3790/05-OP
- Směrnice generálního ředitele č. 30 - „Zásady rekonstrukce celostátních drah ČR nezařazených do evropského železničního systému“ č.j. 35572/07-OP z 28.04.2008
- Směrnice generálního ředitele č. 32 - „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ č.j. 14936/07-OP ze dne 06.12.2007
- Směrnice GR č. 20/2004, vydaná pod zn.4124/04-OI dne 19.11.2004, platná od 01.12.2004 - Směrnice k členění nákladů stavby u SŽDC so. a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů, včetně jejich platných dodatků.
- Směrnice SŽDC č. 50 „Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty“ ve znění změny č.1, vydaná pod Č.j.: 50 366/08-OP dne 29.12.2008
- Směrnice Č.j.: 3929/04-OI ze dne 23.09.2004, platná od 01.10.2004 - Zavedení oborového třídníku stavebních konstrukcí a prací železničních staveb - včetně jeho aktualizace k datu 06/2006 zn.: 19 841/06-OI ze dne 19.06.2006.
- Technické specifikace systémů, zařízení a výrobků Č.3/2007-Z vydané pod Č.j.: 28 005/07-OP z 07.01.2008, účinnost od 01.01.2008.
- Zásady modernizace vybrané železniční sítě ČD č.j. 1/93-021 z 16.6.1993 a Dodatek č. 2 k těmto zásadám, vydaný dne 30.10.1997 pod č.j. 890/97-S7, kterým se upřesňuje náplň a rozsah staveb modernizace železničních koridorů; při jeho zpracování se požaduje z hlediska uvedeného dodatku prověřit, případně upravit náplň stavby tak, aby byla v souladu s tímto opatřením,
- Datový předpis pro tvorbu a předávání nabídkových rozpočtů v digitální podobě,
- Opatření vrchního ředitele DDC číslo 113 a Opatřením ředitele odboru investičního DDC č.j. 82/2003-07 o dělení dlouhodobého majetku mezi SŽDC a ČD, a.s. podle zák. 77/2002 Sb., a dopl. č.12 k 1009/94 z 10.2.2003. -v rámci souhrnných rozpočtů
- Předpis SŽDC Ob 1 „Předpis pro vydávání povolení ke vstupu do železniční dopravní cesty a objektů provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací“, schválený GR SŽDC dne 29.01.2009 pod č.j.: 15708/08-OKŘ, s účinností od 01.02.2009,
- Předpis SŽDC Ob 14 „Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený GR SŽDC dne 20.08.2009 pod č.j.: S 35558/09-OKŘ, s účinností od 01.10.2009;
- Směrnice pro zavedení, používání a správu koordinačních schémat ukolejnění a trakčního propojení - prováděcí pokyny č.j. 56731/96-S14 ze dne 27.5.1996,
- Směrnice pro zavedení, používání a správu koordinačních schémat ukolejnění a trakčního propojení - změna 6.1" č.j.58/716/99-014 ze dne 3.9.1999;
- Předpis SŽDC (ČD) M 21 Předpis pro staničení železničních tratí, schváleným GR ČD dne 23.5.2000 pod č.j. 57 463/2000, s účinností od 1.6.2000;
- Předpis SŽDC (ČD) Op16 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“;
- Předpis SŽDC (ČD) M32 „Směrnice k ochraně životního prostředí před znečištěním nebezpečnými látkami“ v rozsahu: jen část třetí; část čtvrtá (či. 83 a 85) a příloha 1;
- Přípis ČD DDC - Odbor investiční č.j.492/98-07 ze dne 9.3.1998 (Ing. Pouzal Jiří); o upřesnění rozsahu úprav trakčního vedení na modernizovaných koridorových tratích,

- Výnos ČD DCC Koncepce zřizování ohřevu výhybek vsítí ČD vydaný pod č.j. 59876/97-S 13 dne 30.11.1997 a časově aktualizovanými opatřeními;
- Předpis SŽDC (ČD) S3 Železniční svršek - zajištění polohy koleje - schválený GŘ ČD dne 6.6.2002 č.j.57 585/2002 - 013;
- Pokyn GŘ č. 7/2009 „Bezpečnostní hlídky“, vydaný pod Č.j.: 33054/09-KNPERS ze dne 05.11.2009 s účinností od 01.01.2010;
- Směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem Č.j.: S 6495/09-MTZ ze dne 20.05.2009, účinnost od 20.05.2009.
- ČSN 73 6360-1 Konstrukcí a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, Část 1: Projektování - účinnost od 01.10.2008
- Služební rukověť SŽDC (ČD) SR 1 (M) „Registr TNP“ a v ní uvedené služební rukověti ČD,
- Technické normy (ČSN, ČSN ISO, ČSN EN) - zejména uvedené v TKP,
- Technické normy železnic (TNŽ),
- Technologické předpisy a podklady,
- Vzorové listy, zaváděcí listy, předpisy, směrnice, výnosy a opatření ČD s. o.,
- Opatření k povolování vstupu, fotografování a filmování ve státní organizaci České dráhy (vydáno Praha 1993, č. j. 61/426/963-030),
- Další obecně závazné a technické normy shora neuvedené vztahující se k předmětu díla,
- Vyhlášky a směrnice ČD uvedené v zadávací dokumentaci

Další normy a předpisy, které je nutno mimo výše uvedených bezpodmínečně zhotovitelem dodržet, jsou obsahem příslušných kapitol TKP.

### **B.1.3.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území**

Stavba nové zastávky se nachází v kú Černožice nad Labem, jednokolejně trati Hradec Králové hl.n. – Jaroměř, v km 35,150.

Navržené řešení kopíruje stávající polohu trati a nástupiště, bude pouze zkrácena délka nástupní hrany ze 130m na 100m, veškeré přístupové cesty k nástupišti budou zachovány, budou pouze výškově přizpůsobeny novému nástupišti. Jsou zachovány stávající mostní a budovné objekty, prostorové umístění nástupiště s čekárenským přístřeškem je navrženo ve stávajícím zemním zárezu, celková stavba tak nebude mít žádný vliv na ráz a členění krajiny.

Rozměry nástupiště jsou určeno požadavky normy ČSN 73 4959. Tvar a vzhled nástupiště je navržen na základě požadavků objednatele. Nástupištní přístřešek bude ponechán ve stávajícím stavu.

### **B.1.3.4 Popis navrženého technického řešení SO**

#### **SO 01 Železniční spodek**

V rámci stavby byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží (přiložen v části B – Souhrnná část). Na základě tohoto průzkumu bylo zjištěno, že nejsou splněny podmínky dle předpisu S4 na požadovanou únosnost pláně tělesa železničního spodku - celostátní ostatní pro rychlost menší než 120 km/h – EPL = 40 Mpa. Naměřené hodnoty se pohybovali kolem hodnoty 13 Mpa. Stávající stav železničního spodku tak svým konstrukčním uspořádáním nezajišťuje podmínky pro udržení stabilní GPK. Pro zajištění stabilní GPK je nutné vytvoření dostatečně únosné a nepromrzavé uspořádání konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku.



*Sanace železničního spodku*

Na základě místního šetření se SŽDC OTH bude sanace provedena pouze v prostoru budování nového nástupiště s potřebným přesahem před a za koncem nástupiště, aby v případě dalších staveb nemuselo dojít k porušení nově budovaných konstrukcí. Sanace tak bude provedena v délce 151,579m respektive žkm 35,084 000 až žkm 35,235 579.

V místě sanace železničního spodku (modul přetvárnosti 40 MPa) budou odtěženy stávající konstrukční vrstvy, které budou odvezeny na skládku. V celé délce bude zbudována zemní pláň upravena v příčném sklonu 5%, která bude řádně zhutněna. Na zhutněnou zemní pláň se rozvine výztužná a separační geotextilie. Na geotextilii se rozprostře konstrukční vrstva ze šterkodrtě frakce 0-32 mm min. tl. 300 mm (2x150mm hutněno po vrstvách) ID = 0,95, Edef = 80 MPa.

*Odvodnění:*

Stávající odvodnění v místě rekonstrukce je provedeno vlevo od osy koleje ve směru staničení otevřenými příkopy, kde voda z nich je svedena do stávajícího propustku v žkm 35,166. Příkopy jsou značně zanešené, od konce přejezdu cca žkm 35,075 až po propustek v podstatě příkopy neexistují z opačné stany je příkop zanešený méně, místy je zarostlý náletovou vegetací.

Na základě místních poměrů, polohy stávajících sítí, sklonu koleje a výšky dna propustku bylo v místě rekonstrukce železničního spodku navrženo nové odvodňovací zařízení v podobě – kombinace trativod a otevřený příkop. Voda z obou zařízení bude nadále jako doposud svedena do stávajícího propustku v žkm 35,166.

Od začátku v úseku rekonstrukce žel. spodku v žkm 35,084 000 až ke stávajícímu propustku je navrženo vlevo od osy koleje ve směru staničení odvodnění pomocí trativodu v celkové délce 83m. Trativod je navržen z ekonomických a technických důvodů – v případě preferovaného příkopu v tomto úseku by došlo k těžbě velkého množství kubatur zeminy, zásahu do stávajících vedení podzemních sítí a zásahu do nedalekého plotu. Je tak navrženo podpovrchové odvodnění pomocí trativodů (perforované PE-HD DN150 se zásypem z propustného materiálu obaleným geotextilií). Šíře trativodní rýhy je navržena 60cm. Minimální sklon trativodního potrubí je navržen 3,0‰ z důvodů výškového napojení u propustku. Trativod je v tomto úseku veden proti sklonu koleje. Trativodní potrubí bude uloženo do podkladního betonového lože tl. 50 mm. Zásyp trativodu bude proveden kamenivem fr. 16-32mm. Trativod bude zaústěn do stávajícího „vývaru“ před vtokovým čelem stávajícího propustku v km 35,166. Trativod bude opatřen výtokovým dílem. Stávající betonová hrana vývaru bude v potřebné míře odbourána, do otvoru bude osazen výtokový díl trativodního potrubí s následným obetonováním. Šachty jsou navrženy plastové, PE - DN 400 (celkem 4ks – z toho 1x VŠ, 1x KŠ, 2x PŠ). Vzdálenost šachet nepřesáhne maximální povolenou vzdálenost 50m. Šachty budou přikryty plastovou krytkou s aretací. Číslování šachet je navrženo ve směru staničení.

Od konce v úseku rekonstrukce žel. spodku v žkm 35,235 579 až ke stávajícímu propustku je navrženo vlevo od osy koleje ve směru staničení odvodnění pomocí zpevněného drážního příkopu v celkové délce 69,5m. V místě stávajícího trakčního stožáru je příkop oddálen od osy koleje. Příkop je navržen ve stejném sklonu jako osa koleje = 4,89‰. Dno příkopu bude zpevněno betonovou příkopovou tvárnici, která bude osazena do betonového lože tl. 100 mm a vyspárovány betonem. Aby nedocházelo k erozi půdy levého svahu příkopu (ve směru staničení), bude tento svah dle požadavku

SŽDC OTH ochráněn protierozní geomatrací. Na odtěžený svah bude položena tato geomatrace, která bude ukotvena ocelovými profily do zemního tělesa. Na geomatraci bude následně rozprostřena ornice v max. tl. 50 mm a oseto travním semenem.

#### *Ostatní zemní práce:*

Od cca žkm 35,075 za železničním přejezdem až po začátek nového nástupiště km 35,095 vpravo od osy koleje bude (po odstranění stávající přístupové rampy z tvárnic tischer a stávající dlažby) provedeno nové vysvahování tak, aby nebyly porušeny kořeny stávajícího stromu, který se v blízkosti tohoto prostoru nachází. Nový svah bude urovnán s okolním terénem a oset travním semenem.

Stejným způsobem bude také postupováno v pravo od osy koleje cca od km 33,225 do km 33,240 za koncem nového přístupového chodníku, kde bude taktéž trvale odstraněno ukončení stávajícího nástupiště a bude provedeno vysvahování do podobného tvaru, který pokračuje dále po trati s následným osetím travním semenem.

#### *Výřez dřevin:*

Vlevo od osy koleje v místě rekonstrukce otevřeného zpevněného příkopu budou v případě nutnosti v km 35,210 až v km 35,236 vyřezány a odstraněny náletové dřeviny, které budou zasahovat do konstrukce příkopu nebo bránit pohybu mechanizace. S kácením ostatních dřevin se neuvažuje, maximálně budou ořezány některé větve stávajících stromů, které zasahují do technického zařízení dráhy.

#### *Inženýrské sítě, podmínky:*

Byla vydána stanoviska jednotlivých správců o poloze stávajících sítí, která jsou přiložena v části H-Doklady. Tyto sítě je nutno před započítím prací nechat vytyčit a následně dodržovat požadavky jednotlivých správců.

Vytěžená zemina se nesmí ukládat na těleso dráhy, přebytečná zemina se musí odvézt na skládku mimo pozemek dráhy.

Během stavby je nutné provést nezbytná bezpečnostní opatření (zabezpečení výkopů) a pro přechod cestující veřejnosti přes výkopy zřídit přechodové lávky.

Minimálně 14 dní předem oznámit zahájení prací Správě tratí Hradec Králové Oblastního ředitelství Hradec Králové. Technický dozor bude provádět vedoucí provozního střediska TO Hradec Králové p. Říha Milan mob 602 128 311.

## **SO 02 Železniční svršek**

### **Navržený průjezdný průřez – Z - GC**

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku v délce cca 205m od žkm 35,075 do žkm 35,280.

*Kolejový rošt, GPK, bezстыková kolej:*

Z důvodů rekonstrukce železničního spodku bude demontována BK a vytržen stávající kolejový rošt – R65, SB8, upevnění „k“ v délce 151,579, respektive žkm 35,084 000 až žkm 35,235 579. Po rekonstrukci kolejového lože bude kolejový rošt zpětně osazen do původní polohy, bude provedena rekonstrukce GPK délce cca 205m v žkm 35,075 430 až žkm 35,280 423. Po rekonstrukci GPK bude ve vytrženém úseku opětovně zřízena bezстыková kolej.

*Kolejové lože:*

Stávající kolejové lože je dle geotechnického průzkumu značně znečištěné. Stávající kolejové lože bude odtěženo. Vytěžené kolejové lože bude odvezeno na skládku. Nové kolejové lože bude provedeno z kameniva fr. 32-63mm tl. 0,35m pod ložnou plochu pražce, bude provedena celková reprofilace kolejového lože do předepsaného profilu dle předpisu S3. Po pravé straně ve směru staničení, kde se nachází nástupiště, bude kolejové lože zapuštěné, po levé straně ve směru staničení bude od žkm 35,084 až do žkm 35,110 polozapuštěné kolejové lože, ve zbylém úseku po levé straně od žkm 35,110 až do žkm 35,235 579 bude otevřené kolejové lože. Polozapuštěné kolejové lože je navrženo z důvodu ochrany trativodu proti promrzání.

*Směrové a sklonové poměry:*

Kolej je navržena v celém úseku ve směrové přímé. Maximální směrový posun v celém úseku je 25 mm proti stávajícímu stavu. Z hlediska sklonových poměrů je rekonstruovaný úsek navržen v jednotném sklonu 4,885‰ s návazností na stávající stav, který bude proveden na začátku a konci úseku zakružovacími oblouky o poloměru  $R_v = 6000\text{m}$ .

*Drážní stezky:*

V rámci stavby budou zrekonstruovány drážní stezky kamenivem fr. 4-16mm. Drážní stezky budou provedeny:

Vpravo koleje ve směru staničení – od začátku přejezdu po začátek nového nástupiště (dl. 18m) a od konce nástupiště do konce rekonstruovaného úseku (dl. 40m)

Vlevo koleje ve směru staničení – pouze v oblasti polozapuštěného kolejového lože od km 35,084 do km 35,110 (dl. 26m)

*Ostatní práce:*

Před vytržením kolejového roštu bude demontováno stávající ukolejnění trakčních stožárů a zařízení SSZT OŘ HK, které bude po dokončení rekonstrukce svršku zpětně namontováno.

**SO 03 Nástupiště****Nástupiště:**

Před započítím stavby nového nástupiště bude provedena demolice stávajícího nástupiště z tvárnice Tischer na podložkách a bude odtěžen přebytečný materiál. Současně bude rozebrána stávající betonová dlažba, betonový žlab za obrubníky, odvodňovací žlab, schodiště a zábradlí.

Nové nástupiště je navrženo jako vnější, s výškou nástupní hrany +550mm nad spojnici TK. Konstrukce nástupiště je typu H-130, dle vzorového listu železničního spodku Ž 8.42-N.

Začátek nástupiště je umístěn v km 35,095 000. Dle požadavku Odboru řízení provozu SŽDC je nástupiště navrženo v délce 100m a konec nástupiště je v km 35,195 000. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje je 1,67m. Šířka nástupiště vzhledem ke kategorizaci trati a špičkové frekvenci cestujících činí 3,0m, v místě napojení na přístupový chodník je od km 35,192 navrženo rozšíření na 3,60m na délce 3,0m. Výškové uspořádání nástupiště je patrné z výkresové části a je odvozené z výškového uspořádání přilehlé koleje, která v tomto úseku stoupá ve sklonu 4,89‰. Nástupiště je navrženo v příčném sklonu 2,0% směrem od koleje a je odvodněno na přilehlý terén.

Nástupní hrana je tvořena železobetonovými prefabrikovanými tvárnicemi „H-130“ výšky 1,3m, uloženými na vyrovnávací vrstvě z cementové malty a podkladním betonem C16/20 tl. 100mm. Na opačné straně je nástupiště ohraničeno obrubníkem tl. 80mm, usazeným do podkladního betonu C16/20. Pochozí plocha je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm, usazené do kladecí vrstvy tl. 30mm. Podkladní vrstvu tvoří šterkodrt' tl. 200mm. Zemní těleso nástupiště je tvořeno nenamrzavým zhutněným materiálem.

Po zhotovení konstrukce nástupiště bude prostor za obrubníky doplněn zeminou, urovnán a oset travní směsí.

#### Úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace:

Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., ČSN 73 4959 a vzorového listu železničního spodku Ž8.7 jsou navrženy úpravy pro užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Po celé délce nástupní hrany je vytvořen bezpečnostní pás šířky 800mm. Je ohraničen vodící linií varovného pásu šířky 400mm, kterou tvoří betonové dlaždice o rozměrech 400x400x60mm s povrchem ve tvaru sinusovky. Na straně přiléhající bezpečnostnímu pásu je varovný pás v šířce 150mm opticky vyznačen žlutým nátěrem (odstín RAL 6200). Navedení cestujících do prostoru stávající čekárny je provedeno signálním pásem šířky 800mm. Signální pás je tvořen betonovou zámkovou dlažbou s povrchovou úpravou pro nevidomé (půlkulaté výstupky). Před prvním schodem bude proveden zdrsňený hmatový pás dle vzorového listu Ž8.7. Stupnice nástupního a výstupního schodišťového stupně budou označeny pruhem žluté barvy (odstín RAL 6200). Pruh šířky 100mm bude po celé délce schodu ve vzdálenosti 50 mm od hrany schodů, dle vzorového listu Ž8.7.

#### Přístupové chodníky:

Podmínkou obce Černožice je zachování veškerých stávajících přístupových chodníků k nástupišti s výškovým přizpůsobením na nové nástupiště. Hlavní přístup na nástupiště je řešen bezbariérově pomocí přístupových chodníků na začátku a konci nástupiště a dále pomocí schodiště mezi parkovištěm a budovou zastávky. Chodník na začátku nástupiště se napojuje na stávající veřejný chodník v km 35,082 164. Vlivem bouracích prací v tomto prostoru je navrženo osazení chodníkového obrubníku tl. 80mm délky 12,6m, který bude ohraničovat stávající chodník. Současně je nutné provést předláždění stávajících betonových dlaždic v rozsahu cca 10m<sup>2</sup>. Přístupový chodník je navržen ve sklonu 6,0% a stoupá směrem k nástupišti. Chodník je oboustranně ohraničen obrubníkem tl. 80mm, usazeným do podkladního betonu C16/20. Pochozí plocha je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm, usazené do kladecí vrstvy tl. 30mm. Podkladní vrstvu tvoří šterkodrt' tl. 200mm. Na levé straně je osazeno ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1m. Celková šířka chodníku je 1,72m, šířka mezi obrubníky je 1,5m.

V rámci stavby bude provedena také rekonstrukce zpevněné plochy před budovou. Vlivem zvýšení nástupní hrany dojde k úpravě výšky i této plochy. Zpevněná plocha začíná v km 35,140 249 a končí v

km 35,155 906. Plocha je navržena ve sklonu 3,0 % směrem od koleje a 3,0% směrem od stávající budovy. Výška nové zámkové dlažby před prostorem čekárny musí plynule navazovat na stávající horní hranu betonového schodu (tzn. stávající schod zde nesmí tvořit žádnou výškovou překážku). Ve vzniklém úžlabí je navržen odvodňovací žlab DN100 délky 15,5m, který je vyústěn volně na stávající terén před začátkem této plochy. Ohraničení je provedeno obrubníkem tl. 80mm, usazeném do podkladního betonu C16/20. Pochozí plocha je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm, usazené do kladecí vrstvy tl. 30mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' tl. 150mm. Na rozhraní mezi konstrukčními vrstvami a obvodovým zdívkem budovy bude uložena nopová folie. Na obou stranách plochy je navrženo ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,1m. Současně je navržena rekonstrukce stávajícího betonového schodiště. Nově je navrženo odsazení schodiště od koleje o cca 1,5m, přičemž vzniklá plocha je určena pro osazení zařízení SO 05 a SO 06. Schodiště je tvořeno čtyřmi stupni výšky 150mm, šířky 350mm. Konstrukce schodiště je navržena z prefabrikovaných betonových schodišťových prvků o rozměrech 1500x350x150mm v celkovém počtu 4ks osazených do betonového lože. Šířka schodiště je 1,5m a je oboustranně ohraničeno zábradlím výšky 1,1m. Stupnice nástupního a výstupního stupně bude opatřena pruhem žluté barvy šířky 100mm ve vzdálenosti max. 50mm od hrany schodu. Před prvním schodem schodiště bude proveden zdrsněný hmatový pás, stejné barvy jako okolní dlažba. Bude proveden v šířce 400mm ve vzdálenosti 600mm od hrany prvního schodu. Napojení na stávající plochu parkoviště je provedeno ze zámkové dlažby tl. 60mm, usazené do kladecí vrstvy tl. 30mm a podkladní vrstvy štěrkodrti tl. 150mm. Napojení na parkoviště bude plynulé bez výškových překážek. Obrubníky před nástupním stupněm schodiště budou vyvýšeny o +50mm nad pochozí plochu s napojením na obruby parkoviště, u všech ostatních ploch budou obrubníky zapuštěné. Sklony a rozměry jednotlivých ploch jsou uvedeny ve výkresové části.

K napojení nástupiště na stávající chodník v km 35,188 bude využito stávajících betonových dlaždic. Předláždění bude provedeno do vzdálenosti 1,0m.

K napojení nástupiště na stávající chodník v km 35,225 je zřízen nový přístupový chodník. Je navržen souběžně tratí ve vzdálenosti 3,54m od osy koleje. Chodník je oboustranně ohraničen obrubníkem tl. 80mm, usazeném do podkladního betonu C16/20. Pochozí plocha je tvořena betonovou zámkovou dlažbou tl. 60mm, usazené do kladecí vrstvy tl. 30mm. Podkladní vrstvu tvoří štěrkodrt' tl. 200mm. Na levé straně je osazeno ocelové zábradlí výšky 1,1m. Celková šířka chodníku je 1,72m, šířka mezi obrubníky je 1,56m. Chodník je navržen v příčném sklonu 2% od koleje a je odvodněn na přilehlý terén. V místě napojení na stávající stav je navrženo předláždění betonové dlažby (vč. nových obrubníků) do vzdálenosti 2,5m až 5,5m od obrubníku.

Vlivem velkého výškového rozdílu mezi drážní stezkou a povrchem chodníku je navržena svahová úprava mezi kolejí a obrubníkem ve sklonu 1:1,5 se zpevněním polovegetačními tvárnici tl. 80mm, uloženými do betonového lože. Pata svahu je ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje, aby byl dodržen volný schůdný a manipulační prostor dle předpisu S3. V prostorách před a za nástupištěm, které budou narušeny demolicí stávajícího nástupiště, je navrženo vyrovnaní a vysvahování terénu s napojením do stávajícího stavu, přičemž maximální sklon je navržen 1:1,5m a pata svahu musí být min. 3,0m od osy koleje. Terénní úpravy jsou navrženy v úsecích km 35,075 až km 35,095 a km 35,225 až km 35,242.

#### Železobetonové opěrné zdi:

Železobetonové opěrné zdi, umístěné na začátku a konci nástupiště, jsou navrženy tl. 400mm. Spodní stavba opěrných zdí je tvořena základem z vyztuženého betonu třídy C30/37 XC4 XF2 XD1, vyztuž Kari sítí, popř. 10 505 (R), minimální krytí vyztuže 40mm, jmenovité krytí 50mm. Horní povrch je navržen tak, že plynule navazuje na povrch nástupiště a přístupové rampy ze zámkové dlažby. Správná

poloha výztuže bude zaručena distančními vložkami a sponami. Kari síť průměru 8mm budou stykovány přesahem min. 450mm. Povrch zdi ve styku se zeminou bude opatřen hydroizolačním nátěrem ALP + 2x SA12. Statický výpočet opěrných zdí je uveden v příloze této technické zprávy, výkresy výztuže jsou patrné z výkresové dokumentace (příloha E.1.2.6\_Ukončovací zídky nástupiště).

#### Zábradlí:

Ukončení nástupiště a přístupový chodník za koncem nástupiště bude proveden zábradlím městského typu výšky 1,1m. Konstrukce zábradlí je umístěna ve vzdálenosti min. 2,5m od osy koleje, aby nezasahovala do průjezdného průřezu. Jedná se o ocelové trubkové zábradlí s výplní ze svislých ocelových tyčí. Horní madlo je umístěno ve výšce 1100mm a je tvořeno trubkami Ø60x3mm, střední madlo z trubky Ø42,4x3mm je ve výšce 900mm a dolní vodící tyč z trubek Ø42,4x3mm je ve výšce 250mm. Výplň je tvořena trubkami Ø22x2mm a je navržena tak, že maximální mezery mezi výplní, případně navazující konstrukcí, je 120mm.

Zábradlí, ohraničující přístupový chodník před začátkem nástupištěm a zpevněné plochy kolem objektu zastávky včetně schodiště, je navrženo výšky 1100mm nad pochozí plochou. Jedná se o ocelové trubkové třímadlové zábradlí bez výplně. Horní madlo je umístěno ve výšce 1,100mm a je tvořeno trubkami Ø60x3mm, střední madlo z trubky Ø42,4x3mm je ve výšce 666mm a dolní vodící tyč z trubek Ø42,4x3mm je ve výšce 250mm. U schodiště je navíc osazeno madlo ve výšce 900mm, přesahující první a poslední stupeň minimálně o 150 mm a je odsazené od konstrukce zábradlí min. 60mm. Madlo je z trubky Ø42,4x3mm, úchyty pro madlo z trubky Ø21,3x3mm. Viz příloha Výkres zábradlí výkres Z14 a Z15.

Konstrukce zábradlí je provedena z oceli třídy ČSN 11 373. Spoje jednotlivých prvků zábradlí jsou provedeny průběžnými koutovými svary tloušťky 3mm. Veškeré ostré hrany jsou zabroušeny pod poloměrem min. 2mm. Volné konce trubek jsou opatřeny ocelovým víčkem. Ocelové prvky jsou upraveny žárovým zinkováním tl. 120µm a opatřeny základním (tl. 80µm) a povrchovým nátěrem (tl. 80µm) odstínu modré, RAL 5013. Jednotlivé díly zábradlí k sobě nejsou navzájem kotveny, tvoří samostatný dilatační úsek s mezerami 20mm mezi jednotlivými poli.

Kotvení zábradlí je provedeno do betonových základových patek z betonu C16/20 průměru 150mm, nebo pomocí patní desky a chemických kotev M12x200mm do opěrných zdí.

Specifikace materiálu a rozměrů je uvedena ve výkresové části (příloha E.1.2.5 Zábradlí).

#### Orientační systém, návěsti, malby, vybavení čekárny:

Orientační systém, poskytující informace cestujícím, je tvořen informačními tabulemi. Jsou připevněny na ocelových pozinkovaných sloupcích průměru 60mm, osazených v základové patce z betonu C16/20. Na tabulích bude použita barva bílá č. 1000 (RAL 9010) a modrá č. 4550 (RAL 5010) dle ČSN 67 3067. Veškeré parametry písma, barevnost, poměry formátů apod. musí odpovídat TNŽ 73 6390. V zastávce budou ponechány funkční tabule název zastávky (umístěná na střeše objektu zastávky) a cedule se směry jízdy (umístěná na stěně objektu zastávky).

Informační tabule č. 1 je opatřena názvem zastávky „Černožice“. Je použito celkem 2ks těchto tabulí, umístěných ve vzdálenosti 100m před nástupištěm z obou směrů (km 34,995 a km 35,295). Každá tabule je ukotvena na 2ks ocelových sloupcích s pozinkováním.

V km 35,135 a km 35,160 jsou umístěny informační tabule č. 2 a č. 3 „Východ“ s označením cestujících s omezenou schopností pohybu. Tabule je ukotvena na 1ks ocelového sloupku s pozinkováním.

Na obou koncích nástupiště budou rovněž osazeny piktogramy dle nařízení vlády č. 11/2012 tabule č. 4 „Průchod pro pěší zakázán“ průměru 200mm. Je použito celkem 2ks těchto tabulí. Tabule budou ukotveny na 1ks ocelového sloupku s pozinkováním.

Podrobnější popis je v příloze tohoto stavebního objektu viz. E.1.2.7\_Orientační systém

Návěst „Konec nástupiště“ celkem 2 ks (bílá obdélníková deska s černým okrajem postavená na delší straně, osazená na 1 ks ocelový sloupek s pozinkováním) viz. předpis D1, odst. 978. Osazení na začátku a konci nástupiště vpravo od osy koleje ve směru jízdy vlaku (viz. Situace stavby).

Návěst „Vlak se blíží k zastávce“ celkem 2ks (bílá obdélníková deska se třemi šikmými pruhy černými pruhy postavená na delší straně na 2 ks sloupků ocelových s pozinkováním) viz. předpis D1, odst. 977. Umístění 700m před návěstí konec nástupiště, ze směru Hradec Králové v km 34,495, ze směru Jaroměř v km 35,795.

*Upozornění : Všechny piktogramy a návěsti musí být osazeny tak, aby vždy nejbližší bod tabule (kritický bod) byl vzdálen od osy koleje min. 2500mm.*

#### Prostor stávající čekárny

V rámci prací na nástupišti bude rovněž provedena nová malba v interiéru stávající čekárny(2x nátěr), bílého odstínu, a budou osazeny 2ks laviček s dělenými sedáky, které budou pevně přikotveny do podkladu buď podlahy, nebo stěny čekárenského přístřešku.

### **SO 04 Propustek km 35,166**

#### Rozsah rekonstrukce:

- v rámci rekonstrukce dojde k zásahu pouze do vtokové části propustku
- odtěžení nánosů zeminy z betonového vývařiště
- demolice části vývařiště pro zaústění trativodu a zpětné obetonování
- tlakové očištění čelní zdi a vývařiště
- zřízení nové železobetonové římsy
- zřízení sanační omítky čelní zdi
- provedení hydrofobního nátěru betonových konstrukcí
- odláždění přítoku drážního příkopu lomovým kamenem

|                        |   |
|------------------------|---|
| Použitý VMP:           | VMP 3,0 (100km/h, širá trať)                              |
| Počet most. otvorů:    | dva otvory  |
| Šířka propustku:       | 8,0m na pozemku SŽDC                                      |
| Výška propustku:       | 2,5m  |
| Šikmost:               | 90°   |
| Kolmá světlost:        | 2x0,8m  |
| Předpokládané rozpětí: | 2,85m   |
| Odsuny kolejí:         | zdvih +29mm, směrový posun vpravo +6mm                    |
| Obrys kolej. lože:     | levostranné otevřené kolejové lože, tl. 350mm pod prážcem |
| Úprava původní NK:     | nosná konstrukce zůstane bez úprav                        |

#### Popis rekonstrukce:

##### ***Rekonstrukce vtokové části***

V rámci prací na vtokové části propustku bude provedeno odtěžení naplavené zeminy a vegetace z prostoru vývařiště v rozsahu cca 1m<sup>3</sup>. Dále bude provedeno pročištění dna propustku 2x DN800.

Pro zaústění odvodňovacího trativodu (viz SO 01) bude provedena demolice části zdi vývařiště ze železobetonu a odstraněno stávající plastové potrubí DN150. Po osazení výtokového dílu nového trativodu bude provedeno dobetonování zdi do původního tvaru z betonu C30/37 XC4 XF3.

Čelní betonová zeď bude očištěna tlakovou vodou a bude provedena sanace povrchu sanační omítkou v tl. min. 20 mm.

#### Sanace čelní zdi:

**Před zahájením prací na sanacích spodní stavby bude za účasti zástupce investora provedeno tryskání na zkušební ploše pro ověření maximálního tlaku pro tryskání sanovaných ploch.**

Projektant na základě místní prohlídky předpokládá, že čelní zeď je konstrukčně vyztužená.

#### Pracovní postup sanace:

- příprava podkladu, mechanické odstranění nesoudržného podkladu
- otryskání tlakovou vodou 200 barů (případně vodou s křemičitým pískem), nejprve na zkušební ploše
- očištění případné obnažené výztuže na Sa 2 ½
- pasivační nátěr obnažené výztuže
- nátěr povrchu betonu migrujícím inhibátorem koroze
- diagnostika povrchu otryskaného betonu, beton musí mít po otryskání pevnost v tahu povrchových vrstev 1,50 MPa, nesmí být zkarbonatován (pH menší než 9,5), obsahovat více než 0,4% chloridových iontů hmotnostně vůči množství cementu, povrch by měl být dále po otryskání bez trhlin větších než 0,3 mm
- spojovací adhezní můstek (vyžaduje-li to reprofilační stěrka)



- lokální hrubá reprofilace pohledových ploch, která zahrnuje výplň nerovností vzniklých po odstraněném znehodnoceném betonu, nanesení reprofilační hmoty, hrubá reprofilace v tloušťce max. 30 mm (platí pro 1 pracovní krok).
- jemná reprofilace v tloušťce max. 5 mm, min. 1,5 mm.
- ochranný sjednocující nátěr na pohledový beton

V závěru prací bude povrch konstrukcí opakovaně očištěn (v případě běžného znečištění pouze tlakovou vodou).

### Sanační materiály:

Materiály jsou uvedeny obecně. Použité výrobky pro jednotlivé sanační práce nesmí negativně ovlivňovat vlastnosti jednotlivých zabudovaných materiálů. Zvláště pak sanační malty nesmí podporovat rozvoj alkalické reakce v betonových konstrukcích.

### Parametry materiálů:

- pasivace výztuže inhibitorem koroze aplikace ve dvou vrstvách  
cementové pojivo, nátěr zušlechťený epoxidem pro ochranu armatury proti korozi  
adheze k podkladu  $2 - 3 \text{ N/mm}^2$  (na betonu)
- spojovací můstek (může být součástí pasivačního nátěru) – cementová malta  
zušlechťená epoxidem (příp. polymery)
- hrubá reprofilační stěrka (malta), komponentní reprofilační malta s cementovým pojivem, zušlechťená umělými hmotami a umělými vlákny, splňující požadavky ČSN EN 1504-3 třídy R4, tloušťka pracovního kroku max. 30 mm  
pevnost v tlaku  $40-50 \text{ N/mm}^2$  (28 dní)  
soudržnost  $\geq 2,0 \text{ MPa}$   
adheze k podkladu  $1,5 \text{ N/mm}^2$
- jemná reprofilace (stěrka) – 1 komponentní plošný tmel s cementovým pojivem  
zušlechťený umělými hmotami, splňující požadavky třídy R2 dle normy ČSN EN 1504-3, pro tloušťku pracovního kroku 1,5 až 5 mm  
pevnost v tlaku  $32-37 \text{ N/mm}^2$  (28 dní)  
soudržnost  $\geq 0,8 \text{ MPa}$   
adheze k podkladu  $1,2 \text{ N/mm}^2$
- ochranný sjednocující flexibilní – plasticko elastický nátěr splňující požadavky normy ČSN EN 1504-2, minimální tl. suchého filmu, které smí být při aplikaci dosaženo je alespoň  $0,7 d_{\min}$  (podrobněji viz specifikace výrobce nátěru)  
propustnost pro vodní páru  $SD < 5 \text{ m}$  (Třída I)  
rychlost pronikání vody  $\omega < 0,1 \text{ kg/m}^2 \cdot \text{h}^{0,5}$   
adheze  $\geq 0,8 (0,5) \text{ N/mm}^2$

V dokumentaci nejsou uváděny konkrétní komerční výrobky. Výše specifikované hmoty a systémy dodávají ve srovnatelné kvalitě všichni renomovaní výrobci stavební chemie. Vybraný zhotovitel použije materiály dle vlastního technologického postupu a zvyklostí dle výše uvedených specifikací požadovaných vlastností a podmínek použití. Ve všech případech však musí jít o schválené systémy a musí být aplikovány firmou s příslušným oprávněním a certifikací.

Nově bude zřízena železobetonová římsa o rozměrech 650x380 mm délky 5,2 m. Římsa bude přesahovat o 100 mm stávající čelní zeď, bude provedena z betonu C30/37 XC4 XF3 s polypropylenovými vlákny v množství 0,9 kg/m<sup>3</sup> a vyztužena vázanou výztuží z betonářské oceli 10505 R. Konstrukce římsy bude do stávající betonové zdi kotvena pomocí vlepených trnů ØR18 do předvrtaných otvorů Ø30 mm do hloubky 200 mm.

Betonové prvky budou opatřeny hydrofobním transparentním nátěrem.

Přítok drážního příkopu se zpevněným do vývařiště propustku bude proveden odlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 150 mm.

### **SO 05 Osvětlení nástupiště**

Tento projekt osvětlení nástupiště železniční zastávky je vypracován na základě podkladů předaných hlavním projektantem, požadavků investora, podkladů předaných SŽDC OŘ Hradec Králové- SEE a prohlídky na místě, podle platných norem a předpisů.

Projekt nezahrnuje osvětlení přístupových chodníků (dle požadavků SŽDC, OŘ HK- SEE )

#### **Rozsah projektu**

Tento projekt zahrnuje následující instalace a zařízení :

- demontáž stávajícího osvětlení
- rozvaděč pro osvětlení zastávky – RV1
- osvětlení nástupiště železniční zastávky (v délce nástupní hrany)
- uzemnění osvětlovacích stožárů

### **Základní údaje**

#### **Proudové soustavy**

**3PEN AC 50Hz, 400/230V, síť TN-C-S**

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí dle ČSN 33 2000-4-41ed.2 bude provedena jako ochrana základní - automatickým odpojením od zdroje.

#### **Energetické údaje**

Potřebný příkon pro osvětlení:  $P_i = P_p = 0.5 \text{ kW}$

- jedná se o snížení oproti stávajícímu stavu o cca 80 W

Napájení bude zajištěno z nově instalovaných rozvodnic (RE+RV1) napájených ze stávajícího distribučního rozvodu NN (stávající kabelové vedení zkráceno) – viz projekt SO 06 - Napájení.

Měření spotřeby el. energie

Fakturační měření spotřeby el. energie pro ČEZ Distribuce a.s. bude provedeno v nově instalovaném rozvaděči RE – měření přímé jednosazbové s hl. jističem 3x25A – viz projekt SO 06 – Napájení.

Měření spotřeby venkovního osvětlení bude provedeno v rozvaděči RV1 (pro SŽDC, SŽE) - měření přímé jednosazbové 1x16A).

Zapojení a provedení elektroměrové části bude provedeno podle požadavků a standardů dodavatele el. energie (ČEZ Distribuce a.s., SŽDC - SŽE).

Vnější vlivy

Vnější vlivy jsou stanoveny dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3. Pro prostor zastávky ČD jsou stanoveny následující vnější vlivy :

- **AB8, AD3, AE2, AG2, AK2, AL2, AN2, AQ2, AS2**

- vnější vlivy stanovené jako normální nejsou uváděny.

Ochrana proti přetížení, zkratu a přepětí

Ochrana proti přetížení a zkratu je provedena pojistkami a jističi. Ochrana před přepětím je řešena kombinovaným svodičem přepětí (1. a 2. stupeň) instalovaným v rozvaděči RV1.

Technické řešeníOsvětlení nástupiště

Nové osvětlení nástupiště je navrženo dle platných norem a předpisů, zejména :

ČSN EN 12464-2 (nástupiště) – referenční číslo 5.12.5 :

$$E_m = 15 \text{ lx}, U_o = 0.25, U_d \geq 1/8, GR_L = 50, R_A = 20$$

Osvětlení bude provedeno výbojkovými svítidly MYRA 70W (s vysokotlakou sodíkovou výbojkou) s plochým sklem. Svítidla budou instalována na sklopných, žárově zinkovaných stožárech (MOSTR – RADEK) ukotvených na betonových základech (min. vzdálenost od hrany nástupiště – 2m – v tomto případě bude vzdálenost líce stožáru cca 3,1 m od hrany nástupiště (za obrubníky) 4,75m od osy koleje), vzájemná vzdálenost mezi svítidly cca 17.5 až 19m.

Napájení osvětlovacích bodů bude provedeno kabelem CYKY-J 5Cx4 – vedeným z rozvaděče RV1.

Ovládání osvětlení je navrženo signálem HDO (sazbový spínač – FM relé).

Společně s napájecím kabelem bude položen zemnicí vodič FeZn  $\phi$  10mm pro uzemnění jednotlivých osvětlovacích stožárů (vodič bude uložen na dně výkopu pod pískovým ložem ve vzdálenosti min. 100 mm od kabelu). Spoje v zemi budou provedeny jako dvojité a chráněny před korozí.

Pro svítidlo instalované v ochranném pásmu vrchního vedení VN (osv. bod č.05) je třeba získat souhlas s umístěním stavby v ochranném pásmu (ČEZ Distribuce a.s.).

Osvětlovací body nejsou instalovány v POTV (dle ČSN 34 1500 ed.2).

**Upozornění:** *Aby bylo možné uvést po ukončení 18 denní výluky nástupiště do zkušebního provozu, je nutné do ukončení výluk provést drážním úřadem vydání průkazu způsobilosti určeného technického zařízení na nové osvětlení nástupiště. Bez tohoto průkazu není možné nástupiště uvést do zkušebního provozu*

#### Všeobecně

Kabelové vedení bude uloženo podle platných norem a předpisů (zejména ČSN 33 2000-5-52 a ČSN 73 6005) - v pískovém loži ve výkopu a v kabelových chráničkách (flexibilních).

**Před započítím výkopových prací je třeba provést vytyčení veškerých podzemních sítí.**

**Před uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize elektro.**

### **SO 06 Napájení**

Tento projekt úpravy napájení NN železniční zastávky je vypracován na základě podkladů předaných hlavním projektantem, požadavků investora, podkladů předaných SŽDC - SEE a prohlídky na místě, podle platných norem a předpisů.

#### **Rozsah projektu**

Tento projekt zahrnuje následující instalace a zařízení :

- demontáž stávajících kabelových skříní KS1s a KS2s
- úpravu stávajícího rozvaděče REV1s
- napojení na stávající distribuční rozvod – zkrácením stávajícího kabelového vedení a jeho ukončením v nové přípojkové pojistkové skříní
- novou pojistkovou přípojkovou skříň - KS1
- nový elektroměrový rozvaděč - RE
- rozvaděč pro napájení žst. (včetně VO) - RV1
- napájení PZZ (ukončené ve stávajícím rozvaděči RV5)
- napájení stávající budovy žst. – prostřednictvím nové kabelové skříně KS2
- zrušení kabelového výpichu ČD Telematika a.s.

### **Základní údaje**

#### **Proudové soustavy**

#### **3PEN AC 50Hz, 400/230V, síť TN-C-S**

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí dle ČSN 33 2000-4-41ed.2 bude provedena jako ochrana základní - automatickým odpojením od zdroje.

#### **Energetické údaje**

Potřebný příkon pro prostor žst. je shodný se stávajícím stavem (navýšení požadavku na venkovní osvětlení o 80W je zanedbatelné)

Napájení bude zajištěno z nově instalovaných rozvodnic (RE+RV1) napájených ze stávajícího distribučního rozvodu NN (stávající kabelové vedení zkráceno). Hodnota hlavního jističe před elektroměrem (ČEZ Distribuce a.s) je 3x25A.

#### **Měření spotřeby el. energie**

Fakturační měření spotřeby el. energie pro ČEZ Distribuce a.s. bude provedeno v nově instalovaném rozvaděči RE – měření přímé jednosazbové s hl. jističem 3x25A.

Měření spotřeby pro SŽDC, SŽE (odměření spotřeby stávající budovy žst. a venkovního osvětlení) bude provedeno v rozvaděči RV1 (měření přímé jednosazbové 3x20A a 1x16A).

Zapojení a provedení elektroměrové části bude provedeno podle požadavků a standardů dodavatele el. energie (ČEZ Distribuce a.s., SŽDC, SŽE).

**UPOZORNĚNÍ: Před započítáním stavby je nutno aktualizovat a nechat podepsat – „Smlouvu o připojení odběrného zařízení k distribuční soustavě nízkého napětí“ mezi SŽDC a ČEZ Distribuce, a.s.. Kontaktní pracovník SŽE Hradec Králové pan Medek tel. 602516344, [Medek@zsdc.cz](mailto:Medek@zsdc.cz). Původní smlouva je přiložena v tomto stavebním objektu.**

#### **Vnější vlivy**

Vnější vlivy jsou stanoveny dle ČSN 33 2000-5-51 ed.3. Pro prostor zastávky jsou stanoveny následující vnější vlivy :

**- AB8, AD3, AE2, AG2, AK2, AL2, AN2, AQ2, AS2**

- vnější vlivy stanovené jako normální nejsou uváděny.

#### **Ochrana proti přetížení, zkratu a přepětí**

Ochrana proti přetížení a zkratu je provedena pojistkami a jističi. Ochrana před přepětím je řešena kombinovaným svodičem přepětí (1. a 2. stupeň) instalovaným v rozvaděči RV1.

## **Technické řešení**

### **Úprava napájení NN**

Vzhledem k plánované rekonstrukci zastávky bude provedena úprava stávajícího napájení NN v prostoru žst. Černožice.

Stávající kabelová přípojka z distribučního vedení NN (kabel AYKY 4x16) bude vytyčena, odkryta a nově ukončena pojistkovou přípojkovou skříní (plastový pilíř) ozn. KS1 – umístěna u přístupového schodiště k nástupišti. Z přípojkové skříně bude napájen elektroměrový rozvaděč RE (měření spotřeby el. energie – ČEZ Distribuce a.s. – typový plastový pilíř) instalovaný vedle přípojkové skříně. Z rozvaděče RE bude dále napájen rozvaděč RV1 (atypicky vyzbrojený plastový pilíř), který zajišťuje napájení stávající budovy žst. (prostřednictvím nové kabelové skříně KS2) a PZZ (do stávajícího rozvaděče RV5) - včetně měření spotřeby el. energie pro potřeby SŽDC, SŽE. Z rozvaděče RV1 je rovněž zajištěno napájení a ovládání venkovního osvětlení nástupiště – součást SO 05 – Osvětlení nástupiště.

Napájení stávajícího rozvaděče REV1 (stávající budova žst.) bude provedeno prostřednictvím nové kabelové skříně KS2 (svorkovnicová), ve které bude provedeno propojení nového a stávajícího kabelového vedení. Napájení PZZ (přejezdové zabezpečovací zařízení) bude provedeno novým kabelovým vedením (CYKY-J 4x10), které bude ukončeno ve stávající rozvaděči RV5.

Vzhledem k úpravě napájení budou provedeny úpravy stávajícího rozvaděče REV1s – provedena demontáž měření spotřeby el. energie (přemístěno do nového rozvaděče RE), provedeno odpojení napájení PZZ a VO. V návaznosti na tyto úpravy bude provedeno odpojení a demontáž stávajících kabelových skříní KS1s a KS2s instalovaných na vnější stěně budovy žst. (napájení PZZ a VO).

Veškeré práce na el. zařízení musí respektovat stávající stav elektroinstalací zjištěný při stavebních a montážních pracích. Práce budou prováděny s vědomím a podle pokynů pracovníků SŽDC – SEE.

V rámci tohoto stavebního objektu bude také zrušen kabelový výpich ČD Telematika - PK19 (12DM0.9) ze zast. Černožice vedený pod kolejištěm až do dělicí spojky na hlavní trase dálkového kabelu ŽDK1. Způsob zrušení kabelu včetně vymístění kabelového rozvodu PZVR40 ze zast. bude projednán s pracovníkem SKS Česká Třebová Vlastimilem Dlouhým mob. 602760627, e-mail: vlastimil.dlouhy@cdt.cz. před započítím zemních prací. Demontáž kabelu provedou pracovníci SKS Česká Třebová. O vytyčení bude požádáno pracovníky SKS Česká Třebová před započítím zemních prací na základě objednávky.

### **Všeobecně**

Kabelové vedení bude uloženo podle platných norem a předpisů (zejména ČSN 33 2000-5-52 a ČSN 73 6005) - v pískovém loži ve výkopu a v kabelových chráničkách (flexibilních), případně protlakem pod stávající koleji.

**Před započítím výkopových prací je třeba provést vytyčení veškerých podzemních sítí.**

**Zapínání a vypínání přejezdů v žkm 35,068 a v žkm 35,669**

Po dobu trvání výluky traťové koleje v úseku Smiřice - Jaroměř budou PZS v km 35,056 a 35,669 vypnuta z činnosti. Za bezpečnost dopravy na uvedených přejezdech odpovídá osoba odpovědná za řízení sledu vlaků stanovená ROV pro uvedenou výluku. V dostatečném předstihu před skončením výluky musí být přezkoušena správná činnost obou PZS.

**B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL**

Nejsou požadovány

**B.1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

Stavba svým rozsahem zasahuje do následujících pozemků:

| KÚ:                 | p.č.:          | způsob využití:        | vlastník:       |
|---------------------|----------------|------------------------|-----------------|
| Černožice nad Labem | <b>749/1</b>   | dráha                  | ČR, SŽDC, s. o. |
| Černožice nad Labem | <b>st. 185</b> | zast. plocha a nádvoří | ČR, SŽDC, s. o. |

Nové konstrukce zbudované v rámci – SO01 Železniční spodek, SO02 Železniční svršek, SO03 Nástupiště, SO04 Propustek km 35,166, SO05 Osvětlení nástupiště, SO06 Napájení jsou umístěny na pozemku investora ve vlastnictví SŽDC.

Výpisy z katastru nemovitostí a katastrální mapy jsou doloženy v dokladové části (*část H.*)

**B.1.6 Výjimky z předpisů a norem**

Projektová dokumentace je zpracována v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, vyhláškou č. 242/1996, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 176/1995 Sb., vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb. a vyhlášky č. 346/2000 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 174/1994 Sb.

Projektová dokumentace je rovněž zpracovaná v souladu s příslušnými technickými normami (ČSN, TNŽ), předpisy, výnosy a vzorovými listy SŽDC. Navržená technická řešení a postupy respektují Technické kvalitativní podmínky staveb SŽDC.

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu

### **B.1.7 Požadavky na další přípravu stavby**

**Před započítím stavby je nutno aktualizovat a nechat podepsat – „Smlouvu o připojení odběrného zařízení k distribuční soustavě nízkého napětí“ mezi SŽDC a ČEZ Distribuce, a.s..** Kontaktní pracovník SŽE Hradec Králové pan Medek tel. 602516344, [Medek@zsd.cz](mailto:Medek@zsd.cz). Původní smlouva je přiložena ve stavebním objektu SO 06 Napájení.

Nejsou zapotřebí žádné doplňující průzkumy ani není nutné doměření stávajícího stavu. Veškeré potřebné průzkumy a zaměření stávajícího stavu bylo provedeno již v rámci zpracování přípravné dokumentace.

**! Upozornění:** *Aby bylo možné uvést po ukončení 18 denní výluky (samotné zastávky Černožice) nástupiště do zkušebního provozu, je nutné do ukončení výluk provést drážním úřadem vydání průkazu způsobilosti určeného technického zařízení na nové osvětlení nástupiště. Bez tohoto průkazu není možné nástupiště uvést do zkušebního provozu.*



## B.2 Provozní a dopravní technologie

Všechna zařízení navrhovaná na rekonstrukci se nachází po stránce dopravní a technologické:

Dokumentace řeší rekonstrukci stávající zastávky Černožice, ležící v km 35,150 na jednokolejně trati Hradec Králové hl.n. – Jaroměř, stejnosměrná trakční soustava 3kV, hmotnost na nápravu 22,5t, dovolené traťové dle třídy zatížení - D4, kategorie dráhy s uvedením – C (ostatní části dráhy celostátní). Stávající traťová rychlost je 100km/h, průjezdný průřez Z-GC. Stavba náleží do obvodu SŽDC, OŘ Hradec Králové a Stavební správy východ se sídlem v Olomouci.

### Název zastávky dle SR 70

- Černožice

### Výběr základních údajů o dráze celostátní a regionální (dle platného prohlášení o dráze celostátní a regionální)

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
| Trať:   | Hradec Králové hl.n. – Jaroměř   |
| Kilometrická poloha začátku a konce tratě :   | 22,065 – 40,106                  |
| Celková stavební délka tratě uvedená v km :   | 18,038                           |
| Maximální traťová rychlost uvedená v km/h :   | 100                              |
| Normativ délky osobního vlaku uvedený v m :   | 500                              |
| Normativ délky nákladního vlaku uvedený v m : | 600                              |
| Maximální sklon tratě uvedený v ‰ :           | 8,69                             |
| Dovolené traťové dle třídy zatížení :         | D4                               |
| Kategorie dráhy s uvedením:                   | C ostatní části dráhy celostátní |

### Počet pravidelných vlaků osobní dopravy (GVD 2011/2012)

pracovní dny: 33 vlaků za 24h

sobota: 20 vlaků za 24h

neděle a svátek: 19 vlaků za 24h

### Počet pravidelných vlaků nákladní dopravy

14 pravidelných vlaků nákladní dopravy

### Řada převážně používaných vozidel pro vlaky osobní dopravy

Lv = řady 163, 854, 954, 814+914 tažená vozidla = řady BDMtee a Bdt756

Trakce : Stejnosměrná trakční soustava 3kV

## B.3 Vliv stavby na životní prostředí

### B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech předpisů týkajících se životního prostředí. Ustanovení příslušných předpisů se musí rovněž uplatnit při skladování materiálů, manipulaci s nimi, provádění všech stavebních i montážních prací a při zneškodňování odpadů. V oblasti ochrany životního prostředí je nutné dodržovat zásady dané následujícími předpisy v platném znění:

- 197/2003 Sb. O Plánu odpadového hospodářství České republiky
- 61/2003 Sb. O ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech
- 293/2002 Sb. O poplatcích za vypouštění odpadních vod do vod povrchových
- 641/2004 Sb. O rozsahu a způsobu evidence obalů a ohlašování údajů z této evidence
- 66/2006 Sb. kterým se mění zákon č.477/2001 Sb. o obalech a změní některých zákonů (zákon o obalech) ve znění pozdějších předpisů
- 86/2002 Sb. O ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší)
- 185/2001 Sb. O odpadech a změně některých dalších zákonů
- 477/2001 Sb. O obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech)
- 457/2001 Sb. O odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí
- 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady
- 381/2001 Sb. Stanovení Katalogu odpadů, Seznamu nebezpečných odpadů a seznamů odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postupu při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- 376/2001 Sb. O hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- 254/2001 Sb. O vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
- 185/2001 Sb. O odpadech a změně některých dalších zákonů
- 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)
- 43/2001 Sb. O zamítnutí návrhu na zrušení § 9 a 10 zákona o odpadech
- 395/92 Sb. K provedení některých ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny
- 114/92 Sb. O ochraně přírody a krajiny
- 17/92 Sb. O životním prostředí
- 20/1987 Sb. O státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů

### B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

#### B.3.2.1 Ochrana přírody

Zájmy obecné ochrany přírody nebudou stavbou dotčeny. V místě stavby nejsou vyhlášena žádná chráněná území, územní systém ekologické stability ani významný krajinný prvek. Stavba neovlivní krajinný ráz. Stavba musí respektovat ČSN 839061 – v blízkosti stromů budou výkopy prováděny pouze ručně tak, aby nebyly porušeny kořeny stromů.

#### B.3.2.2 Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje

V zájmovém území se nenalézají vodoteče, využívané zdroje podzemních vod, ani jejich ochranná pásma.

#### B.3.2.3 Odpadové hospodářství

Při provádění stavby „Rekonstrukce zastávky Černožice“ vznikne určité množství odpadů.

Všechny vzniklé odpady budou důsledně roztríděny a přednostně předány oprávněným organizacím k využití. Při nakládání s těmito odpady je třeba postupovat dle Zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

| Kategorizace odpadů: |   |  | Předpokládané množství (tuny) |
|----------------------|---|--|-------------------------------|
| 17 05 04             | O | Čistá výkopová zemina                      | 1185 t                        |
| 17 01 01             | O | Beton z demolic objektů                    | 311 t                         |
| 17 05 08             | O | Štěrka z kolejiště (odpad po recyklaci)    | 482 t                         |
| 17 04 05             | O | Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej. | 2,50 t                        |
| 17 04 11             | O | Zbytky kabelů, vodičů                      | 0,01 t                        |

#### Nutno dodržet podmínku Magistrátu Hradec Králové – odbor životního prostředí:

- Investor (stavebník) zabezpečí přednostní využití odpadů, které při stavební činnosti (demolici, terénních úpravách) vzniknou, nebo odstranění odpadů předáním oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustředěny utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem. Doklady o využití, nebo předání odpadů oprávněným osobám budou předloženy k závěrečné kontrolní prohlídce.

Orgánem státní správy v oblasti odpadového hospodářství je stavbě místně příslušný referát životního prostředí městského úřadu. Tato oblast se řídí Zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Ve smyslu tohoto zákona je nutný souhlas orgánů státní správy pro nakládání s odpadem, tj. pro manipulaci, skladování, úpravu, přepravu a zřízení zařízení k zneškodňování odpadů.

#### B.3.2.4 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

Předmětem stavby nejsou žádné významné zemní práce. Kulturní památky se na daném území nenachází.

#### B.3.2.5 Hladina hluku a prašnost při výstavbě

Během stavby je nutné počítat s krátkodobým zvýšením hladiny hluku v pracovní době od stavebních strojů a mechanismů. Při sypaní štěrku kolejového lože může dojít v okolí stavby k zvýšení prašnosti.

## **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

Při realizaci stavby i po jejím dokončení musí být dodržována ustanovení předpisů z oblasti požární ochrany, ochrany bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany a před vlivy energetických vedení a protipovodňové ochrany.

### **B.4.1 Zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany**

Hlavní údaje:

Místo stavby: Železniční zastávka Černožice , obec Černožice nad Labem

**Název :** **Rekonstrukce zastávky Černožice**

Investor : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Užité podklady a normy požární bezpečnosti staveb:

- projektová dokumentace navržené rekonstrukce
- ČSN 73 0804 Pož.bezpečnost staveb-Výrobní objekty
- ČSN 65 0201 Hořlavé kapaliny-Prostory pro výrobu, skladování a manipulaci
- další související normy PBS
- ČSN 05 0601, ČSN 05 0610 – Bezpečnostní ustanovení pro svařování a řezání kovů
- ČD OP 14 Železniční požární řád

## **Úvod**

Rekonstrukce zastávky Černožice zahrnuje rekonstrukci stávajícího železničního svršku, spodku, nástupiště, propustku, osvětlení nástupiště a napájení. Navrženým řešením dojde ke zlepšení technického stavu stavebních konstrukcí v zastávce Černožice, jejichž stávající stav je již nevyhovující a ke zvýšení bezpečnosti drážního provozu.

### **Charakter stavebních úprav**

Rekonstrukce zařízení v obvodu zastávky se netýká uzavřených stavebních objektů s požárním rizikem, pro navrhované rekonstrukce venkovních zařízení není stanoveno požární riziko, při rekonstrukci je užito výhradně nehořlavých konstrukčních materiálů ve třídách reakce na oheň stupně A1 – A2.

V rámci rekonstrukce zastávky jsou navrženy tyto stavební práce :

- Rekonstrukce žel. svršku – snesení kolejového roštu se zpětnou montáží do původní polohy
- Rekonstrukce žel. spodku – zřízení nových konstrukčních vrstev a odvodnění
- Rekonstrukce nástupiště – kompletní rekonstrukce nástupní hrany včetně pochozí plochy
- Rekonstrukce propustku – sanace vtokového čela propustku, nabetonování římsy
- Zbudování nového osvětlení, demontáž původního
- Rekonstrukce napájení

### **Podmínky požární bezpečnosti**

Při demontáži, snesení a následnou zpětnou montáží kolejí je předpokládáno užití tepelných procesů (řezání kyslíko-acetylenovým plamenem, nebo svařování el.obloukem), případně manipulace s hořlavými kapalinami při doplňování a uložení pohonných hmot (mechanizační motorové prostředky).

### **Svařování a řezání kovů plamenem**

Svařování a řezání kolejových profilů ve venkovním prostoru v běžných podmínkách není považováno za práce se zvýšeným nebezpečím a platí zejména tyto všeobecné bezpečnostní zásady :

- před zahájením prací odstranit z blízkosti místa řezání (svařování) hořlavé materiály a předměty umožňující šíření požáru
- ustanovit asistenční hlídku dohlížející na bezpečnost pracoviště
- v blízkosti pracoviště umístit vhodný přenosný hasící přístroj (sněhový, práškový)
- po ukončení práce kontrolovat dostatečnou dobu místo řezání a ohřáté části
- odstranit do bezpečného místa řezací (svařovací) zařízení a zabezpečit proti zneužití

Při řezacích a svařecích pracích v prostorách se zvýšeným nebezpečím (těsné a uzavřené pracoviště), nebo v mokřem a vlhkém prostředí je nutno stanovit další podmínky pro zabezpečení pracoviště (ČSN 05 0601, ČSN 05 0610).

### Manipulace s hořlavými kapalinami

- Doplnování mechanizačních prostředků pohonnými hmotami bude prováděno dle možností z cisternového vozidla, nebo z drobných nádob k tomu určených.
- V blízkosti přechodného pracoviště může být uloženo nejvýše množství hořlavých hmot pro denní potřebu (nerozbitné, označené přepravní obaly)
- Úložné místo musí být zabezpečeno proti rozlití a úniku hořlavé kapaliny a zajištěno před zneužitím nepovolanými osobami (ČSN 65 0201)
- Místo výdeje a plnění pohonných hmot je nutno vybavit přenosnou vaničkou pro zachycení úkapů a rozlité hořlaviny, pro likvidaci uniklé látky musí být k dispozici vhodný prostředek a stanoven bezpečný způsob likvidace
- Pro bezpečnou manipulaci s hořlavými kapalinami, jejich uložení, výdej a zabezpečení je nutno určit odpovědnou osobu

Bližší podmínky pro uložení, manipulaci a přelévání hořlavých kapalin jsou uvedeny v ČSN 65 0201.

### **B.4.2 Ochrana bezpečnosti práce a hygieny**

Stavební a montážní práce jsou navrženy na provozovaném kolejišti a budou prováděny za částečné nebo úplné výluky případně bez přerušení železničního provozu. Při práci na provozovaném zařízení je nutná spolupráce s dopravními zaměstnanci a pracovníků udržujících dozor.

Bezpečnost práce – v průběhu provádění stavebních a montážních prací je nutné dodržovat obecné bezpečnostní předpisy pro ochranu zdraví při práci, pro ochranu před úrazem elektrickým proudem apod. Dále je nutné dodržovat drážní předpisy pro oblast bezpečnosti práce. Z těchto předpisů musí být všichni pracovníci prokazatelně proškoleni. Závazný - Plán BOZP a Manuál údržby z hlediska BOZP - jsou zpracovány a přiloženy v části F\_Organizace výstavby.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost svých zaměstnanců pohybujících se v ochranném pásmu dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů.

Hygiena práce – budou dodržovány zásadní požadavky příslušných předpisů a norem. Zařízení staveniště bude vybaveno mobilním WC.

### **B.4.3 Zabezpečení stavby z hlediska protikorozní ochrany, před vlivy trakčních a energetických vedení a protipovodňové ochrany**

Protikorozní ochrana zařízení, příslušenství a prvků ČD Telematika, SŽDC, Oblastní ředitelství Hradec Králové - SSZT, SEE, SBBH, SMT, ST a případných mimodrážních správců vkládaných do kolejiště nově v rámci stavebních objektů stavby je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů, jednak pomocí nátěrů vhodnými barvami či dalšími úpravami zamezujícími korozi.

Součástí železničního svršku, koleje a upevnění, se nijak zvláště proti korozi nechrání, pouze se provede naolejování šroubů a matic, a dále namazání upevňovadel vhodným přípravkem.

Traťová kolej je v celé délce rekonstruovaného úseku elektrifikovaná - stejnosměrná trakční soustava 3kV.

Protipovodňové ochrany stavba nevyžaduje.

### **B.5 Graf dynamického průběhu rychlostí**

Graf dynamického průběhu rychlostí se nezpracovává, protože se nejedná o stavbu modernizace ani o rekonstrukci, vedoucí ke zvýšení rychlosti.

### **B.6 Organizace výstavby**

Staveniště leží v obvodu stávající železniční zastávky Černožice na jednokolejné trati Pardubice – Jaroměř na pozemcích SŽDC. Po dohodě z obcí Černožice je možné pro zařízení staveniště a dočasnou skládku stavebního materiálu bezplatně využít stávající zpevněnou plochu parkoviště, které se nachází hned vedle stávajícího nástupiště zastávky Černožice. V případě využití tohoto pozemku je nutné po dokončení stavby tuto plochu řádně uklidit, v případě poškození je nutné tuto plochu opravit a uvést do původního stavu.

Z důvodů snesení kolejového svršku a rekonstrukce žel. spodku včetně odvodnění bude přibližně polovina prací prováděna při výluce traťové koleje. Dle předchozích zkušeností se předpokládá s vyloučením celého traťového úseku Hradec Králové – Jaroměř, který bude nahrazen náhradní autobusovou dopravou. Přesný počet výluk je stanoven v harmonogramu prací v části F – Organizace výstavby, ke kterému je přiloženo i vyjádření KCOD Hradec Králové. Po dokončení nepřetržitých výluk budou provedeny zbývající práce – pokládka zámkové dlažby, osazení obrubníků, zábradlí a ostatní stavební práce. Během těchto prací budou vlaky zastávkou Černožice pouze projíždět sníženou rychlostí a pro zastávku Černožice bude zřízená samostatně náhradní autobusová doprava.

Vzhledem k rozsahu se stavba bude realizovat v jedné etapě. Rozsah staveniště je dostatečný, je dán pozemky ve vlastnictví SŽDC a obce Černožice. Stavební materiál bude na stavbu dopravován podle harmonogramu stavebních prací, který je přiložen v části F – Organizace výstavby. Do prostoru stavby je možné materiál dopravit po veřejné pozemní komunikaci nebo kolejovými prostředky.

Staveniště bude zařízení tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí dojít k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod. Narušen nesmí být přístup k sítím technického vybavení území, požárními zařízeními, pozemkům a stavbám.

Vybraný zhotovitel stavebních prací zajistí ekologickou likvidaci případných odpadů a výběr vhodné skládky.

Závazný - Plán BOZP a Manuál údržby z hlediska BOZP - jsou zpracovány a přiloženy v části F\_Organizace výstavby.

Do zkušebního i trvalého provozu bude stavba uvedena jako jeden celek. Předpokládaný termín realizace stavby je rok 2013.

**Upozornění:** *Aby bylo možné uvést po ukončení 18 denní výluky (samotné zastávky Černožice) nástupiště do zkušebního provozu, je nutné do ukončení výluk provést drážním úřadem vydání průkazu způsobilosti určeného technického zařízení na nové osvětlení nástupiště. Bez tohoto průkazu není možné nástupiště uvést do zkušebního provozu.*



## **B.7 Podrobný geotechnický průzkum**

(samostatná příloha)

Vypracoval: **WALTEC GDS, s.r.o.**

Masarykova 1355/12

**678 01 BLANSKO**

**09/2011**