

ČÁST A

AKTUALIZACE 02/2014

Číslo změny	Obsah změny	Datum změny
01	-	
02	-	
03	-	

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

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. MIROSLAV KRSEK

Garant profese:

ING. MIROSLAV KRSEK

Středisko:

250 HRADEC KRÁLOVÉ

Vedoucí střediska:

ING. PAVEL HORÁČEK

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. MIROSLAV KRSEK

Vypracoval:

ING. MIROSLAV KRSEK

Kontroloval:

ING. JAN JANOUŠEK

Název akce:

**REVITALIZACE TRATI
HRADEC KRÁLOVÉ – JAROMĚŘ – TRUTNOV**

Číslo smlouvy:

13-143.250

Projektový stupeň:

Přípravná dokumentace

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

28. 2. 2014

Číslo části:

A

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	5
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	5
1.2	ÚDAJE O ŽADATELI	6
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	6
2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	8
2.1	ZADÁNÍ INVESTORA	8
2.2	GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY	8
2.3	PRŮZKUMY	9
2.4	PROJEDNÁNÍ NÁVRHU NA PORADÁCH	9
2.5	PODKLADY OD ZADAVATELE	10
2.6	OSTATNÍ PODKLADY	10
3	ÚDAJE O ÚZEMÍ	11
3.1	ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	11
3.2	DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ	12
3.3	ÚDAJE O OCHRANĚ ÚZEMÍ	13
3.4	ODTOKOVÉ POMĚRY	14
3.5	ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	15
3.5.1	Územní plány obcí	15
3.5.2	Zásady územního rozvoje	18
3.5.2.1	Zdvojkolejnění tratě Hradec Králové - Jaroměř	19
3.5.2.2	Vysokovská spojka	19
3.5.2.3	Další veřejně prospěšné stavby	19
3.6	OBECNÉ TECHNICKÉ POŽADAVKY NA VYUŽITÍ ÚZEMÍ	19
3.7	POŽADAVKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ	20
3.8	VÝJIMKY A ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ	21
3.9	SOUVISEJÍCÍCH A PODMIŇUJÍCÍ INVESTICE	21
3.10	SEZNAM DOTČENÝCH POZEMKŮ A STAVEB	21
3.10.1	Pozemky	21
3.10.2	Stavby	22
4	ÚDAJE O STAVBĚ	23
4.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	23
4.2	ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY	23
4.3	TRVÁNÍ STAVBY	23
4.4	OCHRANA STAVBY	23
4.5	TECHNICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY	23

4.5.1	Obecné technické požadavky	23
4.5.2	Technické požadavky pro bezbariérové užívání	25
4.5.2.1	Nástupiště	25
4.5.2.2	Pozemní objekty	26
4.6	ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	26
4.7	VÝJIMKY A ÚLEVOVÁ ŘEŠENÍ	26
4.8	ZÁKLADNÍ KAPACITY	27
4.9	ZÁKLADNÍ BILANCE STAVBY	28
4.9.1	Elektrická energie	28
4.9.1.1	Napájení trakčního vedení	28
4.9.1.2	Ostatní napájení	28
4.9.2	Voda	29
4.9.3	Plyn	30
4.9.4	Odpady	30
4.9.5	Emise	31
4.10	ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY	32
4.11	NÁKLADY STAVBY	32
5	ČLENĚNÍ STAVBY NA PS A SO	33
6	ČLENĚNÍ DOKUMENTACE	38

1 Identifikační údaje

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov
Dotčené tratě:	Trať č. 505 dle SJŘ (Hradec Králové hl.n. – Jaroměř) Trať č. 509 dle SJŘ (Jaroměř - Trutnov hl.n.) resp. 031 a 032 dle KJŘ
Trať dle Prohlášení o dráze 2014¹	Hradec Králové hl.n. – Jaroměř (031 dle KJŘ) Jaroměř - Trutnov hl.n. (032 dle KJŘ) dotčená trať nepatří dle Sdělení MD č. 111/2004 do evropského železničního systému
Začátek stavby	km 26,803 (trať 505 Hradec Králové - Jaroměř)
Konec stavby	km 47,002 (trať 509 Jaroměř – Trutnov hl. n.)
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (dokumentace pro územní řízení)
Předmět dokumentace	rekonstrukce vybraných úseků tratě spojená se zvýšením traťové rychlosti
Místo stavby (obce):	Předměřice nad Labem, Lochenice, Smiřice Jaroměř, Rychnověk, Česká Skalice, Provodov-Šonov, Studnice, Vysokov, Červený Kostelec, Rtně v Podkrkonoší, Malé Svatoňovice, Velké Svatoňovice, Suchovršice, Trutnov
Stavební úřad:	Hradec Králové, Smiřice Jaroměř, Česká Skalice, Nové Město nad Metují, Náchod, Červený Kostelec, Rtně v Podkrkonoší, Úpice, Trutnov
Obec s rozšířenou působností:	Hradec Králové, Jaroměř, Nové Město nad Metují, Náchod, Trutnov
Pověřený stavební úřad:	ještě nebyl určen
Kraj:	Královéhradecký
Předpokládaná realizace:	2015

¹ Prohlášení o dráze celostátní a regionální, platné pro přípravu jízdního řádu 2014 a pro jízdní řád 2014 ve znění změny č. 1/2013 účinné od 27.3.2013, rozhodnutí Ministerstva dopravy čj. 85/2013-130-SPR/5 ve znění změny č. 2/2013 účinné od 4.12.2013 účinné od 15.12.2012

1.2 Údaje o žadateli

Investor a objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ 70 99 42 34

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Dodavatel dokumentace: SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a
130 80 PRAHA 3
IČ: 25 79 33 49
DIČ: CZ 25 79 33 49

Zpracovatelský útvar: Středisko 250 Hradec Králové
Hradecká 1151
500 03 Hradec Králové

Hlavní inženýr projektu: Ing. Miroslav Krsek
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0601655

Zpracovatelé jednotlivých částí:

B.3 Vliv stavby na ŽP RNDr. Daniela Pačesná
autorizace ke zpracování rozptylových studií
č.j. 1457/780/12/AK; 36493/ENV/12 ze dne 4. 5. 2012
autorizace podle zákona EIA
č. autorizace 38495/ENV/11 ze dne 23.5.2011

B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby
Jan Rampas
autorizovaný technik pro požární bezpečnost staveb
autorizace ČKAIT 0001340

D.1 Zabezpečovací zařízení: Ing. Jiří Stržínek
autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb
specializace elektrotechnická zařízení
autorizace ČKAIT 0601441

Ing. Ladislav Kempný
autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb
autorizace ČKAIT 0700927

- D.5.1 Železniční svršek a spodek:** Martin Lipenský DiS.
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0602274
Ing. Jan Janoušek
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0602156
- D.5.2 Nástupiště:**
D.5.3 Železniční přejezdy: Ing. David Derka
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0601755
- D.5.4 Mosty, propusty, zdi :** Ing. František Opletal
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
autorizace ČKAIT 1200233
- D.6.1 Pozemní objekty:** Ing. Jiří Mareda
autorizovaný inženýr pro pozemní stavby
autorizace ČKAIT 0701183
- D.7.1 Trakční vedení:**
D.7.7 Ukolejnění: Ing. Jiří Štolba
autorizovaný inženýr technologická zařízení staveb
autorizovaný inženýr pro techniku prostředí staveb,
elektrotechnická zařízení
autorizace ČKAIT 0401490
- D.7.6 Rozvody vn, nn, osvětlení:** Ing. Jaroslav Lněnička
autorizovaný inženýr pro techniku prostředí staveb,
elektrotechnická zařízení
autorizace ČKAIT 0701194

2 Seznam vstupních podkladů

2.1 Zadání investora

Základním podkladem je zadávací dokumentace pro zpracování přípravné 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.

Zadavatelem byla poskytnuta projektová dokumentace souvisejících staveb z důvodu koordinace se stavbou „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“:

- Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 0,570
- Rekonstrukce PZZ v km 12,542 a 13,576 trati Jaroměř – Trutnov hl.n.
- Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 14,749
- Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 15,095 – 15,894
- Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 17,170 a 17,405
- Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 36,229 a 36,815

Podle zadávací dokumentace má být stavba „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ dále koordinována s dalšími souvisejícími stavbami:

- Instalace MIB AVV v traťovém úseku Jaroměř – Trutnov hl.n.
- Přenos kódu VZ Jaroměř – Trutnov
- Rekonstrukce kolejových obvodů u PZZ v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice

K těmto stavbám však projektant neobdržel ani od Oblastního ředitelství Hradec Králové ani od zadavatele žádnou dokumentaci či podklady. Koordinace se stavbou „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ tedy nemohla být ani provedena ani prověřena.

2.2 Geodetické a mapové podklady

Zadavatelem byly 1.10.2013 poskytnuty geodetické podklady – zaměření kompletní tratě Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov. Zaměření bylo předáno v digitální DGN formě. Mapový podklad je zaměřen z platného ŽBP a byl kontrolován správcem mapování – Střediskem železniční geodézie SŽDC.

Dále byly zadavatelem poskytnuty katastrální mapy okolí tratě v digitální DGN formě.

Dále byly k vypracování dokumentace použity mapové podklady a údaje vlastnictví nemovitostí z Katastrálních úřadů v rozsahu stavby a mapové podklady v měřítcích M 1:10 000 a 1:50 000.

2.3 Průzkumy

Pro posouzení sanace pražcového podloží byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží. Bylo provedeno celkem 37 sond.

Dále byl proveden geotechnický průzkum pro sanaci skalních zářezů v úseku Malé Svatoňovice – Trutnov.

Pro přestavbu železničního mostu v Předměřicích nad Labem v km 27,043 byl proveden geotechnický průzkum pro založení obou opěr mostu.

2.4 Projednání návrhu na poradách

Dalším podkladem byl dopis náměstka ředitele pro techniku Stavební správy západ ze dne 26. 4. 2013, kterým bylo pozměněno znění OTP, čl. 3 v tom smyslu, že nebude nadále sledován limit 500 mil. Kč pro stavbu.

Dále byla na jednáních dohodnuta kritéria pro výběr částí tratě do stavby:

- hledisko dopravní technologie – výběr na základě maximálních přínosů pro organizaci dopravy
- hledisko ŽP a projednatelnosti – ve výběru se vyhnout chráněným územím, především CHKO a lokalitám Natura 2000, vyhnout se záborům mimodrážních pozemků a pokud možno posuzování podle EIA (aby bylo možné zpracovat pouze „Oznámení“)
- hledisko ekonomické efektivity – aby byla stavba ekonomicky efektivní, je v zásadě možno sledovat snížení počtu drážních zaměstnanců nebo zkrácení jízdních dob, podle dožívající metodiky i zvýšení bezpečnosti; celkové investiční náklady stavby (CIN) musí být menší než 1,0 mld. Kč a zároveň vnitřní výnosové procento (ERR) musí být větší než 5,5 %
- hledisko nutných zásahů do infrastruktury – dožitá zařízení, trvalé propady rychlosti, nevyhovující nástupiště, mostní objekty, apod.

Dalšími podklady byly především vstupní i pracovní jednání, kde byl návrh řešení jednak projednáván, a kde byly i předkládány dvě varianty řešení stavby:

- Varianta DOZ – varianta, jejíž ekonomická efektivita byla založena na úspoře drážních zaměstnanců a jejímž předmětem byly stanice, zabezpečovací zařízení a jeho dálkové ovládání.
- Varianta 90 – varianta, jejíž ekonomická efektivita je založena na zkrácení jízdních dob a jejímž předmětem je zvýšení traťové rychlosti a tedy rekonstrukce vybraných částí mezistaničních úseků

Na klíčovém jednání dne 6. 6. 2013 bylo přítomnými rozhodnuto o sledování varianty 90. Tak se tak stala základem zpracováváné přípravné dokumentace.

Koncepce varianty 90 byla rozpracována a projednána se zadavatelem na jednáních 22. 6. 2013 a 26. 6. 2013.

31. 7. 2013 byl odevzdán zadavateli koncept řešení. K tomuto konceptu nebyly vzneseny připomínky, což bylo potvrzeno na jednání 30. 8. 2013.

Dále byla rozpracováváná dokumentace projednána se zadavatelem na jednáních 11. 9. 2013 (pozemní objekty), 25. 10. 2013 (mostní objekty) a 30. 10. 2013 (ostatní profese).

Doklady o projednání jsou v části dokumentace E.5.2 *Doklady o projednání během zpracování přípravné dokumentace*.

Koncept dokumentace odevzdaný v 10/2013 byl připomínkován jednotlivými složkami dráhy. Doklady o projednání připomínek jsou v části dokumentace E.5.3 *Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele*. Dokumentace se zpracovávajícími připomínkami byla odevzdána 02/2014.

2.5 Podklady od zadavatele

Zadavatelem byly poskytnuty geodetické podklady – viz kapitola 2.2 *Geodetické a mapové podklady*.

Oblastním ředitelstvím Hradec Králové byly poskytnuty podklady:

- seznamy výhybek v dopravnách
- údaje o materiálu hlavní koleje
- evidenční listy železničních přejezdů
- nákresné přehledy železničního svršku
- revizní zprávy železničních mostů

Odborem základního řízení provozu SŽDC byly poskytnuty sdělení a oznámení o postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty.

2.6 Ostatní podklady

Dalšími podklady jsou pochůzky projektanta, fotodokumentace, videodokumentace.

3 Údaje o území

3.1 Rozsah řešeného území

Železniční trať Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov leží v Královéhradeckém kraji a zasahuje území tří okresů Hradec Králové, Náchod a Trutnov.

V tabulce je uvedeno územní členění pro trať Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov. Žlutě jsou podbarvené části, ve kterých jsou na trati navrhovány úpravy:

Katastrální území	Obec	Stavební úřad	Pověřená obec	Obec s rozšířenou působností	Okres
Plotiště nad Labem	Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové
Předměřice nad Labem	Předměřice nad Labem				
Lochenice	Lochenice				
Smiřice	Smiřice	Smiřice	Smiřice		
Holohlavy	Holohlavy				
Černožice nad Labem	Černožice				
Semonice	Jaroměř	Jaroměř	Jaroměř	Jaroměř	Náchod
Jezbiny					
Jaroměř					
Josefov u Jaroměře					
Rychnovek	Rychnovek				
Zvole					
Doubravice u České Skalice					
Říkov		Říkov			
Česká Skalice	Česká Skalice	Česká Skalice	Náchod		
Spyta					
Česká Skalice					
Kleny	Provodov-Šonov	Nové město nad Metují	Nové město nad Metují	Nové město nad Metují	
Starkoč u Vysokova	Studnice	Náchod	Náchod	Náchod	
Vysokov	Vysokov				
Starkoč u Vysokova	Studnice				
Studnice u Náchoda	Studnice				
Řešetova Lhota					
Olešnice u Červeného Kostelce	Červený Kostelec	Červený Kostelec	Červený Kostelec		
Stolín					
Lhota za Červeným Kostelcem					

Katastrální území	Obec	Stavební úřad	Pověřená obec	Obec s rozšířenou působností	Okres
Rtyně v Podkrkonoší	Rtyně v Podkrkonoší	Rtyně v Podkrkonoší	Úpice	Trutnov	Trutnov
Malé Svatoňovice	Malé Svatoňovice				
Velké Svatoňovice	Velké Svatoňovice				
Suchovršice	Suchovršice	Úpice			
Bohuslavice nad Úpou	Trutnov	Trutnov	Trutnov		
Markoušovice	Velké Svatoňovice	Rtyně v Podkrkonoší	Úpice		
Poříčí u Trutnova	Trutnov	Trutnov	Trutnov		
Trutnov					

Upravované úseky tratě se nachází jak v intravilánu, tak v extravilánu.

3.2 Dosavadní využití a zastavěnost území

Vzhledem k liniovému charakteru stavby nelze využití a zastavěnost jasně a přesně popsat, neboť celá trať Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov má délku cca 69 km.

Dosavadní využití tratě je k provozování železniční dopravy a k obsluze cestujících.

V úseku Hradec Králové – Jaroměř jde o elektrizovanou trať napájenou stejnosměrným systémem 3 kV. Traťová třída zatížení je D4 (22,5t na nápravu). Trať je zabezpečena TZZ II. kategorie reléovým poloautoblokem bez kontroly volnosti trati. Úsek obsahuje:

- stanice Předměřice nad Labem (EM SZZ II. kategorie)
- zastávka Lochenice
- stanice Smiřice (EM SZZ II. kategorie)
- zastávka Černožice
- zastávka Semonice
- stanice Jaroměř (EM SZZ II. kategorie)

V úseku Jaroměř – Trutnov jde o trať s nezávislou trakcí. Traťová třída zatížení je C2 (20,0t na nápravu). V úseku Jaroměř – Česká Skalice a Malé Svatoňovice – Trutnov hlavní nádraží je trať zabezpečena automatickým hradlem, v úseku Česká Skalice – Malé Svatoňovice pouze telefonickým dorozumíváním. Úsek obsahuje:

stanice Jaroměř (EM SZZ II. kategorie)

- zastávka Rychnovek
- zastávka Velká Jesenice
- stanice Česká Skalice (reléové SZZ)
- stanice Starkoč (elektronické SZZ III. kategorie K2002)
- zastávka Řešetova Lhota
- zastávka Olešnice
- stanice Červený Kostelec (elektronické SZZ III. kategorie K2002)
- zastávka Rtyně v Podkrkonoší zastávka
- zastávka Rtyně v Podkrkonoší
- stanice Malé Svatoňovice (EM SZZ II. kategorie)
- zastávka Velké Svatoňovice
- zastávka Suchovršice
- zastávka Bohuslavice nad Úpou (neprovozovaná)
- stanice Trutnov střed, včetně obvodu Trutnov střed (elektronické SZZ III. kategorie ESA 33)
- stanice Trutnov hlavní nádraží (mechanické SZZ)

Z hlediska zastavěnosti železniční trať prochází jak zastavitelným, tak nezastavitelným územím.

3.3 Údaje o ochraně území

Informace o chráněných a záplavových územích jsou uvedeny v části dokumentace B.1 *Souhrnná technická zpráva*.

Informace o kulturních památkách a archeologických nálezech byly získány z internetových stránek Královéhradeckého kraje a map kraje (<http://gis.kr-kralovehradecky.cz/>).

Záměrem je rekonstrukce stávající železniční trati v úseku Hradec Králové – Trutnov. Celá rekonstrukce bude probíhat ve stávající trase železniční trati s výjimkou kácení dřevin v okolí vybraných železničních přejezdů, není tedy předpokládáno ovlivnění kulturních památek v okolí uvažovaného záměru.

V současné době není záměrem předpokládáno zakládání nových staveb v okolí vlastní železniční trati. Není tedy předpokládáno ovlivnění archeologických nálezů.

V okolí trati však nelze vyloučit výskyt archeologických nálezů. V případě, že záměr bude vyžadovat provedení výkopových prací pro zakládání nových staveb, bude investor (stavebník) postupovat podle zákona o státní památkové péči. Přítomnost archeologického dozoru je pak nutná již při samotném zahájení stavby a stavebník je ve smyslu § 22 odst. 2 zákona o státní památkové péči povinen oznámit Archeologickému ústavu AV ČR, případně oprávněné organizaci (např. muzeu) svůj záměr a umožnit mu provedení záchranného archeologického výzkumu. K provedení archeologického výzkumu oprávněná organizace uzavře se stavebníkem písemnou dohodu o podmínkách archeologického výzkumu.

Nejpozději 10 pracovních dní předem stavebník (investor) písemně oznámí vybranému archeologickému pracovišti zahájení zemních a stavebních prací.

V trase a okolí železniční trati Hradec Králové – Trutnov se vyskytují tyto národní kulturní památky (NKP), kulturní památky (KP), památkové rezervace, památkové zóny a jejich ochranná pásma (OP):

Trať v k.ú. Pražské Předměstí

- NKP Muzeum v Hradci Králové – cca 1,4 km od trati
- Městská památková rezervace Hradec Králové – cca 1,4 km od trati
- OP Městské památkové rezervace Hradec Králové – cca 700 m od trati
- Městská památková zóna Hradec Králové – cca 700 m od trati

Trať v k.ú. Lochenice

- Krajinná památková zóna BOJIŠTĚ BITVY U HRADCE KRÁLOVÉ – cca 1,2 km od trati

Trať v k.ú. Smiřice

- NKP kaple Zjevení Páně ve Smiřicích – cca 800 m od trati
- OP zámeckého areálu ve Smiřicích – zóna II – cca 750 m od trati
- OP zámeckého areálu ve Smiřicích – plocha doplňující – cca 290 m od trati

Trať v k.ú. Jezbiny

- Městská památková rezervace Josefov – cca 190 m od trati
- OP Městské památkové rezervace Josefov – trať prochází přes OP
- Městská památková zóna Jaroměř – cca 630 m od trati

Trať v k.ú. Česká Skalice

- NKP Babiččino údolí v Ratibořicích – cca 1 km od trati
- OP NKP Babiččino údolí a dalších památek v jeho zájmovém území – cca 280 m od trati

Trať v k.ú. Trutnov

- Městská památková zóna Trutnov – cca 100 m od trati

Vliv záměru na kulturní památky a archeologické nálezy je z hlediska velikosti, doby trvání a významnosti nulový.

3.4 Odtokové poměry

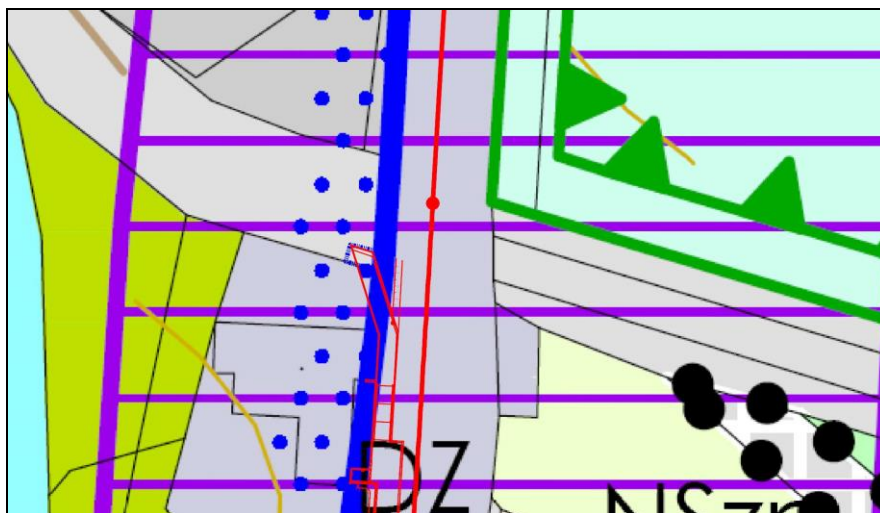
Vzhledem k tomu, že jde o rekonstrukci dnešní železniční tratě bez přeložek, nevyvolá zamýšlený záměr změnu odtokových poměrů. V rámci rekonstrukce železničního spodku bude na vybraných úsecích pročištěno či obnoveno stávající odvodnění tratě.

3.5 Územní plánování

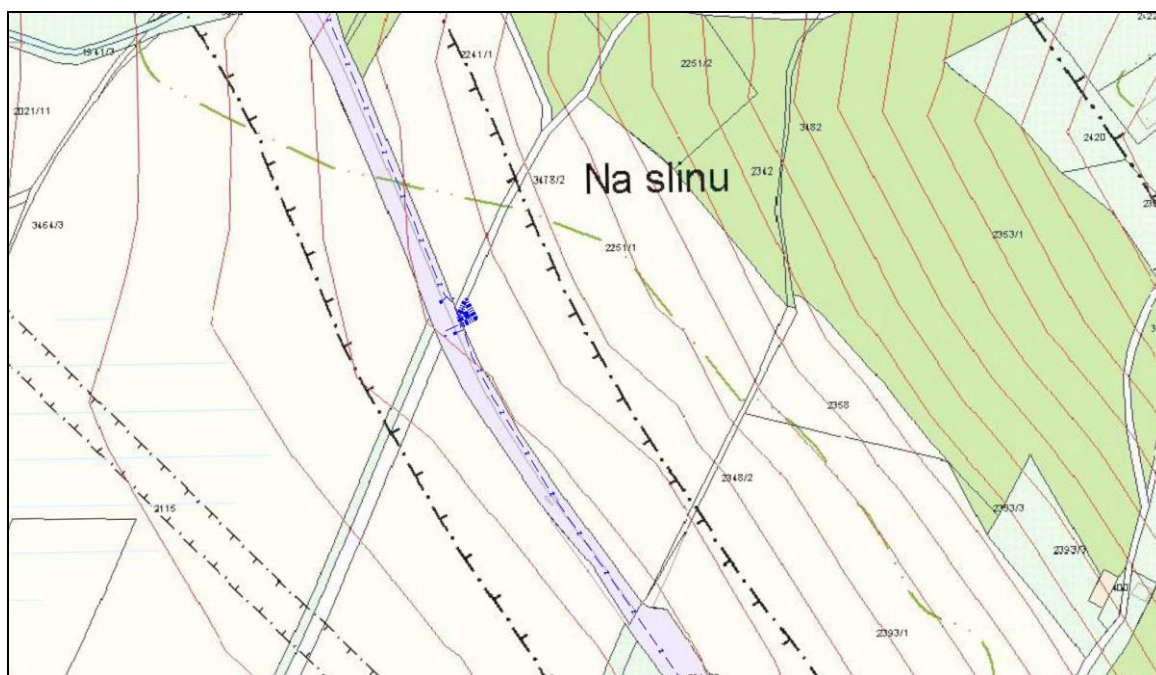
3.5.1 Územní plány obcí

Rekonstrukce železniční tratě neobsahuje žádné přeložky tratě, bude tedy provedena ve stávající trase na pozemcích dráhy. Výjimkou je šest trvalých záborů, které ale nejsou způsobeny změnou polohy koleje, ale velmi blízkou hranicí drážního pozemku k ose koleje (až pod 3 metry) nebo „čistým“ umístěním drážních objektů nově na pozemcích SŽDC s.o.:

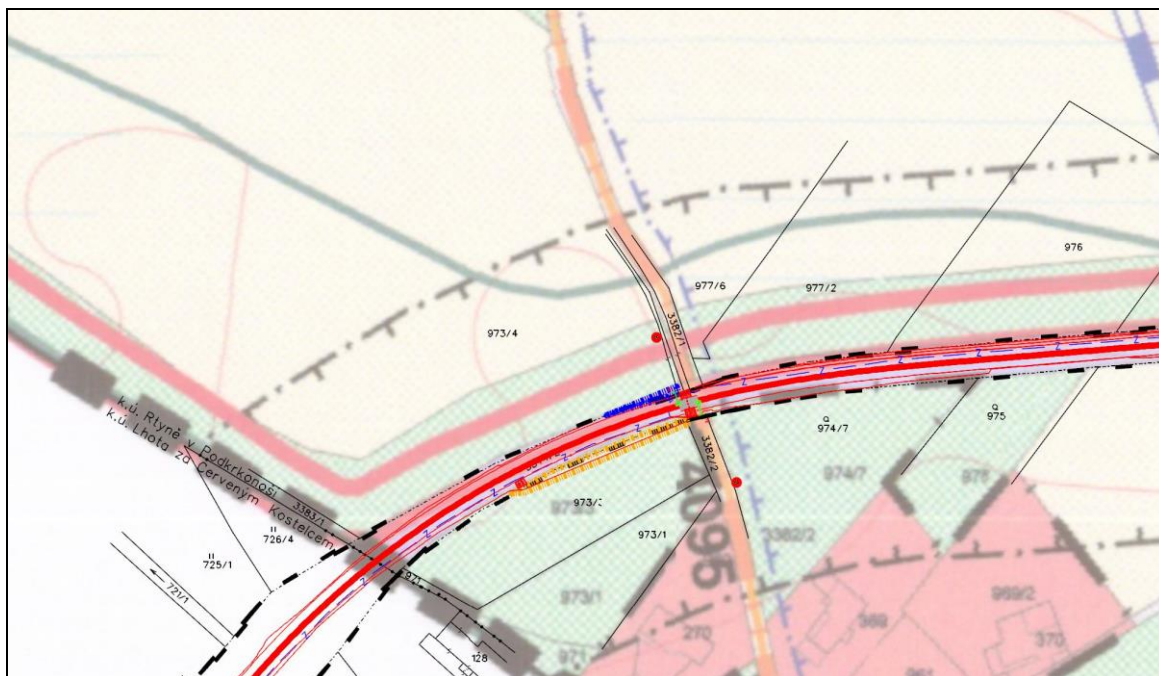
- na pozemku č. 2047 v k.ú. Ločenice (zákres záboru na následujícím obrázku modrou čerchovanou čarou), dle ÚP obce jde o plochu pro silniční dopravu (pozemek komunikace), zábor je z důvodu ukončení přístupového chodníku na nástupiště zastávky na okraji komunikace



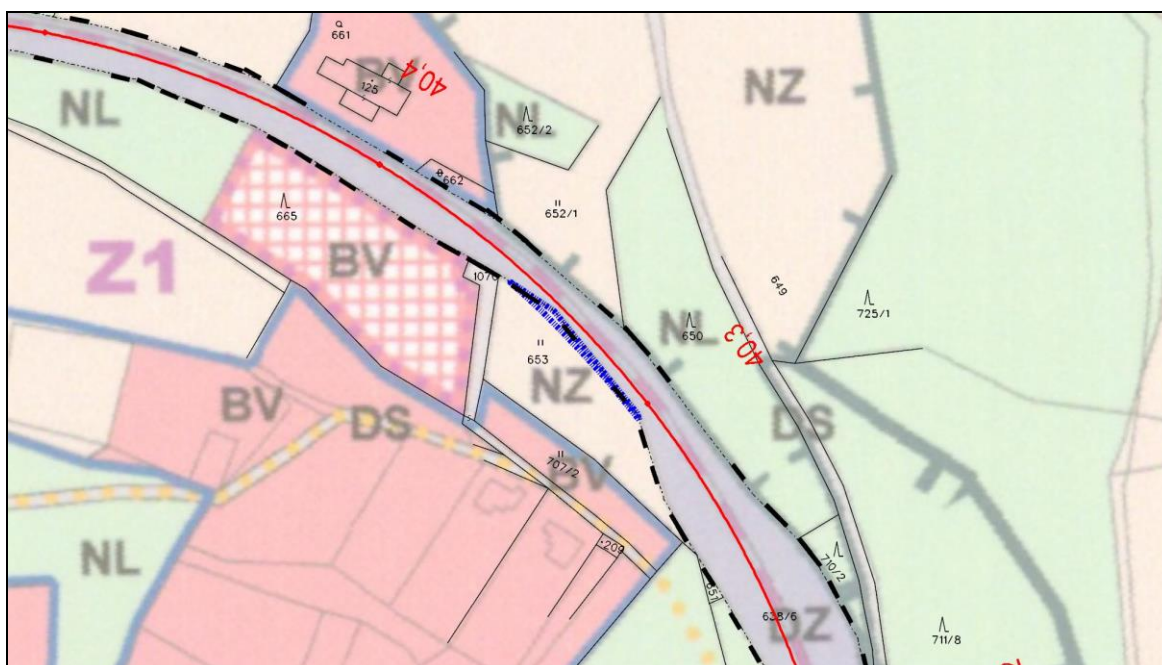
- na pozemku 2251/1 v k.ú. Rtyně v Podkrkonoší (zákres záboru na následujícím obrázku modrou čerchovanou čarou), dle ÚP města Rtyně v Podkrkonoší jde o zemědělsky obhospodařovanou plochu, zábor je z důvodu zabezpečení přilehlého přejezdu, neboť technologie přejezdu je umístěna v reléovém domku a ten není možno z důvodu malé šířky umístit na drážní pozemek.



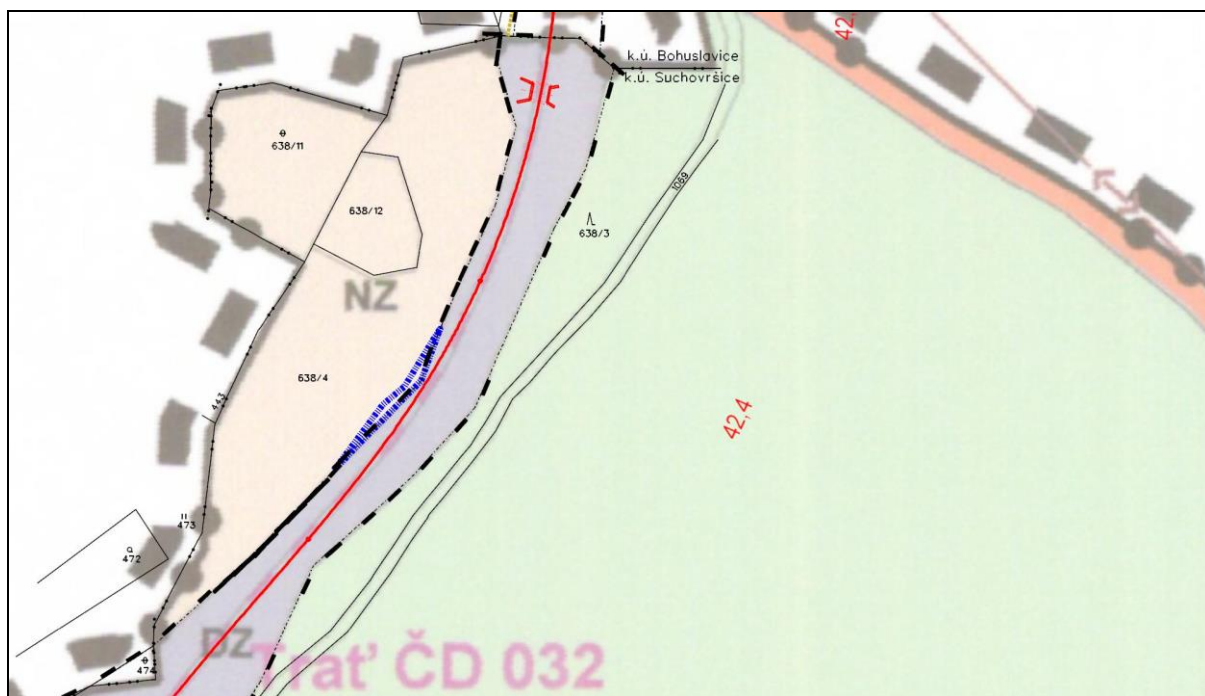
- na pozemku č. 973/4 v k.ú. Rtně v Podkrkonoší (zákres záboru na následujícím obrázku modrou čerchovanou čarou), dle ÚP města Rtně v Podkrkonoší jde v návrhu o zatravněnou s rozptýlenou zelení, kde v souběhu s železniční tratí má být zřízen nadregionální biokoridor; vzhledem k tomu, že je zábor vyvolán pouze příliš blízkou hranicí dráhy k ose koleje a pouze nutností osadit v normové vzdálenosti výstražník k přejezdu (4,5 metru od osy koleje), neovlivní zábor navrhované změny



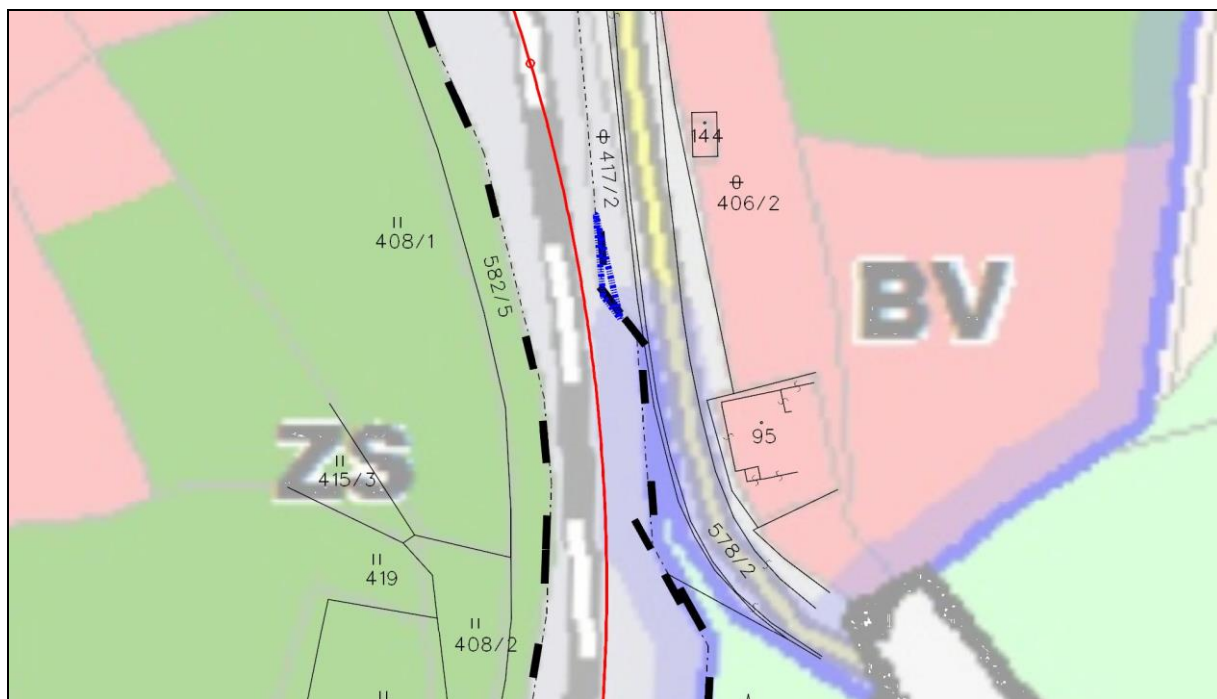
- na pozemku č. 653 v k.ú. Suchovršice (zákres záboru na následujícím obrázku modrou čerchovanou čarou), dle ÚP obce Suchovršice jde o plochu zemědělskou (NZ)



- na pozemku č. 638/4 v k.ú. Suchovršice (zákres záboru na následujícím obrázku modrou čerchovanou čarou), dle ÚP obce Suchovršice jde o plochu zemědělskou (NZ)



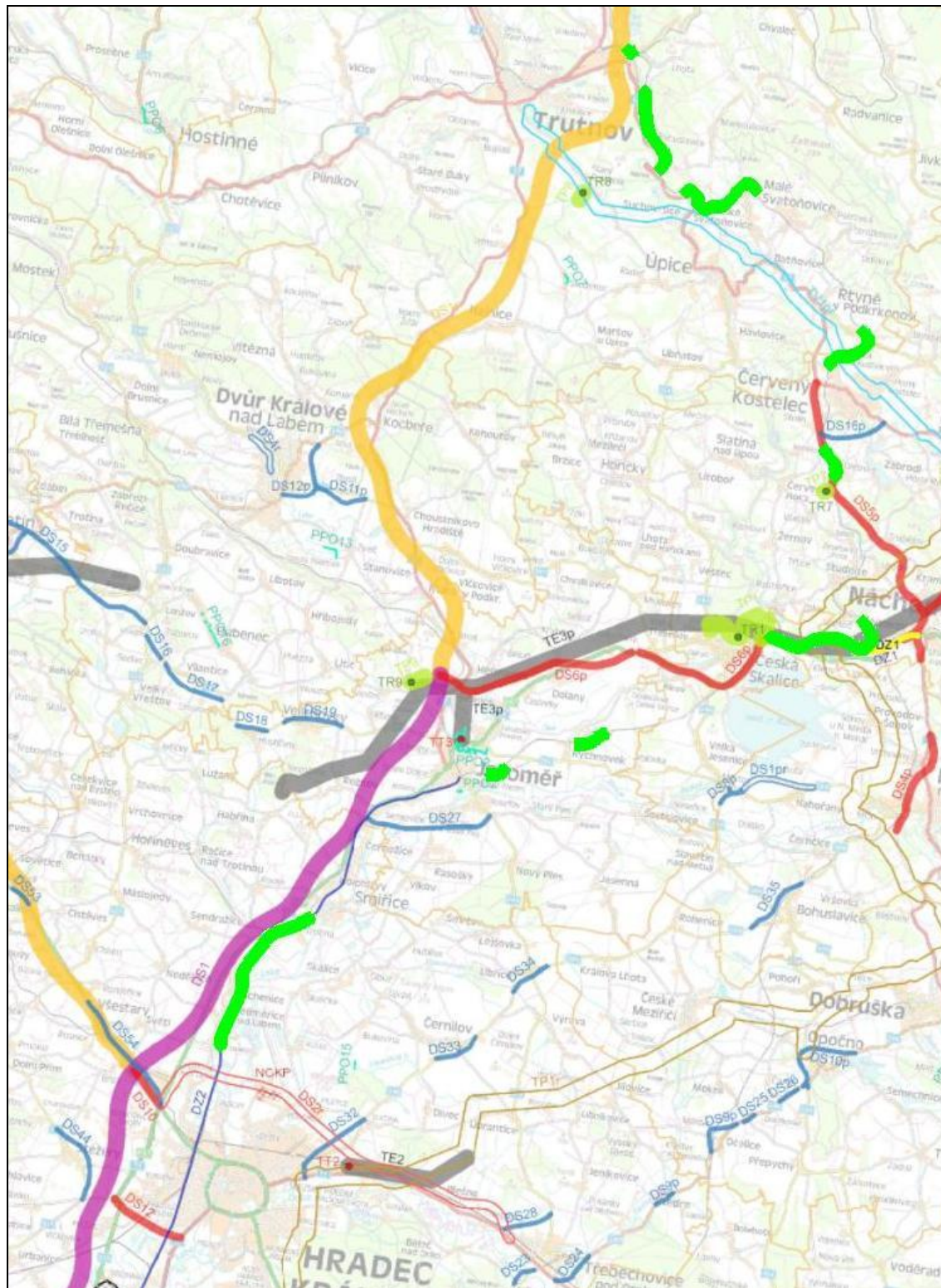
- na pozemku č. 417/2 v k.ú. Bohuslavice (zákres záboru na následujícím obrázku modrou čerchovanou čarou, pozor – nejde o modrou čáru rastrového podkladu znamenající hranici zastavěného území), dle ÚP města Trutnov jde buď o plochu dopravní infrastruktury železniční (DZ) nebo silniční (DS) - vzhledem k minimálním rozdílům v barvách ploch na hlavním výkrese ÚP města Trutnov nelze rozeznat; dle katastru nemovitostí jde o neplodnou půdu a ostatní plochu



3.5.2 Zásady územního rozvoje

Stavba leží na území Královéhradeckého kraje. Zastupitelstvo Královéhradeckého kraje vydalo 8. 9. 2011 Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, které nabýly účinnosti 16. 11. 2011.

V obrázku Výkresu ploch a koridorů nadmístního významu Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje jsou rekonstruované úseky revitalizované tratě vyznačeny světle zelenou barvou.



3.5.2.1 Zdvojkolejnění tratě Hradec Králové - Jaroměř

Ve výrokové části se stavby dotýká především veřejně prospěšná stavba DZ2 Optimalizace a zdvojkolejnění tratě č. 031 Jaroměř - Hradec Králové hl. n. – Pardubice hl. n. se zvýšením traťové rychlosti na min. 120 km/hod, včetně odstranění míst s omezenou propustností v uzlu Hradec Králové. Stavba je uvedena v grafické části, v textové není uvedena.

Pro řešení druhé traťové koleje je třeba chránit koridor o šíři 50 m na obě strany od současné traťové koleje. Pro záměr byla zpracována územně technická studie (SUDOP 2002) a studie proveditelnosti (ATP s. r. l. Roma (2004).

Jelikož stavba revitalizace trati v úseku Hradec Králové nemění polohu stávající koleje, nebrání revitalizace trati připravovanému záměru zdvojkolejnění tratě. Zdvojkolejnění si vyžádá změnu konfigurace všech zasažených stanic včetně nového zabezpečovacího zařízení. Proto se stavba revitalizace trati zaměřuje na rekonstrukci mezistaničního úseku Předměřice nad Labem – Smiřice. Rekonstruovaná kolej může být využita i pro zdvojkolejnění tratě.

3.5.2.2 Vysokovská spojka

Ve výrokové části je uvedena veřejně prospěšná stavba Optimalizace trati č. 032 Jaroměř – Náchod s výstavbou tzv. Vysokovské spojky (DZ2).

Dalším významným navrhovaným záměrem je optimalizace (a elektrizace) trati č. 032 Jaroměř – Náchod s výstavbou tzv. Vysokovské spojky, kterou dojde k odstranění úvratě u propojení tratí č. 032 Jaroměř - Trutnov a č. 026 Týniště nad Orlicí - Meziměstí (úvratě ve Starkoči a Václavcích), čímž dojde k velmi výraznému snížení jízdních dob, což ve svém důsledku bude mít vliv na vyšší zastoupení železniční dopravy v hromadné dopravě. Řešení vychází z územně technické studie (SUDOP Praha 2004) a je pro ně nutno chránit koridor v šíři 50 m na každou stranu od osy koridoru. Tato stavba bude připravována k realizaci po roce 2015.

Jelikož stavba revitalizace trati v úseku Česká Skalice - Starkoč nemění polohu stávající koleje, nebrání revitalizace trati připravovanému záměru Vysokovské spojky.

3.5.2.3 Další veřejně prospěšné stavby

Jde především o přeložky silnic:

- II/299 Semonice – Josefov
- I/14 Vysokov – Červený Kostelec
- II/614 obchvat Červeného Kostelce

Jelikož stavba revitalizace trati nemění polohu stávající koleje, nebrání revitalizace trati připravovaným záměrům.

Realizována je již přeložka silnice I/33 – obchvat České Skalice

3.6 Obecné technické požadavky na využití území

Požadavky na využití území jsou dané Vyhláškou č. 501/2006 Sb. v platném znění.

Vyhláška stanoví obecné požadavky

- a) na využívání území při vymezení ploch a pozemků
- b) při stanovování podmínek jejich využití a umísťování staveb na nich
- c) rozhodování o změně stavby a o změně vlivu stavby na využití území.

Pro navrhovanou stavbu jsou relevantní body b) a c).

Z hlediska vymezení pozemků navrhovaná stavba mění hranice pozemků v místech trvalých záborů. Tyto změny jsou ale nepatrné a plní požadavky na vymezení pozemků. Trvalé záboje nemění napojení pozemku na veřejně přístupnou komunikaci a nejedná se o stavební pozemky ani o pozemky veřejných prostranství.

Z hlediska umístění staveb stavba železniční trať neumísťuje, protože jde o rekonstrukci tratě ve stávající stopě. Staronově jsou umístěny dva přístřešky pro cestující na zastávkách Olešnice a Rtyň v Podkrkonoší zastávka. Přístup do těchto přístřešků je vždy z přilehlého nástupiště. Přístřešky jsou umístěny uvnitř drážních pozemků v místě původních demolovaných přístřešků.

Jedinou umístěnou částí stavby je přesunutá zastávka Velké Svatoňovice. Zastávka je nyní lokalizována před železničním přejezdem se silnicí III/3013 Batňovice – Bohuslavice. Jelikož je nástupiště zastávky nevhodně umístěno v oblouku o malém poloměru, jelikož na tomto nástupišti tak není možné navrhnout výšku nástupní hrany 550 mm na temeně kolejnice a jelikož nástupiště omezuje převýšení koleje a tím pádem i rychlost, bylo zadavatelem rozhodnuto o posunu zastávky za železniční přejezd do přímé koleje. Jde o nové umístění objektu nástupiště a přístřešku pro cestující. Oba objekty budou umístěny na drážním pozemku SŽDC.

Stavba neobsahuje nadzemní energetická vedení, garáže, odstavná stání, parkovací stání, servisy, opravy, čerpací stanice, studny, žumpy, čistírny, kanalizační přípojky, nádrže tekutých paliv, chlěvy, jímky, hnojiště, veřejné pozemní komunikace nebo plochy pro mytí vozidel, na které se vztahují zvláštní požadavky vyhlášky. Stavba rovněž podle vyhlášky nevyžaduje oplocení objektů.

Hlavní plochy zařízení stavenišť jsou voleny tak, aby byly snadno přístupné. Vliv stavby na okolí z hlediska hluku, prachu řeší část dokumentace B.3 *Vliv stavby na životní prostředí*. Plochy zařízení stavenišť jsou dočasné.

Stavba zásadněji nemění odstupy staveb ani odstupy tratě od okolních staveb.

3.7 Požadavky dotčených orgánů

K datu odevzdání projektové dokumentace 28. 2. 2014 byla soustředěna vyjádření, která jsou obsahem části dokumentace E *Doklady*.

Z došlých dokladů jsou požadavky uvedeny ve vyjádřeních:

- Povodí Labe, státní podnik
 - Při rekonstrukci mostních objektů je třeba respektovat ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“. Požadavek splněn.
 - V žádném případě nesmí být rekonstrukcí mostního objektu zmenšen stávající průtočný profil. Požadavek splněn.
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, Odboru životního prostředí
 - Průtočný profil stávajících mostů a propustků přes vodní toků musí zůstat zachován. Požadavek splněn.
- Závazné stanovisko Městského úřadu Náchod, Odboru životního prostředí
 - V souvislosti se stavebními pracemi nebude na lesních pozemcích docházet ke kácení stromů, k jejich poškozování, ani k ukládání stavebního či jiného materiálu. Nic takového projektová dokumentace nepředpokládá.
- Jednotlivá rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací. Požadavky se týkají přesného umístění dopravních značek a výstražníků. Toto bude řešeno a respektováno v dokumentaci pro stavební povolení.

3.8 Výjimky a úlevová řešení

Stavba nevyžaduje výjimky a úlevová řešení.

3.9 Souvisejících a podmiňujících investice

Problematika je popsána v části dokumentace B.1 *Souhrnná technická zpráva*.

3.10 Seznam dotčených pozemků a staveb

3.10.1 Pozemky

Stavba je navržena tak, aby rekonstruované části železniční tratě využívaly i nadále stávající těleso železniční tratě.

V některých místech dochází navrženým řešením k trvalým záborům mimodrážních pozemků. Není to však dáno přeložkami tratě, ale přílišnou blízkostí hranice drážního pozemku i k dnešní poloze koleje. Zábory jsou nutné k tomu, aby mohla být železniční trať navržena v požadovaných parametrech (minimální rozměry zemního tělesa a minimální vzdálenost přejezdového zabezpečovacího zařízení od osy koleje) nebo aby bylo možné na trati umístit potřebné technologické zařízení tratě.. Podrobněji jsou trvalé zábory popsány v kapitole 3.5.1 *Územní plány obcí*.

Dále stavba ke své realizaci potřebuje i dočasné zábory, a to z důvodu:

- potřebných ploch zařízení staveniště
- přístupů ke staveništi z veřejných komunikací
- úprav nebo přeložek inženýrských sítí
- úprav stávajících komunikací ve vlastnictví obce či kraje
- úprav stávajícího terénu za hranicí drážního pozemku spočívající v odstranění navezeného materiálu v minulosti při údržbě trati

Vzhledem k liniovému charakteru stavby a velkému množství pozemků jsou seznamy uvedeny v části dokumentace I.2 *Majetkoprávní část*.

3.10.2 Stavby

Dotčenými stavbami jsou objekty ve vlastnictví SŽDC či ČD, a to změnami souvisejícími s úpravami staničních zabezpečovacích zařízení (místnosti stavědlových ústředí) a dále rekonstrukcí prostor pro čekání cestujících na vybraných zastávkách.

V místech upravovaným železničních přejezdů jsou dotčeny i přilehlé komunikace:

- Královéhradeckého kraje
- obce Předměřice nad Labem
- obce Lochenice
- města Smiřice
- obce Rychnověk
- města Červený Kostelec
- města Rtně v Podkrkonoší

Dále stavba vyžaduje přeložky inženýrských sítí:

- Telefónica Czech Republic a.s.
- ČEZ Distribuce a.s.

Po realizaci stavby se předpokládá oprava komunikací poškozených vlivem stavby. Rozsah bude znám až po dokončení stavby. Může jít o komunikace různých vlastníků (kraj, obce i fyzické osoby).

4 Údaje o stavbě

4.1 Základní údaje

Větší část stavby „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ je změnou již dokončené stavby – dnešní železniční tratě. Stavebně jde o úpravy dnešního železničního spodku a svršku, nástupišť, železničních přejezdů, mostů, propustků, trakčního vedení a osvětlení na zastávkách. Z hlediska technologického jde o úpravu stávajícího zabezpečovacího zařízení, zabezpečení nezabezpečených železničních přejezdů („kříže“) či o úpravu zabezpečení přejezdů.

Jedinou umístěnou částí stavby je přesunutá zastávka Velké Svatoňovice. Zastávka je nyní lokalizována před železničním přejezdem se silnicí III/3013 Batňovice – Bohuslavice. Jelikož je nástupiště zastávky nevhodně umístěno v oblouku o malém poloměru, jelikož na tomto nástupišti tak není možné navrhnout výšku nástupní hrany 550 mm na temenem kolejnice a jelikož nástupiště omezuje převýšení koleje a tím pádem i rychlost, bylo zadavatelem rozhodnuto o posunu zastávky za železniční přejezd do přímé koleje. Jde o nové umístění objektu nástupiště a přístřešku pro cestující. Oba objekty budou umístěny na drážním pozemku SŽDC.

4.2 Účel užívání stavby

Účelem užívání stavby je provozování drážní dopravy a obsluha cestujících. Účelem změny stavby je především zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob a zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících i ostatních účastníků silničního provozu (zabezpečení přejezdů).

4.3 Trvání stavby

Jde o stavbu trvalou.

4.4 Ochrana stavby

Stavbou dotčené části železniční tratě Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov nepodléhají ochraně podle jiných právních předpisů (kulturní památka apod.).

4.5 Technické požadavky na stavby

4.5.1 Obecné technické požadavky

Obecné technické požadavky jsou dány Vyhláškou č. 268/2009 Sb. v platném znění.

Část první vyhlášky obsahuje úvodní ustanovení a základní pojmy. Je zde i uvedeno, že požadavky obsažené v částech druhé až páté této vyhlášky platí pro všechny druhy staveb a zařízení, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů, není-li v její části šesté uvedeno jinak.

Část druhá se týká technických požadavků na stavby. Pro stavbu „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ jsou relevantní:

§ 4 Žumpy – součástí projektu stavby není budování žádných žump.

§ 5 o rozptylových plochách a zařízení pro dopravu v klidu – předmětem stavby nejsou žádné úpravy rozptylových ploch ani zařízení pro dopravu v klidu.

§ 6 o připojení stavby na sítě technického vybavení. Paragraf řeší napojení stavby na zdroj vody a kanalizaci. Stavba nemění způsob napojení na tyto sítě. Dále paragraf řeší způsob odvádění srážkových

vod. Ty vznikají především odvodněním železničního spodku či nástupiště. Nástupiště jsou odvodněna na terén, kde dochází k zasakování. Příkopy se pročišťují nebo obnovují. Dláždí se ve stísněných místech v zářezech, ale dlážděné části vždy přecházejí do nezpevněných stávajících příkopů, kde dochází opět k zasakování, případně k odvedení nezasáklé vody do vodotečí.

§ 7 o oplocení pozemků. Součástí stavby není oplocení, pouze zábradlí na nástupištích a přístupech k nim a na mostních objektech. Zde osazení zábradlí vyžadují platné technické normy.

Část třetí se týká požadavků na bezpečnost a vlastnosti staveb:

§ 8 o základních požadavcích. Stavba má potřebnou mechanickou odolnost a stabilitu (viz níže) a byla u ní posuzována její požární bezpečnost a vliv na okolí a životní prostředí. U pozemních objektů nebyla posuzována jejich úspornost z hlediska energie a tepla, neboť nové stavby nejsou vytápěny.

§ 9 o mechanické odolnosti a stabilitě. Stavba je navržena s odolností proti náhlému nebo postupnému zřícení, popřípadě jinému destruktivnímu poškození. Vliv na provozuschopnost pozemních komunikací a drah v dosahu stavby a ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na komunikaci a dráze přiléhající ke staveništi řeší část dokumentace B.12 Organizace výstavby.

§ 10 o vlivu na ochranu zdraví, životní podmínky a životní prostředí. Negativní účinky stavby jsou řešeny v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí (vlastní hodnocení vlivu, hluková studie, emise, nakládání s odpady, ochrana ZPF apod.). Pro stavbu bude provedeno zjišťovací řízení podle §7 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Stavba je navržena tak, aby odolávala škodlivému působení prostředí. Ze stavby nejsou uvolňovány látky nebezpečné pro zdraví a neohrožuje životní prostředí nad limity obsažené ve zvláštních předpisech. Stavba je odolná proti vlivům půdní vlhkosti a podzemní vody i vlivům atmosférickým.

§ 11 až 13 o denním a umělém osvětlení a vytápění. Stavba neobsahuje žádné nové objekty s pobytem lidí. Osvětlení nástupiště odpovídá požadavkům norem.

§ 14 o ochraně proti hluku a vibracím. Vliv byl řešen v Hodnocení vlivu hluku a vibrací. Vzhledem k rekonstrukci železničního svršku a novému vozovému parku nedojde ke zhoršení hlukových poměrů a vibrací.

§ 15 o bezpečnosti při provádění a užívání staveb. Stavba je navržena nad hladinou stoleté vody. Stavba je navržena tak, aby bylo zamezeno uklouznutí osob (požadované součinitele tření povrchů), pádu (oplocení, zábradlí), zásahu elektrickým proudem (navrženo dle platných norem a předpisů) či úrazu pohybujícím se vozidlem (výstražné či varovné pásy na nástupištích a komunikacích pro pěší, návrhy chodníků, přechodů pro pěší apod.). Při stavebních pracích s možností ohrožení bezpečnosti silničního provozu jsou navrženy uzavírky či omezení dopravy s potřebnými dopravně inženýrskými opatřeními.

§ 16 o úspoře energie a ochraně tepla. Ve stavbě nejsou navrženy nové objekty s vytápěním. Ani rekonstruované prostory čekáren nejsou vytápěny.

§ 17 o odstraňování staveb. Stavba obsahuje dva malé objekty určené k demolici – dva stávající přístřešky pro cestující na zastávkách Olešnice a Rtyně v Podkrkonoší zastávka, které budou nahrazeny ve stejném prostoru přístřešky novými. V okolí demolice nedojde k výskytu většího množství osob, neboť demolice budou probíhat za výluky drážního provozu.

Část čtvrtá se zabývá požadavky na konstrukce staveb:

§ 18 o zakládání staveb. Zakládání všech větších objektů (mostní objekty) je navrženo na základě geotechnického průzkumu a statického výpočtu. Základové konstrukce jsou chráněny před agresivními vodami a látkami, které je poškozují, a jsou izolovány.

§ 19 až 23 o stěnách a příčkách, stropech, podlahách, površích a schodištích a rampách. Stavba je navržena v souladu s uvedenými hodnotami. Stavbou nevznikají stěny nebo příčky oddělující vytápěné a nevytápěné prostory. Podlahy mají protiskluzovou úpravu dle platných norem. Součástí stavby nejsou rampy. Nové schodiště je zřizováno po projednání s NIPi na zastávce Suchovršice dle platných norem.

§ 24 o komínech a kouřovodech. Stavbou nezřizuje ani neupravuje vytápěné prostory ani součástí stavby nejsou komíny a kouřovody.

§ 25 o střeších. Součástí stavby jsou pouze střechy nových přístřešků pro cestující, které se předpokládají prefabrikované včetně střeš z výrobního závodu.

§ 26 o výplních otvorů. Součástí stavby nejsou výplně otvorů.

§ 27 o zábradlí. Zábradlí je ve stavbě navrženo všude tam, kde to vyžaduje platná norma, a to v závislosti na zatřídění pochůzných ploch. V souladu s odstavcem (3) není zábradlí navrženo na nástupišťích u nástupních hran. Navržená zábradlí jsou v souladu s uvedenými hodnotami.

§ 28 a § 29 o výtazích a výtahových a větracích šachtách. Součástí stavby nejsou výtahy ani větrací šachty.

§ 30 o shozech pro odpad. Nejsou součástí stavby.

§ 31 o předsazených částech a lodžiích. Nejsou součástí stavby.

Část pátá pojednává o technickém zařízení staveb:

§ 32 o vodovodech. Nejsou součástí stavby.

§ 33 o kanalizacích. Nejsou součástí stavby.

§ 34 o elektrických přípojkách. Požadavky na silnoproudé elektrické přípojky jsou zde řešeny obecně, podrobněji tuto problematiku řeší zvláštní předpisy, podle kterých je stavba navržena. Stavba neobsahuje nové transformační stanice ani je neupravuje. Novými objekty na stavbě jsou pouze přístřešky pro cestující, které budou osvětleny z osvětlení zastávky.

§ 35 o plynovodních přípojkách. Nejsou součástí stavby.

§ 36 o ochraně před bleskem. Z hlediska vyhlášky nevyplývá nutnost ochrany před bleskem na obou přístřešcích pro cestující.

§ 37 o vzduchotechnice. Není součástí stavby.

§ 38 o vytápění. Není součástí stavby.

Část šestá vyhlášky se týká zvláštních požadavků na některé typy budov. Pro stavbu revitalizace trati ne je nejbližší § 41 týkající se staveb se shromažďovacím prostorem. Jde o čekárny nebo přístřešky pro cestující. Průměrný počet osob pro tyto prostory je však 3 až 15 cestujících (jde o zastávky, nikoliv stanice ve větších městech). Součástí přístřešků není sociální zařízení.

Prostor pro cestující není ve smyslu ČSN 73 0831 a vyhlášky 23/2008 Sb. shromažďovacím prostorem.

4.5.2 Technické požadavky pro bezbariérové užívání

Stavbou nedochází k větším změnám pozemních komunikací a veřejného prostranství (§4 vyhlášky č. 398/2009 Sb.) s výjimkou rekonstrukce nástupišť. Přístupy do staveb připadají v úvahu jako přístupy do čekáren či přístřešků pro cestující u nových či upravovaných objektů (§5 vyhlášky).

4.5.2.1 Nástupiště

Nástupiště obecně budou vybavena bezpečnostními pásy šířky 800 mm, které budou od ostatní plochy nástupiště odděleny kontrastně hmatově a opticky vnímatelným varovným pásem šířky 400 mm (spojen s vodící linií pro nevidomé). Varovné pásy budou tvořeny podélnými drážkami (např.: bet. dlaždice VPSsVL).

V místě přístupu do přístřešků bude signální pás šířky 800mm (slepecká dlažba s pūkulatými výběžky v barvě okolní dlažby). Přístupové komunikace vedoucí od nástupišť k chodníkům budou na konci rampy před chodníkem či komunikací vybaveny varovným pásem šíře 400mm (dlažba červené barvy s pūkulatými výběžky).

Na zastávce Lochenice bude příchod na nástupiště zajištěn komunikací ve sklonu 8% vybavenou zábradlím s madly a přístupovým chodníkem ve sklonu cca 2,5% vybaveným ze strany od koleje 3trubkovým zábradlím. Chodník je ukončen před přejezdem u místní komunikace Lochenice – Skalička.

Na zastávce Olešnice bude přístup pro cestující na nástupiště zajištěn přístupovým chodníkem v podélném sklonu 3,85%.

Na zastávce Rtyně v Podkrkonoší zastávka bude přístup pro cestující na nástupiště zajištěn přístupovým chodníkem v podélném sklonu cca 2,0%.

Na zastávce Velké Svatoňovice bude přístup pro cestující na nástupiště zajištěn přístupovým chodníkem v podélném sklonu 8,33%.

4.5.2.2 Pozemní objekty

Pro cestující na upravovaných zastávkách slouží buď nové přístřešky pro cestující (zastávka Olešnice, Rtyně v Podkrkonoší zastávka a Velké Svatoňovice), které mají pochozí plochu v úrovni nástupiště.

Na zastávkách Lochenice, Rtyně v Podkrkonoší a Suchovršíce slouží dnes cestujícím čekárny v budovách zastávek SŽDC. Součástí stavby jsou pouze opravy těchto místností (podlahy, omítky, výmalba, výplně apod.). V případech, kdy je dnes přístup do čekáren bariérový, bude v rámci přilehlého SO nástupiště upraven tak, aby byl bezbariérový.

4.6 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

K datu odevzdání projektové dokumentace 28. 2. 2014 byla soustředěna vyjádření, která jsou obsahem části dokumentace E *Doklady*.

Z došlých dokladů jsou požadavky uvedeny ve vyjádřeních:

- Povodí Labe, státní podnik
 - Při rekonstrukci mostních objektů je třeba respektovat ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“. Požadavek splněn.
 - V žádném případě nesmí být rekonstrukcí mostního objektu zmenšen stávající průtočný profil. Požadavek splněn.
- Stanovisko Magistrátu města Hradec Králové, Odboru životního prostředí
 - Průtočný profil stávajících mostů a propustků přes vodní toků musí zůstat zachován. Požadavek splněn.
- Závazné stanovisko Městského úřadu Náchod, Odboru životního prostředí
 - V souvislosti se stavebními pracemi nebude na lesních pozemcích docházet ke kácení stromů, k jejich poškozování, ani k ukládání stavebního či jiného materiálu. Nic takového projektová dokumentace nepředpokládá.
- Jednotlivá rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací. Požadavky se týkají přesného umístění dopravních značek a výstražníků. Toto bude řešeno a respektováno v dokumentaci pro stavební povolení.
-

4.7 Výjimky a úlevová řešení

Stavba neobsahuje výjimky či úlevová řešení.

4.8 Základní kapacity

Základní kapacity stavby:

Maximální navržená traťová rychlost	120 km/h
Prostorová průchodnost	UIC GC, Z-GC
Taťová třída zatížení	D4 (Hradec Králové – Jaroměř) C2 (Jaroměř – Trutnov)
Železniční svršek <ul style="list-style-type: none"> • zřízení koleje UIC 60 • zřízení koleje S 49 (kompletní obnova) • zřízení koleje S 49 (výměna kolejnic a upevňovadel) • zřízení výhybek UIC 60 • zřízení výhybek S 49 • zřízení výhybek R 65 	6 211 m 7 403 m 8 301 m 4 ks 5 ks 1 ks
Úpravy a sanace železničního spodku <ul style="list-style-type: none"> • úprava pražcového podloží 	87 300 m ²
Nástupiště <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce nástupiště na 550 mm nad TK 	4 nástupní hran (4 rekon. zastávek)
Mostní objekty <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce mostu • rekonstrukce propustku 	8 ks 5 ks
Pozemní objekty <ul style="list-style-type: none"> • novostavba přístřešků 	3 ks (zastřešená plocha 31 m ²)
Trakční vedení <ul style="list-style-type: none"> • demontáž trakčního vedení • montáž trakčního vedení 	0,8 km 0,6 km

4.9 Základní bilance stavby

4.9.1 Elektrická energie

4.9.1.1 Napájení trakčního vedení

Pro potřebu napájení trakčního vedení pro vedení elektrických souprav a elektrických hnacích vozidel byly zpracovány energetické výpočty, viz část dokumentace B.4.2 *Energetické výpočty*. Tyto energetické výpočty slouží ke stanovení nárůstu odebíraného výkonu s ohledem na výhledovou dopravu traťového úseku Hr. Králové – Jaroměř a k určení dopadu na stávající dotčenou TM (trakční měnirnu) Hradec Králové. Výpočty dále řeší kontrolu způsobu napájení s ohledem na dimenze TV (trakčního vedení).

Ve stávajícím stavu je dimenzování TM Hr. Králové 3x3,3MW. Sestava trakčního vedení mezi Hr. Králové a Jaroměří jednokolejné trati je TR150 + NL120Cu + 1xZV 240AlFe.

Celkový předpokládaný nárůst denní spotřeby tedy činí 2,5 MWh/d, čemuž dle měrných křivek odpovídá navýšení požadovaného výkonu o 1,2 MW. Z uvedeného vyplývá, že výhledová doprava a realizace stavby „Revitalizace trati Hradec králové – Jaroměř – Trutnov“ nebude mít takřka žádný vliv na dimenzi TM Hradec Králové.

4.9.1.2 Ostatní napájení

Pro upravované části tratě:

odběr	P _i [kw]	P _p [kw]	předpokládaná roční spotřeba [kWh/rok]
napájení PZZ km 27,784	2	2	5 000
doplňené osvětlení	0,25	0,25	600
osvětlení Lochenice	0,52	0,52	1 200
napájení PZZ km 5,238	2	2	5 000
osvětlení Olešnice	0,52	0,52	1 200
napájení PZZ km 19,975	2	2	5 000
napájení PZZ v km 28,759, km 29,033, km 29,268, km 29,543	8	8	15 000
napájení PZZ km 32,449	2	2	5 000
napájení PZZ km 33,110	2	2	5 000
napájení PZZ km 33,665	2	2	5 000
osvětlení Rtyně v Podkrkonoší zastávka	0,55	0,55	1 250
napájení PZZ km 36,229	2	2	5 000
napájení PZZ km 38,677	2	2	5 000
napájení PZZ km 39,308	2	2	5 000
osvětlení Suchovršice	0,32	0,32	750
osvětlení Velké Svatoňovice	0,83	0,83	2 800
CELKEM	29	29	67 900

Napájení je zajištěno ze stávajících rozvodů SŽDC s těmito výjimkami:

- na zastávce Lochenice bude napájení z nového rozvaděče, z důvodů vymístění měření el. energie mimo stávající objekt byla prostřednictvím SŽE na ČEZ podána žádost na zřízení nové přípojky pro zastávce Lochenice
- na km 19,975 bude napájení z nového rozvaděče; z důvodů přemístění reléového domku byla prostřednictvím SŽE na ČEZ podána žádost na zřízení nové přípojky pro reléový domek a PZZ v km 19,975, stejně tak byla podána žádost na navýšení příkonu (místo 1F jističe osadit jistič 3F)
- na zastávce Rtně v Podkrkonoší zastávka bude napájení z nového rozvaděče; z důvodů vymístění měření el. energie mimo stávající objekt byla prostřednictvím SŽE na ČEZ podána žádost na zřízení nové přípojky pro zastávku Rtně v Podkrkonoší zastávka, stejně tak byla podána žádost na navýšení příkonu (místo 1F jističe osadit jistič 3F)
- na zastávce Rtně v Podkrkonoší bude napájení z nového rozvaděče; z důvodů vymístění měření el. energie mimo stávající objekt byla prostřednictvím SŽE na ČEZ podána žádost na zřízení nové přípojky pro zastávku Rtně v Podkrkonoší, stejně tak byla podána žádost na navýšení příkonu (místo 1F jističe osadit jistič 3F)
- na zastávce Suchovršice bude napájení z nového rozvaděče, z důvodů vymístění měření el. energie mimo stávající objekt byla prostřednictvím SŽE na ČEZ podána žádost na zřízení nové přípojky pro zastávku Suchovršice. Stejně tak byla podána žádost na navýšení příkonu (místo 1F jističe osadit jistič 3F)

Měření spotřeby zůstává stávající a nemění se s těmito výjimkami:

- na zastávce Lochenice bude měření spotřeby el. energie osazeno v novém rozvaděči (podružné měření)
- na km 19,975 bude měření spotřeby el. energie osazeno v novém rozvaděči
- na zastávce Rtně v Podkrkonoší zastávka bude měření spotřeby el. energie osazeno v novém rozvaděči
- měření spotřeby el. energie na zastávce Rtně v Podkrkonoší zastávka bude společné pro napájení PZZ v km 32,449, km 33,100, km 33,665, osvětlení nástupiště a napájení budovy zastávky Rtně v Podkrkonoší zastávka; fakturační měření bude umístěno v novém rozvaděči, dále bude osazeno měření spotřeby osvětlení zastávky (elektroměr SŽE), včetně spínání osvětlení
- měření spotřeby el. energie bude společné pro napájení PZZ v km 39,308, napájení budovy zastávky Suchovršice. Fakturační měření bude umístěno v novém rozvaděči, dále bude osazeno měření spotřeby osvětlení zastávky (elektroměr SŽE), včetně spínání osvětlení.

4.9.2 Voda

Zamýšleným záměrem se nemění počty pracovníků pro obsluhu dopravní cesty. Zároveň nejsou předmětem stavby žádné nové objekty s pobytem osob. Z tohoto důvodu se nepředpokládá změna ve spotřebě vody, ani v odvádění splaškových vod.

V některých úsecích bude rekonstruován železniční spodek, v rámci toho bude v případě potřeby pročištěno odvodnění železniční tratě. Nikde však nedochází zamýšleným záměrem ke zvětšení kolejiště, nepředpokládá se tedy ani zvětšení odtoku dešťových vod.

4.9.3 Plyn

Součástí stavby není žádné zřízení odběrného místa plynu, ani změny či úpravy plynových zařízení. Stavba tedy nemá vliv na spotřebu plynu zařízení dráhy.

4.9.4 Odpady

Výčet odpadů vzniklých na stavbě je uveden v tabulce. Podrobněji je tato problematika popsána v části dokumentace B.5 *Odpadové hospodářství*. Souhrnné množství odpadů ze stavby:

Č.	Katalog. č.	Kategorie	Zařazení odpadu	Jednotky	Množství
1	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - I. třída těžitelnosti	t	96 481,26
2	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - II. třída těžitelnosti	t	5 525,25
3	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny - III. třída těžitelnosti	t	
4	17 01 02	O	Stavební a demoliční suť (cihly)	t	197,03
5	17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	357,92
6	17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	t	776,23
7	17 05 08	O	Štěrky z kolejiště	t	66 641,88
8	17 05 07*	N	Lokálně znečištěný štěrky a zemina z kolejiště (výhybky)	t	27,12
9	20 02 01	O	Smýcené stromy a keře	t	17,50
10	17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	t	54,92
11	17 02 02	O	Sklo z interiérů rekonstruovaných objektů	t	
12	17 02 03	O	Plasty z interiérů rekonstruovaných objektů	t	
13	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	ks	9 661,00
14	17 04 05	O	Železniční pražce ocelové	ks	
15	17 01 01	O	Železniční pražce betonové	ks	15 848,00
16	17 01 01	O	Kůly a sloupy betonové	t	10,00
17	17 02 04*	N	Kůly a sloupy dřevěné	ks	
18	17 04 05	O	Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej.	t	63,80
19	17 04 05	O	Rozvaděče kovové bez výzbroje	t	
20	17 04 09*	N	Výhybky znečištěné mazadly	ks	
21	16 02 09*	N	Transformátory a kondenzátory s obsahem PCB	ks	
22	16 02 13*	N	Trafo s olejem nebo s jinými škodlivinami	ks	
23	16 02 14	O	Trafo bez náplně PCB a škodlivin	ks	
24	17 04 01	O	Odpad mědi a jejich slitin (bronz, mosaz)	t	
25	17 04 02	O	Odpad hliníku	t	
26	17 04 07	O	Směsné kovy	t	
27	17 04 11	O	Zbytky kabelů a vodičů	t	
28	17 03 03*	N	Asfaltové stavební nátěry	t	2,27
29	07 03 04*	N	Odpadní ředidla	t	
30	08 01 11*	N	Odpadní nátěrové hmoty	kg	
31	08 01 17*	N	Staré nátěrové hmoty	kg	
32	20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	t	74,55
33	17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	t	2,03
34	07 02 99	O	Přyzové podložky (žel. svršek)	t	4,10
35	17 01 03	O	Izolátory porcelánové	ks	58,00
36	17 01 03	O	Odpojovače-ocel, porcelán 100kg	ks	2,00
37	17 01 03	O	Porcelánové podpěrky	t	
38	16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - Al, Cu a vz.	t	

Č.	Katalog. č.	Kategorie	Zařazení odpadu	Jednotky	Množství
			kovy)		
39	17 04 10*	N	Kabely s izolací papír - olej	t	
40	16 02 13*	N	Kondenzátorové baterie obsahující nebezpečné složky	ks	
41	16 06 01*	N	Olověné akumulátory	ks	
42	16 06 02*	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	ks	
43	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné - mostnice	ks	
44	17 01 06*	N	Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic	t	
45	17 05 04	O	Stávající sypaný materiál z nástupišť	t	
46	17 05 04	O	Kamenná suť	t	1 005,08
47	17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	t	1,71
48	20 02 01	O	Pařezy	t	
49	16 02 13*	N	Výkonové transformátory a tlumivky s olejovou náplní	ks	
50	16 02 14	O	Výkonové transformátory a tlumivky bez olejové náplně (suché)	ks	
51	16 02 13*	N	Přístrojové transformátory s olejovou náplní	ks	
52	16 02 14	O	Přístrojové transformátory bez olejové náplně	ks	
53	16 02 13*	N	Výkonové vypínače vvn, vn s olejovou náplní	ks	
54	16 02 14	O	Výkonové vypínače vvn, vn bez olejové náplně	ks	
55	16 02 14	O	Odpínače, zkratovače s porcelánovými izolátory	ks	
56	16 02 14	O	Průchodky, pojistky	ks	
57	16 02 14	O	Omezovače přepětí (vvn a vn)	ks	183,00
58	16 02 09*	N	Kondenzátory a kondenzátorové baterie s obsahem PCB (Delor)	ks	
59	16 02 13*	N	Kondenzátory a kondenzátorové baterie s obsahem minerálního oleje	ks	
60	17 06 01*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	t	
61	17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	t	
62	17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	t	0,50
63	17 09 04	O	Laminát z demolic reléových domků	t	

4.9.5 Emise

Hlavním zdroje emisí budou prachové částice při vlastní výstavbě (únik při manipulaci se sypkými materiály) a automobilová doprava v lokalitě pracovní činnosti, kdy lze předpokládat provoz zejména nákladních vozidel.

Vlastní provoz revitalizované trati nepřináší žádný nárůst emisí (stávající trať je neelektrizovaná), neboť počty průjezdů vlaku zůstanou shodné se stávajícími počty, v souladu s § 11 odst. 1 a 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, není povinnost vypracovávat rozptylovou studii pro vlastní provoz revitalizované tratě. Rovněž není povinnost zpracovávat rozptylovou studii podle přílohy č. 2 zákona o ochraně ovzduší.

Podrobnosti jsou uvedeny v části dokumentace B.3 *Vliv stavby na životní prostředí*.

4.10 Základní předpoklady výstavby

Doba výstavby byla zadavatelem stanovena na rok 2015. Předpokládá se realizace stavby během jednoho roku.

V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden dle požadavků regionálních organizátorů a objednatelů dopravy (vč. zohlednění požadavků dopravců a vlečkařů) návrh etap výstavby, ve kterých je navržen sled a postup prací. Navrženy jsou dvě základní etapy.

1. etapa zahrnuje výstavu v úseku Předměřice – Smiřice (výluka v úseku Hradec Králové – Jaroměř)

2. etapa zahrnuje výstavu v úseku Jaroměř – Trutnov Poříčí (výluka v úseku Jaroměř - Trutnov)

K jednotlivým etapám byla navržena dopravní opatření. Etapy byly časově ohodnoceny a na tomto podkladě byla odhadnuta celková doba realizace optimalizace trati Hradec Králové – Jaroměř - Trutnov v celkové délce 195 dnů, z toho 154 dní výluk železničních tratí (celková doba realizace stavby je 273 dní vč. přerušení v průběhu letních prázdnin).

Předpokládané období realizace je od 1. 3. 2015 do 18. 11. 2015.

Podrobněji je postup výstavby řešen v části dokumentace B.12 Organizace výstavby. Časový harmonogram je doložen v příloze B.12.2 této části. Schematicky jsou jednotlivé etapy znázorněny v příloze B.12.2 této části – Etapizace stavebních postupů.

4.11 Náklady stavby

Pro celkové investiční náklady je zadávací dokumentací stanovena limitní hodnota 1 mld. Kč

Pro aktuální stav rozpracování byly stanoveny náklady stavby a zpracován koncept souhrnného rozpočtu, který tvoří část dokumentace G.1.1 *Celkové náklady stavby*. Celkové investiční náklady stavby (CIN) činí 954 972 tis. Kč.

5 Členění stavby na PS a SO

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-28-11 ŽST Předměřice nad Labem, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

PS 05-28-11 ŽST Smiřice, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

PS 13-28-11 ŽST Červený Kostelec, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

PS 17-28-11 ŽST Trutnov střed, úprava staničního zabezpečovacího zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 04-28-21 Předměřice nad Labem - Smiřice, traťové zabezpečovací zařízení

PS 10-28-21 Česká Skalice - Starkoč, traťové zabezpečovací zařízení

PS 12-28-21 Starkoč - Červený Kostelec, traťové zabezpečovací zařízení

PS 14-28-21 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, traťové zabezpečovací zařízení

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 08-28-31 Jaroměř - Česká Skalice, přejezdová zabezpečovací zařízení

PS 16-28-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, přejezdová zabezpečovací zařízení

D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení - NEOBSAZENO

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení - NEOBSAZENO

D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol – NEOBSAZENO

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů

PS 04-14-13 Předměřice nad Labem - Smiřice, přílož HDPE a TK

PS 08-14-11 Jaroměř - Česká Skalice, úpravy sdělovacích vedení SŽDC

PS 10-14-11 Česká Skalice - Starkoč, úpravy sdělovacích vedení SŽDC

PS 10-14-13 Česká Skalice - Starkoč, přílož HDPE a TK

PS 12-14-11 Starkoč - Červený Kostelec, úpravy sdělovacích vedení SŽDC

PS 12-14-13 Starkoč - Červený Kostelec, přílož HDPE a TK

PS 14-14-11 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, úpravy sdělovacích vedení SŽDC

PS 14-14-13 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, přílož HDPE a TK

PS 16-14-11 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, úpravy sdělovacích vedení SŽDC

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení - NEOBSAZENO

D.2.3 Informační zařízení - NEOBSAZENO

D.2.4 Rádiové spojení - NEOBSAZENO

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení – NEOBSAZENO

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT - NEOBSAZENO

D.4 Ostatní technologická zařízení – NEOBSAZENO

D.5 Inženýrské objekty

D.5.1 Železniční svršek a spodek

SO 03-17-01 ŽST Předměřice nad Labem, železniční svršek

SO 03-16-01 ŽST Předměřice nad Labem, železniční spodek

SO 04-17-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční svršek

SO 04-16-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční spodek

SO 05-17-01 ŽST Smiřice, železniční svršek

SO 05-16-01 ŽST Smiřice, železniční spodek

SO 08-17-01 Jaroměř - Česká Skalice, železniční svršek

SO 08-16-01 Jaroměř - Česká Skalice, železniční spodek

SO 10-17-01 Česká Skalice - Starkoč, železniční svršek

SO 10-16-01 Česká Skalice - Starkoč, železniční spodek

SO 10-16-51 Česká Skalice - Starkoč, sanace zářezu vlevo trati km 17,150 - 17,350

SO 12-17-01 Starkoč - Červený Kostelec, železniční svršek

SO 12-16-01 Starkoč - Červený Kostelec, železniční spodek

SO 14-17-01 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční svršek

SO 14-16-01 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční spodek

SO 16-17-01 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční svršek

SO 16-16-01 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční spodek

SO 16-16-51 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, sanace zářezu vpravo trati km 39,700 - 39,857

SO 16-16-52 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, sanace zářezu km 46,720 - 46,820

SO 17-17-01 ŽST Trutnov střed, železniční svršek

SO 17-16-01 ŽST Trutnov střed, železniční spodek

SO 90-17-91 Předměřice nad Labem - Smiřice, značení a výstroj trati

SO 90-17-92 Jaroměř - Trutnov, značení a výstroj trati

D.5.2 Nástupiště

SO 04-16-31 Zastávka Lochenice, nástupiště

SO 12-16-31 Zastávka Olešnice, nástupiště

SO 14-16-31 Zastávka Rtně v Podkrkonoší zastávka, nástupiště

SO 16-16-32 Zastávka Velké Svatoňovice, nástupiště

D.5.3 Železniční přejezdy

SO 04-17-31 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy

SO 04-17-32 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj

SO 04-17-33 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, obec Předměřice nad Labem

SO 04-17-34 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, obec Lochenice

SO 04-17-35 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, město Smiřice

SO 08-17-31 Jaroměř - Česká Skalice, železniční přejezdy

SO 08-17-32 Jaroměř - Česká Skalice, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj

SO 08-17-33 Jaroměř - Česká Skalice, železniční přejezdy, obec Rychnov

SO 10-17-31 Česká Skalice - Starkoč, železniční přejezdy

SO 10-17-32 Česká Skalice - Starkoč, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj

SO 12-17-31 Starkoč - Červený Kostelec, železniční přejezdy

SO 12-17-33 Starkoč - Červený Kostelec, železniční přejezdy, město Červený Kostelec

SO 14-17-31 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční přejezdy

SO 14-17-33 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční přejezdy, město Červený Kostelec

SO 14-17-34 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční přejezdy, město Rtně v Podkrkonoší

SO 16-17-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční přejezdy

SO 16-17-32 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj

D.5.4 Mosty, propustky a zdi

Železniční mosty

SO 03-19-01 ŽST Předměřice nad Labem, železniční most v km 27,048

SO 04-19-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční most v km 28,878

SO 04-19-02 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční most v km 29,572

SO 08-19-01 Jaroměř - Česká Skalice, železniční most v km 5,513

SO 10-19-01 Česká Skalice - Starkoč, železniční most v km 14,106

SO 10-19-03 Česká Skalice - Starkoč, železniční most v km 17,055

SO 16-19-02 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční most v km 39,633

SO 16-19-04 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční most v km 42,655

Železniční propustky

SO 16-19-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 37,870

SO 16-19-35 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 39,453

SO 16-19-36 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 42,461

SO 16-19-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 43,462

SO 16-19-32 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 43,658

D.5.5 Ostatní inženýrské objekty

D.5.5.1 Sdělovací sítě

SO 04-10-51 Předměřice nad Labem - Smiřice, úpravy vedení Telefónica O2

SO 10-10-51 Česká Skalice - Starkoč, úpravy vedení Telefónica O2

D.5.5.2 Elektrorozvodné sítě

SO 04-12-51 Předměřice nad Labem - Smiřice, úpravy vedení nn ČEZ Distribuce

SO 08-12-51 Jaroměř - Česká Skalice, úpravy vedení nn ČEZ Distribuce

D.5.6 Potrubní vedení - NEOBSAZENO

D.5.7 Železniční tunely - NEOBSAZENO

D.5.8 Pozemní komunikace - NEOBSAZENO

D.5.9 Kabelovody, kolektory - NEOBSAZENO

D.5.10 Protihlukové objekty – NEOBSAZENO

D.6 Pozemní stavební objekty

D.6.1 Pozemní objekty budov

SO 04-15-21 Zastávka Lochenice, stavební úpravy v budově SŽDC

SO 14-15-22 Zastávka Rtně v Podkrkonoší, stavební úpravy v budově SŽDC

SO 16-15-21 Zastávka Suchovršice, stavební úpravy v budově SŽDC

D.6.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 12-15-21 Zastávka Olešnice, přístřešky pro cestující

SO 14-15-21 Zastávka Rtně v Podkrkonoší zastávka, přístřešky pro cestující

SO 16-15-22 Zastávka Velké Svatoňovice, přístřešky pro cestující

D.6.3 Individuální protihluková opatření - NEOBSAZENO

D.6.4 Orientační systém - NEOBSAZENO

D.6.5 Demolice – NEOBSAZENO

D.7 Trakční a energetická zařízení

D.7.1 Trakční vedení

SO 03-01-01 ŽST Předměřice nad Labem, úprava trakčního vedení

SO 04-01-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, úprava trakčního vedení

SO 05-01-01 ŽST Smiřice, úprava trakčního vedení

D.7.2 Napájecí stanice - stavební část - NEOBSAZENO

D.7.3 Spínací stanice - stavební část - NEOBSAZENO

D.7.4 Ohřev výměn - NEOBSAZENO

D.7.5 Elektrické předtápěcí zařízení - NEOBSAZENO

D.7.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 04-06-21 Předměřice nad Labem - Smiřice, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení

SO 12-06-21 Starkoč - Červený Kostelec, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení

SO 14-06-21 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení

SO 16-06-21 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení

SO 08-06-31 Jaroměř - Česká Skalice, úpravy nn rozvodů SŽDC

SO 12-06-31 Starkoč - Červený Kostelec, úpravy nn rozvodů SŽDC

SO 04-06-51 Zastávka Lochenice, osvětlení

SO 05-06-51 ŽST Smiřice, úprava osvětlení

SO 12-06-51 Zastávka Olešnice, osvětlení

SO 14-06-51 Zastávka Rtyň v Podkrkonoší zastávka, osvětlení

SO 16-06-51 Zastávka Suchovršice, osvětlení

SO 16-06-52 Zastávka Velké Svatoňovice, osvětlení

D.7.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03-01-21 ŽST Předměřice nad Labem, úprava ukolejnění

SO 04-01-21 Předměřice nad Labem - Smiřice, úprava ukolejnění

SO 05-01-21 ŽST Smiřice, úprava ukolejnění

D.7.8 Vnější uzemnění – NEOBSAZENO

D.8 Ostatní stavební objekty

SO 90-34-21 Odstranění mimolesní zeleně

SO 90-34-22 Náhradní výsadba

6 Členění dokumentace

Členění dokumentace je dle Vyhlášky 499/2008 Sb.

A Průvodní zpráva

B Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.2 Energetické výpočty

B.4.3 Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů

B.5 Odpadové hospodářství

B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby

B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání - viz část dokumentace D.1

B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.12 Organizace výstavby

C Situační výkresy

C.1 Situační výkres širších vztahů (M 1:50000)

C.2 Celkový situační výkres (M 1:10000)

C.3 Koordinační situační výkresy

C.4 Katastrální situační výkres - viz část I.2 dokumentace

D Výkresová dokumentace

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

D.1.4 Spádovištní zabezpečovací zařízení - NEOBSAZENO

D.1.5 Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení - NEOBSAZENO

D.1.6 Indikátory horkoběžnosti a indikátory plochých kol - NEOBSAZENO

D.2 Železniční sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení - NEOBSAZENO

D.2.3 Informační zařízení (rozhlas pro cestující, informační a kamerový systém) - NEOBSAZENO

D.2.4 Rádiové spojení - NEOBSAZENO

D.2.5 Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení - NEOBSAZENO

D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT - NEOBSAZENO

D.4 Ostatní technologická zařízení - NEOBSAZENO

D.5 Inženýrské objekty

D.5.1 Železniční svršek a spodek

D.5.2 Nástupiště

D.5.3 Železniční přejezdy

D.5.4 Mosty, propustky a zdi

D.5.5 Ostatní inženýrské objekty

D.5.5.1 Sdělovací sítě

D.5.5.2 Elektrorozvodné sítě

D.5.6 Potrubní vedení - NEOBSAZENO

D.5.7 Železniční tunely - NEOBSAZENO

D.5.8 Pozemní komunikace - NEOBSAZENO

D.5.9 Kabelovody, kolektory - NEOBSAZENO

D.5.10 Protihlukové objekty - NEOBSAZENO

D.6 Pozemní stavební objekty

D.6.1 Pozemní objekty budov

D.6.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

D.6.3 Individuální protihluková opatření - NEOBSAZENO

D.6.4 Orientační systém - NEOBSAZENO

D.6.5 Demolice - NEOBSAZENO

D.7 Trakční a energetická zařízení**D.7.1 Trakční vedení*****D.7.2 Napájecí stanice - stavební část - NEOBSAZENO******D.7.3 Spínací stanice - stavební část - NEOBSAZENO******D.7.4 Ohřev výměn - NEOBSAZENO******D.7.5 Elektrické předtápěcí zařízení - NEOBSAZENO*****D.7.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů****D.7.7 Ukolejnění kovových konstrukcí*****D.7.8 Vnější uzemnění - NEOBSAZENO*****D.8 Ostatní stavební objekty – popsáno v části B.1 Souhrnná technická zpráva****E Doklady****E.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů****E.2 Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury****E.2.1 Stanoviska vlastníků inženýrských sítí k jejich existenci****E.2.2 Stanoviska vlastníků inženýrských sítí k dokumentaci****E.3 Doklad podle zvláštního právního předpisu prokazující shodu vlastností výrobku - NEOBSAZENO****E.4 Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů - NEOBSAZENO****E.5 Ostatní stanoviska, vyjádření, posudky a výsledky jednání vedených v průběhu zpracování dokumentace****E.5.1 Stanoviska vlastníků dotčených pozemků a staveb nebo jejich částí****E.5.2 Doklady o projednání během zpracování přípravné dokumentace****E.5.3 Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele****E.6 Průzkumy****E.6.1 Geotechnický průzkum****E.7 Souhlasy z řešením odchylným od norem - NEOBSAZENO**

G Náklady a ekonomické hodnocení

G.1 Náklady

G.2 Ekonomické hodnocení

I Geodetická dokumentace

I.1 Technická zpráva

I.2 Majetkoprávní část

I.3 Geodetické a mapové podklady - NEOBSAZENO

Ing. Miroslav Krsek

02/2014

tisk 28.2.2014 9:24:00