

ČÁST A

AKTUALIZACE 11/2014

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:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO 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:

14-153.250

Projektový stupeň:

PROJEKT STAVBY

Část:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Datum:

14.11.2014

Číslo části:

A

Obsah:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
1.1	IDENTIFIKACE STAVBY	5
1.1.1	Údaje o stavbě	5
1.1.2	Údaje o stavebníkovi	6
1.1.3	Údaje o zpracovateli dokumentace	6
1.2	ÚDAJE O ÚZEMÍ	8
1.2.1	Dosavadní využití a zastavěnost území	8
1.2.2	Majetkoprávní vztahy	9
1.2.2.1	Okolní stavby	9
1.2.2.2	Okolní pozemky	10
1.3	PROVEDENÉ PRŮZKUMY A NAPOJENÍ NA INFRASTRUKTURU	11
1.3.1	Průzkumy	11
1.3.2	Dopravní infrastruktura	11
1.3.3	Technická infrastruktura	11
1.4	INFORMACE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	12
1.5	INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	13
1.5.1	Technické požadavky	13
1.5.2	Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	15
1.5.2.1	Nástupiště	15
1.5.2.2	Pozemní objekty	16
1.6	ÚDAJE O SPLNĚNÍ PODMÍNEK ÚR	16
1.7	SOUVISEJÍCÍ A PODMIŇUJÍCÍ STAVBY	20
1.8	PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY VČETNĚ POPISU POSTUPU VÝSTAVBY	23
1.8.1	Přípravné práce	23
1.8.2	Výluky	23
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	24
2.1	UMÍSTĚNÍ STAVBY	24
2.2	POPIS STAVBY Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE	25
2.3	PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY	26
2.4	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU	27
2.5	POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY	28
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	29
3.1	ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	29
3.2	ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ	33
3.3	ZADÁVACÍ DOKUMENTACE	33

3.4	PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE	33
3.5	POSUZOVACÍ A SCHVALOVACÍ PROTOKOL	33
3.5.1	Posuzovací protokol	33
3.5.2	Schvalovací protokol	33
3.6	ŘÍZENÍ EIA	33
3.7	ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY	34
3.8	PROVEDENÉ PRŮZKUMY	34
3.8.1	Průzkum pražcového podloží	34
3.8.2	Průzkum skalních svahů	35
3.8.3	Průzkum železničních mostů	36
3.8.4	Chemická analýza pražcového podloží	37
3.8.5	Korozní průzkum	38
3.9	ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ A STAVU INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	38
3.10	GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY	38
4	ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	39
4.1	ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍHO TECHNICKÉHO STAVU A VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO MAJETKU	39
4.2	ÚDAJE O VYŠŠÍCH PARAMETRECH STAVBY	40
4.3	ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY	40
5	PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB	41
6	TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠKY	42
7	PŘEHLED VLASTNÍKŮ	43
8	INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	47
9	ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	47
10	SEZNAM PS A SO VAZBOU NA INTEROPERABILITU	50
10.1	SUBSYSTÉM INFRASTRUKTURA	50
10.2	SUBSYSTÉM ENERGETIKA	52
10.3	SUBSYSTÉM TRAŤOVÉ ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ	52
11	KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI	54
12	PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	54

1 Identifikační údaje stavby

1.1 Identifikace stavby

1.1.1 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 46,820 (trať 509 Jaroměř – Trutnov hl. n.)
Stupeň dokumentace:	Projekt stavby (dokumentace pro stavební řízení)
Předmět dokumentace	rekonstrukce vybraných úseků tratě spojená se zvýšením traťové rychlosti
Místo stavby (obce):	Předměřice nad Labem, Lochenice, Smiřice Jaroměř, Rychnov, 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
Speciální stavební úřad:	Drážní úřad, Wilsonova 300/8, Praha 2 - Vinohrady

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

Kraj: Královéhradecký
Předpokládaná realizace: 2015

1.1.2 Údaje o stavebníkovi

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

1.1.3 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.4.2 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

Jan Rampas
autorizovaný technik pro požární bezpečnost staveb
autorizace ČKAIT 0001340

D.1 Zabezpečovací zařízení:

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

Ing. Jiří Matějovský
Autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb
Autorizace ČKAIT 0001408

D.2 Sdělovací zařízení:

Ing. Ondřej Kovář
autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb
autorizace ČKAIT 0701307

E.1.1 Železniční svršek a spodek:

Martin Lipenský DiS.
autorizovaný technik pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0602274

Ing. David Derka
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0601755

Ing. Jan Janoušek
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0602156

Ing. Igor Zemánek
autorizovaný inženýr pro geotechniku
autorizace ČKAIT 0007159

E.1.2 Nástupiště:

Ing. Tomáš Nosek
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0009671

Ing. David Křemeček
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
autorizace ČKAIT 0301180

E.1.3 Železniční přejezdy:

Ing. David Derka
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0601755

Ing. Tomáš Nosek
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0009671

E.1.4 Mosty, propusty, zdi :

Ing. Jiří Jirásko
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
autorizace ČKAIT 0602105

Ing. Radek Koiš
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
autorizace ČKAIT 0601450

Ing. Jana Sedláková
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
autorizace ČKAIT 0601864

Ing. Petr Novák
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
autorizace ČKAIT 0400623

E.1.5 Přeložky sítí:

Ing. Jiří Stržínek
autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb
specializace elektrotechnická zařízení
autorizace ČKAIT 0601441

E.2 Pozemní objekty:

Ing. Jiří Mareda
autorizovaný inženýr pro pozemní stavby
autorizace ČKAIT 0701183

E.3.1 Trakční vedení:	Miroslav Brabec
E.3.7 Ukolejnění:	autorizovaný technik technologická zařízení staveb autorizace ČKAIT 0003020
E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení:	Ing. Jiří Stržínek autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb specializace elektrotechnická zařízení autorizace ČKAIT 0601441
	Ing. Milan Hůlka autorizovaný inženýr pro technologická zařízení staveb autorizace ČKAIT 0001698
E.4 Zeleň, náhradní výsadba:	Ing. Jitka Tobolová autorizovaný inženýr pro stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství autorizace ČKAIT 0009345

1.2 Údaje o území

1.2.1 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 Rychnověk
- 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.

1.2.2 Majetkoprávní vztahy

1.2.2.1 Okolní 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 upravovaných železničních přejezdů jsou dotčeny i přilehlé komunikace:

- Královéhradeckého kraje
- obce Předměřice nad Labem
- obce Lochenice
- města Smiřice
- obce Rychnov
- města Červený Kostelec
- města Rtyně 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).

1.2.2.2 Okolní pozemky

Stavba se nachází až na níže uvedené výjimky na dnešním pozemku dráhy. Stavebně tedy nezasahuje do okolních pozemků.

Rekonstrukce železniční tratě neobsahuje žádné přeložky tratě, bude tedy provedena ve stávající trase na pozemcích dráhy. Výjimkou je několik trvalých záborů, které ale nejsou způsobeny změnou polohy koleje, ale velmi blízkou hranicí drážního pozemku k ose koleje (až pod 3 metry), umístěním tělesa dráhy mimo drážní pozemek již v dnešním stavu nebo umístěním drážních technologických objektů dle norem za hranici dráhy:

- Na pozemku č. 2047 v k.ú. Ločenice, jde o pozemek stávající komunikace, ke kterému je přiveden nový chodník ze zastávky Ločenice, zábor je z důvodu napojení chodníku až na stávající komunikaci
- Na pozemku č. 2411 a č. 2418 v k.ú. Ločenice, jde o pozemek, na který zasahuje dnešní těleso železniční trati, toto těleso se nemění – jde o narovnání stávajícího stavu
- na pozemku č. 828/1, č. 831/1, č. 831/4 a č. 1166 v k.ú. Smiřice, jde o ostatní plochu s využitím manipulační plocha nebo jiná plocha, pozemek je vzdálen od železniční tratě až 2,9 metru, v důsledku čehož podpěry trakčního vedení do tohoto pozemku zasahují, doplnění nové podpěry tak tvoří trvalý zábor, který je nakonec navržen v souvislé délce podél trati, aby celé těleso dráhy včetně trakčního vedení leželo na drážním pozemku
- na pozemku č. 973/3 v k.ú. Rtně v Podkrkonoší, dle ÚP města Rtně v Podkrkonoší jde v návrhu o zatravněnou s rozptýlenou zelení, jde o pozemek, na který zasahuje dnešní těleso železniční trati, toto těleso se nemění – jde o narovnání stávajícího stavu
- na pozemku č. 973/4 v k.ú. Rtně v Podkrkonoší, 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 reléový domek a výstražník v normové vzdálenosti k přejezdu (4,5 metru od osy koleje), neovlivní zábor navrhované změny
- na pozemku 3478/1 v k.ú. Rtně v Podkrkonoší, jde o ostatní plochu - komunikaci, 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. 653 a č. 1070/2 v k.ú. Suchovršice, dle ÚP obce Suchovršice jde o plochu zemědělskou (NZ) resp. o pozemek komunikace, zábor vychází z toho, že pozemek dráhy je příliš blízko ose koleje (cca 2,2 metru)
- na pozemku č. 638/4 v k.ú. Suchovršice, dle ÚP obce Suchovršice jde o plochu zemědělskou (NZ), zábor vychází z toho, že pozemek dráhy je příliš blízko ose koleje (cca 1,6 metru)
- na pozemku č. 417/2 v k.ú. Bohuslavice, 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, zábor vychází z toho, že pozemek dráhy je příliš blízko ose koleje (cca 2,9 metru)
- na pozemku č. 578/1 v k.ú. Bohuslavice, jde o ostatní plochu – komunikaci, na pozemku leží silnice III/3013 z Bohuslavic – Velké Svatoňovice, pozemek na svém konci opouští silnici a končí na začátku lesní cesty, do pozemku zasahuje i pata železničního tělesa a křídlo železničního mostu, důvodem záboru je odláždění stávajícího svahu a narovnání faktického stavu, kdy těleso dráhy neleží na drážním pozemku

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*.

1.3 Provedené průzkumy a napojení na infrastrukturu

1.3.1 Průzkumy

V rámci přípravné dokumentace byly provedeny před vlastními projekčními pracemi průzkumy:

- průzkum pražcového podloží
- průzkum skalních svahů
- průzkum mostních objektů
- korozní průzkum

Po dokončení přípravné dokumentace a upřesnění rozsahu a koncepce řešení bylo navrženo provedení doplňkového průzkumu, který byl proveden pro zpracování projektu stavby:

- zahuštění průzkumu pražcového podloží
- podrobný průzkum mostních objektů (stavebně technický a inženýrsko geologický)
- chemická analýza pražcového podloží

Výsledky jsou podobně popsány v části dokumentace B.10 *Geotechnický a stavebně technický průzkum*.

1.3.2 Dopravní infrastruktura

Ze své podstaty je stavba napojena na drážní infrastrukturu, a to v železničních uzlech Hradec Králové, Jaroměř a Trutnov. V ŽST Starkoč se na řešenou trať napojuje ještě přípojná trať do Václavic na trati Týniště nad Orlicí – Náchod – Broumov.

Na silniční síť je stavba napojena v železničních stanicích (prostory přednádraží, parkování), které však nejsou předmětem stavby. Přístup pro cestující je dále na zastávkách, které pokud leží v rekonstruovaných úsecích tratě jsou rovněž rekonstruovány (s výjimkou minimálně využívané zastávky Suchovršice).

Se silniční sítí je stavba v kontaktu na železničních mostech přes komunikace (rekonstruují se jen vybrané objekty) a především na železničních přejezdech. Ty doposud nezabezpečené se v rámci stavby zabezpečují. Přejezdy nacházející se v rekonstruovaných úsecích tratě jsou rekonstruovány i stavebně.

1.3.3 Technická infrastruktura

Napojení na technickou infrastrukturu je pouze prostřednictvím napájení silnoproudých rozvodů, neboť součástí stavby nejsou žádné vodovody, kanalizace, plynovody nebo produktovody.

Napájení je zajištěno ze stávajících rozvodů SŽDC s těmito výjimkami:

- na zastávce Ločenice 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 Ločenice

- na km 19,795 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 19,795, stejně tak byla podána žádost na navýšení příkonu (místo 1F jističe osadit jistič 3F)
- na zastávce Rtyň 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 Rtyň v Podkrkonoší zastávka, stejně tak byla podána žádost na navýšení příkonu (místo 1F jističe osadit jistič 3F)
- na zastávce Rtyň 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 Rtyň 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:

- měření spotřeby el. energie na zastávce Ločenice bude společné pro napájení PZZ v km 29,073, km 29,395, km 29,716, osvětlení zastávky; fakturační měření bude umístěno v novém rozvaděči, dále bude osazeno měření spotřeby osvětlení zastávky (elektroměr SŽE), včetně spínání osvětlení
- na km 19,795 bude měření spotřeby el. energie osazeno v novém rozvaděči
- na zastávce Rtyň v Podkrkonoší zastávka bude měření spotřeby el. energie osazeno v novém rozvaděči
- měření spotřeby el. energie na zastávce Rtyň v Podkrkonoší zastávka bude společné pro napájení PZZ v km 32,449, km 33,100, km 33,665, osvětlení nástupiště a napájení budovy zastávky Rtyň 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.

1.4 Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

K datu odevzdání projektové dokumentace byla posouzena známá vyjádření dotčených orgánů – vyjádření k přípravné dokumentaci:

Stanovisko odboru životního prostředí Magistrátu města Hradec Králové ze dne 9. 9. 2013:

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

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

Stanovisko odboru životního prostředí Městského úřadu Jaroměř ze dne 8. 10. 2013:

- Při vzniku nebezpečných odpadů je nutné postupovat dle zákony o odpadech a vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady a zařazovat je podle vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů. Doklady o likvidaci odpadů oprávněnou osobou budou správnímu orgánu předloženy do dvou měsíců od ukončení.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

Závazné stanovisko Odboru životního prostředí Městského úřadu Náchod ze dne 7. 10. 2013:

- V souvislosti se stavebními pracemi nebude na lesních pozemcích docházet ke kácení stromů, k jejich poškozování, ani k ukládání stavebního či jiného materiálu.
- Stavba bude realizována tak, aby na lesních pozemcích nebylo ohroženo řádné hospodaření včetně dopravy dříví.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

- Při rekonstrukci budou odpady náležitě separovány a využity nebo odstraněny v zařízeních k těmto účelům určených. Do 30 dnů od provedené rekonstrukce stavebník doloží doklad o využití těchto odpadů speciálnímu stavebnímu úřadu.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

Souhrnné stanovisko odboru životního prostředí Městského úřadu Trutnov ze dne 23. 9. 2013:

- S odpady vzniklými při realizaci akce musí být nakládáno v souladu s platnými předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Odpady musí být předávány oprávněné osobě dle uvedeného zákona a musí s nimi být nakládáno tak, aby nezpůsobovaly újmu životnímu prostředí a nenarušovaly vzhled okolní krajiny.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

Povodí Labe, státní podnik ze dne 17. 9. 2013

- 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.

1.5 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

1.5.1 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 nástupišť. Nástupiště jsou odvodněna na terén, kde dochází k zasakování. Příkopy se pročišťují nebo obnovují. Dláždí se ve stísněných místech v zářezech nebo v místech s obtížnou údržbou odvodnění.

§ 7 o oplocení pozemků. Součástí stavby není oplocení, pouze zábradlí na nástupištech 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 F Zásady 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 proběhlo 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 nástupišť 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 nástupištech 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 Rtně 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, stropích, 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.

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

§ 25 o střechách. Součástí stavby jsou pouze střechy nových přístřešků pro cestující, které se předpokládají prefabrikované včetně střech 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 pochůzní plochy. V souladu s odstavcem (3) není zábradlí navrženo na nástupištích 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 lodžích. 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.

1.5.2 Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

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).

1.5.2.1 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 půlkulatými 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 půlkulatými výběžky).

Na zastávce Lochenice bude příchod na nástupiště zajištěn komunikací ve sklonu 8% vybavenou dvoumadlovým zábradlím se svislými prvky 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 8 a 6 % doplněným po obou stranách třimadlovým zábradlím.

Na zastávce Rtyně v Podkrkonoší zastávka bude přístup pro cestující na nástupiště zajištěn přístupovým chodníkem v podélném sklonu cca 2,0% doplněným po obou stranách třimadlovým zábradlím.

Na zastávce Velké Svatoňovice bude přístup pro cestující na nástupiště zajištěn přístupovým chodníkem v podélném sklonu 8,33% doplněným dvoumadlovým zábradlím se svislými prvky.

1.5.2.2 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 nástupišť.

Na zastávkách Lochenice, Rtyně v Podkrkonoší a Suchovršice 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.

1.6 Údaje o splnění podmínek ÚR

Územní rozhodnutí bylo vydáno pro navrženou stavbu pouze pro umístění přesunutě zastávky Velké Svatoňovice. Vydal ho stavební úřad – stavební odbor městského úřadu ve Rtyni v Podkrkonoší dne 16. 10. 2014 pod č.j. 2014/1926/st/Bí – 2159.

Ve stupni projekt stavby došlo k dopřesnění řešení na základě podrobného doměření a na základě doplňkového geotechnického průzkumu pro založení nástupiště.

V úvodu je uveden druh a účel umisťované stavby:

Prefabrikovaný, zakázkově vyráběný skeletový systém nástupiště, který bude vzhledem k prudkému svahu umístěn v první části nástupiště, bude mít délku 95 m, nikoli 82 m, jak bylo uvedeno v předchozím stupni. Po provedení doplňujícího geodetického zaměření bylo potřeba prodloužit danou délku. Zbýlých 75 m bude ze standardizovaného nástupištního systému s konzolovými deskami, šířka nástupiště 2,50 m (2,30 m konzolové desky + 0,20 m podélný odvodňovací žlab). Min. šířka nástupiště je dle ČSN právě 2,50 m, nikoli 2,40 m. Změna oproti předchozímu stupni na požadavek investora, aby nástupiště působilo pohledově jednotněji. V místě zářezu tvoří zárubní prvek betonový L blok. Přístupový chodník oproti předchozímu stupni prodloužen z důvodu potřeby napojení silnice a nástupiště v normovém podélném sklonu max. 1:12 (tj. 8,33 %) – toto je rovněž důvod pro odsunutí polohy přístřešku.

Dále je popsáno umístění stavby na pozemku:

Celá stavba nástupiště bude realizována na p. č. 2007/1 v k. ú. Velké Svatoňovice – dle rozhodnutí o umístění stavby. Přístřešek bude situován zhruba v km 38,100 – 38,107 – oproti předchozímu stupni odsun vzhledem k prodloužení přístupového chodníku, tj. ve vzdálenosti cca 22 m od pozemku p. č. 1986/1, vedle kterého bude navazovat přístupový chodník šířky 2,0 m (zámková dlažba pouze na první dva metry, dále z pochozích desek shodné konstrukce jako první část nástupiště), délka zhruba 20 m.

Nástupiště bude v celé své délce v šířce 2,50 m, což je dle ČSN min. hodnota. Jen u výklenku pro přístřešek bude mít nástupiště na délce 10 m šířku 4,60 m.

Stanovené podmínky:

1. Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou rozhodnutí, která obsahuje výkres současného stavu území v měřítku katastrální mapy se zakreslením stavebního pozemku, požadovaným umístěním stavby, s vyznačením vazeb a vlivů na okolí, zejména vzdáleností od hranice drážního pozemku a sousedních staveb.

Poloha nástupiště je beze změny, jediným rozdílem je posunutí polohy přístřešku, prodloužení přístupového chodníku – důvodem byla potřeba překonat chodníkem výškový rozdíl s limitním sklonem. Tato odchylka nemá žádný vliv na okolní pozemky.

2. Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje, územní pracoviště Trutnov požaduje splnění následujících podmínek:

V průběhu zkušebního provozu provést měření hluku akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu trati v chráněném prostoru staveb čp.40 v noční době.

K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby předložit protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazující nepřekročení přípustných hlukových limitů

Jde o připomínku pro realizaci stavby. Bude provedeno měření dle dané podmínky, požadavek uveden i v technické zprávě SO 16-16-32.

3. Městský úřad Trutnov-odbor životního prostředí-vodoprávní úřad s umístěním stavby souhlasí a požaduje:

Během stavební činnosti budou provedena veškerá opatření k zamezení ohrožení jakosti povrchových a podzemních vod látkami závadnými vodám ve smyslu § 39 vodního zákona č.254/2001 Sb. v platném znění, tj. musí být provedena veškerá opatření k zamezení kontaminace podzemních a povrchových vod ropnými látkami (pohonné hmoty a provozní kapaliny stavebních strojů) a nevytvrzenými stavebními hmotami. V případě havarijního ohrožení nebo zhoršení jakosti povrchových vod únikem ropných nebo jiných látek závadných vodám je nutné tuto situaci neprodleně hlásit Hasičskému záchrannému sboru ČR nebo Policii ČR.

Podmínka uvedena v technické zprávě SO 16-16-32, zhotovitel stavby zajistí, aby nedošlo k uvedeným negativním vlivům.

Při provádění stavebních činností v úseku nad vodním tokem a v jeho blízkosti budou provedena opatření k zamezení pádu stavebních materiálů, odpadů, nástrojů a zeminy do koryta. V opačném případě musí být tyto materiály z koryta vodního toku neprodleně odstraněny. V případě poškození koryta vodního toku v důsledku pádu stavebních materiálů či jejich odstraňování musí být neprodleně informován správce Markoušovického potoka -s.p. Lesy ČR (p.Jíra-tel.606081094, Ing.Sajdl-tel.956953210).

V technické zprávě SO 16-16-32 podmínka uvedena, zhotovitel stavby zajistí ochranu vhodným způsobem, např. vybudování záchytného zábradlí se sítí, které bude zadržovat tyto padající předměty, případně zbuduje lešení se zákrytem nad portálem podjezdu.

Stavbou nesmí být dotčeny pozemky p.č. 2183/1 a 2004/52 v k.ú. Velké Svatoňovice (vodní plocha) a musí být dodržena ČSN 75 2130 Křížení a souběhy vodních toků s drahami, podzemními komunikacemi a vedeními.

Stavbou nebudou uvedené pozemky dotčeny, ČSN 75 2130 bude dodržena.

4. Městský úřad Trutnov, odbor životního prostředí jako orgán státní správy lesů souhlasí s umístěním a povolením stavby a požaduje:

Při realizaci záměru je nutné dbát základních povinností k ochraně dotčených lesních pozemků uvedených v § 13 lesního zákona. Zejména provádět práce tak, aby nedocházelo k ohrožení sousedních lesních porostů. K odstranění případných škod činit bezprostředně potřebná opatření.

Na lesním pozemku nesmí být ukládány a skladovány zemní hmoty, stavební materiál, odpady, umísťována nebo kotvena stavební zařízení, odstavná technika apod.

Veškerá činnost v ochranném pásmu lesa musí být prováděna tak, aby nedocházelo k poškozování lesní půdy, okolních lesních porostů a jejich kořenového systému.

Nebude požadováno odlesnění v okolních lesních porostech, a to ani následovně.

Stavba bude zabezpečena tak, aby nemohlo dojít k jejímu poškození případnými padajícími stromy.

Vlastníci nemovitosti nebo investoři staveb a zařízení jsou povinni provést na svůj náklad nezbytně nutná opatření, kterými jsou nebo budou jejich pozemky, stavby a zařízení zabezpečeny před škodami způsobenými zejména sesuvem půdy, padáním kmenů, pádem stromů nebo jejich částí, přesahem větví a kořenů, zastíněním z pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Dále Městský úřad odbor životního prostředí požaduje: S odpady vzniklými při realizaci akce musí být nakládáno v souladu s platnými předpisy v oblasti odpadového hospodářství (zejména zák. č. 185/2001 S., o odpadech a jeho prováděcí předpisy). Odpady musí být předávány oprávněné osobě dle výše uvedeného zákona a musí s nimi být nakládáno tak, aby nezpůsobovaly újmu životnímu prostředí a nenarušovaly vzhled krajiny. Doklady o naložení s odpady předloží investor při kolaudaci stavby. V případě nutnosti kácení dřevin a keřů rostoucích mimo les (včetně jejich kořenových systémů) nesmí dojít při realizaci stavby k jejich poškození. V případě nutnosti kácení dřevin se žádost o povolení podává na ObÚ ve Velkých Svatoňovicích. V případě výkopových prací v blízkosti dřevin rostoucích mimo les je nutné dodržet normy na ochranu dřevin č. ČSN 83 90 61.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

5. Městský úřad Trutnov, odbor výstavby, oddělení památkové péče požaduje:

Předmětné práce budou prováděny na území s archeologickými nálezy a z této skutečnosti vyplývají pro stavebníka (investora) následující povinnosti dané zákonem č.20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů : § 22 odst.2 cit. zákona: Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebník právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost záchranného archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník. Jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum. Obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů." Dále dle ust. § 23 odst.2 cit. zákona : „ O archeologickém nálezu, který nebyl učiněn při provádění archeologických výzkumů, musí být učiněno oznámení Archeologickému ústavu nebo nejbližšímu muzeu buď přímo nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nálezu došlo. Oznámení o archeologickém nálezu je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž došlo k archeologickému nálezu, a to nejpozději do druhého dne po archeologickém nálezu nebo potom, kdy se o archeologickém nálezu dověděl".

V této věci ukládá povinnosti rovněž zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), který v ust. § 176 odst. 1 mj. uvádí: „ Dojde-li při postupu podle tohoto zákona nebo v souvislosti s tím k nepředvídaným nálezům kulturně cenných předmětů, detailů stavby nebo chráněných částí přírody, anebo k archeologickým nálezům, je stavebník povinen neprodleně oznámit nález stavebnímu úřadu a orgánu státní památkové péče nebo orgánu

ochrany přírody a zároveň učinit opatření nezbytná k tomu, aby nález nebyl poškozen nebo zničen a práce v místě nálezu přerušit."

Na základě uvedeného upozorňujeme na povinnost stavebníka učinit oznámení Archeologickému ústavu AV ČR (Letenská 4, 118 01 Praha 1 - Malá Strana) a dle dosavadní praxe doporučujeme nejméně 10 pracovních dní předem písemně oznámit zahájení zemních a stavebních prací oprávněné organizaci k provádění archeologických výzkumů, kterými jsou na území okresu Trutnov např.: Muzeum Podkrkonoší v Trutnově - Mgr. Ondřej Tůma (723 948 756), Školní 150, 541 01 Trutnov, tel. 499 811897, e-mail: tuma@muzeumtrutnov.cz. LABRYS, o.p.s., Mgr. Jan Košťál (774 701 828), Nám. Republiky 101, 544 01 Dvůr Králové nad Labem, e-mail: kostal@labrvs.cz- www.labrvs.cz.

Jde o podmínky pro zhotovitele stavby a realizaci.

6. Lesy ČR s.p. Hradec Králové-správa toků s umístěním a povolením stavby souhlasí přidržení následujících podmínek: - realizace stavby bude probíhat v souladu se zněním zákona č.254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů v platném znění,

-bude dodržena ČSN 75 21 39 Křížení a souběhy vodních toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedeními,

-při vlastní realizaci budou provedena veškerá opatření k zamezení kontaminace povrchových vod ropnými látkami (pohonné hmoty, provozní kapaliny), stavebními hmotami i zeminou,

-vzhledem k tomu, že část výše uvedené stavby bude budována nad korytem VT (na vrchní části železničního viaduktu), budou provedena veškerá opatření k zamezení pádu materiálů nebo jejich částí z výšky do koryta toku, kde by mohlo dojít k poškození opevnění koryta toku (stavba v majetku LČR s.p.) a případně by též mohlo dojít k ohrožení osob, pohybujících se v těsné blízkosti koryta (s korytem VT sousedí místní komunikace),

-stavbou nebudou v žádném případě dotčeny parcely č.2081/1 a 2004/52-vodní plocha v k.ú. Velké Svatoňovice, které jsou ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření pro Lesy ČR, s.p.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

7. ČEZ Distribuce a.s. požaduje dodržení následujících podmínek:

Nesmí být ohrožen provoz stávajících nadzemních vedení ani jiného zařízení v majetku ČEZ Distribuce -při činnostech prováděných v blízkosti nadzemních vedení je nutné dodržet vzdálenosti dle platných norem, zejména ČSN EN50110-1 a PNE 33 3302 a podmínky uvedené ve vyjádření o existenci energetického zařízení.

Musí být zachován neomezený přístup k zařízením ve vlastnictví ČEZ, a.s. pro jejich údržbu a provozování.

Každé poškození zařízení provozovatele distribuční soustavy musí být okamžitě nahlášeno na linku pro hlášení poruch 840 850 860.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

8. Investor (stavebník) zajistí před zahájením zemních a stavebních prací vytyčení všech inženýrských sítí v území dotčeném stavbou, o čemž bude sepsán protokol se správcí těchto sítí a bude předložen při kolaudaci stavby.

Dle běžně prováděných postupů bude před realizací provedeno vytyčení sítí. Zhotovitel zajistí veškeré potřebné náležitosti.

9. Dále stavebník při realizaci stavby dodrží podmínky obsažené ve vyjádření Telefonica ze dne 7.2.2014, pod čj.:526262/14, podmínky obsažené ve vyjádření ČEZ Distribuce a.s. ze dne 4.9.2014 pod zn. 0100321820, podmínky obsažené ve vyjádření ČD-Telematika z 4.3.2014 pod zn.5480/2014-0 a podmínkách SŽDC z 1.9.2010 pod SŽDC-TÚDC čj.:3495/10-TÚDC a podmínky obsažené ve vyjádření SŽDC Hradec Králové ze dne 20.3.2014 pod zn.5413/14-OŘ HKR.

Jde o podmínky pro realizaci stavby. Projekt stavby nepředpokládá jejich porušení.

10. Městský úřad ve Rtyně v Podkrkonoší, stavební odbor požaduje v průběhu zkušebního provozu provést měření hluku akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu trati v prostoru staveb pod zastávkou s nástupištěm ČD Velké Svatoňovice. V případě naměření vyšších hodnot zajistí investor provedení protihlukových opatření.

Bude provedeno měření v souladu s požadavkem Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje. Požadavek na realizaci stavby.

11. Správa a údržba silnic Královéhradeckého kraje, pracoviště Trutnov požaduje provést odvodnění přístupového chodníku tak, aby povrchová voda nestékala na pozemek 1986/1 v k.ú. Velké Svatoňovice (ostatní komunikace) tak, aby tyto vody stékaly na drážní pozemky a zde se vsakovaly.

Přístupový chodník v místě napojení na silnici směrem k silnici zhruba na délce 2 m stoupá, voda je odváděna do volného terénu příčným sklonem, čímž je zajištěna podmínka, aby na silnici nestékala voda z přístupového chodníku.

12. Stavební odbor Městského úřadu ve Rtyni v Podkrkonoší si vyhrazuje právo doplnění těchto podmínek pro případ, že do doby realizace se změní základní parametry stavby nebo jiné předpoklady, za nichž je toto rozhodnutí vydáváno.

Připomínky účastníků:

V rámci územního řízení byly uplatňovány připomínky Mgr. Jany Klevcovové. Relevantní připomínky byly v rámci projektové dokumentace zapracovány. Např. po provedení doplňujícího geodetického zaměření byly upraveny některé řezy, odkop v zářezovém tělese je zkompaktněn mezerovitým betonem. Po osobní schůzce s manžely Klevcovovými bylo navíc do dokumentace doplněno přerušení zábradlí v místě přechodu násypu do zářezu, je zde nově návrh na zbudování schůdků pro přístup na nástupiště, nástupiště je tedy přístupno i zhruba v km 38,190.

1.7 Související a podmiňující stavby

Podle informací od zadavatele – SŽDC, státní organizace, jsou v zájmovém území stavby „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ projektovány i tyto jiné stavby:

Instalace MIB AVV v traťovém úseku Jaroměř – Trutnov hl.n.

Jde o instalaci infrastrukturní části automatického vedení vlaku – magnetických bodů do koleje. Dle informací SŽDC by měla stavba proběhnout před stavbou revitalizace.

Na projektované zabezpečovací zařízení nemá AVV vliv - nemá přímou vazbu na SZZ, TZZ, PZZ. Pouze je třeba v rekonstruovaných úsecích železničního svršku počítat na začátku s demontáží a na konci s opětovnou montáží MIB. To je součástí PS zabezpečovacího zařízení.

Přenos kódu VZ Jaroměř – Trutnov

K této stavbě projektant neobdržel od zadavatele žádné podklady. Z tohoto důvodu není možné vyhodnotit koordinace, časové návaznosti ani požadavky na obě stavby.

Rekonstrukce SZS ŽST Červený Kostelec

Stavba je dokončena. Realizace firma STARMON s.r.o. Stavbou byl mimo jiné odstraněn rychlostní propad na 40 km/h. Rychlost byla zvýšena na 70 km/h a tohoto zvýšení rychlosti bude využito i pro celkové plánované zkrácení jízdních dob po stavbě „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“.

Rekonstrukce kolejových obvodů u PZZ v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice

Projekt stavby a vlastní realizaci provedla firma AŽD Praha s.r.o.

Předmětem stavby je náhrada smyček počítači náprav.

Stavba řeší PZZ u 11 přejezdů v km 1,492 až km 10,379. U těchto přejezdů došlo ke kontrole rychlostního profilu revitalizace s návrhovou rychlostí na přejezdech realizovaných AŽD. Návrhová rychlost je 100 km/h a tudíž návrh PZZ vyhovuje potřebám revitalizační stavby.

U přejezdu v km 5,242 bude při revitalizaci přemístěn RD, SMO a VTO do nové polohy na opačnou stranu koleje. Současně bude přemístěna předvěst Př S do nové polohy. Součástí bude také přeložka kabelu SSZT a DK.

Rekonstrukce PZZ na trati Jaroměř – Trutnov

Dle informací zadavatele bylo sloučeno několik staveb, jejichž obsahem jsou PZZ na jednotlivých přejezdech. Na tuto sloučenou stavbu by mělo být vypsáno výběrové řízení na projekt stavby + realizaci.

Z hlediska časového se předpokládá realizace PZZ před stavbou revitalizace trati anebo současně s ní ve stejné výluce.

Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 0,570

Stavby je součástí smlouvy o dílo na přípravnou dokumentaci pod názvem „Železniční přejezdy na trati Jaroměř-Trutnov“. Zhotovitelem je firma STARMON s.r.o. Je vyhotoveno technické řešení přípravné dokumentace.

U přejezdu km 0,570 byla provedena kontrola koordinace návrhové rychlosti a rychlosti požadované rychlostním profilem. Návrhová rychlost na přejezdu je z hlediska PZZ uvažována 100km/hod. Stávající rychlost je 70 km/h a stavbou „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ nebude tato rychlost dotčena.

Rekonstrukce PZZ v km 12,542 a 13,576 trati Jaroměř – Trutnov hl.n.

Na přejezdy km 12,542 a 13,576 je zpracována projektová dokumentace, zpracovatelem je společnost SIGNAL PROJEKT, s.r.o. Návrhová rychlost je 80 km/hod, přibližovací úseky nevyhovují pro požadovanou rychlost po revitalizaci tratě, která je 100 km/h.

Z tohoto důvodu SŽDC, SS východ, zadala společnosti SIGNAL PROJEKT, s.r.o. úpravu projektové dokumentace na zvýšení návrhové rychlosti přejezdů na 100 km/hod.

Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 14,749Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 15,095 – 15,894Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 17,170 a 17,405

Stavby jsou součástí smlouvy o dílo na přípravnou dokumentaci pod názvem „Železniční přejezdy na trati Jaroměř-Trutnov“. Zhotovitelem je firma STARMON s.r.o. Je vyhotoveno technické řešení přípravné dokumentace.

U přejezdů byla provedena kontrola koordinace návrhové rychlosti a rychlosti požadované rychlostním profilem. Návrhová rychlost z hlediska PZZ je 90/105/120 km/h. Stavba „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ přepokládá zvýšení rychlosti na 90/100 km/h a 85/90 km/h.

U uvedených přejezdů byl projektantovi předán požadavek na úpravu GPK koleje v místech přejezdů tak, aby vlastní kolej na přejezdu i přejezd jako takový již nemusely být stavebně ve stavbě „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ upravovány. Investor stavby by měl zapracování tohoto požadavku zkontrolovat po odevzdání definitivní verze přípravné dokumentace PZZ.

Požadavek SŽDC O14 a ČD-T na přílohu dvou trubek HDPE a TK 10XN je nutné v úseku Česká Skalice – Starkoč posuzovat jako cílový stav. V rámci stavby „PZZ na trati Jaroměř – Trutnov“ bude položena kabelová trasa pro ZZ (bude využita v rámci stavby revitalizace trati pro zřízení TZZ 3. kategorie) a na části úseku i jedna trubka HDPE. Ve stavbě revitalizace trati tak bude přiložena na části úseku 2 HDPE trubky, na části jedna a v celém úseku TK pro sdělovací zařízení.

směřovat právě do stavby PZZ na trati Jaroměř – Trutnov, neboť v rámci této související stavby dochází k pokládce kabelové trasy.

Dále je třeba pro dPSŘ stavby „Rekonstrukce PZZ na trati Jaroměř – Trutnov“ uplatnit požadavek, aby nové kabelové trasy byly ukládány tak, aby nebyly v kolizi se stavbou revitalizace trati. Zároveň musí být kabelová trasa v dPSŘ koordinována s přílohou HDPE a TK kabelů v rámci stavby revitalizace trati.

Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 36,229 a 36,815

Stavby jsou součástí smlouvy o dílo na přípravnou dokumentaci pod názvem „Železniční přejezdy na trati Jaroměř-Trutnov“. Zhotovitelem je firma STARMON s.r.o. Je vyhotoveno technické řešení přípravné dokumentace.

U přejezdů byla provedena koordinace návrhové rychlosti PD a rychlosti požadované rychlostním profilem. Návrhová rychlost z hlediska PZZ je 110/90 km/hod.

První přejezd v km 36,229 byl ze stavby „Výstavba PZS Jaroměř – Trutnov v km 36,229 a 36,815“ v lednu 2014 vyřazen. Z tohoto důvodu byl tento přejezd převzat do stavby „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“, a to včetně nezbytných úprav železničního svršku a spodku. Předpokládá se realizace zbývajících přejezdů v km 36,815 před stavbou revitalizace. Jelikož je k přejezdu km 36,815 pokládána nezbytná kabelizace z blízké stanice Malé Svatoňovice, je třeba v místě přejezdu km 36,229 provést výpichy kabelů, zasmyčkování či rezervu, aby nemusely být při revitalizaci znovu kopány kabelové trasy z Malých Svatoňovic.

Výstavbou PZZ dojde k odstranění propadu rychlosti na 40 – 50 km/h. Rychlost bude zvýšena výstavbou PZZ na 70 km/h a tohoto zvýšení rychlosti bude využito i pro celkové plánované zkrácení jízdních dob po stavbě „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“.

Rekonstrukce zastávky Černožice

Na stavbu je schválena přípravná dokumentace, projektant SGJW Hradec Králové spol. s r.o. Na projekt stavby je zpracován posuzovací protokol, který je schvalován na Stavební správě východ. Je též vydáno pravomocné stavební povolení.

Stavba „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“ nezasahuje do prostoru zastávky Černožice.

Zpracovaná přípravná dokumentace předpokládá:

- Stavba „Instalace MIB AVV v traťovém úseku Jaroměř – Trutnov hl.n.“ bude realizována před stavbou revitalizace trati. Ve stavbě revitalizace je počítáno s demontáží a opětovnou montáží MIB. Pokud bude stavba realizována až po revitalizaci trati, nebudou pouze příslušné položky fakturovány.
- Stavba „Rekonstrukce PZZ na trati Jaroměř – Trutnov“ bude realizována před stavbou revitalizace trati. Pokud by realizace probíhala současně s revitalizací stavby, některé položky nebudou muset být provedeny. V případě pozdější realizace stavby rekonstrukce PZZ by bylo nutné upravit projektovou dokumentaci revitalizaci trati. Úprava by byla spojená s navýšením rozpočtu stavby.

1.8 Předpokládaná lhůta výstavby včetně popisu postupu výstavby

Začátek stavby se předpokládá 1. 6. 2015 a konec 30. 6. 2016. Přesný datum konce stavby je závislé na přesném datu výluky v úseku Hradec králové – Jaroměř. Výluka v roce 2016 v době odevzdání dokumentace nebyla přesně určena, proto projektant prozatím vychází z odhadu začátku prací v roce 2016 po zimní přestávce 1. 4. 2016.

1.8.1 Přípravné práce

Přípravné práce spočívají v pracích prováděných před plánovanými výlukami. Jde zejména o:

- pozemní objekty pro zabezpečovací zařízení
- sdělovací sítě
- elektrorozvodné sítě
- rozvody nn a dálkové ovládání odpojovačů
- injektáž zdiva kamenných mostů

Termín se předpokládá 1. 6. 2015 – 22. 6. 2015.

1.8.2 Výluky

Pro realizaci stavby jsou klíčové úplné výluky železniční tratě, neboť jde o trať jednokolejnou. Jelikož je dotčená železniční trať rozdělena významným železničním uzlem Jaroměř a jelikož jsou na dotčeném území plánovány i další železniční stavby, je úplný výluky rozdělena na dvě části – Hradec Králové – Jaroměř a Jaroměř – Trutnov.

Vzhledem k předpokládaným termínům výluk v oblasti Královéhradeckého kraje požaduje investor termíny pro provedení stavby:

- úsek Jaroměř - Trutnov 23. 6. - 10. 8. 2015 (49 dnů)
- úsek HK - Jaroměř předpoklad 1. 4. - 15. 7. 2016 (105 dnů)

Konec stavby je závislý na výlukách poskytnutých v roce 2016. Ty ještě nejsou známy a konec stavby se tak ještě upřesní.

2 Základní údaje o stavbě

2.1 Umístění stavby

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.

Předmětem stavby jsou úpravy vybraných úseků stávající železniční tratě Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov. Jde o železniční trať číslo 505 Hradec Králové – Jaroměř a trať 509 Jaroměř – Trutnov hl. n. Trať leží v Královéhradeckém kraji.

2.2 Popis stavby z hlediska účelu a funkce

Cílem revitalizace je v tratovém úseku zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácení jízdních dob, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce zastávek pro současné a výhledové požadavky objednavatelů osobní dopravy, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupištních přístřešků.

Hlavní účel stavby je zkrácení jízdních dob a tedy zvýšení traťové rychlosti. Požadavkem objednatele regionální dopravy je zkrácení cestovní doby Hradec Králové – Krkonoše (Svoboda nad Úpou) z dnešních 120 minut na systémových 90 minut. Z technických parametrů tratě je tedy nutné zvýšit primárně rychlost. K dosažení cílové cestovní doby Hradec Králové – Svoboda nad Úpou 90 minut je nutné zkrátit systémovou jízdní dobu Hradec Králové – Starkoč na 30 minut, stejně jako v úseku Starkoč – Trutnov střed. To je realizovatelné zvýšením rychlosti Předměřice nad Labem - Smiřice na 120 km/h, v úsecích Jaroměř – Česká Skalice a Bohuslavice nad Úpou – Trutnov střed na 100 km/h a v úseku Česká Skalice – Bohuslavice nad Úpou v dílčích úsecích na 80-90 km/h. Ostatní parametry tratě (např. třída zatížení) mohou zůstat bez změny.

V úsecích se zvýšením traťové rychlosti je navržena rekonstrukce svršku, a to v závislosti na současném stavu svršku buď „lehčí“ spočívající ve strojním čištění kolejového lože a výměnou kolejnic a upevňovadel. „Těžší“ rekonstrukce zahrnuje kompletní rekonstrukci svršku, tedy i s kolejovým roštem a kolejovým ložem. V některých úsecích je navržena v závislosti na výsledcích geotechnického průzkumu i rekonstrukce železničního spodku.

Na zastávkách, kde je prováděna rekonstrukce železničního svršku, bude provedena i rekonstrukce nástupiště s výškou nástupní hrany nad TK 550 mm. Bude provedena i rekonstrukce čekáren v přilehlých objektech SŽDC, osvětlení a orientačního systému.

V úsecích se zvýšením traťové rychlosti byly posouzeny mosty a propustky. Součástí stavby jsou vybrané objekty, které musejí být přestavěny s ohledem na novou polohu koleje, anebo u kterých jejich stav či průchodnost neodpovídají nové návrhové rychlosti.

Součástí stavby jsou i nezbytné úpravy trakčního vedení a ukolejnění v úseku Předměřice nad Labem – Smiřice, neboť jde o upravovaný úsek se zvýšením traťové rychlosti v elektrizované části tratě Hradec Králové – Jaroměř.

S ohledem na požadované zvýšení rychlosti je nutná úprava stávajících staničních zabezpečovacích zařízení v Předměřicích nad Labem a Smiřicích spočívající v elektromotorickém pohonu upravovaných výhybek a v doplnění kódování pro vjezdy od Smiřic / Předměřic nad Labem (rychlost 120 km/h je vyšší než limitních 100 km/h pro provoz bez kódování). V úseku s touto vyšší rychlostí bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení třetí kategorie včetně kabelizace. Nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie bude rovněž zřízeno v úsecích s telefonickým způsobem dorozumívání.

V úsecích se zvýšení traťové rychlosti budou v případě potřeby upravovány stávající přejezdová zabezpečovací zařízení. Nezabezpečené přejezdy přes silnice budou v těchto úsecích zabezpečeny.

Zkrácením jízdních dob 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. Zrychlení jízdní doby na relaci Hradec Králové – Svoboda nad Úpou je systémově ze dvou hodin na hodinu a půl. Vedlejším, ale neméně důležitým efektem stavby je i zrychlení na relaci Hradec Králové – Náchod, kdy v úseku Hradec Králové – Starkoč bude zkrácena systémová jízdní doba ze 40 na 30 minut.

2.3 Projektované kapacity stavby

Maximální navržená traťová rychlost	120 km/h
Prostorová průchodnost	UIC GC, Z-GC
Traťová třída zatížení	D4 (Hradec Králové – Jaroměř) C2 (Jaroměř – Trutnov)
Železniční svršek	
• zřízení koleje UIC 60	6 156 m
• zřízení koleje S 49 (kompletní obnova)	8 315 m
• zřízení koleje S 49 (výměna kolejnic a upevňovadel)	5 384 m
• zřízení koleje S 49 (nový kolejový rošt)	2 516 m
• zřízení výhybek UIC 60	5 ks
• zřízení výhybek S 49	3 ks
• zřízení výhybek R 65	1 ks

Úpravy a sanace železničního spodku <ul style="list-style-type: none"> • úprava pražcového podloží 	92 615 m ²
Nástupiště <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce nástupiště 	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 	1,8 km 1,9 km

2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Celá železniční trať měří cca 62 km, nelze tedy jednoznačně území charakterizovat.

Trať začíná v rovinatém okolí Hradec Králové. Postupně se území stává členitějším a v Trutnově má již podhorský ráz. Z uvedeného vyplývá i charakter trati – zpočátku na trati převládají přímé s oblouky větších poloměrů, tomu odpovídají i dnešní rychlosti 100 km/h. Naopak v druhé části se železniční trať snaží sledovat svahy zvlněného terénu. Důsledkem jsou menší poloměry oblouků se sníženou rychlostí až 60 – 65 km/h.

Popis území z hlediska administrativního členění je uveden v kapitole 2.1 Umístění stavby této zprávy.

Popis stávající železniční infrastruktury je uveden v kapitole 1.2.1 Dosavadní využití a zastavěnost území této zprávy.

2.5 Požadavky na realizaci stavby

Pro uvolnění prostoru staveniště je třeba provést některé přeložky inženýrských sítí. Jde o přeložky kabelů Telefonica O2 a ČEZ Distribuce. Na tyto přeložky je třeba uzavřít mezi jejich správci a SŽDC s.o. uzavřít potřebné smlouvy. Po zasmulvnění mohou být příslušné SO přeřazeny do jiné související stavby. Ve smlouvě je třeba zajistit potřebný termín realizace přeložky (v příslušné výluce). Pokud by byly prováděny přeložky před výlukami, musela by se změnit technologie provádění (namísto překopu protlak pod provozovanou kolejí).

Vybraný zhotovitel stavby musí zajistit před zahájením stavebních prací vytyčení všech inženýrských sítí. Jejich orientační průběh je zobrazen v části dokumentace C.2 *Koordinační situace stavby*.

Vybraný zhotovitel stavby si musí zajistit realizační dokumentaci potřebných částí stavby, např. zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, nástupiště zastávky Velké Svatoňovice nebo vybraných mostních objektů).

Vybraný zhotovitel musí zajistit zpracování dokumentace pro zajištění prostorové polohy koleje (po osazení zajišťovacích značek) a dokumentace skutečného provedení stavby včetně geodetického zaměření.

Vybraný zhotovitel musí zajistit podrobný návrh a projednání dočasných dopravních opatření po dobu stavby (omezení, uzavírky), včetně nutných nákladů.

Vybraný zhotovitel musí před začátkem stavby vypracovat v součinnosti se správcem komunikací pasport komunikací užívaných stavbou. Tento pasport bude sloužit po dokončení stavby k vyhodnocení poškození komunikací vlivem stavby. Tyto škody budou v rámci stavby opraveny.

3 Přehled výchozích podkladů

3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

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 - NEOBSAZENO

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.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

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 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 - NEOBSAZENO
SO 17-16-01 ŽST Trutnov střed, železniční spodek - NEOBSAZENO
SO 90-17-91 Předměřice nad Labem - Smiřice, značení a výstroj trati
SO 90-17-92 Jaroměř - Trutnov, značení a výstroj trati

E.1.2 Nástupiště

SO 04-16-31 Zastávka Lochenice, nástupiště
SO 12-16-31 Zastávka Olešnice, nástupiště
SO 14-16-31 Zastávka Rtyň v Podkrkonoší zastávka, nástupiště
SO 16-16-32 Zastávka Velké Svatoňovice, nástupiště

E.1.3 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 Rtyň v Podkrkonoší
SO 16-17-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční přejezdy
SO 16-17-32 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj

E.1.4 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 16-19-33 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

E.1.5 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

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

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

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

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

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

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

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

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

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 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

E.3.6 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 Ločenice, osvětlení

SO 05-06-51 ŽST Smiřice, úprava osvětlení

SO 05-06-52 ŽST Smiřice, úprava ovládání odpojovačů

SO 12-06-51 Zastávka Olešnice, osvětlení

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

SO 16-06-51 Zastávka Suchovršice, osvětlení

SO 16-06-52 Zastávka Velké Svatoňovice, osvětlení

E.3.7 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

E.4 Ostatní stavební objekty

SO 90-34-21 Odstranění mimolesní zeleně

SO 90-34-22 Náhradní výsadba

3.2 Změny v objektové skladbě

Proti přípravné dokumentaci zůstává objektová skladba zachována.

V projektu stavby došlo k upřesnění provozní a dopravní technologie. Při její optimalizaci došlo ke změně pořadí vjezdu vlaků do ŽST Trutnov střed, obvod Poříčí. Při této optimalizované podobě již není nutné zvyšovat rychlost vjezdu do koleje č. 104 od Malých Svatoňovic. Z tohoto důvodu byla rekonstrukce výhybky do koleje č. 104 ze stavby vypuštěna.

Pozitivním efektem uvedené změny je to, že není nutné upravovat staniční zabezpečovací zařízení, které zde bylo instalováno v roce 2009.

3.3 Zadávací dokumentace

Zadávací dokumentace zachovává koncepci a rozsah řešení z přípravné dokumentace, do které byly zapracovány připomínky z jejího projednávání. Ze Zadávací dokumentace tak nevyplývají žádné podstatné změny.

3.4 Přípravná dokumentace

Přípravná dokumentace byla zpracována v 10/2013. Následně byla připomínkována složkami dráhy, připomínky byly zapracovány do vydání 02/2014.

Vypořádání připomínek je patrné z části přípravné dokumentace E.5.3.

3.5 Posuzovací a schvalovací protokol

3.5.1 Posuzovací protokol

Posuzovací protokol shrnuje základní parametry stavby a popisuje její účel. Dále se zmiňuje o projednání přípravné dokumentace a o výsledcích ekonomického hodnocení, které vyšlo pozitivně.

Posuzovací protokol byl vydán Stavební správou východ dne 20.3.2014 pod č.j. 2289/2014-SSV-U1/Bed.

3.5.2 Schvalovací protokol

Schvalovací protokol přípravné dokumentace opět shrnuje základní parametry stavby a její účel. Jsou zde uvedeny celkové investiční náklady a výsledky ekonomického hodnocení.

Schvalovací protokol přípravné dokumentace byl vydán SŽDC dne 3.4.2014 pod č.j. 14775/2014-O6.

3.6 Řízení EIA

Dokumentace Oznámení EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), byla zpracována v rámci přípravné dokumentace stavby.

Ze zjišťovacího řízení byl vydán krajským úřadem královéhradeckého kraje Závěr zjišťovacího řízení dne 18. 9. 2014 zn. 13329/ZP/2014-Po.

3.7 Rozhodnutí o umístění stavby

V rámci zpracování přípravné dokumentace stavby byly osloveny dotčené stavební úřady. Z jejich sdělení, vyjádření a souhlasů je patrné, že navržený záměr nevyžaduje územní řízení.

Jedinou výjimkou je přesun zastávky Velké Svatoňovice. Jelikož se stávající zastávka nachází v nepříznivém oblouku malého poloměru, který neumožňuje navrhnout nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, byl po projednání se složkami dráhy navržen posun zastávky z oblouku směrem na Trutnov do následující přímé za železničním přejezdem. Z hlediska kvality obsluhy pro obyvatele Velkých Svatoňovic nedochází ke změně, z některých částí obce budou dokonce docházkové vzdálenosti bližší. Navíc návrhem výšky nástupiště 550 mm nad temeno kolejnice dojde ke zvýšení bezpečnosti a komfortu při nástupu / výstupu cestujících.

Rozhodnutí o umístění stavby bylo vydáno Stavebním úřadem ve Rtyni v Podkrkonoší dne 16. 10. 2014 pod č.j. 2014/1926/st/Bí – 2159.

3.8 Provedené průzkumy

3.8.1 Průzkum pražcového podloží

Předmětem prací bylo již v přípravné dokumentaci provedení geotechnického průzkumu pražcového podloží. Tento průzkum byl v projektu stavby ještě doplněn.

Rozsah prací byl stanoven po konzultaci s projektanty kolejového řešení v návaznosti na možnosti výluk traťové koleje. Průzkum byl zaměřen na zjištění stávající skladby drážního tělesa v místech budoucích kolejí ve výše uvedeném úseku železniční trati. Průzkum pro přípravnou dokumentaci byl proveden v období mezi 3. 6. až 21. 10. 2013 v závislosti na přidělených výlukách. Doplňkový průzkum pro projekt stavby pak dle výluk v květnu až srpnu 2014.

Cílem průzkumu bylo ověření geotechnických vlastností zemin v zemní pláni a případné ověření úrovně hladiny podzemní vody.

Geotechnický průzkum byl proveden v souladu s následujícími předpisy:

- předpisy SŽDC S3 a SŽDC S4
- Technické kvalitativní podmínky státních drah (kapitoly 3, 6, 7 a 18)
- příslušnými ČSN, na které se výše uvedené předpisy odvolávají
- příslušnými ČSN, souvisejícími s prováděnými průzkumnými pracemi

Práce při provádění průzkumu pražcového podloží v rámci přípravné dokumentace spočívaly v:

- provedení ručně kopaných sond mezi hlavy pražců do úrovně zemní pláně včetně jejich dokumentace. Celkem bylo projektováno a vyhloubeno 37 ks kopaných sond
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sond lehkou dynamickou penetrační soupravou, typ zařízení LDP (hmotnost beranu 10 kg, úhel špice hrotu 90°, průřezová plocha hrotu 10 cm²). Celkem bylo provedeno 32 ks penetračních zkoušek v celkové metráži 31,50 m.
- odběr porušených vzorků zeminy (20 ks) z úrovně zemní pláně, resp. ze dna sond a jejich laboratorní rozbor (základní klasifikační rozbor). Výsledky laboratorních zkoušek jsou uvedeny v příloze č. 3
- provedení statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m. Deska byla uložena do pískového lože na ručně dočištěném dně kopané sondy. Vzdálenost osy zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala cca 0,80 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4. Jako protizátěž bylo použito kolejové vozidlo MUV. Celkem bylo projektováno 37 ks zatěžovacích zkoušek, realizováno bylo 12 ks zatěžovacích zkoušek, 25 ks zatěžovacích zkoušek nebylo realizováno z důvodu nepřidělení

výluky v požadovaných traťových úsecích nebo z důvodu výskytu mělké hladiny podzemní vody. Výsledky zkoušek jsou uvedeny v příloze č. 2.

- likvidace sond záhozem

V projektu stavby byl proveden doplňkový geotechnický průzkum. Práce při provádění doplňkového průzkumu pražcového podloží spočívaly v:

- provedení ručně kopaných sond mezi hlavami pražců do úrovně zemní pláně a jejich dokumentace. Rozměrově byly kopané sondy prováděny tak, aby bylo možné realizovat dokumentaci, odběr vzorků, dynamické penetrace a statické zatěžovací zkoušky (šířka ve směru osy koleje minimálně 0,4 m, ve směru kolmém pak min. 1,0 m). Celkem bylo realizováno ve výše uvedených úsecích 57 kopaných sond,
- provedení dynamických penetračních zkoušek ze dna sondy lehkou dynamickou penetrační soupravou, typ zařízení LDP (hmotnost beranu 10 kg, úhel špice hrotu 90°, průřezová plocha hrotu 10 cm²). Celkem bylo provedeno 54 ks penetračních zkoušek v souhrnné metráži 48,9 m. Penetrační zkoušky nebyly realizovány v místech výskytu skalního podloží, nebo hrubého kameniva, kterém nebylo možno prostoupit,
- provedení statických zatěžovacích zkoušek deskou o průměru 0,30 m, vzdálenost osy od zatěžovací desky od osy příslušné koleje se pohybovala cca 0,80 m. Zkoušky byly provedeny ve dvou zatěžovacích cyklech podle metodiky uvedené v předpisu SŽDC S4, doba trvání zkoušky se pohybovala v závislosti na druhu zkoušené zeminy od 20 do 40 minut. Celkem bylo realizováno 49 ks zatěžovacích zkoušek, 8 ks zatěžovacích zkoušek nebylo realizováno z důvodu výskytu pevného skalního podloží, nebo hrubého kameniva, případně z časových důvodů – neposkytnutí časově delší kolejové výluky,
- odběr porušených (23ks) vzorků zeminy z úrovně zemní pláně a jejich laboratorní rozbor (základní klasifikační rozbor),
- likvidace sond hutněním záhozem.

Podrobné údaje o doplňkovém průzkumu a jeho výsledky jsou uvedeny v části dokumentace B.10.2 *Průzkum železničního spodku*.

3.8.2 Průzkum skalních svahů

Předmětem prací bylo již v přípravné dokumentaci provedení posouzení stability stávajících skalních zářezů v rámci projektu „Revitalizace trati Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov“, trat č. 032. V rámci projektu bylo požadováno posouzení skalních stěn v lokalitách Trutnov střed, Suchovršice a Starkoč.

Jedná se celkem o tři zářezy (lokality) stávající železniční trati č. 032:

- a) v km 46,720 – 46,820, v okolí žst. Trutnov střed
- b) v km 39,700 – 39,900, v okolí žst. Suchovršice
- c) v km 17,150 – 17,350, v okolí žst. Starkoč

V zářezových úsecích stávající železniční trati se nepravidelně vyskytují horniny skalního podkladu. Na základě požadavku odpovědného projektanta jsme provedli posouzení stability skalních stěn. V rámci posouzení, bude navrženo opatření, které stabilizuje dané území, tak aby nedošlo k ohrožení života osob a škodám na majetku.

V daných lokalitách dochází k samovolnému uvolňování a pádu horninových fragmentů o velikosti 0,0X-X m. Tyto fragmenty pak ohrožují provoz na stávající železniční trati č. 032. Příčinou daného stavu je přirozená pokročilá eroze skalního masívu. Negativním jevem kořenových systémů je však rozrušování a rozvírání puklin horninového masívu. Do těchto rozvíraných puklin snadněji zatéká srážková voda, která

pak v zimním období mrzne (zvětšuje svůj objem). Tento jev pak vede k postupnému dalšímu hlubšímu rozpadu horninového masívu.

Technické práce spočívaly v terénní rekognoskaci daného problematického území, vyhledávání kritických úseků a rizikových faktorů. Dále bylo provedeno měření mezoskopických struktur (měření puklinových ploch). Celkem bylo změřeno v rámci zářezu a) 16 struktur, v rámci zářezu b) 20 struktur a v rámci zářezu c) 21 struktur. Jednalo se o především o puklinové a vrstevní plochy.

3.8.3 Průzkum železničních mostů

V části B.10.3 jsou zpracovány samostatné pasporyty pro jednotlivé stavební objekty – mosty, propustky a nově plánovaná zastávka Velké Svatoňovice. Rozsah průzkumných prací byl pro jednotlivé objekty stanoven příslušnými odpovědnými projektanty. Průzkum byl proveden celkem pro 8 stávající železniční mostů, pro 3 propustky a pro 1 nové nástupiště v nově projektované zastávce. Průzkum byl zaměřen na ověření vlastností základových půd a získání informací o vlastnostech podzemních vod.

Vrtné práce byly prováděny vrtnou soupravou UGB1VS/PV3S. Celkem bylo pro umělé stavby odvrtno 6 inženýrsko-geologické vrtů o celkové metráži 64,6 bm.

Vrty byly vrtány jádrově rotačním způsobem bez použití výplachu. Průměr vrtů byl 195-156 mm, ve zvodněných polohách bylo použito pažení o průměru 191 mm. Z vrtů bylo odebráno jádro, které bylo ukládáno do normalizovaných vzorkovnic. Klasifikace zastižených zemin a jejich zařazení byla provedena na základě laboratorních rozborů a na základě makroskopického popisu. Po geologické dokumentaci, odběru vzorků zemin a podzemní vody byly vrty likvidovány dusaným záhozem vytěženou zeminou.

Geologické profily provedených vrtů jsou obsaženy ve zprávách k jednotlivým objektům. Vrtné práce probíhaly ve dnech 16. až 23.7.2014. Všechny inženýrskogeologické a hydrogeologické vrty byly po provedení geodeticky polohové a výškově zaměřeny.

Pro ověření skrytých částí konstrukce stávajících mostních objektů byly v rámci průzkumu realizovány diagnostické vrty. Skryté rozměry konstrukce spodní stavby byly ověřovány pomocí šikmých diagnostických vrtů do opěr mostu a vycházejí z makroskopického popisu odebraných vrtných jader. Hloubka základové spáry konstrukce v šikmých vrtech byla přepočítána podle úklonu vrtů. Pro stanovení mezerovitosti zdiva byla na každé opěře mostu provedena vodní tlaková zkouška. Celkem se jednalo o 7 vodních tlakových zkoušek.

Vrtné práce byly prováděny vrtnou soupravou Cedima 3/5M. Celkem bylo pro umělé stavby odvrtno 14 diagnostických vrtů (7 vrtů šikmých a 6 vrtů vodorovných a jeden vrt klenbový), celkem 35,6 bm. Vrtné práce probíhaly ve dnech 15. až 21.7.2014.

Celkový přehled provedených průzkumných prací u umělých staveb je uveden v následující tabulce:

Název	IG/DP		Kopané sondy	Diagnostické vrty			Vzorky a terénní zkoušky			
	název	m		název	m	VTZ	P	H	V	Z
SO 03-19-01	J1	12,0	-	-	-	-	2	-	-	-
	J2	13,0	-	-	-	-	2	-	1	-
SO 04-19-01	J3	12,3	-	-	-	-	2	-	1	-
	J4	10,5	-	-	-	-	1	-	-	-
SO 04-19-02	J5	8,5	-	Š1;V1	2,2;2,8	1	2	-	1	1
SO 08-19-01	-	-	-	K1	2,7	-	-	-	-	1
SO 10-19-01	-	-	-	Š1;V1	2,5;2,5	1	-	-	-	1

Název	IG/DP		Kopané sondy	Diagnostické vrtý			Vzorky a terénní zkoušky			
	název	m		název	m	VTZ	P	H	V	Z
SO 10-19-03	-	-	-	Š1;Š2; V1	3,0;1,4; 2,5	1	-	-	-	3
SO 16-16-32	DP1	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-
	DP2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-
	DP3	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-
SO 16-19-02	J6	8,0	-	Š1;V1	2,5;2,7	1	1	-	-	2
SO 16-19-04	-	-	-	Š1;V1	2,9;3,4	1	-	-	-	2
SO 16-19-31	DP4	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-
SO 16-19-31	DP5	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-
SO 16-19-36	-	-	-	Š1;V1	2,5;2,4	-	-	-	-	1

Vysvětlivky: IG - inženýrskogeologické vrtý; VTZ – vodní tlaková zkouška; Vzorky - P - porušený, H - hornina, V - podzemní voda, Z – zdivo

Podrobné údaje o průzkumu a jeho výsledky jsou uvedeny v části dokumentace *B.10.3 Mosty, propusty, nástupiště*.

3.8.4 Chemická analýza pražcového podloží

V rámci projektu stavby byly provedeny kontrolní chemické analýzy vzorků zemin šterkového lože a konstrukčních vrstev pražcového podloží. Cílem chemických analýz odebraných vzorků bylo orientační ověření míry znečištění šterkového lože ve zkoumaném úseku železniční tratě.

Celkem bylo ve stanovené části liniové stavby ze šterkového lože odebráno 5 reprezentativních vzorků, které poskytly informaci o znečištění použitých stavebních materiálů pražcového podloží. Reprezentativní vzorky byly vytvořeny z místních vzorků, které byly po odběru homogenizovány v plastové nádobě a po zmenšení hmotnosti kvartací následně umístěny do vzorkovnice (dvojitý polyetylenový sáček). Hmotnost jednotlivých reprezentativních vzorků činila vzhledem k zrnitostnímu složení odebíraných stavebních materiálů a zemin 4 - 6 kg.

Rozsah zkoušek vychází z tabulky č. 6.1 z přílohy č. 6 k vyhlášce č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a z tabulek 2.1, 4.1 a 10.1 z vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Ekotoxikita je ověřována v rozsahu tabulky č. 10.2 z vyhlášky č. 294/2005 Sb. na čtyřech testovaných organizmech v neředěném vodním výluhu.

Vzorky byly dodány do akreditované zkušební laboratoře AQUATEST a.s. – Praha (č. akreditace 1243), kde byly upraveny (homogenizovány) a byly z nich vytvořeny laboratorní a zkušební vzorky, které jsou podrobovány požadovaným zkouškám. Duplicitní vzorky jsou archivovány pro případné kontrolní zkoušky.

Výsledky jsou podobně popsány v části dokumentace B.10.4.

3.8.5 Korozní průzkum

Korozní průzkum, který je podrobněji popsán v části dokumentace B.6 *Protikorozní ochrana*, byl proveden v rámci přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Hradec Králové - Jaroměř - Trutnov“. Předmětem korozního průzkumu bylo měření intenzity stejnosměrných bludných proudů.

Mostní objekty, na kterých byl proveden korozní průzkum, jsou vesměs ocelobetonové nebo železobetonové konstrukce. Proto se na ně vztahují zásady ochrany proti korozi nelineových zařízení dle ČSN 03 8372, TKP staveb železničních drah v ČR a předpis SŽDC (ČD) SR 5/7 (S). Předmětná železniční trať je v úseku Hradec Králové – Jaroměř elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV.

V rámci korozního průzkumu byla na vybraných mostních objektech, uvedených v bodě 2., provedena tato základní geoelektrická měření:

- měření zdánlivé rezistivity půdy dle ČSN 03 8363
- měření stejnosměrného proudového pole dle ČSN 03 8365

Korozní průzkum inženýrských objektů, který byl proveden v srpnu 2013, prokázal přítomnost stejnosměrných elektrických polí vlivem stávajících elektrizovaných tratí. Proudová hustota bludných proudů vykazovala třetí stupeň agresivity půdního a horninového prostředí.

3.9 Údaje o umístění a stavu inženýrských sítí

Pro přípravu stavby byly získávány od jednotlivých správců podklady o jejich inženýrských sítích. Z těchto podkladů vznikl zakres orientačního průběhu, který je patrný z části dokumentace C.2 Koordinační situace stavby. Zákes je pouze orientační, neboť kvalita podkladů od jednotlivých správců je značně rozdílná – od orientačního zákresu „tužkou do katastrální mapy“ po předání zaměření sítí.

Při rozpracování technického řešení byla snaha projektanta získat další údaje, zejména hloubku uložení sítí pod železniční tratí. Pokud podle získaných údajů byla hloubka s ohledem na navrhované úpravy železničního spodku dostatečná, nebyla navrhována přeložka sítě. V opačném případě, pokud hloubka není známa a pokud jde o křížení v úseku se sanací železničního spodku, je počítáno s přeložkami sítí. Týká se to sítí Telefónica O2 a ČEZ Distribuce.

3.10 Geodetické a mapové podklady

Zadavatelem byly 1.10.2013 již pro přípravnou dokumentaci 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.

Pro projekt stavby proběhla doměření míst, kde buď byl předpoklad chyb v zaměření a nebo bylo třeba zhustit zaměřené body pro detailnější návrh technického řešení:

- doměření prostoru nového nástupiště přesunutě zastávky Velké Svatoňovice – dopřesnění a oprava chyb ze zaměření pro přípravnou dokumentaci
- ověření zaměření osy koleje a zábradlí na železničním mostě ev. km 42,655
- oprava zaměření tělesa trati a správných sklonů svahů u železničních propustků ev. km 43,462 a ev. km 43,658

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.

4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Již v přípravné dokumentaci bylo zhodnoceno, že náklady na rekonstrukci celé železniční tratě by byly příliš vysoké. Z tohoto důvodu byly hledány úseky a profese, kde by vložené investiční náklady přinesly nejvyšší efekt a dosáhlo by se tak pozitivního ekonomického hodnocení.

V zásadě lze ekonomickou efektivnost investice na podobné trati zajistit buď zkrácením cestovní doby (tedy zvýšením rychlosti) nebo úsporou provozních nákladů (tedy úsporou provozních zaměstnanců v návaznosti na dálkové ovládání provozu na trati).

Současný provozní koncept tratě je charakteristický tím, že ke křižování vlaků dochází v České Skalici a Malých Svatoňovicích, naproti tomu větší přestup cestujících probíhá ve Starkoči (přestup na vlaky do Náchoda). Po dojezdu vlaků do Trutnova zde není systémový přípoj na vlaky směr Stará Paka (Vrchlabí) ani na vlaky do Svobody nad Úpou.

Z tohoto důvodu byla zvolena cesta zvýšení rychlosti – zkrácení jízdních dob. Pokud budou tato infrastrukturní opatření doplněna potřebnou obměnou vozového parku (motorové soupravy s lepšími dynamickými vlastnostmi a maximální rychlostí 120 km/h), mohou vlaky do Trutnova přijet dříve a systémový „nepřípoj“ se tak změní v systémový přípoj. Systémová jízdní doba na relaci Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – Svoboda nad Úpou se tak zkrátí z dnešních 120 minut na 90 minut.

Dalším benefitem uvedeného řešení je i posun místa křižování vlaků z České Skalice do Starkoče, kde dochází zároveň k přestupu cestujících, tedy využití provozního stání na přestup. Pokud by navíc v budoucnu došlo v rámci nějaké následné stavby (např. DOZ) k úpravě konfigurace stanice Starkoč a pokud by bylo možné rozpojování a spojování motorových souprav s automatickými spřáhly v čase cca 2 až 3 minut, mohly by v úseku Hradec Králové – Starkoč jet spřažené soupravy, které by se ve Starkoči rozdělily a následně by jedna část jela do Trutnova a druhá do Náchoda. Cestujícím by se tak zvýšil komfort (nemuseli by přestupovat) a kapacita vlaku by lépe odpovídala počtu přepravovaných cestujících.

Uvedený efekt zajistí pozitivní výsledky ekonomického hodnocení. Protože ale nelze počítat v okamžiku dokončení stavby s obměnou vozového parku, je v ekonomickém hodnocení s novým provozním konceptem počítáno až od roku 2020, neboť od jízdního řádu 2019 / 2020 je předpokládáno zajištění dopravy na základě nového výběrového řízení na dopravce. V tomto výběrovém řízení je však nutné mít zahrnut požadavek na motorové soupravy vyhovujících parametrů.

4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu a využití dosavadního majetku

Stavba je svojí podstatou rekonstrukce vybraných úseků stávající železniční tratě. Je tedy tak v zásadě stávající majetek využíván.

Celé železniční trať má délku přes 60 km. Rekonstrukce železničního spodku a svršku zahrnuje cca třetinu této délky. Úseky byly vybrány podle toho, kde investované prostředky přinesou největší efekt, tedy zvýšení rychlosti. V každém úseku byl posouzen stav železničního svršku a podle výsledků byl navržen rozsah rekonstrukce, od výměny kolejnic s upevněním až po kompletní rekonstrukci včetně strojního čištění kolejového lože.

Pro stanovení rozsahu sanace železničního spodku byl proveden doplňkový průzkum pražcového podloží. Na základě výsledků byly určeny úseky se sanací spodku.

V rekonstruovaných úsecích byl na základě revizních správ posouzen stav mostních objektů. Pro rekonstrukci byly vybrány objekty ve špatném technickém stavu (K3 nebo S3), s větším posunem osy koleje nebo s nevyhovující prostorovou průchodností. U objektů, pokud to bylo možné, technicky a ekonomicky účelné, byly využity stávající části objektů (spodní stavba, nosná konstrukce).

U rekonstruovaných zastávek byly některé objekty SŽDC využity pro prostory pro cestující – čekárny. Jde o zastávky Ločenice, Rtyně v Podkrkonoší a Suchovršíce. Na zastávkách Olešnice a Rtyně v Podkrkonoší jsou stávající objekty ve špatném technickém stavu a vzhledem k počtu cestujících

naddimenzované. Z tohoto důvodu budou demolovány a nahrazeny jednoduchými přístřešky pro cestující, ve velikosti dle špičkového počtu cestujících.

V úseku Hradec Králové – Jaroměř je trať elektrizována. Jelikož elektrizace proběhla v roce 1994, snaží se navržené řešení rekonstrukce úseku Předměřice nad Labem – Smiřice o jeho zachování v co největším rozsahu. Úpravy trakčního vedení jsou tak především na zhlavích přilehlých stanic (vyvoláno změnami kolejového řešení), v místě železničního mostu ev. km 27,048 (demontáž a montáž z důvodu uvolnění prostoru pro osazení nové nosné konstrukce mostu) a v místech, kde by obnova odvodnění železničního spodku mohla ohrozit stabilitu podpěr trakčního vedení.

4.2 Údaje o vyšších parametrech stavby

Realizací stavby se zvýší ve vybraných úsecích maximální traťové rychlosti. V úseku Předměřice nad Labem – Smiřice dojde ke zvýšení rychlosti z 90 km/h na 120 km/h. V úseku Jaroměř – Trutnov je pak zvýšení rychlosti dosaženo rekonstrukcí železničního svršku a zavedením rychlostního profilu V130. Zvýšení rychlosti je o 5 až 20 km/h. Podrobnější údaje o zvýšení rychlosti jsou patrné z části dokumentace B.1 *Souhrnná technická zpráva* z tabulky v kapitole 21.1.

Zvýšení rychlosti generuje i zkrácení jízdních dob. Pokud kromě infrastrukturních opatření dojde i k obměně vozového parku, dojde ke zkrácení cestovní doby na relaci Hradec Králové – Trutnov ze 67 minut na 58 minut.

4.3 Zdůvodnění umístění stavby

Již v přípravné dokumentaci nebylo při rekonstrukci tratě využito přeložek trati – trať zůstala i v návrhu na svém dnešním železničním tělese. Tento aspekt zůstává zachován i v projektu stavby.

Z hlediska dotčených území dle administrativního členění rovněž nedochází ve srovnání s přípravnou dokumentací k žádné změně.

5 Předčasné užívání staveb

Jelikož je předmětem stavby rekonstrukce jednokolejné tratě, znamená její výluka úplné zastavení provozu.

Aby mohly být zajištěny objízdné trasy pro dobu úplných výluk, byl postup výstavby rozdělen na dvě etapy:

- úsek Jaroměř - Trutnov 23. 6. - 10. 8. 2015 (49 dnů)
- úsek HK - Jaroměř předpoklad 1. 4. - 15. 7. 2016 (105 dnů)

Toto dělení respektuje i navržená objektová skladba i zásady organizace a výstavby.

Po dokončení úseku Jaroměř – Trutnov bude tento uveden do provozu před koncem stavby, a teprve po jeho zprovoznění začne úplná výluka v úseku Hradec Králové – Jaroměř.

Z výše uvedených důvodů není počítáno se zprovozněním dočasných PS a SO (např. provizorní zabezpečovací zařízení, provizorní nástupiště, mostní provizoria apod.). Provizorní přístupové komunikace k mostním objektům jsou součástí SO těchto mostů či propustků.

6 Technicko-bezpečnostní zkoušky

Postup realizace stavby je rozdělen na dvě etapy, po jejichž ukončení bude zahájen zkušební provoz. U staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení též zavedení zkušebního provozu. Příslušné stavební objekty a provozní soubory podléhající přezkoušení jsou stanoveny v základních a profesních předpisech a normách.

Jedná-li se o určená technická zařízení ve smyslu zákona o drahách č. 226/1994 Sb., která podléhají doзору podle tohoto zákona, je vždy nezbytné pro konstrukci, výrobu a provoz dodržet požadavky vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění vyhlášky č. 279/2000 Sb. a vyhlášky č. 210/2006 Sb. Zhotovitel stavby může předat určená technická zařízení jen s jejich platným průkazem způsobilosti, který zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad.

Tato zařízení podléhají doзору podle zákona. Taxativní výčet těchto zařízení určuje vyhláška č. 100/1995 Sb., podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení. Z uvedeného vyplývá, že se jedná o PS a SO charakteru:

- zabezpečovací zařízení
- sdělovací zařízení
- silnoprůdové vedení
- slaboprůdové vedení
- trakční vedení a zařízení z trakce napájená

Podle zákona o drahách č. 226/1994 Sb. se před zahájením zkušebního provozu na částech stavby, provede technicko-bezpečnostní zkouška. Podmínky a rozsah technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky č. 346/2000 Sb., vyhlášky č. 413/2001 Sb. a vyhlášky č. 577/2004 Sb. (část druhá, hlava třetí).

7 Přehled vlastníků

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení	
<u>D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení</u>	
PS 03-28-11 ŽST Předměřice nad Labem, úprava staničního zabezpečovacího zařízení	SŽDC s.o.
PS 05-28-11 ŽST Smiřice, úprava staničního zabezpečovacího zařízení	SŽDC s.o.
PS 13-28-11 ŽST Červený Kostelec, úprava staničního zabezp. zařízení	SŽDC s.o.
<u>D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení</u>	
PS 04-28-21 Předměřice nad Labem - Smiřice, traťové zabezp. zařízení	SŽDC s.o.
PS 10-28-21 Česká Skalice - Starkoč, traťové zabezpečovací zařízení	SŽDC s.o.
PS 12-28-21 Starkoč - Červený Kostelec, traťové zabezpečovací zařízení	SŽDC s.o.
PS 14-28-21 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, traťové zabezp. zařízení	SŽDC s.o.
<u>D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení</u>	
PS 08-28-31 Jaroměř - Česká Skalice, přejezdová zabezpečovací zařízení	SŽDC s.o.
PS 16-28-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, přejezdová zabezp. zařízení	SŽDC s.o.
D.2 Železniční sdělovací zařízení	
<u>D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů</u>	
PS 04-14-13 Předměřice nad Labem - Smiřice, přílož HDPE a TK	SŽDC s.o.
PS 08-14-11 Jaroměř - Česká Skalice, úpravy sdělovacích vedení SŽDC	SŽDC s.o.
PS 10-14-11 Česká Skalice - Starkoč, úpravy sdělovacích vedení SŽDC	SŽDC s.o.
PS 10-14-13 Česká Skalice - Starkoč, přílož HDPE a TK	SŽDC s.o.
PS 12-14-11 Starkoč - Červený Kostelec, úpravy sdělovacích vedení SŽDC	SŽDC s.o.
PS 12-14-13 Starkoč - Červený Kostelec, přílož HDPE a TK	SŽDC s.o.
PS 14-14-11 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, úpravy sdělovacích vedení SŽDC	SŽDC s.o.
PS 14-14-13 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, přílož HDPE a TK	SŽDC s.o.
PS 16-14-11 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, úpravy sdělovacích vedení SŽDC	SŽDC s.o.
E.1 Inženýrské objekty	
<u>E.1.1 Železniční svršek a spodek</u>	
SO 03-17-01 ŽST Předměřice nad Labem, železniční svršek	SŽDC s.o.
SO 03-17-01.1 ŽST Předměřice nad Labem, železniční svršek – vlečka GnoI	vlečkař
SO 03-17-01.2 ŽST Předměřice nad Labem, železniční svršek – vlečka Napos	vlečkař
SO 03-16-01 ŽST Předměřice nad Labem, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 04-17-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční svršek	SŽDC s.o.
SO 04-16-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 05-17-01 ŽST Smiřice, železniční svršek	SŽDC s.o.

SO 05-16-01 ŽST Smiřice, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 08-17-01 Jaroměř - Česká Skalice, železniční svršek	SŽDC s.o.
SO 08-16-01 Jaroměř - Česká Skalice, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 10-17-01 Česká Skalice - Starkoč, železniční svršek	SŽDC s.o.
SO 10-16-01 Česká Skalice - Starkoč, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 10-16-51 Česká Skalice - Starkoč, sanace zářezu vlevo trati km 17,150 - 17,350	SŽDC s.o.
SO 12-17-01 Starkoč - Červený Kostelec, železniční svršek	SŽDC s.o.
SO 12-16-01 Starkoč - Červený Kostelec, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 14-17-01 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční svršek	SŽDC s.o.
SO 14-16-01 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 16-17-01 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční svršek	SŽDC s.o.
SO 16-16-01 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční spodek	SŽDC s.o.
SO 16-16-51 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, sanace zářezu vpravo trati km 39,700 - 39,857	SŽDC s.o.
SO 16-16-52 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, sanace zářezu km 46,720 - 46,820	SŽDC s.o.
SO 17-17-01 ŽST Trutnov střed, železniční svršek - NEOBSAZENO	SŽDC s.o.
SO 17-16-01 ŽST Trutnov střed, železniční spodek - NEOBSAZENO	SŽDC s.o.
SO 90-17-91 Předměřice nad Labem - Smiřice, značení a výstroj trati	SŽDC s.o.
SO 90-17-92 Jaroměř - Trutnov, značení a výstroj trati	SŽDC s.o.
<u>E.1.2 Nástupiště</u>	
SO 04-16-31 Zastávka Lochenice, nástupiště	SŽDC s.o.
SO 12-16-31 Zastávka Olešnice, nástupiště	SŽDC s.o.
SO 14-16-31 Zastávka Rtně v Podkrkonoší zastávka, nástupiště	SŽDC s.o.
SO 16-16-32 Zastávka Velké Svatoňovice, nástupiště	SŽDC s.o.
<u>E.1.3 Železniční přejezdy</u>	
SO 04-17-31 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy	SŽDC s.o.
SO 04-17-32 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj	Královéhradecký kraj
SO 04-17-33 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, obec Předměřice nad Labem	Předměřice nad Labem
SO 04-17-34 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, obec Lochenice	Lochenice
SO 04-17-35 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční přejezdy, město Smiřice	Smiřice
SO 08-17-31 Jaroměř - Česká Skalice, železniční přejezdy	SŽDC s.o.
SO 08-17-32 Jaroměř - Česká Skalice, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj	Královéhradecký kraj
SO 08-17-33 Jaroměř - Česká Skalice, železniční přejezdy, obec Rychnov	Rychnov

SO 10-17-31 Česká Skalice - Starkoč, železniční přejezdy	SŽDC s.o.
SO 10-17-32 Česká Skalice - Starkoč, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj	Královéhradecký kraj
SO 12-17-31 Starkoč - Červený Kostelec, železniční přejezdy	SŽDC s.o.
SO 12-17-33 Starkoč - Červený Kostelec, železniční přejezdy, město Červený Kostelec	Červený Kostelec
SO 14-17-31 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční přejezdy	SŽDC s.o.
SO 14-17-33 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční přejezdy, město Červený Kostelec	Červený Kostelec
SO 14-17-34 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, železniční přejezdy, město Rtyň v Podkrkonoší	Rtyň v Podkrkonoší
SO 16-17-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční přejezdy	SŽDC s.o.
SO 16-17-32 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční přejezdy, Královéhradecký kraj	Královéhradecký kraj
E.1.4 Mosty, propustky a zdi	
Železniční mosty	
SO 03-19-01 ŽST Předměřice nad Labem, železniční most v km 27,048	SŽDC s.o.
SO 04-19-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční most v km 28,878	SŽDC s.o.
SO 04-19-02 Předměřice nad Labem - Smiřice, železniční most v km 29,572	SŽDC s.o.
SO 08-19-01 Jaroměř - Česká Skalice, železniční most v km 5,513	SŽDC s.o.
SO 10-19-01 Česká Skalice - Starkoč, železniční most v km 14,106	SŽDC s.o.
SO 10-19-03 Česká Skalice - Starkoč, železniční most v km 17,055	SŽDC s.o.
SO 16-19-02 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční most v km 39,633	SŽDC s.o.
SO 16-19-04 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, železniční most v km 42,655	SŽDC s.o.
Železniční propustky	
SO 16-19-33 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 37,870	SŽDC s.o.
SO 16-19-35 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 39,453	SŽDC s.o.
SO 16-19-36 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 42,461	SŽDC s.o.
SO 16-19-31 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 43,462	SŽDC s.o.
SO 16-19-32 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, propustek v km 43,658	SŽDC s.o.
E.1.5 Ostatní inženýrské objekty	
SO 04-10-51 Předměřice nad Labem - Smiřice, úpravy vedení Telefonica O2	Telefonica O2
SO 10-10-51 Česká Skalice - Starkoč, úpravy vedení Telefonica O2	Telefonica O2
SO 04-12-51 Předměřice nad Labem - Smiřice, úpravy vedení nn ČEZ Distribuce	ČEZ Distribuce
SO 08-12-51 Jaroměř - Česká Skalice, úpravy vedení nn ČEZ Distribuce	ČEZ Distribuce
E.2 Pozemní stavební objekty	
E.2.1 Pozemní objekty budov	
SO 04-15-21 Zastávka Lochenice, stavební úpravy v budově SŽDC	SŽDC s.o.

SO 14-15-22 Zastávka Rtyň v Podkrkonoší, stavební úpravy v budově SŽDC	SŽDC s.o.
SO 16-15-21 Zastávka Suchovršice, stavební úpravy v budově SŽDC	SŽDC s.o.
<u>E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích</u>	
SO 12-15-21 Zastávka Olešnice, přístřešky pro cestující	SŽDC s.o.
SO 14-15-21 Zastávka Rtyň v Podkrkonoší zastávka, přístřešky pro cestující	SŽDC s.o.
SO 16-15-22 Zastávka Velké Svatoňovice, přístřešky pro cestující	SŽDC s.o.
E.3 Trakční a energetická zařízení	
<u>E.3.1 Trakční vedení</u>	
SO 03-01-01 ŽST Předměřice nad Labem, úprava trakčního vedení	SŽDC s.o.
SO 04-01-01 Předměřice nad Labem - Smiřice, úprava trakčního vedení	SŽDC s.o.
SO 05-01-01 ŽST Smiřice, úprava trakčního vedení	SŽDC s.o.
<u>E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů</u>	
SO 04-06-21 Předměřice nad Labem - Smiřice, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení	SŽDC s.o.
SO 12-06-21 Starkoč - Červený Kostelec, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení	SŽDC s.o.
SO 14-06-21 Červený Kostelec - Malé Svatoňovice, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení	SŽDC s.o.
SO 16-06-21 Malé Svatoňovice - Trutnov střed, napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení	SŽDC s.o.
SO 08-06-31 Jaroměř - Česká Skalice, úpravy nn rozvodů SŽDC	SŽDC s.o.
SO 12-06-31 Starkoč - Červený Kostelec, úpravy nn rozvodů SŽDC	SŽDC s.o.
SO 04-06-51 Zastávka Ločenice, osvětlení	SŽDC s.o.
SO 05-06-51 ŽST Smiřice, úprava osvětlení	SŽDC s.o.
SO 05-06-52 ŽST Smiřice, úprava ovládání odpojovačů	SŽDC s.o.
SO 12-06-51 Zastávka Olešnice, osvětlení	SŽDC s.o.
SO 14-06-51 Zastávka Rtyň v Podkrkonoší zastávka, osvětlení	SŽDC s.o.
SO 16-06-51 Zastávka Suchovršice, osvětlení	SŽDC s.o.
SO 16-06-52 Zastávka Velké Svatoňovice, osvětlení	SŽDC s.o.
<u>E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí</u>	
SO 03-01-21 ŽST Předměřice nad Labem, úprava ukolejnění	SŽDC s.o.
SO 04-01-21 Předměřice nad Labem - Smiřice, úprava ukolejnění	SŽDC s.o.
SO 05-01-21 ŽST Smiřice, úprava ukolejnění	SŽDC s.o.
E.4 Ostatní stavební objekty	
SO 90-34-21 Odstranění mimolesní zeleně	-
SO 90-34-22 Náhradní výsadba	dle požadavků

8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu

Informace jsou uvedeny v kapitole 1.5 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu.

9 Členění projektové dokumentace

A Průvodní zpráva

B Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.2 Provozní a dopravní technologie

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B.3.2 Ochrana proti hluku – NEOBSAZENO (hluková studie zpracována v rámci PD)

B.3.3 Odpadové hospodářství

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1.1 Plán BOZP na staveništi

B.4.1.2 Manuál údržby z hlediska BOZP

B.4.2 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

B.4.3 Havarijní plán

B.4.4 Povodňový plán

B.5 Energetické výpočty

B.6 Protikorozní ochrana

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

B.8 Dopravní opatření

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

B.10 Geotechnický a stavebně technický průzkum

C Situace stavby

C.1 Přehledná situace stavby

C.1.1 Přehledná situace

C.1.2 Celková situace

C.2 Koordinační situace stavby

D Technologická část

D.1 Zabezpečovací zařízení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

D.2 Sdělovací zařízení

D.2.1 Kabelizace včetně přenosových systémů

E Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek a spodek

E.1.2 Nástupiště

E.1.3 Železniční přejezdy

E.1.4 Mosty, propustky a zdi

E.1.5 Ostatní inženýrské objekty

E.1.5.1 Sdělovací sítě

E.1.5.2 Elektrorozvodné sítě

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.1 Pozemní objekty budov

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupišťích

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

E.4 Ostatní stavební objekty

F Zásady organizace výstavby

F.1 Technická zpráva

F.2 Výkresy

F.3 Časový postup prací

F.5 Bilance zemních hmot

G Náklady stavby

G.1 Náklady

G.1.1 Celkové náklady stavby

G.1.2 Dílčí náklady - stavební část

G.1.3 Dílčí náklady - technologická část

H Doklady

H.1 Přehled subjektů, se kterými byl projekt stavby projednán v průběhu zpracování

H.2 Schvalovací a posuzovací protokol předchozího stupně dokumentace

H.3 Územní rozhodnutí

H.4 Doklady o udělených výjimkách z platných předpisů a norem, případně o souhlasu DÚ - NEOBSAZENO

H.5 Souhlas odborných útvarů zadavatele s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení - NEOBSAZENO

H.6 Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele

H.7 Stanoviska dotčených orgánů a doklady o jednání s účastníky stavebního řízení

H.8 Vyjádření vlastníků a správců dotčených inženýrských sítí

H.9 Doklady o projednání s vlastníky pozemků a staveb

H.10 Prohlášení o shodě notifikovanou osobou

I Geodetická dokumentace

I.1 Technická zpráva

I.2 Majetkoprávní část

I.3 Návrh vytyčovací sítě

I.4 Koordinační vytyčovací výkres

I.5 Obvod stavby

I.6 Geodetické a mapové podklady

10 Seznam PS a SO vazbou na interoperabilitu

Příloha č.II Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES z 17.6.2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství rozlišuje ve strukturální oblasti následující subsystémy:

- infrastruktura
- energetika
- traťové řízení a zabezpečení
- palubní řízení a zabezpečení
- kolejová vozidla

Dotčené tratě nejsou součástí sítě TEN-T. Z tohoto důvodu bude projekt stavby posuzován při notifikaci dle vnitrostátní legislativy.

10.1 Subsystém Infrastruktura

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 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 - NEOBSAZENO
SO 17-16-01 ŽST Trutnov střed, železniční spodek - NEOBSAZENO

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

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

E.1.2 Nástupiště

SO 04-16-31 Zastávka Lochenice, nástupiště

SO 12-16-31 Zastávka Olešnice, nástupiště

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

SO 16-16-32 Zastávka Velké Svatoňovice, nástupiště

E.1.3 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 Rtyně v Podkrkonoší

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

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

E.1.4 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 16-19-33 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

E.2 Pozemní stavební objekty

E.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

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

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

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

10.2 Subsystem energetika

Z hlediska subsystému energetika jsou obsahem stavby objekty, u kterých se jedná o práce svým charakterem spadající ve smyslu směrnice o interoperabilitě do opravy v rámci údržby.

10.3 Subsystem traťové řízení a zabezpečení

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 - NEOBSAZENO

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, přejezdové zabezpečovací zařízení

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

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

11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Informace jsou uvedeny v kapitole 1.7 Související a podmiňující stavby.

12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Začátek stavby se předpokládá 1. 6. 2015 a konec 15. 7. 2016. Konec stavby je závislý na výlukách poskytnutých v roce 2016. Ty ještě nejsou známy a konec stavby se tak ještě upřesní.

13 Změny po dokončení dokumentace

13.1 SO 90-34-21 Odstranění mimolesní zeleně

Po odevzdání projektu stavby byl zadavatelem vznesen požadavek na dodatečné rozdělení SO odstraněné zeleně z důvodu kácení části zeleně v úseku Jaroměř – Trutnov v předstihu před samotnou stavbou a z důvodu odlišného financování stavby v úseku Hradec Králové – Jaroměř.

Původní stavební objekt SO 90-34-21 *Odstranění mimolesní zeleně* je rozdělen díky dělení vlastní stavby v Jaroměři na úsek Jaroměř-Trutnov (SO 90-34-21.1) a úsek Jaroměř-Hradec Králové (SO 90-34-21.2). Úsek Jaroměř-Trutnov je dále dělen podle času vykácení porostů v rámci roku. Valná většina dřevin je kvůli ochraně ptactva kácena v zimním období (SO 90-34-21.1.1), na letní období zbývá vykácení dřevin na ZS a přístupových cestách dle potřeby zhotovitele a odstranění všech pařezů (i těch dřevin kácených v zimě) (SO 90-34-21.1.2).

Rozpočtově je v rámci SO 90-34-21.1.1 nutno smýtit 29 880 m² keřů a kácet 1034 stromů (toto množství vymapoval dendrologický průzkum, jde především o požadavky strojvedoucích – adheze kolejí)). V rámci SO 90-34-21.1.2 je rozpočtováno smýcení 6390 m² keřů a kácení 507 stromů (ZS, příjezdy, dodatečné rozhledy). Je zde rovněž kalkulováno s vytažením pařezů z letního i zimního kácení – 507+1034=1541 pařezů. Na úsek Jaroměř – Hradec Králové (SO 90-34-21.2) rozpočtově vychází 3300 m² keřů a 53 stromů.

Ing. Miroslav Krsek

12/2014

tisk 17.12.2014 13:02:00