


Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	Aktualizace - 0. etapa	10/2023
02	-	-
03	-	-

Objednatel:  <small>Správa železniční dopravní cesty</small>	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 1, 772 58 Olomouc
--	---

Generální projektant: 	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. VLADISLAV ŠEFL Garant profese: ING. LUKÁŠ POHOŘELÝ
---	--	---

Středisko: ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. PETR BURDA	ING. PETR BURDA	ING. JAN HAŠEK	ING. ADAM PETRÁSEK

Název akce: REVITALIZACE TRATI CHLUMEC NAD CIDLINOU - TRUTNOV		Číslo smlouvy: 18 355 201	
		Projektový stupeň: PROJEKT	
Část: ORGANIZACE VÝSTAVBY		Datum: 04 / 2019	
		Číslo částí: F	
Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA		Měřítko: 1 : 10 000	Počet formátů: 8 x A4
		Číslo přílohy: 1	

F. Organizace výstavby

F.1. Technická zpráva

„Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov hl. n.“

„REVITALIZACE TRATI CHLUMEC NAD CIDLINOU – TRUTNOV HL. N.“	1
1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
1.1 ÚDAJE O STAVBĚ	5
1.2 ÚDAJE O ŽADATELI	5
2 ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	6
F.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA	6
F.3.1 HARMONOGRAM.....	6
F.4.1 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ TÚ STARÁ PAKA – ROZTOKY U JILEMNICE.....	6
F.4. 2 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ ŽST. KUNČICE NAD LABEM	6
F.5 HAVARIJNÍ PLÁN	6
F.6 POVODŇOVÝ PLÁN	6
2.1 POUŽITÉ ZKRATKY A SYMBOLY	6
3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	7
4 VSTUPNÍ PODKLADY	7
4.1 ZADÁNÍ INVESTORA	7
4.2 GEOTECHNICKÝ A STAVEBNĚTECHNICKÝ PRŮZKUM.....	7
4.3 PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	8
4.4 POUŽITÉ GEODETICKÉ MAPOVÉ PODKLADY	8
5 POPIS STAVENIŠTĚ	8
6 PLOCHY ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	8
6.1 SEZNAM A POPIS PLOCH ZS	9
6.2 POSTUP LIKVIDACE ZS	13
6.3 PŘÍSTUP NA STAVENIŠTĚ	13
6.4 DOPRAVNÍ OBSLUHA JE ZAJIŠTĚNA:	13
7 RECYKLAČNÍ, DEMONTÁŽNÍ A MONTÁŽNÍ ZÁKLADNA, DEPONOVÁNÍ UŽITÉHO MATERIÁLU SVRŠKU.....	14
7.1 MECHANIZACE A ZPŮSOB PROVÁDĚNÍ STAVBY	14
7.2 VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍCH NEBO BUDOVANÝCH OBJEKTŮ	15
8 DOPRAVNÍ TRASY	16
9 NAVRŽENÉ ZEMNÍKY PRO STAVBU	17
10 ODPADY.....	18
10.1 ZATÍŽENÍ DOPRAVNÍCH TRAS	19
10.2 DIAGNOSTIKA A OPRAVA STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ, PROVIZORNÍ PŘÍSTUPY	19
10.3 MOŽNOST ZAJIŠTĚNÍ PŘÍVODU VODY A ENERGIÍ KE STAVENIŠTI	20
10.4 VODA	20
10.5 ELEKTRICKÁ ENERGIE	20
10.6 KANALIZACE	20
10.7 TELEFON	21
11 ÚDAJE O ZVLÁŠTNÍCH OPATŘENÍCH PŘI STAVBĚ.....	21
12 STAVEBNÍ POSTUPY.....	22

STAVEBNÍ POSTUPY.....	22
12.1 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	22
12.2 ŽST KUNČICE N. LAB. SP 1.1	22
12.3 ŽST KUNČICE N. LAB. SP 1.2	23
12.4 ŽST KUNČICE N. LAB. SP 1.3	24
12.5 ŽST KUNČICE N. LAB. SP 1.4	25
12.6 ŽST KUNČICE N. LAB. SP 2	26
12.7 TÚ STARÁ PAKA – ROZTOKY U JILEMNICE	27
12.8 DOKONČOVACÍ PRÁCE	28
13 POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ DO PROVOZU.....	28
14 POŽADAVKY NA VÝLUKY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	28
14.1 ŽELEZNICE.....	28
14.2 SILNICE	29
14.3 RUŠENÉ A REKONSTRUOVANÉ PŘEJEZDY	29
14.4 KOMUNIKACE POD MOSTNÍMI OBJEKTY DOTČENÉ STAVBOU.....	29
14.5 PROVOZ PĚŠÍCH A CYKLISTICKÉ DOPRAVY	30
15 POVODŇOVÝ A HAVARIJNÍ PLÁN	30
16 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ	30
17 ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY TŘETÍCH OSOB, VČETNĚ NUTNÝCH ÚPRAV PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.	30
18 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU, DODRŽOVÁNÍ PODMÍNEK STANOVENÝCH PRO NAVRHOVÁNÍ STAVEB NA PODDOLOVANÉM A SVÁŽNÉM ÚZEMÍ.....	30
19 BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ PŘI PROVÁDĚNÍ STAVBY.....	31
20 VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	33
21 ZÁVĚR.....	34
22 PŘÍLOHY.....	34

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov
Stupeň dokumentace:	Projekt dle Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 a vyhlášky č. 146/2008 Sb. (dokumentace pro vydání stavebního povolení)
Charakter a účel stavby:	Liniová stavba, revitalizace trati, stavba dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb.
Místo stavby:	Trať č. 510A (dle SJŘ) resp. 040 (dle KJŘ) Železniční trať Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Úsek trati Stará Paka (mimo) – Trutnov (mimo)
Kraj:	Královehradecký, Liberecký
Obce s rozšířenou působností:	Nová Paka, Semily, Jilemnice, Vrchlabí, Trutnov
Obce s pověř. obecným úřadem:	Nová Paka, Lomnice nad Popelkou, Jilemnice, Vrchlabí, Hostinné, Trutnov
Obce:	Stará Paka (Stará Paka, Roškopov, Ústí u Staré Paky), Semily (Bělá u Staré Paky), Jilemnice (Tample, Svojek, Roztoky u Jilemnice, Kruh, Vrchlabí (Kunčice nad Labem)
Katastrální území:	Stará Paka, Roškopov, Ústí u Staré Paky, Bělá u Staré Paky, Tample, Svojek, Kruh, Roztoky u Jilemnice, Kunčice nad Labem
Číslo ISPROFIN:	500 373 0006
Číslo ISPROFOND:	500 373 0006
Předpokládaný termín výstavby:	05/2024–09/2024

1.2 Údaje o žadateli

Zadavatel (stavebník):	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
	<u>zastoupená:</u> Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Hlavní inženýr stavby:	Ing. Vlk
Číslo smlouvy zadavatele:	E617-S-4067/2018

2 Členění dokumentace

Část projektu „F – Zásady organizace výstavby“ je zpracována na základě technického řešení a prostorového umístění SO a PS a na základě místních podmínek v obvodu a v okolí staveniště. Cílem bylo navrhnout postup výstavby s maximální efektivností stavebních činností při minimálním zásahu do mimodrážních pozemků, staveb a zařízení, sousedících s navrhovanou stavbou trati vzhledem k tomu, že stavební úpravy se provádí na stávajícím drážním pozemku.

V části „F – Zásady organizace výstavby“ projektu stavby jsou uvedeny hlavní zásady výstavby. Podrobnější údaje o jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v přílohách v části „D – Výkresová dokumentace“.

Část F - Organizace výstavby je dále členěna:

F.1. Technická zpráva

F.2.1 Přehledná situace stavby

F.2.2 Situace zařízení staveniště

F.3.1 Harmonogram

F.4.1 Schéma stavebních postupů TÚ Stará Paka – Roztoky u Jilemnice

F.4.2 Schéma stavebních postupů žst. Kunčice nad Labem

F.5 Havarijní plán

F.6 Povodňový plán

2.1 Použité zkratky a symboly

ZS..... zařízení staveniště

TS.....trakční stožár

TV.....trakční vedení

EOVel. ohřev výměn

TÚ.....traťový úsek

St.....starý/á (kolej, výhybka)

MPZZ...mobilní provizorní zabezpečovací zařízení

RZZ.....reléové zabezpečovací zařízení

3 Základní údaje o stavbě

Cílem stavby je přispět k vytvoření kvalitního systému železniční dopravy České republiky, který by v návaznosti na již vybudované stavby v ČR a železniční síť sousedních států mohl obstát v silné konkurenci především silniční dopravy. Stavba leží v královéhradeckém a libereckém kraji, na dráze celostátní 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov, je jednokolejná s nezávislou trakcí. Správcem trati je Správa železnic, státní organizace, OŘ Hradec Králové. Spadá pod PO Trutnov hl. n. a Turnov.

Účelem stavby je odstranění morální a fyzické zastaralosti, optimalizace jízdních dob, odstranění trvalých omezení rychlostí, a celková obnova stanice Kunčice nad Labem, zabezpečení přejezdů na trati, vybudování nových nástupišť a informačního a orientačního systému pro cestující.

Výsledkem navrhovaných stavebních a technologických úprav je snaha snížit provozní náklady, zvýšit kapacitu trati, zrychlit přepravní dobu vybraného úseku trati mezi Starou Pakou a Trutnovem (s vazbou na související stavbu „Revitalizace trati Hradec Králové Jaroměř – Trutnov“ a zajistit technický soulad s normami a předpisy. Tímto krokem je dosahováno zvýšení možnosti konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči silniční dopravě a tím možnosti převedení nákladu zpět na železniční dopravu. Zároveň je těmito stavbami dosaženo lepšího organizování dopravy, které přináší možnost pečlivěji dodržovat jízdní řád a tím dosáhnout zvýšení spolehlivosti i u cestující veřejnosti a kapacitu trati.

Z hlediska kolejové infrastruktury je potřeba stavby dána nutnou rekonfigurací stanice Kunčice nad Labem pro bezpečnější, snadnější a rychlejší nástup cestujících do vlaků, odstranění trvalých omezení rychlostí a optimalizace zhlaví pro vyšší výkonnost stanice. Dále je nutno sjednotit výšku všech nástupních hran na normovou úroveň 550 mm. V mezistaničních úsecích je nutno se zaměřit na dlouhodobě problematické oblouky o malých poloměrech, kde dochází k trvalým omezením rychlosti a častým opravám.

Nově zřizované kabelové trasy v mezistaničních úsecích tratě budou situovány podél kolejí na pozemku dráhy. V případě křížení s vodotečí a komunikacemi, budou kabely umístěny v chráničkách na konstrukci mostů a propustků.

Stavba je převážně umístěna na pozemcích Českých drah/Správy železnic.

4 Vstupní podklady

4.1 Zadání investora

Základním podkladem je Zadávací dokumentace pro zpracování dokumentace. Jde zejména o Obecné technické podmínky, Zvláštní technické podmínky a Zadávací podklady k jednotlivým částem stavby.

Zpracovaná dokumentace nenavazuje na žádný předchozí stupeň dokumentace. Jedná se o nultou etapu již zpracované dokumentace, která řeší mezistaniční úsek Stará Paka (mimo) – Roztoky u Jilemnice (mimo) a železniční stanici Kunčice nad Labem.

4.2 Geotechnický a stavebnětechnický průzkum

Rozsah průzkumných prací byl specifikován na základě zadávacích podmínek a požadavků jednotlivých odpovědných projektantů. Průzkumné práce byly podle účelu rozděleny do samostatných dílčích celků, které tvoří jednotlivé části geotechnického a stavebnětechnického průzkumu a průzkumu pražcového podloží (část dokumentace B.15.2).

4.3 Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury

Průzkum stávajících sítí technické infrastruktury byl proveden obesláním správců dotčených inženýrských sítí dle seznamů poskytnutých obecními úřady. Průběh stávajících sítí technické infrastruktury je zakreslen v situacích M 1:1000.

4.4 Použité geodetické mapové podklady

V rámci projekčních prací na dokumentaci budou provedeny geodetické a geologické průzkumy s výsledky dokladovaný v dokumentaci:

- Mapové podklady (1:10 000, 1:50 000)
- Mapové podklady katastru nemovitostí a údaje KÚ o vlastnictví nemovitostí (SŽG, 07/2013)
- Mapové WMS servery (www.cenia.cz)
- geodetické doměření (SUDOP PRAHA a.s.; původní geodetické zaměření SŽG Praha 11/2013 + doměření SUDOP PRAHA a.s. 2014 a 2017),
- aktualizace geodetických informací KN (DKM, otisky katastrálních map v měřítku 1:2880)

5 Popis staveniště

Obvod staveniště vymezuje plochu, na níž bude probíhat stavební činnost – výstavba nových stavebních objektů a provozních souborů. Graficky je obvod staveniště vyznačen silnou zelenou čerchovanou čarou v koordinačních situacích v části C.2. Obvod staveniště byl navržen tak, aby pokud možno nezasahoval do sousedního nedrážního pozemku, nezasahují-li do nedrážního pozemku stavební úpravy. Stavební práce budou probíhat převážně na stávajícím železničním tělese.

Navržené plochy ZS jsou vyznačeny v koordinačních situacích v části C.2 silnou zelenou plnou čarou, jsou vyšrafovány a očíslovány. Schematicky jsou plochy ZS vyznačeny také v části F.2.

Na pozemku dráhy bude staveniště předáno bez vazby na roční období. Plochy určené pro ZS je nutno před zahájení stavby vyklidit. Je třeba zejména včas vypovědět všechny pronájmy na těchto plochách a zajistit odstranění cizích staveb a zařízení.

Na některých plochách ZS bude třeba provést menší terénní úpravy – vyrovnaní terénu a provést oplocení, zpevnění plochy či drenáž.

6 Plochy zařízení staveniště

Přednostně byly jako ZS určeny plochy na drážních pozemcích. Plochy ZS jsou situovány podle návrhu jednotlivých zpracovatelů rozhodujících SO (koleje, mosty). Návrh byl proveden s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány převážně tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo z drážního tělesa. Projektant vycházel ze stávajícího stavu ze závěrů z porad.

Úpravy a využití navržených ploch ZS budou součástí posouzení, přípravy a dodávky zhotovitele stavby. Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví.

Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou vyzískaného štěrku nebo zapanelováním. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněny a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazná. Projektové řešení vybavení ZS není předmětem řešení stavby, dokumentace řešení ZS a jeho realizace bude součástí dodávky. Po dobu využití ZS je třeba ochránit stávající i nové inženýrské sítě v místě ZS.

Věcné využití ploch ZS řeší tato dokumentace orientačně.

Ploch ZS jsou rozděleny podle základního hlediska a to:

- ZS1 – ZS10 – deponie materiálu zhotovitele
- ZS11– deponie mat. zhotovitele, recyklační a montážní základna
- ZS17 – ZS18 – deponie materiálu zhotovitele

Obvod staveniště a zařízení staveniště vč. užitkových ploch bude v rozsahu každé fáze oplocen plným plotem tak, aby bylo zamezeno vstupu třetích do prostoru staveniště. Obvod dočasných krátkodobých záborů staveniště bude vymezen mobilním ohrazením z tyčových kovových zábran. V kontaktu s veřejnou dopravou budou zábory dále zajištěny přechodným dopravním značením.

Navržené plochy zařízení staveniště jsou vyznačeny v koordinačních situacích v části dokumentace C. 2 a B.12.2.1 a B.12.2.2. Plochy zařízení staveniště jsou označeny „ZS“.

6.1 Seznam a popis ploch ZS

Všechny plochy ZS jsou dočasné, se zábořem do jednoho roku. S využitím některých ploch ČD a.s. nesouhlasily, neboť jsou využívány společností ČD Cargo a.s. – viz dokladová část této TZ. Přesto byly tyto plochy ponechány jako ZS a v dalším stupni dokumentace bude jejich využití upřesněno (projektant předpokládá, že bude možná dohoda mezi společností ČD Cargo a.s. a zhotovitelem na termínech využití nákladkových a vykládkových kolejí včetně využití ploch).

ZS 1

účel: deponie mat. zhotovitele
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 1 466 m²
přístup: z ul. Nádražní
parcelní číslo: 1457/1
vlastník: České dráhy a.s.
využití: dráha



ZS 2+ ZS3

účel: deponie mat. zhotovitele
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 1 326 + 983 m²
přístup: ze silnice II/284 a dále po staveništní komunikaci *
parcelní číslo: 211/1
vlastník: Správa železnic, státní organizace
využití: dráha



- Nutno zpevnit přístup a vykácet dřeviny.

ZS 4

účel: dočasná deponie neodplavitelného mat. zhotovitele (mostní nosníky)
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 1 409 m²
přístup: z II/283
parcelní číslo: 10/1
vlastník: Správa železnic, státní organizace
využití: dráha



ZS 5

účel: deponie mat. zhotovitele
umístění: vpravo ve směru staničení
velikost: 728 m²
přístup: z III/28312
parcelní číslo: 10/1
vlastník: Správa železnic, státní organizace
využití: dráha



ZS 6

účel: deponie mat. zhotovitele
umístění: vpravo ve směru staničení, zast. Tample
velikost: 958 m²
přístup: z III/28312
parcelní číslo: 60/1
vlastník: Správa železnic, státní organizace
využití: dráha



ZS 7 a ZS 8

účel:	deponie mat. zhotovitele
umístění:	vpravo ve směru staničení, výhybna Roztoky u Jílehnice
velikost:	627 + 1 110 m ²
přístup:	z III/28312 a III/28411
parcelní číslo:	2093/8
vlastník:	České dráhy a.s.
využití:	dráha



ZS 9, ZS 10 a ZS 11

účel:	deponie mat. zhotovitele
umístění:	vpravo ve směru staničení, ŽST Kunčice nad Labem
velikost:	5684 + 1 092 + 855 m ²
přístup:	z III/32551
parcelní číslo:	624/29
vlastník:	České dráhy a.s.
využití:	dráha



* Nutno upravit/zdemolovat stávající rampu

ZS 17

účel:	deponie mat. zhotovitele, SO 14-19-38
umístění:	vlevo ve směru staničení, km 79,500
velikost:	801m ²
přístup:	ze staveništní komunikace a přes provizorní most
parcelní číslo:	10/1
vlastník:	Správa železnic, státní organizace
využití:	dráha

ZS 18

účel:	deponie mat. zhotovitele
umístění:	vpravo ve směru staničení, km 79,889
velikost:	331m ²
přístup:	ze III/28312
parcelní číslo:	60/1
vlastník:	Správa železnic, státní organizace
využití:	dráha

6.2 Postup likvidace ZS

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy neboli při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

6.3 Přístup na staveniště

Příjezdové trasy ke staveništi z hlavních dopravních tras jsou navrženy na základě požadavků technického řešení jednotlivých stavebních objektů a na základě místního šetření zpracovatele dokumentace. Snahou návrhu bylo zajistit přístup z místních komunikací na drážní těleso v co nejkratších vzdálenostech. S ohledem na provádění prací dle harmonogramu bude nutné z hlediska dodavatelské přípravy předzásobit stavbu v mezidobí mezi výlukami stavebním materiálem.

K objektům jsou navrženy přístupy zejména z míst stávajících přejezdů s pokračováním po drážním tělese. V projektu stavby je uvažováno s třemi silničními mostními provizorií. Případné provizorní zatrubnění vodoteče je věcí ocenění zhotovitele stavby, stejně tak jako např. úprava ploch ZS atp.

6.4 Dopravní obsluha je zajištěna:

- Nákladními automobily (zejména přeprava betonových a asfaltových směsí, šrotu, výkopové zeminy na skládky, jež nemají napojení na vlečku).
- Nákladní železniční dopravou bude prováděn odvoz/návoz především materiál z SO železničního svršku a spodku (odvoz štěrku na recyklační základnu, návoz štěrku a štěrkodrtě z nakládkové stanice Košťálov).
- Stavbě budou sloužit veřejné komunikace I. II. a III. tříd a místních komunikací v majetku přilehlých obcí a neveřejné staveništní komunikace.

- d) Přístupové komunikace pro staveništní dopravu jsou barevně vyznačeny v části dokumentace F.2 a v TZ.
- e) Při odstavování mechanizace musí zhotovitel dbát na umožnění přístupu třetím osobám na pozemky v místě stávajících vjezdů a přístupů pro pěší.

7 Recyklační, demontážní a montážní základna, deponování užitého materiálu svršku

Demontáž železničního svršku při snášení kolejového roštu obsahuje vyjmutí kolejových polí a odstranění kolejového lože. Část starého štěrkové lože se navrhuje využít jako materiálu do nástupišť, část se bude recyklovat na štěrkodrt' fr.0/32.

Odstranění stávajícího kolejového roštu bude provedeno vyjmutím kolejových polí jeřáby s přemístěním po kolejích a uložení na demontážní základnu, je uvažováno s využitím plochy v ŽST Stará Paka, ŽST Roztoky u Jilemnice.

Demontovaná a deponovaná kolejová pole budou ohodnocena kategorizátorem a poté bude rozhodnuto o jejich využití, **demontážní a montážní základna je navržena v ŽST Roztoky u Jilemnice, ŽST Stará Paka a ŽST Kunčice nad Labem**. Nevyužité betonové pražce budou použity k recyklaci (drcení). Nevyužitelné dřevěné pražce budou uloženy jako nebezpečný odpad na skládku NO.

Po odstranění kolejového roštu bude zbývající štěrk přemístěn železničními vagony a odvezen na mezideponii. **Recyklační základna je navržena v místě ZS9 v ŽST Kunčice nad Labem**, kde bude vytríděn pro další použití do podkladních vrstev, do sanačních vrstev, násypů a zpevnění cest. S ohledem na velikost plochy v Kunčicích nad Labem je uvažováno s postupným odvozem recyklátu do ŽST Roztoky u Jilemnice.

7.1 Mechanizace a způsob provádění stavby

Postupy výstavby jsou podmíněny mimo jiné i požadavky investora, a to zejména termínem realizace v souladu s RPV, minimalizace výluk s upřednostněním jedné dlouhodobější výluky a realizovat stavbu pokud možno na drážních pozemcích, ve zvlášť odůvodněných případech se zásahem do mimodrážních pozemků.

Projektant dále zohlednil lokalitu stavby, dostupnost drážního tělesa pro mechanizaci a skutečnost, že trať protíná jak chráněné územní celky, tak intravilán obcí s využitelnými komunikacemi především silnic III. tříd a místních komunikací. Před zahájením prací na železničním svršku a spodku budou ve výluce položeny kabelové trasy.

Stavba je z hlediska technického řešení rozdělena na dva úseky:

- 1) úseky, kde je navržen nový železniční svršek i spodek,
- 2) úseky, kde je navržena pouze rekonstrukce železničního svršku bez zásahu do železničního spodku.

1a) Úsek bez snesení kolejového roštu km 77,225 - 77,950

Je navrženo pročištění štěrkové lože sanační čističkou, výměna kolejnic a poškozených pražců. V místě rekonstrukce mostních objektů je navrženo snesení kolejového roštu, přístup pro stavbu je uvažován ze silnice II/283.

1b) Úsek bez snesení kolejového roštu km 81,100 - 81,500

Je navrženo pročištění štěrkové lože sanační čističkou, výměna kolejnic a poškozených pražců.

2) Úseky s kompletní rekonstrukcí

V úseku bude dle kolejového návrhu sanační čističkou provedeno pročištění štěrkového lože, popřípadě odtěžení kolejového lože v tl 0,2m pod pražcem, zbylá vrstva kolejového lože bude sloužit pro pohyb staveništní mechanizace (ochráně před znehodnocením zemní pláň), následně budou vytrhána kolejová pole. Nejprve budou realizovány umělé stavby (mosty, propustky). Přístupy jsou navrženy po staveništních komunikacích, stávající silniční síti a v některých případech po drážním tělese. V blízkosti stavby se nachází vodoteče, které je navrženo s ohledem na přístup vozidel stavby překonat silničním mostním provizóriem v počtu 3 ks, se kterými je v nákladech projektu počítáno. Případné překročení menší vodoteče zatrubněním není v nákladech stavby uvažováno a zhotovitel si jej ocení sám obdobně jako plochy ZS a jejich zřízení, likvidaci atp.. Přístupy po drážním tělese limitují následné dokončení prací na železničním spodku! V projektu jsou práce navrženy na všech SO mostů a propustků v jednom stavebním postupu a je tedy potřeba nasadit dostatečné množství pracovní čet. Po dokončení SO mostů bude dokončen železniční spodek a svršek traťové koleje. V úseku se nachází hned několik mostů s prvkovou mostovkou, je tedy nutné počítat s několikerým zakopáním/vykopáním čističky.

Pro vozidla stavby budou sloužit komunikace zobrazené v části dokumentace F.2.1 a F.2.2. Navážení podkladních vrstev bude prováděno nákladními vozidly, v úseku je i navrženo mechanické zlepšení zeminy zemní frézou. Po rozprostření štěrku bude provedeno předštěrkování, položení kolejových polí a následně doštěrkování, zřízení BK a definitivní úprava GPK.

Kamenivo do kolejového lože i do konstrukčních vrstev bude získáno z lomu v Košťálově.

Nová kolejová pole v částech prováděných klasicky se předmontují na montážní základně z inventárních kolejnic. Přesun a pokládka nových kolejových polí bude prováděna po kolejích. Inventární kolejnice se budou nahrazovat dlouhými pasy svařených kolejnic 49 E1, které budou přepravovány po kolejích. Variantně lze pokládat železniční svršek v ose, tedy kolejnice a pražce zvlášť s navedením materiálu na začátku prací podél trati. Tento způsob práce umožňuje dokončit i dílčí traťové úseky bez návaznosti na začátek/konec stavby. Způsob realizace včetně kolejové mechanizace si ve shodě se zadavatelem určí zhotovitel.

Hospodaření s vyzískaným materiálem musí odpovídat Směrnici SŽDC č.42.

V místech, kde není možno nebo by bylo obtížné projednatelné navrhnout přístup na stavbu, je nutné počítat v místě širšího drážního pozemku s výhybnami pro silniční techniku.

S ohledem na objízdné trasy a jízdní řád autobusů je navržena realizace přejezdů o víkendech za pomoci provizorního zapanelování v místě přejezdu a obnovy provozu Po-Pá. Předpokládaná časová náročnost 3 x 2 dny na přejezd.

7.2 Využití stávajících nebo budovaných objektů

Při návrhu ploch zařízení staveniště byla snaha o využití stávajících objektů. Z toho důvodu je:

- K přístupům k plochám ZS budou využity stávající komunikace vyznačené v příloze F.2.1 a F.2.2.
- Recyklační základna je navržena v místě ZS9 v ŽST Kunčice nad Labem
- Montážní a demontážní základna je navržena v ŽST Roztoky u Jilemnice, ŽST Stará Paka a ŽST Kunčice nad Labem.

8 Dopravní trasy

Jedním z úkolů této dokumentace je kromě stanovení jednotlivých stavebních postupů při realizaci i návrh dopravních tras pro návoz a svoz stavebního materiálu a objízdných tras při uzavírkách.

Dopravní trasy jsou vyznačeny modrou barvou.

Doprava štěrku a štěrkopísku na stavbu

Páteř silniční dopravy pro nákladní automobilovou dopravu v místě stavby tvoří silnice:

- I. třídy:** I/16
- II. třídy:** II/283, II/284, II/293, II/295, II/325
- III. třídy:** III/28312, III/28641, III/28411, III/2953, III/2954, III/32551, III/28616, III/28615

Místní komunikace:

- Stará Paka – ul. Nádražní
- Bělá u Staré Paky – místní komunikace bez označení, sjezd ze silnice II/283
- Roztoky u Jilemnice – místní komunikace bez označení, sjezd ze silnice III/28411 směrem k trati
- Kunčice nad Labem – sjezdem z III/32551 po místních komunikacích směrem ke stanici

Z hlediska dopravních tras je největší omezení v místě křížení silnice II/283 s drahou v drážním km cca 77,700. Kde nákladním vozidla omezuje podjezdná výška mostu 2,9m. V těchto místech je navrženo přejíždění vozidel přes železniční násep v době výluky trati, zde je rovněž navržen přístup na stavbu.



9 Navržené zemníky pro stavbu

P.č.	Lokalita	Průměrná přepravní vzdálenost	Provozovatel
1.	Cementový beton. č.p. 117, Areál LTM 543 61 Vrchlabí - Kunčice nad Labem okres Trutnov	17km	Holcim (Česko) a.s., člen koncernu - betonárna Vrchlabí
2.	Asfaltový beton. Klásterská Lhota 543 61 Kunčice nad Labem okres Trutnov	20km	M-SILNICE a.s. - obalovna Klásterská Lhota (OZ PV)
3.	Kamenolom Královec	30km	EUROVIA Kamenolomy, a.s. Kamenolom Královec 542 03 Královec okres Trutnov
4.	Kamenolom Košťálov	18km	EUROVIA Kamenolomy, a.s. provozovna Košťálov 512 02 Košťálov Okres: Semily

K vytypovaným zemníkům byly navrženy dopravní trasy po stávajících silnicích.

Kamenolom Královec

Trasa: Kamenolom Královec → ŽST Hostinné

Celková délka trasy: **33 km**

Průjezdné ulice/silnice: ŽST Hostinné → silnice II. třídy 325 → silnice I. třídy Volanovská → silnice I. třídy Na Struze → silnice I. třídy 16 a dále po účelové komunikace do kamenolomu.

Trasa: Kamenolom Královec → ŽST Pilníkov

Celková délka trasy: **25 km**

Průjezdné ulice/silnice: ŽST Pilníkov → ul. Nádražní → silnice I. třídy Volanovská → silnice I. třídy Na Struze → silnice I. třídy 16 a dále po účelové komunikace do kamenolomu.

Trasa: Kamenolom Košťálov → ŽST Stará Paka

Celková délka trasy: **16 km**

Průjezdné ulice/silnice: kamenolom Košťálov účelová komunikace → silnice III. třídy 28310 → silnice II. třídy 283 → silnice II. Sokolská (Stará Paka) → ulice Nádražní (Stará Paka)

Cementový beton

Provozovatel Holcim (Česko) a.s., člen koncernu - betonárna Vrchlabí

*Celková délka trasy: **17 km***

Průjezdné ulice/silnice: silnice III/2953 → II/295 → III/2951 → Martinice v Krkonoších

Asfaltový beton

Provozovatel M-SILNICE a.s. - obalovna Klášterská Lhota (OZ PV)

Celková délka trasy: **20 km**

Průjezdové ulice/silnice: silnice III/32551 → II/32553 → I/16 → II/293 → III/2951 → Martinice v Krkonoších

10 Odpady

Problematika odpadového hospodářství je podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace B.3, podle právních předpisů, platných od 1.1.2002. Jedná se o zákon č. 541/2020Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění zákona č. 477/2001 Sb., a s ním souvisejících vyhlášek: č. 199/2019Sb., č. 8/2021Sb.

V projektové dokumentaci je souhrnně zpracováno předpokládané množství vyzískaných materiálů ze stavební činnosti. Je specifikováno jejich možné užití v rámci stavby nebo další využití v souladu s platnou legislativou. Dále jsou navrženy možnosti odstranění potencionálních odpadů a je uveden orientační seznam firem zabývajících se odstraňováním odpadů v daném regionu.

Pro odvoz přebytečného výkopku, sutí a demontovaného materiálu a zařízení byly vytipovány následující dopravní trasy **po silnicích I., II., III. třídy a po místních komunikacích**:

Uvažované skládky:

Lokalita uložení odpadu	Poznámka
Skládka Dolní Branná (jedná se o skládku skupiny S - ostatní odpad v k.ú. Dolní Branná a Horní Kalná)	Štěrky z kolejiště (odpad po recyklaci), dřevo po stavebním použití, z demolic, plasty z interiérů demolovaných objektů, Polyetylenové podlahy (žel. svršek), pryžové podlahy (žel. svršek), izolátory porcelánové, zbytky izolačních materiálů
Recyklační středisko stavebních odpadů Vrchlabí v k.ú. Vrchlabí	Stavební a demoliční suť (cihly) (17-01-02), vybouraný asfaltový beton bez dehtu (17-03-02), prostý beton v kusovitosti do 0,5x0,5 m (17-01-01) železobeton v kusovitosti do 0,5x0,5 m (17-01-01), železobeton v kusovitosti nad 0,5x0,5 m (17-01-01), železniční pražce betonové (17-01-01), kůly a sloupy betonové (17-01-01)
Skládka Lodín (jedná se o skládku skupiny S - nebezpečný odpad v k.ú. Lodín)	Kůly a sloupy dřevěné (17-02-04), trafo bez náplně PCB a škodlivin (16-02-14), odpojovače-ocel, porcelán 100kg (17-01-03), kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky (16-02-13), izolační materiály obsahující nebezpečné látky (17-06-03), odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory (16-02-14), železniční pražce dřevěné
Sklad nebezpečných odpadů v areálu skládky Lodín (k.ú. Lodín)	Asfaltové stavební nátěry (17-03-03), odpadní ředidla (07-03-04), staré nátěrové hmoty (08-01-17),
Zařízení pro sběr uvedeného odpadu v k.ú. Vrchlabí (přijímány jsou pouze dřevní štěpky po štěpkování)	Pařezy (02-01-03), smýcené stromy a keře (02-01-03)

Lokalita uložení odpadu	Poznámka
Sběrna a výkupna Vrchlabí v k.ú. Vrchlabí	Výhybky znečištěné mazadly (17-04-09)
Sběrna a výkupna Vrchlabí v k.ú. Vrchlabí	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej, rozvaděče kovové bez výzbroje, směsné kovy.

10.1 Zatížení dopravních tras

Předpokládá se, že zhotovitel bude mít možnost nasadit nákladní dopravu realizovanou nákladními vozidly s nástavbou sklápěcí korby o objemu buď 12 (6x6) nebo 18 (8x8) m³. Modelovou řadu bude volit podle specifik terénu a charakteristik objemových hmotností v rozpětí podvozků 6x6 až 8x8 se GTW "celkovou maximální technicky přípustnou hmotností vozidla " v rozpětí 30 – 50t.

Frekvence vozidel

Jako modelový příklad pro výpočet byl brán úsek stavby Stará paka (mimo) – Roztoky u Jilemnice (včetně), kde se předpokládá největší zatížení staveništní dopravou. Dále byl stanoven časový interval objemově nejvíce náročného stavebního postupu a předpokládané dny návozy včetně stanovení pracovní doby. Následně z objemové hmotnosti v souvislosti s reálně dosažitelnou a využitelnou kapacitou nástavby nákladního vozidla vyšly potřebné intenzity přepravy.

Trvání přepravy materiálu v TÚ Stará Paka - Roztoky (50% z doby realizace)	75 dní
Počet dní v týdnu:	7
Počet hodin denně	8
Objem materiálu na skládku:	32977m ³ /69251t (pro výpočet)
Objem nového materiálu:	30448m ³ /63941t

Frekvence vozidel

Jednostranný sklápěč 6x6	70 voz/den ekv. 1voz. za 7min
Jednostranný sklápěč 8x8	39 voz/den ekv. 1voz. za 13min

Přístupové komunikace k rekonstruovaným přejezdům v místech, kde není navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku budou zatíženy minimálně, bude se jednat jen o montáž technologie zab. zař..

10.2 Diagnostika a oprava stávajících komunikací, provizorní přístupy

V rámci projektu stavby jsou vyčleněny finance na nutné opravy a zesílení vozovek před a po stavbě, dle požadavků správců/vlastníků těchto komunikací. Diagnostiku, pasportizaci a fotodokumentaci zajistí zhotovitel stavby těsně před zahájením stavby.

V rozpočtu je uvažováno s nutností:

- V délce 2475m vystavět provizorní staveništní komunikace.

- Opravit cca 20% povrchů komunikací III. tříd a místních komunikací v délce 9900 x 0,2 = 1980m v šířce 7m.

Plocha k úpravě 7 x 1980 = 13 860m².

- Před zahájením přeprav nutno sanovat (oprava výtluk atp.) silnice „C1“ mezi III/32551 a recyklační základnou, na konci stavby povrch komunikace odfrézovat a položit novou brusnou vrstvu v předpokládané ploše 1480m².

V souběhu s tratí je vodoteč, která je v místech stávajících přejezdů a přechodů překonána mostní konstrukcí, která neumožňuje přejezd staveništní technice. **Proto je ve stavbě uvažováno s použitím tří mostních provizorií typu MS s výhradní zatížitelností do 32t.**

10.3 Možnost zajištění přívodu vody a energií ke staveništi

10.4 Voda

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa.

V místech, kde nebude možné připojení ke stávajícím zdrojům, se bude voda dovážet.

10.5 Elektrická energie

Staveniště a zařízení staveniště budou připojeny na stávající rozvod.

Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednán se správcem a majitelem odběrného místa.

Pokud bude zařízení staveniště v železniční stanici připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno dodržet následující postup:

Podmínky připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa.

Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002“.

V ostatních případech budou dodávky el. energie řešeny mobilními agregáty.

10.6 Kanalizace

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železniční stanice se budou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení je součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách.

10.7 Telefon

Vzhledem k charakteru stavby, budou na stavenišťích používány mobilní telefony. Do vybraných objektů ZS bude zavedeno telefonní spojení na základě projednání s ČD. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby v části C.2 tohoto projektu.

11 Údaje o zvláštních opatřeních při stavbě

Při provádění stavby je třeba respektovat tyto opatření:

- Všechny provizorní/staveništní přejezdy a přechody budou střeženy odborně způsobilým zaměstnancem zhotovitele, který bude v telefonickém kontaktu s výpravčím (přes mobilní telefon, vysílačku s napojením na místní rádiový systém stanice)
- Postupy a činnosti v postupech vyžadující kolaudaci DÚ musí respektovat pracovní dobu úřadu.
- Zhotovitel je povinen obvod stavby řádně oplotit a střežit, je zodpovědný za nechráněné, odkryté a provizorní kabelové trasy v obvodu stavby.
- Zhotovitel je povinen ochránit stávající infrastrukturu před poškozením během stavby, zejména se jedná o stávající inženýrské sítě a stávající koleje, přes které jsou navrženy staveništní přejezdy a zdokumentovat jejich stav před a po stavbě.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu před zahájením přeprav materiálů po silnicích I., II. a III. tříd a městských komunikací kontaktuje správce těchto silnic a projedná harmonogram a množství přepravovaného materiálu. Před zahájením přeprav bude třeba zdokumentovat stávající stav dotčených komunikací (fotodokumentace, videozáznam) a tento záznam předat správci silnic. Po skončení přeprav projednat jejich případnou opravu.
- Zhotovitel v dostatečném předstihu projedná návrh tras NAD a linkové dopravy, ve kterém zohlední postupnou realizaci stávajících přejezdů tak, aby vždy existovali odpovídající objízdné trasy. Projektant na tomto místě upozorňuje na nízkou podjezdnou výšku některých mostů.
- V prvním úseku stavby Stará Paka - Roztoky u Jílehnice jsou navržena tři mostní silniční provizoria u SO 14-19-10, SO 14-19-38, SO 14-19-53 a to z důvodu přístupu staveništní techniky na stavbu. Jsou navrženy staveništní komunikace, které vyžadují kácení, které je možné provádět buďto v období vegetačního klidu, nebo na výjimku. K některým stavebním objektům je přístup možný pouze z drážního tělesa.

12 Stavební postupy

Stavební postupy

Předpokládaný termín realizace stavby s termínem zahájení stavby dle HMG.

Začátek stavby: 1.3.2024
Konec stavby 2025

12.1 Přípravné práce

Od 1. 3. 2024 budou probíhat přípravné práce, které zahrnují zejména zpracování RDS, přípravu zhotovitele na hlavní stavební sezónu (vytyčení, oplocení a projednání ploch ZS), projednání dopravních tras a navržených skládek a zemníků. Bez nároku na výluky budou realizovány přeložky stávajících kabelových tras popřípadě jejich ochrana, budou zahájeny výkopové práce pro definitivní kabelové trasy. Dále bude objednána stavební materiál pro jednotlivé SO a technologie pro PS. Budou zahájeny stavební práce ve VB a na nových prefabrikovaných objektech technologických budov. Případné omezení drážní dopravy bude spočívat v pomalých jízdách v místě pracovního místa. Bude zpracována realizační dokumentace.

1. V realizaci

- a) přeložky, protlaky a případně zahloubení a ochrana stávajících inženýrských sítí (viz. konkrétní SP v jednotlivých SO a PS)
- b) výstavba přístupových komunikací (součást SO 14-16-01.2)
- c) výkopové práce pro definitivní kabelové trasy
- d) demolice zbytných pozemních objektů
- e) odstranění lesní a mimolesní zeleně
- f) objednání a zahájení výroby technologie zab. zařízení
- g) výstavba umělých staveb ve stanicích:
 - SO 19-15-01 ŽST Kunčice nad Labem, úpravy výpravní budovy - výstavba nové TB

2. Omezení rychlosti

V místě probíhajících prací pomalá jízda rychlostí nejvýše 50 km/h

3. Zabezpečovací zařízení

V provozu stávající zab. zařízení bez omezení.

12.2 ŽST Kunčice n. Lab. SP 1.1

- zřízení provizorních nástupišť v ŽST Kunčice n. Lab.
- Zahájení prací na kabelových trasách
- Práce na propustku v km 97,186 bez zásahu do liché kolejové skupiny
- úpravy výpravní budovy
- práce na SZZ a ostatních technologiích

- práce na PZZ přejezdů P4516, P4617, P4518

1. V realizaci

všechny relevantní PS 19-XX-XX a SO 19-XX-XX

2. Délka stavebního postupu / délka výluky

59 dní

3. Vyloučí se

Nepřetržitá výluka

- části staničních kolejí č. 2, 4, 6

4. Omezení rychlosti

V celém obvodu stanice rychlost nejvýše 40 km/h s případnými dalšími omezeními dle ROV.

5. Zabezpečovací zařízení

- V provozu stávající SZZ

6. Jízdy vlaků

- Během postupu provoz vlaků v celém úseku Trutnov – Kunčice n. Lab. / Vrchlabí – Martinice v Krkonoších
- ŽST Kunčice nad Labem provoz po kolejích č.1, 3 a 5 ke stávajícím nástupištím

7. Další opatření

- ložné manipulace v ŽST (na VNVK) po celou dobu stavebního postupu vyloučeny

12.3 ŽST Kunčice n. Lab. SP 1.2

- vyjmutí 1.koleje
- rekonstrukce kolejí č. 1, 3, 5
- rekonstrukce výhybek č.6X, 7X, 8X, 10X
- výstavba poloostrovního nástupiště
- úpravy výpravní budovy
- Práce na propustku v km 97,186 bez zásahu do liché kolejové skupiny
- práce na SZZ a ostatních technologiích
- práce na PZZ přejezdů P4516, P4617, P4518

1. V realizaci

všechny relevantní PS 19-XX-XX a SO 19-XX-XX

2. Délka stavebního postupu / délka výluky

50 dní

3. Vyloučí se

Nepřetržitá výluka

- část zhlaví s výhybkami č.8, 9, 10, 12
- staniční kolej č.1, 3, 5, 7

4. Omezení rychlosti

V celém obvodu stanice rychlost nejvýše 40 km/h s případnými dalšími omezeními dle ROV.

5. Zabezpečovací zařízení

- V provozu stávající SZZ v provizorním mezistavu dle přílohy D.1.1.3.B.0201 Situační schéma ŽST KUNČICE NAD LABEM SP1
- Výstavba nového SZZ

6. Jízdy vlaků

- Osobní doprava v provozu k provizorním nástupištím u kolejí č. 2 a 4
- Během postupu provoz vlaků v celém úseku Trutnov – Kunčice n. Lab. / Vrchlabí – Martinice v Krkonoších
- Obsluha vlečky KVK + AGRO Kunčice nad Labem úvratí přes výhybku 5XB

7. Další opatření

- ložné manipulace v ŽST (na VN VK) po celou dobu stavebního postupu vyloučeny

12.4 ŽST Kunčice n. Lab. SP 1.3

- rekonstrukce kolejí č. 1, 3, 5
- rekonstrukce výhybek č.6X, 7X, 8X, 10X
- výstavba poloostrovního nástupiště
- úpravy výpravní budovy
- Práce na propustku v km 97,186 bez zásahu do liché kolejové skupiny
- práce na SZZ a ostatních technologiích
- práce na PZZ přejezdů P4516, P4617, P4518

1. V realizaci

všechny relevantní PS 19-XX-XX a SO 19-XX-XX

2. Délka stavebního postupu / délka výluky

11 dní

3. Vyloučí se

Nepřetržitá výluka

- část zhlaví s výhybkami č.8, 9, 10, 12
- staniční kolej č.1, 3, 5, 7
- vlečka KVK + AGRO

4. Omezení rychlosti

V celém obvodu stanice rychlost nejvýše 40 km/h s případnými dalšími omezeními dle ROV.

5. Zabezpečovací zařízení

- V provozu stávající SZZ v provizorním mezistavu dle přílohy D.1.1.3.B.0201 Situační schéma ŽST KUNČICE NAD LABEM SP1
- Výstavba nového SZZ

6. Jízdy vlaků

- Osobní doprava v provozu k provizorním nástupištím u kolejí č. 2 a 4
- Během postupu provoz vlaků v celém úseku Trutnov – Kunčice n. Lab. / Vrchlabí – Martinice v Krkonoších
- vlečky KVK + AGRO Kunčice nad Labem bez obsluhy

7. Další opatření

- ložné manipulace v ŽST (na VNVK) po celou dobu stavebního postupu vyloučeny

12.5 ŽST Kunčice n. Lab. SP 1.4

- rekonstrukce kolejí č. 1, 3, 5
- rekonstrukce částí kolejí 2, 4, 6
- rekonstrukce hostinského zhlaví včetně napojení vleček
- rekonstrukce výhybek č. 1X - 10X
- výstavba poloostrovního nástupiště
- úpravy výpravní budovy
- Práce na propustku v km 97,186
- práce na SZZ a ostatních technologiích
- práce na PZZ přejezdů P4516, P4617, P4518, P4519

1. V realizaci

všechny relevantní PS 19-XX-XX a SO 19-XX-XX

2. Délka stavebního postupu / délka výluky

10 dní

3. Vyloučí se

Nepřetržitá výluka

- Kompletní vyloučení provozu v úseku Hostinné (mimo) – Stará Paka (mimo)/Vrchlabí/Rokytnice nad Jizerou

4. Omezení rychlosti

V celém obvodu stanice rychlost nejvýše 40 km/h s případnými dalšími omezeními dle ROV.

5. Zabezpečovací zařízení

- V průběhu postupu aktivace nového SZZ dle přílohy D.1.1.3.B.0201 Situační schéma ŽST KUNČICE NAD LABEM SP2b
- V průběhu postupu aktivace nového nových PZZ přejezdů P4516, P4617, P4518

6. Jízdy vlaků

- Osobní i nákladní doprava vyloučena v úseku Hostinné – Stará Paka/Vrchlabí/Rokytnice nad Jizerou
- vlečky KVK + AGRO Kunčice nad Labem bez obsluhy
- vlečka Hrabačov bez obsluhy

7. Další opatření

- ložné manipulace v ŽST (na VNVK) po celou dobu stavebního postupu vyloučeny, vyhlášen zákaz nakládky a vykládky (ZAN)
- vlaky osobní dopravy v úseku Hostinné – Stará Paka, Kunčice n.L. – Vrchlabí, Martinice v Krkonoších – Rokytnice n.J. odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD dle opatření dopravce

12.6 ŽST Kunčice n. Lab. SP 2

- rekonstrukce zbývajících částí zhlaví a záhlaví směr Hostinné
- rekonstrukce části staničních kolejí č. 2, 4, 6
- rekonstrukce žel. přejezdu P4519 km 97,341
- úpravy výpravní budovy
- rekonstrukce propustku ev. km 97,186
- práce na SZZ a ostatních technologiích
- práce na PZZ přejezdu P4519

1. V realizaci

všechny relevantní PS 19-XX-XX a SO 19-XX-XX

2. Délka stavebního postupu / délka výluky

32 dní

3. Vyloučí se

Nepřetržitá výluka

- traťová kolej Hostinné – Kunčice nad Labem
- celé zhlaví a záhlaví směr Hostinné
- části staničních kolejí č. 2, 4, 6

4. Omezení rychlosti

V celém obvodu stanice rychlost nejvýše 40 km/h s případnými dalšími omezeními dle ROV.

5. Zabezpečovací zařízení

- V provozu nové SZZ dle přílohy D.1.1.3.B.0201 Situační schéma ŽST KUNČICE NAD LABEM SP2b
- Na konci postupu aktivace definitivního SZZ ŽST Kunčice nad Labem

6. Jízdy vlaků

- Osobní doprava Kunčice nad Labem - Stará Paka/Vrchlabí vedena od nového poloostrovního nástupiště na koleje č. 1, 3 a 5 (všechny koleje jsou kusé, nutné použití vratných souprav)
- Osobní doprava i nákladní doprava v úseku Hostinné – Kunčice nad Labem vyloučena
- nákladní doprava z/do Vrchlabí úvratí přes koleje č.2, 4, 6 bez možnosti objetí soupravy

7. Další opatření

- Obsluha vlečky KVK + Agro po koleji č. 5 od Staré Paky
- ložné manipulace v ŽST (na VNVK) po celou dobu stavebního postupu vyloučeny
- NAD v úseku Hostinné – Kunčice nad Labem

12.7 TÚ Stará Paka – Roztoky u Jilemnice

- rekonstrukce železničního svršku a spodku
- rekonstrukce nástupišť na zastávkách, přístřešky, orientační systém
- rekonstrukce železničních přejezdů
- rekonstrukce mostů, propustů a dalších umělých staveb železničního spodku
- rekonstrukce výstroje dráhy
- práce na kabelových trasách
- úprava TZZ

1. Rozsah práce

všechny relevantní PS 14-XX-XX a SO 14-XX-XX

2. Délka stavebního postupu / délka výluky

130 dní, z toho 120 dní v překryvu s SP1.1, SP1.2, SP1.3, dále 10 dní v překryvu s SP1.4

3. Vyloučí se

Nepřetržitá výluka

- Stará Paka (mimo) – Martinice v Krkonoších (mimo)

4. Omezení rychlosti

Vyloučená kolej

5. Zabezpečovací zařízení

- v úseku Stará Paka (mimo) – Martinice v Krkonoších (včetně) je po dobu stavební činnosti zabezpečovací zařízení mimo provoz
- posledních 7 dní postupu je určeno pro aktivaci TZZ

6. Jízdy vlaků

- 120 dní - provoz vlaků osobní a nákladní dopravy pouze v úseku Trutnov – Martinice v Krk. (včetně)
- 10 dní - provoz vlaků osobní a nákladní dopravy pouze v úseku Trutnov – Hostinné (včetně)

7. Další opatření

- 120 dní - vlaky osobní dopravy v úseku Martinice v Krk. – Stará Paka odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD dle opatření dopravce
- 10 dní - vlaky osobní dopravy v úseku Hostinné – Stará Paka, Kunčice n.L. – Vrchlabí, Martinice v Krkonoších – Rokytnice n.J. odřeknuty a nahrazeny autobusy NAD dle opatření dopravce

Pro tuto výluku musí být zpracován výlukový GVD. Jízdní doba autobusu v úseku Stará Paka – Martinice v Krkonoších činí cca 38 min, zatímco vlak tuto vzdálenost ujede za cca 20 min:

- Orientačně směr Stará Paka – Trutnov

odj. Stará Paka S:35, příj. / odj. Martinice L:13 – L:16 (zpoždění 19 min), křižování přeloženo z Pilníkova do Hostinného nebo z Trutnova do Pilníkova dle použitého konceptu dopravy (křižování Os x Os v ose symetrie S:00 Kunčice nad Labem nebo Hostinné).

- Orientačně směr Trutnov – Stará Paka

příj. / odj. Martinice S:41 – S:44 (náskok 20 min), příj. Stará Paka L:22, křižování přeloženo z Pilníkova do Hostinného nebo z Trutnova do Pilníkova dle použitého konceptu dopravy.

V souvislosti se zavedením NAD a prodloužením jízdních dob dojde pravděpodobně k rozšíření systémových nepřipojů v uzlu Trutnov. Po dobu trvání nepřetržité výluky bude možné zajistit dopravu na úseku Trutnov – Martinice v Krkonoších jednou ideálně vratnou soupravou.

12.8 Dokončovací práce

Zrušení ploch ZS, následné podbití a broušení kolejnic a výhybek.

13 Postupné uvádění do provozu

V souladu se stavebními postupy.

14 Požadavky na výluky veřejné dopravy

14.1 Železnice

Úplné vyloučení provozu a NAD

Po dobu stavby nebude průjezdný úsek ŽST Stará Paka – ŽST Roztoky u Jilemnice - TÚ se realizuje v celku a ŽST Kunčice nad Labem.

Úplné výluky provozu:

- je navržena 120 denní nepřetržitá výluka úseku ŽST Stará Paka (mimo) – ŽST Roztoky u Jilemnice (mimo)
- je navržena nepřetržitá 10 denní výluka úseku ŽST Stará Paka (mimo) – ŽST Hostinné (mimo) včetně odbočných tratí do Rokytnice nad Jizerou a Vrchlabí včetně souvisejících vleček.
- je navrženo úplné vyloučení provozu vleček KVK a AGRO v ŽST Kunčice nad Labem v délce 21 dní

NAD je definována v jednotlivých SP.

14.2 Silnice

Pro všechny uzavírky komunikací platí, že budou dodavatelem stavby ve správním řízení řádně objednány a případné objízdné trasy předpisově označeny.

14.3 Rušené a rekonstruované přejezdy

Přejezdy budou rekonstruovány a uváděny do provozu v rámci nepřetržité výluky TÚ Stará Paka (mimo) – Roztoky u Jilemnice (mimo).

Pro stavebně rekonstruované přejezdy přes účelové komunikace (lesní cesty atp.) nejsou zpracována DIO. V případě, že nebude existovat objízdná trasa a bude potřeba zachovat přejezd vozidel v místě stavebních prací na přejezdu, bude mimo polohu probíhajících stavebních prací umožněn přejezd provizorním zašterkováním, zapanelováním, např. přejezd č. P 4499.

Přejezdy, kde dochází k rekonstrukci technologie zabezpečovacího zařízení přejezdu, nebudou uzavřeny pro silniční dopravu, kabelové trasy budou vedeny protlakem pod komunikací. Aktivace zab.zař. proběhne za drážní výluky.

Přejezdy, přes které jsou vedeny linky hromadné dopravy, budou rekonstruovány o postupně víkendech při úplných uzavírkách, kdy autobusy nejezdí. Z tohoto důvodu musí být navrženo takové technické řešení, které umožní (nevyžaduje technologické přestávky). Tzn., ZKPP nesmí být ze zlepšených zemin, stabilizací atp.

DIO jsou navrženy pro přejezdy:

P4492 - navržena objízdná trasa viz DIO 04.

P4495 - navržena objízdná trasa viz DIO 05.

P4496 - navržena objízdná trasa viz DIO 06.

Návrh dopravních opatření viz část dokumentace B.08.

14.4 Komunikace pod mostními objekty dotčené stavbou

Sanace mostu SO 14-19-04 most přes II/284, uzavírka komunikace z důvodu sanace klenby mostu na 21 dní. Dopravní opatření viz DIO 02.

Bude umožněn průjezd vozidly hromadné dopravy, sanace budou probíhat v přestávkách mezi průjezdy autobusů (z pojezdové plošiny, posuvné bednění.....).

Sanace mostu SO 14-19-06 most přes II/283, uzavírka komunikace z důvodu sanace klenby mostu na 21 dní. Dopravní opatření viz DIO 01.

Bude umožněn průjezd vozidlům hromadné dopravy, sanace budou probíhat v přestávkách mezi průjezdy autobusů (z pojízdné plošiny, posuvné bednění.....).

Sanace mostu SO 14-19-12

Během sanace mostu je nutné uzavřít komunikaci pod mostem na 21 dní. Dopravní opatření viz DIO 03. Bude umožněn průjezd vozidlům hromadné dopravy, sanace budou probíhat v přestávkách mezi průjezdy autobusů (z pojízdné plošiny, posuvné bednění.....).

14.5 Provoz pěších a cyklistické dopravy

Provoz pěších a cyklistické dopravy bude omezen při sanaci mostních kleneb tak, že bude vždy pod mostech převeden provoz do jednoho směru.

15 Povodňový a havarijný plán

Povodňový a havarijný plán je součástí souhrnné části dokumentace – „B.4.2 Vliv stavby na životní prostředí“.

16 Popis staveb zařízení staveniště vyžadujících ohlášení

Konkrétní vybavení zařízení staveniště není náplní tohoto projektu a bude odvislé od dodavatele stavby. Stavby, na které se vztahuje ohlašovací povinnost vymezuje Zákon o územním plánování a stavebním řádu v § 103.

17 Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba musí být zabezpečena výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy, určené pro uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny.

18 Řešení technické a dopravní infrastruktury, včetně řešení dopravy v klidu, dodržování podmínek stanovených pro navrhování staveb na poddolovaném a svážném území.

Stavba se nenachází na svážném ani poddolovaném území.

19 Bezpečnostní opatření při provádění stavby

Zaměstnavatel – zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnícím týkajícími se kontaktu se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (SŽ, s. o., správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Stavební činnost v prostorách Správy železnic a provozované ŽDC

Činnost cizích právnických a fyzických osob (zhotovitelé stavebních prací) v objektech a prostorách zadavatele stavby musí být v souladu s předpisem SŽ Bp1 – Předpis provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací, který je pro dodavatele závazný. Dodavatelé smějí pracovat v uvedených prostorách pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami.

SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy – požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných SŽ. Každý zaměstnanec dodavatele, který bude pracovat v obvodu dráhy, musí před zahájením činnosti na dráhách provozovaných SŽ, s.o., absolvovat „Vstupní školení BOZP“.

Pracovníci dodavatelů stavby, kteří se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních Správy železnic a na provozované ŽDC na základě smluvního vztahu jsou povinni být po dobu pohybu v těchto místech viditelně označeni průkazem, který vydává. Odbor bezpečnosti Správy železnic na základě žádosti dle podmínek uvedených v předpisu SŽDC Ob1 díl II – Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Osoby s právem vstupu do provozované ŽDC musí k žádosti také předložit kopii Posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, § 2 písmeno b) bod 1/ a kopii potvrzení o absolvování školení v kabinetu bezpečnosti práce podle předpisu SŽ Zam1.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám, které provádí Odbor provozuschopnosti Správy železnic. Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle z.č. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov hl. n.“ vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o D.1. železniční zabezpečovací zařízení, D.2. železniční sdělovací zařízení, D.3. silnoproudá technologie včetně DŘT, E.3. Trakční a energetická zařízení (určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách) musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle zákona č.250/2021 Sb., s příslušnými prováděcími předpisy o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) (příloha 4).

Přehled základních legislativních předpisů BOZP platných pro pracovní činnost ve stavebnictví:

Z č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Z č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek BOZP)

Z.č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů

NV č. 591/2006 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

NV 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

NV 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

NV 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

NV č. 390/2021 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků

NV 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

NV 375/2017 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a signálů

NV 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

NV 406/2004 Sb., o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu

Z č. 250/2021 Sb., zákon o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení a o změně souvisejících zákonů

Vyhl. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení

Vyhl.č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

Vyhl.č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli

Vyhl.č.394/2006 Sb., kterou se stanoví práce s ojedinělou a krátkodobou expozicí azbestu a postup při určení ojedinělé a krátkodobé expozice těchto prací

Ostatní

Upozorňujeme na přílohu „Doklady“, kde jsou uvedeny podmínky pro práci v blízkosti stávajících inženýrských sítí z hlediska podmínek a souhlasů správců.

20 Vliv provádění stavby na životní prostředí

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- omezení veřejnosti jak výlukami v železniční dopravě, tak nutností využívání např. objízdných tras při uzavírce mostních objektů, silniční omezení apod.
- zvýšením četnosti jízd nákladních automobilů v obcích.

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostními předpisy, protipožárními předpisy, havarijním řádem a pod). Pro minimalizaci negativních dopadů realizace stavby na životní prostředí je nutno:

- snižovat prašnost klopením, uložený sypký materiál musí být zakryt plachtami dle §52 zák.č. 361/2000Sb.
- udržovat příjezdné komunikace v čistotě a dobrém technickém stavu
- zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku
- náklady a vozidlo ukládat tak, aby nedocházelo k uvolňování materiálu
- hlukově náročné práce provádět jen v nejnutnějším rozsahu a dodržovat hygienické limity
- organizací práce minimalizovat počty jízd nákladních aut, minimalizovat omezení silniční dopravy v oblasti výstavby
- vyloučit možnost znečištění zemin či vod únikem ropných látek ze stavební mechanizace
- zabezpečit ochranná pásma a ochranu objektů a zeleně
- stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek

Problematika životního prostředí je detailně řešena v samostatné části dokumentace B.3 - Vliv stavby na životní prostředí.

Přípravné práce jsou navrženy v období vegetačního klidu. Při změně termínu realizace je toto třeba respektovat, aby nebyla narušena reprodukce populací volně žijících živočichů a poškozována fauna.

Při kácení stromů v únoru a březnu za mírné zimy je třeba provést kontrolu stromů ornitologem, aby bylo zamezeno kácení stromů s aktivním hnízdem.

Během stavby je nutné respektovat okrajové prvky dřevin podél obvodu stavby a v případě potřeby je vhodným způsobem ochránit (dřevěné bednění, omotání plastovým husím krkem apod.)

21 ZÁVĚR

Navržené stavební postupy dokladují, že stavbu „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov hl. n.“ je možno v navržených stavebních postupech realizovat. Zhotovitel vypracuje podrobný HMG stavby tak, aby na sebe práce plynule navazovaly. Zhotovitel bude spolupracovat při tvorbě HMG s investorem a orgány státní správy.

22 Přílohy

- 1) Souhlas obce se zřízením recyklační základny
- 2) vyjádření KSSLK k dopravním trasám
- 3) vyjádření SÚSKHK k dopravním trasám
- 4) Souhlas vlečkařů s 21denní výlukou