

Souřadnicový systém: S-JTSK  
Výškový systém: Bpv

Č.	DATUM:	POPIS ZMĚNY:	JMÉNO:	PODPIS:

ZADAVATEL:	SŽDC s.o., Stavební správa Praha, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9		<b>PROJEKT servis spol. s r. o.</b>  Mezitrat'ová 137 198 21 PRAHA 9 - Hloubětín IČ: 49823141 tel.: 281 090 826	
VYPRACOVAL:	Ing. ALEŠ SRŠEŇ			
ODP. PROJ. STAVBY:	Ing. PAVEL NOVÁK			
KRAJ: LIBERECKÝ	OKRES: SEMILY			
AKCE: <b>REKONSTRUKCE PŘEJEZDU V KM 88,285 TRATI CHLUMEC N. C. - TRUTNOV POŘÍČÍ</b> TÚ 1401 Chlumeč n.C. - Trutnov Poříčí DÚ 20 Roztoky u Jilemnice - Martinice v Krkonoších			Č. ZAKÁZKY:	<b>026-S/P2011</b>
OBSAH: <b>SOUHRNNÁ ČÁST</b>			STUPEŇ:	<b>PROJEKT (P)</b>
			DATUM:	<b>03/2012</b>
			MĚŘITKO:	-
			FORMÁT:	-
			ČÁST:	<b>B</b>
			Č. SLOŽKY:	-

## B. SOUHRNNÁ ČÁST

### O B S A H :

<b>B. SOUHRNNÁ ČÁST .....</b>	<b>1</b>
<b>O B S A H : .....</b>	<b>1</b>
<b>B.1 Souhrnná technická zpráva .....</b>	<b>2</b>
B.1.1 Zhodnocení staveniště .....	2
B.1.2 Průzkumy a podklady .....	2
B.1.3 Ochranná pásma .....	3
B.1.4 Koncepce stavby .....	4
B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek .....	12
B.1.6 Příprava pro výstavbu .....	12
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí .....	15
B.1.8 Výjimky z předpisů .....	17
<b>B.2 Provozní a dopravní technologie .....</b>	<b>17</b>
<b>B.3 Vliv stavby na životní prostředí .....</b>	<b>17</b>
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí .....	17
B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby .....	20
<b>B.4 Odolnost a zabezpečení stavby .....</b>	<b>20</b>
B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany .....	20
B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce .....	21
B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení .....	21
B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany .....	22
<b>B.5 Energetické výpočty .....</b>	<b>22</b>
<b>B.6 Protikoroze ochrana .....</b>	<b>22</b>
<b>B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí .....</b>	<b>22</b>
<b>B.8 Dopravní opatření .....</b>	<b>22</b>
<b>B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL .....</b>	<b>23</b>
<b>B.10 Úspora energie a ochrana tepla .....</b>	<b>23</b>
<b>B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí .....</b>	<b>23</b>
<b>B.12 Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>23</b>
<b>B.13 Bezbariérové užívání .....</b>	<b>23</b>

## **B.1 Souhrnná technická zpráva**

### **B.1.1 Zhodnocení staveniště**

Pro zázemí stavby lze dle předběžného souhlasu Obecního úřadu Martinice v Krkonoších ve vyjádření č.j. 121/11 ze dne 22.7.2011 využít pozemku parc. č. 487/1. V tomto prostoru se předpokládá provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže kolejových polí, dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Je možné využít cca 440m<sup>2</sup> volného prostoru.

Pro potřeby zhotovitele je možné uvolnit kolej č.5 pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů. Projednání odstavení strojů bude součástí zpracování ROV. Přesné místo deponií a skladů budou zhotovitelem stavby prokonzultována a odsouhlasena se zástupci ŽST Martinice v Krkonoších, Oblastního ředitelství Hradec Králové a obce Martinice v Krkonoších.

### **B.1.2 Průzkumy a podklady**

#### **B.1. 2. 1. Přehled a výsledky průzkumů**

Pro potřebu zpracování projektové dokumentace byly provedeny následující průzkumy :

- Geotechnický průzkum pro stavbu „Rekonstrukce přejezdu v km 88,285 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí“ – zpracovatel WALTEC GDS s.r.o. (05/2011)
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 87,600 – 89,000 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (04/2011)
- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 87,100 – 89,000 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (07/2012)
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál štěrkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci
- Vlastní doměření stávajícího stavu včetně prověření druhu sestav železničního svršku v rozsahu rekonstrukce
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti se SŽDC s.o., Oblastní ředitelství Hradec Králové

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin s největší pravděpodobností jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad. Zhotovitel stavby je povinen nakládat s materiálem v souladu se zněním zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci dubnu 2011. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou překresleny do situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby je nutné provést případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správci řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

#### **B.1. 2. 2. Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území**

Geotechnický průzkum území byl proveden v květnu 2011. Přejezd je vybudován ve svahu morfologické elevace na JJZ, nad údolím řeky Jilemky a jejího přítoku. Z hlediska geologické stavby se přejezd nachází v oblasti podkrkonošské pánve. V širším okolí přejezdu vystupují k povrchu permské horniny, které jsou místy překryty kvartérními deluviálními sedimenty. Ve výše uvedené morfologické elevaci vystupují k povrchu permské aleuropelity s polohami pískovců, arkóz, tufů a tufitů. Horniny jsou zde porušeny zlomem směru ZSZ-VJV. V přímém podloží železnice byly v sondě do hloubky 2m ověřeny

prachovité zeminy se 67% prachové frakce a 16% jílové frakce. Jedná se o zvětraliny aleuropelitů. Hydrogeologická charakteristika je dána zastoupením málo propustných až nepropustných zemín v přímém podloží trati a přítomností puklinových kolektorů ve větších hloubkách. Z hlediska geomorfologického členění České republiky se lokalita nachází v prostoru Krkonošského podhůří.

Přítomnost železničního přejezdu s pevným krytem na trati vyžaduje vyšší nároky z dlouhodobějšího hlediska na přenos statického i dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláň tělesa železničního spodku. Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku je  $E_{pl} = 60 \text{ MPa}$  – platí pro přejezd a přechodové oblasti (podle předpisu SŽDC S4 příloha 24).

Redukovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni činí  $E_{red} = 9,00 \text{ Mpa}$ . Na základě zjištěných hodnot modulu přetvárnosti byl proveden návrh a posouzení sanace pražcového podloží přejezdu a přechodových oblastí. Navrhuje se KPP typ 6 a ZKPP typ 4.

Konstrukce pražcového podloží KPP typ 6 a zesílená konstrukce pražcového podloží ZKPP typ 4 sestává:

- 0,35 m kolejové lože – štěrkové lože fr. 32/63 mm na skloněné zemní pláni vlevo 5%,
- 0,25 m podkladní vrstva ze štěrku fr. 0/32 mm
- 0,60 m cementová stabilizace štěrku fr. 0/32 mm

Navržená konstrukce vyhovuje i z hlediska ochrany zemní pláň před nepříznivými účinky mrazu ve smyslu přílohy 7 předpisu SŽDC S4.

### **B.1. 2. 3. Použité geodetické a mapové podklady**

Pro zpracování projektové dokumentace stavby byly použity tyto mapové a geodetické podklady :

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 87,600 – 89,000 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (04/2011)
- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 87,100 – 89,000 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (07/2012)
- Rastrová katastrální mapa KÚ Martinice v Krkonoších a KÚ Rostoky u Jilemnice v měřítku 1:1 000, zdroj Katastrální úřad pro Liberecký kraj, Katastrální pracoviště Jilemnice
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad Jilemnice, <http://nahliznidokn.cuzk.cz/>

Pozn.: Jednotná železniční mapa (JŽM) pro dotčený úsek není dosud zpracována a pro projektové práce ji nebylo možné využít.

### **B.1.3 Ochranná pásma**

Pro zpracování projektové dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se nacházejí v prostoru stavby:

- stávající kabelová trasa a vnější prvky zabezpečovacího zařízení ve správě SŽDC SDC SSZT Hradec Králové – křížení v km 88,280 a km 88,399
- stávající drátovodná trasa ve správě SŽDC SDC SSZT Hradec Králové
- stávající kabelová trasa ve správě SŽDC SDC SEE Hradec Králové
- stávající trasa telekomunikační vedení TÚDC ve správě ČD-Telematika a.s.
- vodovod a kanalizace ve správě ČD a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové
- ČEZ Distribuce a.s. – nadzemní vedení NN křížení v km 88,312  
– nadzemní vedení VN křížení v km 88,119 a km 88,241
- Telefónica O2 Czech republic, a.s. – křížení v km 88,280 a km 88,395
- Obec Martinice v Krkonoších – vodovod

Seznam správců, jejichž sítě a zařízení se dle zajištěných podkladů v místě stavby nenacházejí:

- RWE Distribuční služby s.r.o.
- ČEZ ICT Services, a.s.
- Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.
- ELEKTROS, s.r.o.

V oblasti propustku v km 88,281 je vedeno podzemní vedení společnosti Telefonica O2 Czech Republic. Při provádění prací je nutné dbát na to, aby nedošlo k porušení tohoto vedení.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček, protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení stavenišť a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Provede se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

## **B.1.4 Koncepce stavby**

### **B.1.4.1. Účel stavby**

#### **B.1.4.1.1 Celková koncepce řešení**

Stavba „Rekonstrukce přejezdu v km 88,285 trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí“ se nachází na jednokolejné neelektrizované celostátní trati TÚ 1401 Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí, DÚ 20 Roztoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších. Traťová rychlost je  $V=75\text{km/h}$ . Na přejezdu je zabezpečovací zařízení bez závor kategorie PZS 3S. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, přejezd, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost  $V=75\text{km/h}$ .

Projekt řeší rekonstrukci úrovně křížení silnice II. třídy č.293 s celostátní dráhou Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí v ev. km 88,285 včetně rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. V rámci rekonstrukce budou provedeny práce na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu. Jedná se zejména o odstranění stávající přejezdové konstrukce, odstranění vrchního krytu i podkladu silniční komunikace navazující na přejezd a zřízení nové přejezdové konstrukce vč. navazujícího úseku komunikace. Součástí stavby je také přezděnění a zřízení izolace propustku v km 88,281 a stavební zrušení přejezdu v km 88,734.

V rekonstruovaném úseku se nachází 2 úrovně přejezdy, 4 propustky a 3 mosty.

Stavba se nachází na pozemcích České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Roztoky u Jilemnice (parc. č. 1673/1) a v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 814/10).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 814/1 a st.18/8).

Úprava vozovky zasahuje také na pozemek ve vlastnictví Libereckého kraje s právem hospodaření Krajské správy silnic Libereckého kraje, České mládeže 632/32, 460 06 Liberec VI - Rochlice. Jedná se o pozemek v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 1129/1).

Vyústění trativodu zasahuje na pozemek ve vlastnictví Obce Martinice v Krkonoších. Jedná se o pozemek v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 1107/1).

Přípojka NN je vedena ze sloupu nacházejícím se na pozemku v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 518/2). Vlastníkem pozemku je p. Pavel Rychtr.

Plochy vhodné pro účely stavenišť a meziskládku materiálu se nacházejí na pozemku v majetku

Obce Martinice v Krkonoších parc. č. 487/1 v katastrálním území Martinice v Krkonoších a na pozemku v majetku Českých drah a.s. parc. č. 814/1 v katastrálním území Martinice v Krkonoších.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto :

**Začátek stavby:** km 86,930 000 (začátek rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)

**Konec stavby:** km 89,000 000 (konec rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničním přejezdu v km 88,285. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od žst. Martinice v Krkonoších. Příjezd silničními vozidly do žst. Martinice v Krkonoších je po místní komunikaci od silnice II/293 Čistá - Jilemnice.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

▪ návrhová rychlost	75 km/h
▪ traťová třída zatížení	C2
▪ hmotnost na nápravu	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6
▪ typ PZS:	světelné s polovičními závory

Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížení kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 71°
druh pozemní komunikace:	silnice II. třídy
povaha a účel dráhy:	celostátní dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zab. zařízení s polovičními závory
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	9,7m
šířka přejezdu:	7,5m

#### B.1.4.1.2 Zdůvodnění navrženého řešení

Je zapotřebí odstranit především nedostatky týkající se nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce, nevyhovujícího šterkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu a spodku pod přejezdem a v přilehlých úsecích koleje.

Stavba jako jeden funkční celek řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu v km 88,285, rekonstrukci přejezdové konstrukce a rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního spodku a svršku v daném úseku. Součástí stavby je také přezděnění a zřízení izolace poškozeného propustku v km 88,281 a stavební zrušení přejezdu v km 88,734.

Po provedení stavby bude zvýšena bezpečnost železniční dopravy. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy a chodců na rekonstruovaném úrovňovém křížení s předmětnou železniční tratí.

#### B.1.4.1.3 Umístění stavby

##### **Stručná charakteristika trasy**

Železniční přejezd v km 88,285 se nachází na celostátní jednokolejné neelektrifikované železniční trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí.

Z hlediska geologické stavby se přejezd nachází v oblasti podkrkonošské pánve. V širším okolí přejezdu vystupují k povrchu permské horniny, které jsou místy překryty kvartérními deluviálními sedimenty. Ve výše uvedené morfologické elevaci vystupují k povrchu permské aleuropelity s polohami pískovců, arkóz, tufů a tufitů. V přímém podloží železnice byly v sondě do hloubky 2m ověřeny prachovité

zeminy se 67% prachové frakce a 16% jílové frakce. Jedná se o zvětraliny aleuropelitů. Hydrogeologická charakteristika je dána zastoupením málo propustných až nepropustných zemin v přímém podloží trati a přítomností puklinových kolektorů ve větších hloubkách. Z hlediska geomorfologického členění České republiky se lokalita nachází v prostoru Krkonošského podhůří.

Trať v místě přejezdu je v přímé bez převýšení. Před přejezdem se nachází v pravostranném zářezu, za přejezdem vstupuje do mírného náspu.

Vozovka komunikace stoupá od levé strany koleje na pravou.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku včetně konstrukce přejezdu, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost železniční a silniční dopravy.

#### **B.1.4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby**

Obecnými technickými požadavky na výstavbu jsou dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. obecné požadavky na využívání území, obecné technické požadavky na stavby a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb specifikované příslušnými vyhláškami.

Stavbou nevznikají nové nároky na využití či změnu území nebo stavby, ani nároky na změnu vlivu stavby na využití území podle Vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby stanovuje požadavky pouze na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu dráhy, kterou bude posuzovat drážní správní úřad, není tato vyhláška směodatná.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterým je samotný železniční přejezd. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno signalizačním zařízením pro nevidomé.

#### **B.1.4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území**

Hledisko architektonického začlenění stavby do území se uplatní u požadavků na technologický domek pro umístění přejezdového zabezpečovacího zařízení. Navrhuje se, aby domek měl jednoduchý tvar, měl bílý vnější nátěr a byl opatřen střechou s sedlovým tvarem s červenohnědou krytinou a tmavohnědým nátěrem štítů střechy.

#### **B.1.4.4. Stručný popis navrženého technického řešení**

##### **B.1.4.4.1 PS 01 PZS v km 88,285**

Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude kategorie PZS 3ZBLI podle ČSN 34 2650. PZS bude reléového typu, s elektronickými doplňky. Zařízení bude umístěno v novém technologickém domku. Ten se postaví na pozemek ve správě SŽDC s.o. do míst za stávající oplocení vpravo od osy koleje, cca 30 m od osy přejezdu.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude s kolejovými úsek s počítači náprav, s kolovými senzory se směrovým výstupem.

Na přejezdu bude zřízená signalizace pro nevidomé, PZS bude vybaveno záznamovým zařízením.

##### **B.1.4.4.2 SO 01 Železniční svršek**

Rekonstrukce železničního svršku spočívá ve výměně kolejového pole v přejezdu v délce 25,0 m z kolejnic 49 E1 na dřevěných pražcích za kolejové pole z kolejnic 49 E1 na betonových pražcích SB8 s podkladnicemi S4pl a pružným upevněním svěrkami Skl24. Pod přejezdovou konstrukcí budou použity svěrky Skl12 s antikorozií úpravou. Pro umožnění úpravy zemní pláně bude ještě vyjmut a opětovně vložen kolejový rošt délky 6,7 m z kolejnic T na betonových pražcích SB3.

Dále dojde ke zrušení 4ks stávajících lepených izolovaných styků. Jeden se nachází v místě pokládky nového kolejového roštu. Zbývající 3ks budou vyříznuty na délku 4m a nahrazeny novými kolejnicemi 49 E1. Rekonstrukce šterkového lože a drážních stezek proběhne v celém úseku rekonstrukce železničního svršku tj. v délce 31,7 m.

Z hlediska směrových a sklonových poměrů trati dojde k úpravě GPK v délce 350 m směrovým a výškovým vyrovnáním koleje. Úprava GPK se nachází v přímé bez převýšení. Kolejnicové styky budou svařeny do bezstykové koleje. Rekonstrukce bezstykové koleje bude provedena v délce úpravy GPK 350m, kdy ve vzdálenosti minimálně 150m na obě strany od nového kolejového pole s pružným upevněním bude upravena upínací teplota dle předpisu SŽDC S3/2.

#### B.1.4.4.3 SO 02 Železniční spodek

Součástí rekonstrukce železničního spodku je zřízení konstrukce pražcového podloží (KPP) typ 6 a zesílené konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 4 v celkové délce 31,7 m, sestávající ze šterkového lože tl. 0,35 m, podkladní vrstvy ze šterkodrti tl. 0,25 m a cementové stabilizace šterkodrti tl. 0,60 m. Dále je navrženo odvodnění pláň tělesa železničního spodku podélným trativodem z trub PE-HD DN 150 s vyústěním do příkopu, vedoucího od propustku pod silnicí II/293. Na trativodu budou 2 trativodní šachty. Zemní pláň bude skloněna vlevo 5% v délce 31,7 m.

Prostor před přejezdem ve směru od Roztok u Jilemnice k přejezdu je odvodněn zpevněným příkopem.

V rámci objektu dojde k přezdění poškozeného zdiva propustku v km 88,281 se zachováním jeho stávajících dispozičních parametrů. Dále na něm bude zřízena izolace natavovacími pásy, která bude ochráněna tvrdou ochrannou vrstvou z betonu.

#### B.1.4.4.4 SO 03 Železniční přejezd

U komunikace budou nové stojany se závorou osazené co nejbližší k ose koleje, do místa mezi výstražník a nebezpečné pásmo přejezdu se osadí zábrana (zábradlí) pro zamezení příjezdu z polní cesty do prostoru mezi výstražník a kolej.

Navrhuje celopryžová přejezdová konstrukce se závěrnou zídou typu T. Pro stavbu je použito celkem 16 vnitřních panelů délky 0,6 m a 16 vnějších panelů délky 1,2 m. Kryt vozovky je živinový.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího asfaltového krytu a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-1:

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+ tl. 0,04 m
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 0,06 m
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 16+ tl. 0,05 m
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK tl. 0,17 m
- šterkodrt' ŠDa tl. 0,15 m.

Celková tloušťka konstrukce komunikace je 470mm. Spáry mezi závěrnou zídou a živicí, mezi živicí a odvodňovacím žlabem a mezi nově položenou a stávající živicí budou zalaty plastickou zálivkou.

Přejezd je podle ČSN 73 6380 široký 7,5 m, dlouhý 9,7 m, s úhlem křížení komunikace 71° přes jednokolejnou neelektrifikovanou trať.

Odvodnění povrchu vozovky bude provedeno liniovým odvodňovacím zařízením – šterbinovým žlabem, který bude umístěn vpravo od osy koleje.

#### Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížení kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 71°
druh pozemní komunikace:	silnice II. třídy
povaha a účel dráhy:	celostátní dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zab. zařízení s polovičními závorami
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	9,7m
šířka přejezdu:	7,5m

V rámci objektu bude odtěžena šterková přejezdová konstrukce u přejezdu v km 88,734 a zřízeno zábradlí zaslepující příjezdovou komunikaci k tomuto přejezdu.



**B.1.4.4.5 SO 04 Přípojka NN**

Napájení nového zařízení zůstává z veřejné elektrické distribuční sítě nízkého napětí. Je zřízen nový přípojný bod z rozvodu distribuční sítě, přístupný na pozemku ve správě SŽDC s.o. Doplní se samostatné měření odběru elektrické energie.

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:**PS 01 PZS v km 88,285**

▪ kabelizace (TCEKPFLEY, CYKY)	8 426 m
▪ technologický domek se střechou	1 ks
▪ telefonní objekt	1 ks
▪ stožár s výstražníkem a závorou	2 ks
▪ stožár s výstražníkem	1 ks
▪ návěstidlo světelné, 2 světla	1 ks
▪ přejezdník	2 ks
▪ signalizace pro nevidomé	1 kpl
▪ počítače náprav	1 kpl
▪ demontáž výstražníku včetně základu	2 ks
▪ demontáž stávající technologické skříně	1 ks
▪ demontáž mechanické předvěsti	1 ks
▪ demontáž mechanické závory	2 ks
▪ demontáž drátovodné trasy	1 020 m

**SO 01 Železniční svršek**

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice T, pražce betonové SB3 (vyjmutí a zpětné vložení)	6,7 m
▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E1, pražce betonové SB8	25,0 m
▪ demontáž LIS	4 ks
▪ montáž kolejnic 49 E1 místo demontovaných LISů	24 m
▪ svařování kolejnic	18 ks
▪ zřízení bezстыkové koleje	350 m
▪ rekonstrukce kolejového lože	31,7 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	350 m
▪ vystrojení trati	1 kpl

**SO 02 Železniční spodek**

▪ úprava zemní pláně	31,7 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 4 vč. KPP pod přejezdem	31,7 m
▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů	17,7 m
▪ trativodní šachty	2 ks
▪ svodné potrubí	9,9 m
▪ zpevněný příkop TZZ4	11,4 m
▪ zemní práce	1 kpl
▪ přezdění a izolace propustku	1 kpl

**SO 03 Železniční přejezd**

▪ zřízení přejezdu s pryžovým krytem (celopryžová konstrukce)	9,6 m
▪ řezání živičného krytu	14,9 m
▪ odstranění živičného krytu – přejezd v km 88,285	108,43 m <sup>2</sup>
▪ odstranění štěrkového krytu – přejezd v km 88,734	76,73 m <sup>2</sup>
▪ štěrbinový žlab	12,0 m
▪ zalití plastickou zálivkou	44,9 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	80,29 m <sup>2</sup>
▪ zřízení nového zábradlí	11,3 m

**SO 04 Přípojka NN**

▪ kabelizace (CYKY)	85 m
---------------------	------

- elektroměrový rozvaděč

1 ks

#### **B.1. 4. 5. Požadavek na postupné provádění stavby**

Rozhodujícími stavebními objekty jsou zároveň stavební objekty SO 01, SO 02 a SO 03, kterým se musí podřídit i postup rozhodujících kroků výstavby.

#### **B.1. 4. 6. Požadavek na postupné uvádění stavby do provozu, lhůty výstavby**

##### **B.1.4.6.1 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu**

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

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

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

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

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

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

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

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

Zhotovitel musí zajistit při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 50km/h. Dále pak dle TKP 7.3.4 nejdéle do 3-í měsíců úpravu GPK podbýječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřicím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

**B.1.4.6.2 Předpokládané lhůty výstavby**

Předpokládaný termín realizace stavby :

rok 2012

Předpokládaná doba trvání stavby :

9 dní

(z toho 7 dní nepřetržité výluky)

**B.1.4.7. Požadavky stavby na zdroje – elektrická energie, voda, plyn**

Nejedná se o stavbu na elektrifikované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění odběru elektrické energie, vody ani plynu pro svůj provoz. Dokončená stavba a její provoz nevyžaduje oproti stávajícímu stavu zajištění žádných energií, železniční doprava bude nadále provozována nezávislou motorovou trakcí.

Při provádění stavby bude zajištění potřebných zdrojů v kompetenci zhotovitele stavby. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

Práce budou prováděny převážně kolejovou stavební mechanizací se samostatnými agregáty. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá v cisternách.

Staveniště bude vybaveno ekologickým WC. Telefonické vyrozumění bude probíhat drážními aparáty, mobilními telefony a vysílačkami zajištěnými zhotovitelem.

**B.1.4.8. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Odvodnění je před přejezdem ve směru staničení řešeno formou zpevněného příkopu. Od přejezdu je veden podélný trativod, který se nachází vlevo koleje. Trativod je vyústěn do příkopu, vedoucího od propustku pod silnicí II/293.

Odvodnění povrchu vozovky bude provedeno liniovým odvodňovacím zařízením – šterbinovým žlabem, který bude umístěn ve vzdálenosti cca 3,0m vpravo od osy koleje a bude vyústěn do stávajícího příkopu vpravo trati.

**B.1.4.9. Napojení na dopravní systém**

Vzhledem k charakteru stavby bude v době její realizace dočasně omezen provoz motorové dopravy za účelem provádění prací na přejezdu i vozovce. Vozidla staveništní dopravy budou využívat veřejně přístupné komunikace.

Během rekonstrukce přejezdu v km 88,285 bude zavedena uzavírka úseku silnice II/293. Uzavírka přejezdu a části úseku komunikace potrvá celkem 7 dní. Řidiči osobních vozidel budou používat objízdné trasy z Martinic v Krkonoších po silnici III/2951 do Zálesní Lhoty a dále po silnici II/295 do Studence. Délka objízdné trasy činí cca 4,5 km.

Nákladní doprava bude vedena po objízdné trase z Jilemnice po komunikaci III/2936 do Horní Branné. Dále pak po silnici III/2954 do Dolní Branné a komunikaci II/295 do Studence. Objízdná trasa má délku cca 12,0 km.

Veřejná linková hromadná doprava osob je zajišťována dopravcem BusLine a.s. Jedná se o linky č.670964 Jilemnice, nemocnice – Studenec – Bukovina u Čisté – Horka u St.Paky – Levínská Olešnice a č. 670965 Jilemnice – Studenec – Zálesní Lhota. Odklon linkové dopravy bude po odklonové trase individuální dopravy z Martinic v Krkonoších po silnici III/2951 do Zálesní Lhoty a dále po silnici II/295 do Studence. Délka objízdné trasy činí cca 4,5 km.

Po dobu uzavírky železničního přejezdu budou místní komunikace na parcelách č. 1074/1, 1075, 1078 a 1093 označeny dopravním značením, znemožňujícím zvýšený průjezd osobních vozů v dotčených částech obce.

**B.1.4.10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha. Úprava vozovky zasahuje také na pozemek ve vlastnictví Libereckého kraje s právem hospodaření Krajské správy silnic Libereckého kraje.

Odstranění a vykácení porostů v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

#### **B.1. 4. 11. Bezpečnost práce**

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu ČD Op 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytyčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

#### **B.1. 4. 12. Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Veřejnosti přístupná část v prostoru stavby je úroňový přejezd v km 88,285. Dokončená stavba bude v místě tohoto přejezdu veřejně přístupná. Na přejezdu bude zřízena signalizace pro nevidomé.

#### **B.1. 4. 13. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice**

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavba nesouvisí s žádnou jinou investiční akcí. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

**B.1. 4. 14. Statické výpočty**

Neobsazeno.

**B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek****B.1. 5. 1. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby**

Územní řízení pro tuto stavbu nebylo dle vyjádření stavebního úřadu, Městského úřadu Jilemnice, č.j. PDMUJI 10354/2011/Mř/Dopi ze dne 1.7.2011 požadováno. Stavební úřad sděluje, že podle § 15 odst. 2 Zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů je stavba v souladu se záměry územního plánování.

**B.1. 5. 2. Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí**

Neobsazeno.

**B.1. 5. 3. Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů**

Oproti přípravné dokumentaci nedošlo ke změnám v objektové skladbě.

Na jednání dne 26.4.2012 na Stavební správě západ se sídlem v Praze bylo rozhodnuto, že ze dvou variant řešení PZS v km 88,285 navržených v přípravné dokumentaci bude dále zpracovávána varianta s přejezdničky.

V ostatních stavebních objektech došlo pouze k dílčím úpravám v závislosti na zpřesnění technického řešení stavby.

**B.1.6 Příprava pro výstavbu****B.1. 6. 1. Uvolnění staveniště**

Umístění plochy pro zařízení staveniště a uvolnění potřebných prostor si vybraný zhotovitel zajistí na základě projednání se zástupci ŽST Martinice v Krkonoších, Oblastního ředitelství Hradec Králové a obce Martinice v Krkonoších v rámci výrobní přípravy.

Pro zázemí stavby lze dle předběžného souhlasu Obecního úřadu Martinice v Krkonoších ve vyjádření č.j. 121/11 ze dne 22.7.2011 využít pozemku parc. č. 487/1. V tomto prostoru se předpokládá provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže kolejových polí, dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Je možné využít cca 440m<sup>2</sup> volného prostoru.

Pro potřeby zhotovitele je možné uvolnit kolej č.5 pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů. Projednání odstavení strojů bude součástí zpracování ROV. Přesné místo deponií a skladů budou zhotovitelem stavby prokonzultována a odsouhlasena se zástupci ŽST Martinice v Krkonoších, Oblastního ředitelství Hradec Králové a obce Martinice v Krkonoších.

**B.1. 6. 2. Využití stávajících nebo budovaných objektů**

Po dokončení stavby nebudou využívány stávající objekty.

**B.1. 6. 3. Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby**

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci a meziskladky materiálů budou využity koleje a plochy v žst. Martinice v Krkonoších.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a nářadí.

#### **B.1. 6. 4. Způsob provedení demolice a místa skládek**

V rámci stavebních objektů a provozních souborů budou prováděny v průběhu výluky postupné demontáže v souladu se zavedenými technologickými postupy, upřesněnými eventuelně v příslušných technických zprávách k provozním souborům a stavebním objektům.

Veškerý odpadový materiál bude nejprve vytříděn, buď přímo na místě stavby, nebo na meziskládce na ploše zařízení staveniště, a odvezen na určenou skládku. Odpady označené jako Ostatní budou odvezeny na skládku v Košťálově (vzdálenost cca 18km), nebezpečné odpady budou likvidovány na skládce Lodín (u Nechanic) (vzdálenost cca 45km). Ocelové části budou odvezeny do výkupu v Jilemnici (vzdálenost cca 4km).

#### **B.1. 6. 5. Likvidace porostů**

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o. a ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha. Úprava vozovky zasahuje také na pozemek ve vlastnictví Libereckého kraje s právem hospodaření Krajské správy silnic Libereckého kraje.

Odstranění a vykácení porostů v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

#### **B.1. 6. 6. Likvidace škodlivých odpadů**

Veškeré odpady, které stavba vyprodukuje, vzniknou již v průběhu provádění stavby. Jedná se zejména o betonové a dřevěné železniční pražce, kovové části železničního svršku, koleje, zbytky kabelů, a další. Veškeré odpady pochází ze stávajících konstrukcí a vybavení železniční trati. Po dokončení stavby a jejím předání do provozu již žádné další škodlivé odpady vznikat nebudou.

Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na určené složiště, na deponie nebo skládky, kovový odpad do výkupu.

Podrobný rozbor odpadů včetně kategorizace a způsobu likvidace jsou uvedeny v části Odpadové hospodářství.

#### **B.1. 6. 7. Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů a porostů**

V oblasti propustku v km 88,281 je vedeno podzemní vedení společnosti Telefonica O2 Czech Republic. Při provádění prací je nutné dbát na to, aby nedošlo k porušení tohoto vedení.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček), protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby je řešeno v rámci jednotlivých stavebních objektů. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

#### **B.1. 6. 8. Přeložky podzemních a nadzemních vedení**

Přeložky podzemních a nadzemních vedení resp. jejich ochranu jsou předmětem provozního souboru PS 01 PZS v km 88,285 a SO 04 Přípojka NN.

Před realizací stavby je nutné přesné vytyčení sítí příslušnými správci a nezbytný dozor těchto správců při provádění stavebních prací v jejich blízkosti. U inženýrských sítí podcházejících železniční trať kolmo je nutné prověřit hloubku uložení chrániček. Výkopové práce v blízkosti tras kabelů musí být minimálně do vzdálenosti 1,50 m na obě strany prováděny výhradně bez použití mechanizace.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby je řešeno v rámci

jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů. Proveďte se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

V situaci stavby jsou zakresleny veškeré inženýrské sítě, které byly zaměřeny a zjištěny na základě vyjádření správců při zpracování projektu stavby. Poloha těchto sítí je orientačně zakreslena v situaci, podélném profilu a příčných řezech.

#### **B.1. 6. 9. Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby**

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci a meziskládky materiálů budou využity koleje a plochy v žst. Martinice v Krkonoších.

Vzhledem k tomu, že v prostoru staveniště se nenacházejí žádné stávající objekty využitelné pro účely zařízení staveniště, budou na ploše ZS umístěny provizorní objekty ZS. Na této ploše je uvažováno umístění mobilních buněk s šatnami, kanceláří, hygienickým zařízením a dalším nezbytným zázemím pro pracovníky zhotovitele stavby a dále sklady pro materiál a nářadí.

#### **B.1. 6. 10. Výluky dopravy a jiná omezení**

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje v délce 7N. Před nepřetržitou výlukou budou položeny nové kabelové trasy a zřízen nový technologický domek. Doba trvání výluky byla navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

##### Železniční doprava

Osobní železniční doprava je v daném úseku trati č. 040 Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí zajišťována celodenně Českými drahami, a.s. V pracovním dni je provozováno celkem 9 párů vlaků. V sobotu pak 8 párů vlaků a v neděli a státním svátku 7 párů vlaků. Interval osobní vlakové dopravy činí 2 hodiny. V pracovních dnech v ranních hodinách je interval cca 1 hodina. Jízdní doba v daném úseku je v obou směrech 6-7 minut.

Během výluky bude osobní železniční doprava nahrazena autobusy. Na pokrytí 9 párů o kapacitě 105 míst k sezení postačují 2 linkové autobusy o přibližně stejné kapacitě. Konstrukce současného GVD umožňuje nasazení 2 autobusů v úseku Roztoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších s dobou jízdy přibližně 15-20 minut.

##### Silniční doprava

Veřejná linková hromadná doprava osob je zajišťována dopravcem BusLine a.s. Jedná se o linky č.670964 Jilemnice, nemocnice – Studenec – Bukovina u Čisté – Horka u St.Paký – Levínská Olešnice a č. 670965 Jilemnice – Studenec – Zálesní Lhota. Odklon linkové dopravy bude po odklonové trase individuální dopravy z Martinic v Krkonoších po silnici III/2951 do Zálesní Lhoty a dále po silnici II/295 do Studence. Délka objížděné trasy činí cca 4,5 km.

##### Objížděná trasa pro řidiče individuální dopravy

Při uzavření železničního přejezdu na silnici II/293 v obci Martinice v Krkonoších budou řidiči osobních vozidel používat objížděné trasy z Martinic v Krkonoších po silnici III/2951 do Zálesní Lhoty a dále po silnici II/295 do Studence. Délka objížděné trasy činí cca 4,5 km.

Nákladní doprava bude vedena po objížděné trase z Jilemnice po komunikaci III/2936 do Horní Branné. Dále pak po silnici III/2954 do Dolní Branné a komunikací II/295 do Studence. Objížděná trasa má délku cca 12,0 km.

Po dobu uzavírky železničního přejezdu budou místní komunikace na parcelách č. 1074/1, 1075, 1078 a 1093 označeny dopravním značením, znemožňujícím zvýšený průjezd osobních vozů v dotčených částech obce. A to osazením značek B01 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ s dodatkovou tabulkou E12 s textem „Mimo vozidel s povolením obce Martinice v Kr.“

#### **B.1. 6. 11. Omezení v dodávce energií**

Během provádění stavby ani po jejím dokončení není zapotřebí provádět jakékoliv omezení

dodávky energií.

### B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba se nachází na pozemcích České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Roztoky u Jilemnice (parc. č. 1673/1) a v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 814/10).

Stavba bude realizována částečně také na pozemcích společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 814/1 a st.18/8).

Úprava vozovky zasahuje také na pozemek ve vlastnictví Libereckého kraje s právem hospodaření Krajské správy silnic Libereckého kraje, České mládeže 632/32, 460 06 Liberec VI - Rochlice. Jedná se o pozemek v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 1129/1).

Vyústění trativodu zasahuje na pozemek ve vlastnictví Obce Martinice v Krkonoších. Jedná se o pozemek v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 1107/1).

Přípojka NN je vedena ze sloupu nacházejícím se na pozemku v katastrálním území Martinice v Krkonoších (parc. č. 518/2). Vlastníkem pozemku je p. Pavel Rychtr.

Plochy vhodné pro účely staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí na pozemku v majetku Obce Martinice v Krkonoších parc. č. 487/1 v katastrálním území Martinice v Krkonoších a na pozemku v majetku Českých drah a.s. parc. č. 814/1 v katastrálním území Martinice v Krkonoších.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna.

Stavba zasahuje na mimodrážní pozemky těmito částmi:

Parc. č. 1129/1 v k.ú. Martinice v Krkonoších v majetku Libereckého kraje – na tento pozemek zasahuje rekonstrukce vozovky komunikace II/293.

Parc. č. 1107/1 v k.ú. Martinice v Krkonoších v majetku Obce Martinice v Krkonoších – zde je vyústění podélného trativodu.

Parc. č. 487/1 v k.ú. Martinice v Krkonoších v majetku Obce Martinice v Krkonoších – nalézá se zde plocha zařízení staveniště.

Parc. č. 518/2 v k.ú. Martinice v Krkonoších jehož vlastníkem je p. Rychtr Pavel – na tomto pozemku je vedena přípojka NN z distribuční sítě.

V těchto případech je nutné vyřešit majetkoprávní vztahy.

Podrobný výpis údajů z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních pozemcích je obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část geodetické části dokumentace.

#### Informace o pozemcích dotčených stavbou:

Parcelní číslo :	1673/1
Výměra :	68 578 m <sup>2</sup>
Katastrální území :	Roztoky u Jilemnice 742 562
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIII-08-12
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	322
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	PS 01

Parcelní číslo :	814/10
Výměra :	11 207 m <sup>2</sup>
Katastrální území :	Martinice v Krkonoších 758 256
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIII-08-12
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	62



Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01, SO 02, SO 03, SO 04
Parcelní číslo :	814/1
Výměra :	57 139 m <sup>2</sup>
Katastrální území :	Martinice v Krkonoších 758 256
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIV-08-09
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	368
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01, SO 03
Parcelní číslo :	st.18/8
Výměra :	573 m <sup>2</sup>
Katastrální území :	Martinice v Krkonoších 758 256
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIV-08-09
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Druh pozemku :	Zastavěná plocha a nádvoří
Číslo LV :	368
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15
Dotčené PS, SO :	PS 01
Parcelní číslo :	1129/1
Výměra :	4 553 m <sup>2</sup>
Katastrální území :	Martinice v Krkonoších 758 256
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIII-08-12
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Silnice
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	103
Vlastnické právo :	Liberecký kraj, U Jezu 642/2a, Liberec 2, 461 80
Dotčené PS, SO :	SO 03
Parcelní číslo :	1107/1
Výměra :	444 m <sup>2</sup>
Katastrální území :	Martinice v Krkonoších 758 256
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIII-08-12
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Ostatní komunikace
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	10001
Vlastnické právo :	Obec Martinice v Krkonoších, Martinice v Krkonoších 131, 512 32
Dotčené PS, SO :	SO 02
Parcelní číslo :	487/1
Výměra :	3 436 m <sup>2</sup>
Katastrální území :	Martinice v Krkonoších 758 256
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XIII-08-12
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Druh pozemku :	Trvalý travní porost

Číslo LV : 10001  
 Vlastnické právo : Obec Martinice v Krkonoších, Martinice v Krkonoších 131, 512 32  
 Dotčené PS, SO : plocha zařízení staveniště

Parcelní číslo : 518/2  
 Výměra : 316 m<sup>2</sup>  
 Katastrální území : Martinice v Krkonoších 758 256  
 Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí  
 Mapový list : GUST2880,V.S.XIII-08-12  
 Určení výměry : Graficky nebo v digitalizované mapě  
 Druh pozemku : Trvalý travní porost  
 Číslo LV : 316  
 Vlastnické právo : Rychtr Pavel, Hanče a Vrbaty 848, Jilemnice, Hrabačov, 514 01  
 Dotčené PS, SO : SO 04

### B.1.8 Výjimky z předpisů

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

## B.2 Provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku Roztoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po rekonstrukci, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, přejezd a zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost V=75km/h.

Řízení jízd vlaků v tomto traťovém úseku je zajištěno telefonickým dorozumíváním. Výpravčí v žst. Martinice v Krkonoších má na ovládací desce indikační prvky stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu B v km 88,285. Ovládání výstrahy na přejezdu je při odjezdu vlaků ze žst. Martinice v Krkonoších směrem k přejezdu B řízeno výpravčím.

Stav provozní a dopravní technologie se pro obsluhující pracovníky zásadně nezmění. Změní se pouze provedení indikací nového PZS a ovládacích prvků pro spuštění výstrahy na přejezdu.

	<u>počáteční stav</u>	<u>cílový stav</u>
▪ traťová rychlost	75 km/h	75 km/h
▪ traťová třída	C2	C2
▪ hmotnost na nápravu	20 t	20 t
▪ prostorová průchodnost	Z-GC	Z-GC
▪ řád traťové koleje	6	6
▪ kategorie trati	celostátní	celostátní
▪ druh trakce	motorová	motorová
▪ typ PZS	světelné bez závor	světelné se závorami

## B.3 Vliv stavby na životní prostředí

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

Jelikož se jedná o stavbu na stávající trati, která bude realizována v současných hranicích pozemků SŽDC s.o., ČD a.s. a Libereckého kraje bez zvýšení počtu traťových kolejí, není nutné posouzení dle Zákona č.100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, ani nebylo toto posouzení vyžádáno orgány státní správy.

### **B.3. 1. 1. Ochrana přírody a krajiny**

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a Libereckého kraje, které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha případně silnice. Odstranění a vykácení náletových dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při provádění zemních prací a při navážení jednotlivých konstrukčních vrstev železničního spodku a svršku. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů. Je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřízeny na minimální, normou stanovené exhalace, a nebyly ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude i nadále zajištěna ekologická vlaková doprava s využitím kvalitnější a bezpečnější dopravní cesty.

V místě stavby se nenacházejí památkové stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů.

### **B.3. 1. 2. Vodohospodářská problematika**

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. Jedním z cílů stavby je zlepšení funkce odvodnění pražcového podloží s odvedením srážkových vod z části prostoru železničního tělesa.

Odvodnění je před přejezdem ve směru staničení řešeno formou zpevněného příkopu. Od přejezdu je veden podélný trativod, který se nachází vlevo koleje. Trativod je vyústěn do příkopu, vedoucího od propustku pod silnicí II/293.

Odvodnění povrchu vozovky bude provedeno liniovým odvodňovacím zařízením – šterbinovým žlabem, který bude umístěn ve vzdálenosti cca 3,0m vpravo od osy koleje a bude vyústěn do stávajícího příkopu vpravo trati

### **B.3. 1. 3. Odpadové hospodářství**

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č.381/01 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a další seznamy odpadů (Katalog odpadů), č.382/01 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č.383/01 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č.384/01 Sb., o nakládání s PCB a č.376/01 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/66 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.138/73 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

**Vyzískaný odpadový materiál**

poř. číslo	katalogové číslo	kateg.	název odpadu	jedn.	množství	Číslo SO
1	17 01 02-03	O	stavební a demoliční suť	m <sup>3</sup>	1	PS 01
2	17 04 11	O	zbytky kabelů, vodičů	t	0,1	PS 01
3	17 05 08	O	hlušina a kamenivo - svršek	m <sup>3</sup>	58	SO 01
4	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné	ks	40	SO 01
5	17 01 01	O	žel. pražce betonové	ks	2	SO 01
6	17 04 05	O	žel. šrot – kolejnice, upevnění	t	4	SO 01
7	17 02 03	O	PE podložky	kg	8	SO 01
8	07 02 99	O	pryžové podložky	kg	14	SO 01
9	17 05 04	O	čistá výkopová zemina – odkop	m <sup>3</sup>	167	SO 02
10	17 05 04	O	výkopový materiál – podklad vozovky	m <sup>3</sup>	53	SO 03
11	17 03 01	N	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	m <sup>3</sup>	11	SO 03
12	17 04 05	O	železný šrot	t	3	SO 03

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. ve správě SŽDC Oblastní ředitelství Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č. 11.

V případě užitého materiálu či materiálu určeného k regeneraci dle kategorizace bude provedeno oddělení kolejnic od pražců. a protokolární předání objednateli prostřednictvím SŽDC Oblastní ředitelství Hradec Králové. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

**Likvidace odpadů :**

V průběhu stavby budou ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací druhy odpadů dle následujícího přehledu :

- 1) odvoz na řízenou skládku (Košťálov ve vzdálenosti 18 km)
- 2) odvoz do výkupu (Jilemnice ve vzdálenosti 4 km)
- 3) odvoz na řízenou skládku (Košťálov ve vzdálenosti 18 km)
- 4) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Lodín ve vzdálenosti 45 km)
- 5) odvoz na řízenou skládku (Košťálov ve vzdálenosti 18 km)
- 6) odvoz do výkupu (Jilemnice ve vzdálenosti 4 km)
- 7) likvidace na skládce (Lodín ve vzdálenosti do 45 km)
- 8) likvidace na skládce (Lodín ve vzdálenosti do 45 km)
- 9) odvoz na řízenou skládku (Košťálov ve vzdálenosti 18 km)
- 10) odvoz na řízenou skládku (Košťálov ve vzdálenosti 18 km)
- 11) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Lodín ve vzdálenosti 45 km)
- 12) odvoz do výkupu (Jilemnice ve vzdálenosti 4 km)

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin s největší pravděpodobností jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

**B.3. 1. 4. Ochrana zemědělského a lesního půdního fondu**

V rámci stavby dojde k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemek

parc. č. 487/1 v katastrálním území Martinice v Krkonoších. Pozemek je v majetku obce Martinice v Krkonoších. Na tomto pozemku budou dle předběžného souhlasu Obecního úřadu Martinice v Krkonoších ve vyjádření č.j. 121/11 ze dne 22.7.2011 umístěny plochy zařízení staveniště. Po dokončení stavby bude pozemek uveden do původního stavu.

Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

### **B.3. 1. 5. Chráněné části území a kulturní památky**

Památkově chráněné objekty či jiné kulturní památky se v oblasti staveniště nenalézají, jednotlivé stromy ani jiné zvláště chráněné porosty v obvodu staveniště nejsou známy.

### **B.3. 1. 6. Hluk a vibrace**

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku a vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň.

### **B.3. 1. 7. Radonové hledisko**

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/91 Sb., §1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

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

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č.17/92 Sb. v platném znění a v souladu s ním (zejména §9,11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem stavby, která bude realizována na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a Libereckého kraje, a jenž se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění zemních prací a realizaci železničního spodku a svršku lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací sníží pod nynější úroveň.

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

### **B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany**

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba nevyžaduje žádná speciální protipožární zabezpečení.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém štěrku nebo v kamenné drti drážních stezek. Celý povrch drážního tělesa s výjimkou pražců je z kameniva. Kryt vozovky na přejezdu sestává z asfaltového koberce mastixového, který je za běžných provozních podmínek nehořlavým materiálem. Kryt komunikace pro pěší sestává

z betonové dlažby.

V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou pomocí profesionálních jednotek HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů.

Stavba svým charakterem nevyžaduje protipožární opatření dle normy ČSN 73 0802. Celá stavba je bez uzavřených prostorů a nachází se v otevřené krajině.

Požární odolnost technologických domků stanoví výrobce domků.

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení projektové dokumentace.

#### **B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce**

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanovuje Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č.324/90 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu ČD Op 16 Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazujících předpisů Op 16/3, Op 16/4, Op 16/8 a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit její bezpečnost
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

- ČSN 34 3100 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních
- Vyhlášky 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

#### **B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení**

Stavba se nenachází na elektrizované trati ani v blízkosti energetických vedení a není tedy nutné ji před těmito vlivy zvlášť chránit.

#### **B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany**

Stavba se nenachází v zátopové oblasti a není nutné ji zvlášť chránit proti povodni.

### **B.5 Energetické výpočty**

Stavbou nedochází k zásadním změnám ve spotřebě elektrické energie. V rámci stavby bude vybudována nová kabelová trasa PZS v km 88,285. Příkon stávajících zařízení je 2,0kW. Nově navržený příkon je 3,0kW. Výpočet spotřeby elektrické energie je součástí části E.3 – Trakční a energetická zařízení.

### **B.6 Protikorozní ochrana**

Protikorozní ochrana zařízení je řešena jednak použitím nekorodujících materiálů, jednak pomocí nátěrů vhodnými barvami a hydroizolacemi.

### **B.7 Graf dynamického průběhu rychlosti**

Neobsazeno – nejedná se o stavbu modernizace ani rekonstrukci vedoucí ke zvýšení rychlosti.

### **B.8 Dopravní opatření**

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje v délce 7N. Před nepřetržitou výlukou budou položeny nové kabelové trasy a zřízen nový technologický domek. Doba trvání výluky byla navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

#### Železniční doprava

Osobní železniční doprava je v daném úseku trati č. 040 Chlumec nad Cidlinou – Trutnov Poříčí zajišťována celodenně Českými drahami, a.s. V pracovním dni je provozováno celkem 9 párů vlaků. V sobotu pak 8 párů vlaků a v neděli a státním svátku 7 párů vlaků. Interval osobní vlakové dopravy činí 2 hodiny. V pracovních dnech v ranních hodinách je interval cca 1 hodina. Jízdní doba v daném úseku je v obou směrech 6-7 minut.

Během výluky bude osobní železniční doprava nahrazena autobusy. Na pokrytí 9 párů o kapacitě á 105 míst k sezení postačují 2 linkové autobusy o přibližně stejné kapacitě. Konstrukce současného GVD umožňuje nasazení 2 autobusů v úseku Roztoky u Jilemnice – Martinice v Krkonoších s dobou jízdy přibližně 15-20 minut.

#### Silniční doprava

Veřejná linková hromadná doprava osob je zajišťována dopravcem BusLine a.s. Jedná se o linky č.670964 Jilemnice, nemocnice – Studenec – Bukovina u Čisté – Horka u St.Paky – Levínská Olešnice a č. 670965 Jilemnice – Studenec – Zálesní Lhota. Odklon linkové dopravy bude po odklonové trase individuální dopravy z Martinic v Krkonoších po silnici III/2951 do Zálesní Lhoty a dále po silnici II/295 do Studence. Délka objížděné trasy činí cca 4,5 km.

#### Objížděná trasa pro řidiče individuální dopravy

Při uzavření železničního přejezdu na silnici II/293 v obci Martinice v Krkonoších budou řidiči osobních vozidel používat objížděné trasy z Martinic v Krkonoších po silnici III/2951 do Zálesní Lhoty a dále po silnici II/295 do Studence. Délka objížděné trasy činí cca 4,5 km.

Nákladní doprava bude vedena po objížděné trase z Jilemnice po komunikaci III/2936 do Horní Branné. Dále pak po silnici III/2954 do Dolní Branné a komunikací II/295 do Studence. Objížděná trasa má délku cca 12,0 km.

Po dobu uzavírky železničního přejezdu budou místní komunikace na parcelách č. 1074/1, 1075,

1078 a 1093 označeny dopravním značením, znemožňujícím zvýšený průjezd osobních vozů v dotčených částech obce. A to osazením značek B01 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ s dodatkovou tabulkou E12 s textem „Mimo vozidel s povolením obce Martinice v Kr.“

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

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku je situováno na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a Libereckého kraje, které leží v Libereckém kraji, okres Semily.

V rámci stavby dojde k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemek parc. č. 487/1 v katastrálním území Martinice v Krkonoších. Pozemek je v majetku obce Martinice v Krkonoších. Na tomto pozemku budou dle předběžného souhlasu Obecního úřadu Martinice v Krkonoších ve vyjádření č.j. 121/11 ze dne 22.7.2011 umístěny plochy zařízení staveniště. Po dokončení stavby bude pozemek uveden do původního stavu.

Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

## **B.10 Úspora energie a ochrana tepla**

Neobsazeno.

## **B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

Neobsazeno.

## **B.12 Ochrana obyvatelstva**

Neobsazeno.

## **B.13 Bezbariérové užívání**

Obecnými technickými požadavky na výstavbu jsou dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. obecné požadavky na využívání území, technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a obecné technické požadavky na bezbariérové užívání staveb specifikované příslušným prováděcím právním předpisem.

Stavbou nevznikají nové nároky na využití či změnu území nebo stavby, ani nároky na změnu vlivu stavby na využití území podle Vyhlášky č. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby stanovuje požadavky pouze na stavby, které náleží do působnosti obecných stavebních úřadů. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu dráhy, kterou bude posuzovat drážní správní úřad, není tato vyhláška směrodatná.

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba obsahuje veřejnosti přístupné části, kterým je samotný železniční přejezd. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno signalizačním zařízením pro nevidomé.

V březnu 2012

Vypracoval: Ing. Aleš SRŠEŇ