

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		PROJEKT servis spol. s r. o.  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: KRÁLOVÉHRADECKÝ	OKRES: RYCHNOV NAD KNĚŽNOU			
AKCE: REKONSTRUKCE PŘEJEZDU V KM 1,212 TRATI ČASTOLOVICE - SOLNICE TÚ 1311 Častolovice - Solnice DÚ 02 Častolovice - Rychnov nad Kněžnou			Č. ZAKÁZKY:	027-S/P2011
OBSAH: SOUHRNNÁ ČÁST			STUPEŇ:	PROJEKT (P)
			DATUM:	03/2012
			MĚŘITKO:	-
			FORMÁT:	-
			ČÁST:	B
			Č. SLOŽKY:	-

B. SOUHRNNÁ ČÁST

O B S A H :

B. SOUHRNNÁ ČÁST	1
O B S A H :	1
B.1 Souhrnná technická zpráva	2
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	13
B.1.6 Příprava pro výstavbu	14
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	16
B.1.8 Výjimky z předpisů	20
B.2 Provozní a dopravní technologie	20
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	20
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	20
B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	23
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby	23
B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany	23
B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce	23
B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení	24
B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany	24
B.5 Energetické výpočty	24
B.6 Protikoroze ochrana	24
B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí	24
B.8 Dopravní opatření	25
B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	25
B.10 Úspora energie a ochrana tepla	26
B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	26
B.12 Ochrana obyvatelstva	26
B.13 Bezbariérové užívání	26

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Pro zázemí stavby lze využít drážních pozemků, zejména pozemku u přejezdu v km 1,212 (parc. č. 1334). 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 350m² volného prostoru. Tuto plochu je možné využít v celém rozsahu po dobu budování nového nástupiště. Při pokládce nových kabelů před nepřetržitou výlukou je nutné ji uvolnit a poté je možné použít pouze část plochy mezi novým kabelem a hranicí drážního pozemku, neboť v ochranných pásmech vedení není možné zřizovat deponie a zařízení staveniště. Při nepřetržité výluce lze případně projednat využití tělesa silniční komunikace.

V prostoru ŽST Častolovice (parc. č. 1158/23) u koleje č.4, je možné využít plochu pro deponii vyzískaného materiálu, který bude předán správci HIM. Jedná se o plochu cca 400m².

Pro potřeby zhotovitele je možné uvolnit koleje č.4a pro nakládku a vykládku materiálu nebo pro odstavování mechanismů.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1. Přehled a výsledky průzkumů

Pro potřebu zpracování přípravné dokumentace stavby byly provedeny následující průzkumy :

- Geotechnický průzkum pro stavbu „Rekonstrukce přejezdu v km 1,212 trati Častolovice – Solnice“ – zpracovatel WALTEC GDS s.r.o. (05/2011)
- Geotechnický průzkum pro stavbu „Rekonstrukce přejezdu v km 1,212 trati Častolovice – Solnice“ – zpracovatel Ing. Alexandr Kačora (06/2012)
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 0,000 – 2,000 trati Častolovice – Solnice – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (04/2011)
- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 0,000 – 2,000 trati Častolovice – Solnice – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (05/2012)
- Vytyčení hranice v k.ú. Častolovice, Kostelec nad Orlicí pro rekonstrukci přejezdu TÚ 1311 km 1,212 trati Častolovice – Solnice – SŽDC s.o., Správa železniční geodézie Praha, Pracoviště Hradec Králové (05/2011)
- 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 správcem 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 u paty svahu morfologické elevace na východě, nad údolím řeky Bělá a jejího přítoku Štědrého potoka. Z hlediska geologické stavby se přejezd nachází v oblasti české křídové pánve, která je zde překryta kvartérními sedimenty. Morfologická elevace na východ od přejezdu je tvořena vápnitými jílovci, slínovci, jílovitými vápenci a písčitými prachovci mezozoika, které jsou překryté sprašovými hlínami. V přímém podloží železnice byly v sondách do hloubky 2m ověřeny deluviofluviální hlinitopísčité štěrky. Hydrogeologická charakteristika je dána zastoupením deluviofluviálních sedimentů, které jsou průlinovým kolektorem. Z hlediska geomorfologického členění České republiky se lokalita nachází v prostoru Orlické tabule.

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 pláně 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 $E_{ored} = 30,60 \text{ Mpa}$. 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 – šterkové lože fr. 32/63 mm na skloněné zemní pláni vlevo 5%,
- 0,20 m podkladní vrstva ze šterkodrti fr. 0/32 mm
- 0,30 m cementová stabilizace šterkodrti fr. 0/32 mm

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

V červnu 2012 byl proveden geotechnický průzkum pro zjištění únosnosti podloží v místě budování monolitické zdi nástupiště. Bylo zjištěno, že podloží lze klasifikovat jako dostatečně únosné s nízkou až vyšší hodnotou kapilární vztlakovosti a s podmíněnou vhodností do aktivní zóny, zásypů a násypů. Odhadovaná hodnota únosnosti tohoto typu základové půdy činí $R_{dt} = 170\text{--}160 \text{ kPa}$. Na základě výsledků geotechnického průzkumu lze konstatovat, že záměr založení opěrné monolitické zidky je ekonomicky a technicky proveditelný.

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 0,000 – 2,000 trati Častolovice – Solnice – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (04/2011)
- Aktualizace a doplnění podrobného geodetického zaměření polohopisu a výškopisu dotčeného úseku km 0,000 – 2,000 trati Častolovice – Solnice – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (05/2012)
- Vytyčení hranice v k.ú. Častolovice, Kostelec nad Orlicí pro rekonstrukci přejezdu TÚ 1311 km 1,212 trati Častolovice – Solnice – SŽDC s.o., Správa železniční geodézie Praha, Pracoviště Hradec Králové (05/2011)
- Rastrová katastrální mapa KÚ Častolovice a KÚ Kostelec nad Orlicí v měřítku 1:1 000, zdroj Katastrální úřad pro Královéhradecký kraj, Katastrální pracoviště Rychnov nad Kněžnou
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad Rychnov nad Kněžnou, <http://nahlizeniidokn.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 1,222
- stávající kabelová trasa ve správě SŽDC SDC SEE Hradec Králové
- stávající trasa telekomunikační vedení TÚDC ve správě ČD-Telematika a.s. – křížení v km 1,222
- vodovod a kanalizace ve správě ČD a.s., Regionální správa majetku Hradec Králové
- ČEZ Distribuce a.s. – nadzemní vedení NN křížení v km 1,250
 - podzemní vedení NN
 - nadzemní vedení VN křížení v km 1,138
- Telefónica O2 Czech republic, a.s. – křížení v km 0,929, km 1,138
- AQUA SERVIS a.s. – kanalizace

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.

Výtok propustku v km 1,270 je na levé straně koleje zatrubněn a je veden pod zemí do místní vodoteče. Při provádění prací je nutné dbát na to, aby nedošlo k porušení stávajícího zatrubnění.

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 staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby je řešeno 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 1,212 trati Častolovice – Solnice“ se nachází na jednokolejné neelektrizované regionální trati TÚ 1311 Častolovice - Solnice, DÚ 02 Častolovice – Rychnov nad Kněžnou. Traťová rychlost v místě přejezdu je $V=50\text{km/h}$. Provoz na trati se řídí služebním předpisem SŽDC (ČD) D2. Zabezpečení jízdy na trati je telefonickým dorozumíváním. V novém stavu je stavba ve všech ohledech (směrové a výškové řešení, přejezd a přechod, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost $V=60\text{km/h}$.

Projekt stavby řeší rekonstrukci úrovněového křížení silnice I. třídy č.11 s regionální dráhou Častolovice – Solnice v ev. km 1,212 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 fyzické oddělení komunikace pro pěší od silniční komunikace a zřízení samostatného přechodu pro pěší přes železniční trať. V rámci stavby bude v zastávce Častolovice-zastávka zřízeno mimoúrovňové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.

V rekonstruovaném úseku se nacházejí 2 úrovněové přejezdy, 7 propustků a 1 most. V těsné blízkosti rekonstruovaného přejezdu se nachází železniční zastávka Častolovice-zastávka.

Železniční přejezd je situován na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 – Nusle. Jedná se o pozemek v katastrálním území Častolovice (parc. č. 1216/1) a o pozemek v katastrálním území Kostelec nad Orlicí (parc. č. 111/1).

Přilehlé traťové úseky jsou na pozemcích České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území Častolovice (parc. č. 1158/22, č. 1334, č. 1335, č. 1349) a o pozemek v katastrálním území Kostelec nad Orlicí (parc. č. 981/1).

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 pozemek v katastrálním území Častolovice (parc. č. 1158/23 a st.192).

Stavba také zasahuje na pozemek ve vlastnictví Města Kostelec nad Orlicí. Jedná se o pozemek v katastrálním území Kostelec nad Orlicí (parc. č. 111/16).

Další dotčený pozemek je v katastrálním území Častolovice (parc. č. st.179). Vlastníkem pozemku je Smutek Jan.

Dále pak pozemek jehož vlastníkem je Sternbergová Franziska Diana. Jedná se o pozemek v katastrálním území Častolovice (parc. č. 266/5).

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí na drážních pozemcích parc. č. 1334 či 1158/23 v katastrálním území Častolovice.

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 0,000 000 (začátek rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)

Konec stavby: km 1,890 000 (konec rekonstrukce zabezpečovacího zařízení)

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničním přejezdu v km 1,212. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od žst. Častolovice. Přejezd silničními vozidly do žst. Častolovice je po silnici I/11 Týniště nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

▪ návrhová rychlost	60 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 křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 59°
druh pozemní komunikace:	silnice I. třídy
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zab. zařízení s polovičními závory
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	10,8m
šířka přejezdu:	10,4m

Charakteristiky nového přechodu pro pěší ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přechodu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přechod
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 90°
druh pozemní komunikace:	účelová komunikace
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	0 km/h, provoz motorových vozidel vyloučen

způsob zabezpečení:	světelné zabezpečovací zařízení bez závor
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přechodu:	5,0 m
šířka přechodu:	1,8 m

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 1,212, rekonstrukci přejezdové konstrukce a rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního spodku a svršku v daném úseku. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce nástupiště v zastávce Častolovice-zastávka.

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

B.1.4.1.3 Umístění stavby

Stručná charakteristika trasy

Železniční přejezd v km 1,212 se nachází na regionální jednokolejně neelektrifikované železniční trati Častolovice - Solnice.

Z hlediska geologické stavby se přejezd nachází v oblasti české křídové pánve, která je zde překryta kvartérními sedimenty. Morfologická elevace na východ od přejezdu je tvořena vápnitými jílovci, slínovci, jílovitými vápenci a písčitými prachovci mezozoika, které jsou překryté sprašovými hlínami. V přímém podloží železnice byly v sondách do hloubky 2m ověřeny deluviofluviální hlinitopísčité šterky. Hydrogeologická charakteristika je dána zastoupením deluviofluviálních sedimentů, které jsou průlinovým kolektorem. Z hlediska geomorfologického členění České republiky se lokalita nachází v prostoru Orlické tabule

Trať v místě přejezdu je v oblouku o poloměru $R=290\text{m}$ a převýšení $D=69\text{mm}$. Před přejezdem se nachází na náspu, za přejezdem vstupuje do pravostranného zářezu.

Smysl převýšení koleje je ve smyslu sklonu vozovky komunikace.

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, silniční a pěší 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 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.

Veřejnosti přístupné části v prostoru stavby jsou zastávka Častolovice-zastávka a úrovnový přejezd v km 1,212. Dokončená stavba bude v místě tohoto přejezdu a přechodu pro pěší veřejně přístupná. Nové nástupiště a také úrovnové křížení pozemní komunikace pro pěší bude splňovat podmínky vyhlášky č.

398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, a to po stavební i technologické stránce.

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 valbovým tvarem s červenohnědou krytinou.

B.1.4.4. Stručný popis navrženého technického řešení

B.1.4.4.1 PS 01 PZS v km 1,212

Drážní úřad svým rozhodnutím rozdělil přejezd na dvě části, silniční přejezd a přechod pro chodce. Nové přejezdové zabezpečovací zařízení na silniční komunikaci bude kategorie PZS 3ZBI podle ČSN 34 2650, nové přejezdové zabezpečovací zařízení na přechodu pro chodce bude kategorie PZS 3SBI. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude společné pro přejezd a přechod pro chodce, bude reléového typu, s elektronickými doplňky. Zařízení bude umístěno v novém technologickém domku. Ten se postaví na pozemek ve správě SŽDC do míst za budovu zastávky, cca 30 m od osy přejezdu.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude s kolejovými úseky 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 Skl19 s antikorozií úpravou. Pro umožnění úpravy zemní pláně bude ještě vyjmut a opětovně vložen kolejový rošt délky 13,7 m z kolejnic 49 E1 na betonových pražcích SB5.

Dále dojde k náhradě 3ks stávajících lepených izolovaných styků za nové kolejnice 49 E1. Rekonstrukce šterkového lože a drážních stezek proběhne v celém úseku rekonstrukce železničního svršku tj. v délce 38,7 m.

Z hlediska směrových a sklonových poměrů trati dojde k úpravě GPK v délce 575 m směrovým a výškovým vyrovnáním koleje. Stavbou dojde k úpravě parametrů směrového oblouku a nově se bude jednat o složený oblouk, kde na začátku a na konci oblouku bude poloměr $R=285\text{m}$. Ve střední části bude v oblasti nástupiště vložen oblouk o poloměru $R=300\text{m}$. V celé délce směrového oblouku je konstantní převýšení $D=50\text{mm}$.

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 25 m, sestávající ze šterkového lože tl. 0,35 m, podkladní vrstvy ze šterkodrti tl. 0,20 m a cementové stabilizace šterkodrti tl. 0,30m. Dále je navrženo odvodnění pláně tělesa železničního spodku podélným trativodem z trub PE-HD DN 150 s vyvedením do příkopových žlabů TZZ4 u paty náspu. Na trativodu budou 3 trativodní šachty. Zemní pláň bude skloněna vlevo 5% v délce 37,0 m

B.1.4.4.4 SO 03 Železniční přejezd a přechod

Navrhuje se úprava stavebního uspořádání přejezdu. Chodník je v prostoru přejezdu oddělen od silniční komunikace. U silniční komunikace budou nové stojany se závorou osazené co nejbližší k ose koleje, do míst mezi výstražník a nebezpečné pásmo přejezdu se osadí zábrany (zábradlí) pro zamezení příchodu a vjezdu do prostoru mezi výstražník a kolej.

Navrhuje celopryžová přejezdová konstrukce se závěrnou zídou typu T. Pro stavbu je použito celkem 20 vnitřních panelů délky 0,6 m a 20 vnějších panelů délky 1,2 m. Kryt vozovky je živičný.

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 D0-N-1:

- asfaltový koberec mastixový SMA 11S tl. 0,04 m
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 22S tl. 0,08 m
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP tl. 0,11 m
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK tl. 0,25 m.

Celková tloušťka konstrukce komunikace je 480mm. Spáry mezi závěrnou zídou a živící, mezi živící a odvodňovacím žlabem a mezi nově položenou a stávající živící budou zalaty plastickou zálivkou.

Přejezd je podle ČSN 73 6380 široký 10,4 m, dlouhý 10,8 m, s úhlem křížení komunikace 59° přes jednokolejnou neelektrifikovanou trať. Na přejezdu bude probíhat oddělený provoz vozidel a chodců.

Silnice je široká 9,0 m, tvořená 2 jízdními pruhy š. 3,5 m a vodicím proužkem š. 0,25 m při vnějším okraji vozovky. Krajinice budou široké 0,6 m a 0,9 m tak, aby došlo k navázání na stávající stav vozovky

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 křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 59°
druh pozemní komunikace:	silnice I. třídy
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	50 km/h
způsob zabezpečení:	světelné zab. zařízení s polovičními závorami
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přejezdu:	10,8m
šířka přejezdu:	10,4m

Chodník je nově veden kolmo k ose koleje. Stávající nástupiště zastávky je zkráceno a chodník navazující na nástupiště je veden před výstražník. Bude osazeno zábradlí pro zamezení chůze do prostoru mezi výstražníkem a kolej.

Pro přechod se navrhuje celopryžová konstrukce se závěrnou zídou typu T. Jsou použity celkem 2 vnitřní panely délky 0,9 m a 4 vnější panely délky 0,9 m. Kryt komunikace pro pěší a cyklisty je tvořen dlažbou.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhutněnou vrstvu zemního tělesa budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D2-D-1:

- dlažba DL tl. 0,06 m
- ložní vrstva dlažby L tl. 0,03 m
- šterkodrt' ŠDb tl. 0,15 m

Celková tloušťka konstrukce komunikace je 240mm.

Přechod je podle ČSN 73 6380 široký 1,8 m, dlouhý 5,0 m s úhlem křížení 90° přes jednokolejnou neelektrifikovanou trať.

Úprava chodníku ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb spočívá ve zřízení signálního a varovného pásu a přirozené vodicí linie. Varovný pás na úrovni výstražníků bude šířky 0,4 m, signální pás šířky 0,8 m a délky 1,5 m bude na straně na Kostelec nad Orlicí veden podél vnější hrany chodníku. Signální pás na straně na Častolovice vede k přirozené vodicí linii, která je tvořena zvýšeným obrubníkem o 6 cm oproti úrovni chodníku, vedoucího od budovy železniční zastávky. Přirozenou vodicí linii tvoří také zábradlí, které je navrženo se zárázkou pro slepeckou hůl.

Charakteristiky nového přechodu pro pěší ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přechodu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přechod
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 90°
druh pozemní komunikace:	účelová komunikace
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	0 km/h, provoz motorových vozidel vyloučen
způsob zabezpečení:	světelné zabezpečovací zařízení bez závor
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používaný
délka přechodu:	5,0 m
šířka přechodu:	1,8 m

B.1.4.4.5 SO 04 Nástupiště

Konstrukce nástupiště vychází ze vzorového listu Ž 8.42-N. Nástupiště je typu L bez konzolových desek. Nově navržená výška nástupní hrany bude 550 mm nad TK a vzdálenost nástupiště od osy přilehlé koleje bude 1680 mm. Délka nástupiště bude 60,0m. Nástupištní prefabrikát typu L je uložen na podkladní a vyrovnávací vrstvu z podkladního betonu C12/15 tloušťky 0,1m. Základová spára prefabrikátu musí být nejméně v úrovni pláň tělesa železničního spodku. Nástupištní prefabrikáty je nutno zasypat zhuštěnou nenamrzavou zeminou a vrstvou štěrkodrti. Kryt nástupiště bude tvořen zámkovou dlažbou do vzdálenosti 3,0 m od nástupiště hrany. Zámková dlažba bude ohraničena konzolovými prefabrikáty a monolitickou zídou z železobetonu.

Na začátku nástupiště bude šikmá rampa. Na konci nástupiště bude zřízeno služební schodiště šířky 1,0 m se 4 schodišťovými stupni. Výška schodu bude 190 mm a šířka schodišťového stupně 300 mm.

Linie podél nástupiště hrany a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupiště hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany bude zřízen varovný a signální pás šířky 400 mm.

Veškerá použitá zámková dlažba bude tl. 60 mm a musí mít protiskluzný povrch.

Před budovou zastávky bude stávající nástupiště demontováno a na jeho místě bude chodník navazující na chodník zřízený v rámci SO 03 Železniční přejezd a přechod.

B.1.4.4.6 SO 05 Přípojka NN a úprava osvětlení

Pro technologický domek u zastávky Častolovice-zastávka se zřídí elektrická přípojka. Stávající litinová pojistková skříň na podpěrném bodě bude nahrazena kabelovým pilířem SS200, který bude stát u sloupu.

Dále bude v rámci objektu zřízeno osvětlení nového nástupiště v zastávce Častolovice-zastávka a osvětlení železničního přechodu pro pěší. Pro osvětlení bude použito celkem 5ks osvětlovacích sklopných stožárů.

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:**PS 01 PZS v km 1,212**

▪ kabelizace (TCEKPFLEY, CYKY)	8 547m
▪ technologický domek se střechou	1 ks
▪ telefonní objekt	1 ks
▪ stožár s výstražníkem a závorou	2 ks
▪ stožár s výstražníkem	3 ks
▪ stožár s dvěma výstražníky	1 ks
▪ signalizace pro nevidomé	1 kpl
▪ počítače náprav	1 kpl
▪ demontáž výstražníku včetně základu	4 ks
▪ demontáž stávající technologické skříně	1 ks
▪ změna svislého dopravního značení	1 kpl

SO 01 Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E1, pražce betonové SB5 (vyjmutí a zpětné vložení)	13,7 m
▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice 49 E1, pražce betonové SB8	25,0 m
▪ demontáž LIS	3 ks
▪ montáž kolejnic 49 E1 místo demontovaných LISů	24 m
▪ svařování kolejnic	16 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože v plném profilu	38,7 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	575 m
▪ vystrojení trati	1 kpl

SO 02 Železniční spodek

▪ úprava zemní pláň	37,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 4 vč. KPP pod přejezdem	25,0 m
▪ zpevněný příkop	1,2 m
▪ svodné potrubí	2,1 m
▪ hloubkové odvodnění systémem trativodů	37,0 m

- | | |
|---------------------|-------|
| ▪ trativodní šachty | 3 ks |
| ▪ zemní práce | 1 kpl |

SO 03 Železniční přejezd a přechod

- | | |
|---|----------------------|
| ▪ zřízení přejezdu s pryžovým krytem (celopryžová konstrukce) | 12,0 m |
| ▪ zřízení přechodu s pryžovým krytem (celopryžová konstrukce) | 1,8 m |
| ▪ řezání živičného krytu | 22,3 m |
| ▪ štěrbinový žlab | 16,0 m |
| ▪ zalití plastickou zálivkou | 63,7 m |
| ▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev | 118,7 m ² |
| ▪ zřízení komunikace pro pěší z dlažby | 73,0 m ² |
| ▪ vydláždění plochy pod výstražníky | 42,8 m ² |
| ▪ zřízení nového zábradlí | 23,8 m |

SO 04 Nástupiště

- | | |
|---|----------------------|
| ▪ nástupiště typu L bez konzolových desek | 60 m |
| ▪ šikmá rampa u nástupiště | 5,0 m |
| ▪ ukončení nástupiště služebními schody – 4 schody z betonu | 1 ks |
| ▪ kladení zámkové dlažby | 207,9 m ² |
| ▪ zřízení nového zábradlí | 86,7 m |
| ▪ uzamykatelná branka | 1 ks |

SO 05 Přípojka NN a úprava osvětlení

- | | |
|------------------------------|-------|
| ▪ kabelizace (CYKY) | 180 m |
| ▪ osvětlovací stožár sklopný | 5 ks |

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

Rozhodujícími stavebními objekty jsou zároveň stavební objekty SO 01, SO 02, SO 03 a SO 04, 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 eventuálně 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.

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 podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřícím 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 :

4 měsíce

(z toho 10 denních výluk po 6 hodinách + 8 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 vyznání 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 tělesa dráhy bude zajištěno podélným trativodem, odvodnění povrchu komunikace liniovým šterbinovým žlabem. Trativodní odvodnění sestává ze 2 větví a 3 trativodních šachet. Trativod je vyústěn do příkopových žlabů TZZ4 u paty náspu vlevo 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 1,212 bude zavedena uzavírka úseku silnice I/11. Uzavírka přejezdu a části úseku komunikace potrvá celkem 8 dní, vozidla směřující z Častolovic do Kostelce nad Orlicí budou využívat objízdnou trasu z Častolovic po silnici II/318 přes obce Synkov a Slemeno do Rychnova nad Kněžnou, kde budou vozidla pokračovat po komunikaci I/14 do Vamberka. Zde se vrátí na silnici I/11. Délka odklonové trasy činí cca 12 km.

Protože je na silnici II/318 v obcích Synkov a Slemeno dopravní omezení pro vozidla nad 3,5t, bude nákladní doprava používat objíždňou trasu z Častolovic po silnici II/318 a následně II/321 do Solnice. Poté po silnici I/14 přes Rychnov nad Kněžnou do Vamberka, kde už budou pokračovat dále silnicí I/11. Délka objížděné trasy pro nákladní dopravu má délku 19 km.

Veřejná linková hromadná doprava osob je zajišťována dopravci ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., Orlobus a.s. a AUDIS BUS s.r.o. Odklon linkové dopravy bude po odklonové trase individuální dopravy z Častolovic po silnici II/318 přes obce Synkov a Slemeno do Rychnova nad Kněžnou, kde budou vozidla pokračovat po komunikaci I/14 do Vamberka. Zde se vrátí na silnici I/11. Délka odklonové trasy činí cca 12 km.

Stavbou nebude narušeno ani změněno dosavadní veřejné a občanské vybavení území.

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. Přejezd je situován na pozemku ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Ředitelství silnic a dálnic ČR

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 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

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 přístupné části v prostoru stavby jsou zastávka Častolovice-zastávka a úroňový přejezd v km 1,212. Dokončená stavba bude v místě tohoto přejezdu a přechodu pro pěší veřejně přístupná. Nové nástupiště a také úroňové křížení pozemní komunikace pro pěší bude splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, a to po stavební i technologické stránce.

B.1.4.13. Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Se stavbou souvisí připravovaná investiční akce „Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice“. V rámci stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 1,212 trati Častolovice – Solnice“ budou mimo obvod žst. Častolovice položeny kabelové trasy pro připravovanou stavbu Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice“. V obvodu stanice budou kabely položeny až v rámci vlastní stavby „Zvýšení kapacity...“.

B.1.4.14. Statické výpočty

Statickými výpočty byla posouzena monolitická železobetonová zeď podél nástupiště a na jeho koncích. Statický posudek tvoří přílohu E.1.15 – Statický posudek. Mechanická odolnost a stabilita je prokázána statickým výpočtem stavby. Návrh konstrukce je zpracován v souladu s platnými normovými předpisy soustavy ČSN EN. Dimenze jednotlivých prvků byly navrženy a optimalizovány pomocí aplikací určených k řešení této problematiky.

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 Kostelec nad Orlicí, č.j. ÚPSÚ 4763/2011-16930/2011 Ša ze dne 28.6.2011 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 byl přidán stavební objekt SO 04 – Nástupiště. V připomínkách k přípravné dokumentaci byl ze strany SŽDC OTH vznesen požadavek na prověření možnosti úpravy GPK tak, aby bylo v budoucnu možné vybudovat nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Tato varianta byla prověřena a na poradě dne 26.4.2012 bylo rozhodnuto, že nástupiště bude vybudováno už v rámci této stavby.

Změna v objektu SO 05 – Přípojka NN a úprava osvětlení je vyvolána výstavbou nového mimoúrovňového nástupiště v zastávce Častolovice-zastávka a nutností jeho osvětlení.

Do provozního souboru PS 01 – PZS v km 1,212 byl zpracován požadavek na koordinaci s připravovanou stavbou „Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice – Solnice“. V rámci stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 1,212 trati Častolovice – Solnice“ budou mimo obvod žst. Častolovice položeny kabelové trasy pro připravovanou stavbu Zvýšení kapacity trati Týniště n.O. – Častolovice –

Solnice“. V obvodu stanice budou kabely položeny až v rámci vlastní stavby „Zvýšení kapacity...“

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 v žst. Častolovice v rámci výrobní přípravy.

V rámci harmonogramu prací a výluk se předpokládá, že budou pro zařízení staveniště využity 2 plochy. Jedná se zejména o pozemek u přejezdu v km 1,212 (parc. č. 1334). 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 350m² volného prostoru. Tuto plochu je možné využít v celém rozsahu po dobu budování nového nástupiště. Při pokládce nových kabelů před nepřetržitou výlukou je nutné ji uvolnit a poté je možné použít pouze část plochy mezi novým kabelem a hranicí drážního pozemku, neboť v ochranných pásmech vedení není možné zřizovat deponie a zařízení staveniště. Při nepřetržité výluce lze případně projednat využití tělesa silniční komunikace.

V prostoru ŽST Častolovice (parc. č. 1158/23) u koleje č.4, je možné využít plochu pro deponii vyzískaného materiálu, který bude předán správci HIM. Jedná se o plochu cca 400m².

Pro potřeby zhotovitele je možné uvolnit koleje č.4a 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 Častolovice a Oblastní ředitelství Hradec Králové.

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 meziskládky materiálů budou využity koleje a plochy v žst. Častolovice.

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 demolic a místa skládek

V rámci stavebních objektů a provozních souborů budou prováděny v průběhu výluky postupně 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 ve Vamberku (vzdálenost cca 10km), nebezpečné odpady budou likvidovány na skládce Lodín (u Nechanic) (vzdálenost cca 50km). Ocelové části budou odvezeny do výkupu (Vamberk).

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. Přejezd je situován na pozemku ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Ředitelství silnic a dálnic ČR

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

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 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 budou v projektu stavby řešeny 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 1,212 a SO 05 Přípojka NN a úprava osvětlení.

Před realizací stavby je nutné přesné vytýčení 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 mezisklady materiálů budou využity koleje a plochy v žst. Častolovice.

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 rozdělena na několik etap. Nejprve bude za provozu zřízena opěrná monolitická zeď nástupiště. Tato část bude trvat 3 měsíce. Poté bude v 10 denních výlukách po 6 hodinách zřízen podkladní beton a budou osazeny nástupištní zídky typu L. Dále bude ve 14 dnech za provozu zasypáno nástupiště a zřízena zámková dlažba. Následuje 8 dní nepřetržité výluky, kdy bude rekonstruováno zabezpečovací zařízení a železniční přejezd a přechod včetně železničního svršku a spodku. 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. 022 Častolovice - Solnice zajišťována celodenně Českými drahami, a.s. V pracovním dni je provozováno celkem 19 vlaků ve směru Častolovice – Rychnov nad Kněžnou a 20 vlaků v opačném směru. V sobotu pak 16 párů vlaků a v neděli a státním svátku 14 párů vlaků. Interval osobní vlakové dopravy činí 1 hodina. V pracovních dnech v ranních a odpoledních hodinách je interval cca 30 minut. Jízdní doba v daném úseku je v obou směrech 13-14 minut.

Nákladní železniční doprava je realizována formou manipulačních vlaků v rozsahu 8 vlaků denně. Ty jsou využívány převážně firmou Škoda Auto, a.s.

Po dobu realizace SO 04 Nástupiště bude zachováno cca 22m stávajícího nástupiště před budovou zastávky. Při budování nového nástupiště bude zavedeno dopravní opatření, kdy při jízdě vlaku z Častolovic do Solnice bude v zastávce Častolovice zastávka umožněn výstup a nástup cestujících pouze posledním vozem resp. ve směru Solnice – Častolovice prvním vozem.

Během výluky bude osobní železniční doprava nahrazena autobusy. Na pokrytí 10 párů o kapacitě 105 míst k sezení postačují 2 linkové autobusy o přibližně stejné kapacitě. Konstrukce současného GVD umožňuje nasazení 2 autobusů v úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou s dobou jízdy přibližně 15-20 minut.

Silniční doprava

Veřejná linková hromadná doprava osob je zajišťována dopravci ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., Orlobus a.s. a AUDIS BUS s.r.o. Odklon linkové dopravy bude po odklonové trase individuální dopravy z Častolovic po silnici II/318 přes obce Synkov a Slemeno do Rychnova nad Kněžnou, kde budou vozidla pokračovat po komunikaci I/14 do Vamberka. Zde se vrátí na silnici I/11. Délka odklonové trasy činí cca 12 km.

Objízdná trasa pro řidiče individuální dopravy

Při uzavření železničního přejezdu na silnici I/11 mezi obcemi Častolovice a Kostelec nad Orlicí budou řidiči osobních vozidel používat objízdné trasy z Častolovic po silnici II/318 přes obce Synkov a Slemeno do Rychnova nad Kněžnou, kde budou vozidla pokračovat po komunikaci I/14 do Vamberka. Zde se vrátí na silnici I/11. Délka odklonové trasy činí cca 12 km.

Protože je na silnici II/318 v obcích Synkov a Slemeno dopravní omezení pro vozidla nad 3,5t, bude nákladní doprava používat objízdnou trasu z Častolovic po silnici II/318 a následně II/321 do Solnice. Poté po silnici I/14 přes Rychnov nad Kněžnou do Vamberka, kde už budou pokračovat dále silnicí I/11. Délka objízdné trasy pro nákladní dopravu má délku 19 km.

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

Železniční přejezd je situován na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 – Nusle. Jedná se o pozemek v katastrálním území Častolovice (parc. č. 1216/1) a o pozemek v katastrálním území Kostelec nad Orlicí (parc. č. 111/1).

Přílehlé traťové úseky jsou na pozemcích České republiky s právem hospodaření SŽDC s.o.,

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemky v katastrálním území Častolovice (parc. č. 1158/22, č. 1334, č. 1335, č. 1349) a o pozemek v katastrálním území Kostelec nad Orlicí (parc. č. 981/1).

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 pozemek v katastrálním území Častolovice (parc. č. 1158/23 a st.192).

Stavba také zasahuje na pozemek ve vlastnictví Města Kostelec nad Orlicí. Jedná se o pozemek v katastrálním území Kostelec nad Orlicí (parc. č. 111/16).

Další dotčený pozemek je v katastrálním území Častolovice (parc. č. st.179). Vlastníkem pozemku je Smutek Jan.

Dále pak pozemek jehož vlastníkem je Sternbergová Franziska Diana. Jedná se o pozemek v katastrálním území Častolovice (parc. č. 266/5).

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí na drážních pozemcích parc. č. 1334 či 1158/23 v katastrálním území Častolovice.

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. 1216/1 v k.ú. Častolovice v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR – na tomto pozemku se nalézá vlastní přejezd a dále tu jsou umístěny výstražníky B a D1 a část komunikace pro pěší.

Parc. č. 111/1 v k.ú. Kostelec nad Orlicí v majetku Ředitelství silnic a dálnic ČR – zde je umístěn výstražník C.

Parc. č. 266/5 v k.ú. Častolovice v majetku pí. Sternbergové Franzisky Diany – nalézá se zde část komunikace pro pěší.

Parc. č. st.179 v k.ú. Častolovice jehož vlastníkem je p. Smutek Jan – situování výstražníku A2 a části chodníku.

Parc. č. 111/16 v k.ú. Kostelec nad Orlicí v majetku Města Kostelec nad Orlicí – umístění výstražníku A1 a napojení na stávající chodník.

V těchto případech je nutné vyřešit majetkoprávní vztahy případně odkoupit část pozemků.

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 :	1216/1
Výměra :	5 713 m ²
Katastrální území :	Častolovice 618 624
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XX-15-02
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Silnice
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1051
Vlastnické právo :	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01, SO 02, SO 03
Parcelní číslo :	111/1
Výměra :	48 050 m ²
Katastrální území :	Kostelec nad Orlicí 670 197
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Silnice
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	2324
Vlastnické právo :	Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 03

Parcelní číslo : 111/16
Výměra : 1 087 m²
Katastrální území : Kostelec nad Orlicí 670 197
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : DKM
Určení výměry : Ze souřadnic v S-JTSK
Využití pozemku : Ostatní komunikace
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 10001
Vlastnické právo : Město Kostelec nad Orlicí, Kostelec nad Orlicí, 517 41
Dotčené PS, SO : PS 01, SO 03

Parcelní číslo : st.179
Výměra : 676 m²
Katastrální území : Častolovice 618 624
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : GUST2880,V.S.XX-15-02
Určení výměry : Graficky nebo v digitalizované mapě
Druh pozemku : Zastavěná plocha a nádvoří
Číslo LV : 311
Vlastnické právo : Smutek Jan, Na Lávkách 54, Kostelec nad Orlicí, 517 41
Dotčené PS, SO : PS 01, SO 03

Parcelní číslo : 266/5
Výměra : 2 389 m²
Katastrální území : Častolovice 618 624
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : GUST2880,V.S.XX-15-02
Určení výměry : Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku : Jiná plocha
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 911
Vlastnické právo : Sternbergová Franziska Diana, Masarykova 1, Častolovice, 517 50
Dotčené PS, SO : SO 03

Parcelní číslo : 1158/22
Výměra : 4 857 m²
Katastrální území : Častolovice 618 624
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : GUST2880,V.S.XX-15-01
Určení výměry : Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku : Dráha
Druh pozemku : Ostatní plocha
Číslo LV : 1093
Vlastnické právo : SŽDC s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO : PS 01, SO 01

Parcelní číslo : 981/1
Výměra : 42 038 m²
Katastrální území : Kostelec nad Orlicí 670 197
Typ parcely : Parcela katastru nemovitostí
Mapový list : DKM
Určení výměry : Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku : Ostatní plocha
Druh pozemku : Dráha
Číslo LV : 3139
Vlastnické právo : SŽDC s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO : PS 01

Parcelní číslo :	1334
Výměra :	6 644 m ²
Katastrální území :	Častolovice 618 624
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XX-15-02
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1093
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01, SO 02, SO 03
Parcelní číslo :	1335
Výměra :	10 398 m ²
Katastrální území :	Častolovice 618 624
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XX-15-02
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1093
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01, SO 02, SO 03, SO 04, SO 05
Parcelní číslo :	1349
Výměra :	2 978 m ²
Katastrální území :	Častolovice 618 624
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XX-15-02
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1093
Vlastnické právo :	SŽDC s.o., Dílžďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
Dotčené PS, SO :	PS 01
Parcelní číslo :	1158/23
Výměra :	28 683 m ²
Katastrální území :	Častolovice 618 624
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XX-15-01
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	1093
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15
Dotčené PS, SO :	PS 01, SO 01
Parcelní číslo :	st.192
Výměra :	292 m ²
Katastrální území :	Častolovice 618 624
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	GUST2880,V.S.XX-15-01
Určení výměry :	Ze souřadnic v S-JTSK
Druh pozemku :	Zastavěná plocha a nádvoří
Číslo LV :	30
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15
Dotčené PS, SO :	PS 01

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 Častolovice – Rychnov nad Kněžnou 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 přechod, zabezpečovací zařízení) řešena pro rychlost $V=60\text{km/h}$.

Řízení jízdy vlaků v tomto traťovém úseku je zajištěno telefonickým dorozumíváním. Výpravčí v žst. Častolovice má na ovládací desce indikační prvky stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu AS v km 1,212. Ovládání výstrahy na přejezdu je při odjezdu vlaků ze žst. Častolovice směrem k přejezdu AS řízeno činností staničního zabezpečovacího zařízení.

Stav provozní a dopravní technologie se pro obsluhující pracovníky zásadně nezmění. Změní se pouze provedení indikací nového PZS.

	<u>počáteční stav</u>	<u>cílový stav</u>
▪ traťová rychlost	50 km/h	60 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	regionální	regionální
▪ 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., ŘSD ČR a ČD a.s. 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., ŘSD ČR a ČD a.s., 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. Jedním z cílů stavby je zlepšení funkce odvodnění pražcového podloží s odvedením srážkových vod z části prostoru železničního tělesa se zaústěním do volného terénu.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

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 ³	1	PS 01
2	17 04 11	O	zbytky kabelů, vodičů	t	0,15	PS 01
3	17 05 08	O	hlušina a kamenivo - svršek	m ³	87	SO 01
4	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné	ks	38	SO 01
5	17 04 05	O	žel. šrot – kolejnice, upevnění	t	4	SO 01
6	17 02 03	O	PE podložky	kg	7	SO 01
7	07 02 99	O	pryžové podložky	kg	12	SO 01
8	17 05 04	O	čistá výkopová zemina – odkop	m ³	572	SO 02
9	17 05 04	O	výkopový materiál – podklad vozovky	m ³	83	SO 03
10	17 03 01	N	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	m ³	16	SO 03
11	17 05 04	O	čistá výkopová zemina – odkop	m ³	5	SO 03
12	17 01 01	O	beton z demolic (dlažba, obrubníky)	m ³	9	SO 03
13	17 04 05	O	žel. šrot - zábrana	m	4	SO 03
14	17 05 04	O	výkopový materiál – podklad vozovky	m ³	10	SO 04
15	17 01 01	O	beton z demolic (dlažba, obrubníky)	m ³	14	SO 04
16	17 04 05	O	žel. šrot - zábrana	m	41	SO 04

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. ve správě SŽDC Oblastní

ředitelství Hradec Králové. Bude postupováno dle Směrnice GŘ 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 (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 2) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 3) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 4) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Lodín ve vzdálenosti do 50 km)
- 5) odvoz do výkupu (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 6) likvidace na skládce (Lodín ve vzdálenosti do 50 km)
- 7) likvidace na skládce (Lodín ve vzdálenosti do 50 km)
- 8) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 9) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 10) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Lodín ve vzdálenosti do 50 km)
- 11) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 12) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 13) odvoz do výkupu (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 14) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 15) odvoz na řízenou skládku (Vamberk ve vzdálenosti do 10 km)
- 16) odvoz do výkupu (Vamberk ve vzdálenosti do 10 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 nedojde k dočasným ani k trvalým záborům zemědělského či lesního půdního fondu. 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., ŘSD ČR a ČD a.s., 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 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
- 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 1,212 a zřízeno osvětlení nového nástupiště v zastávce Častolovice-zastávka. Příkon stávajících zařízení je 2,9kW. Nově navržený příkon je 4,0kW. 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 rychlostí

Po dokončení stavby bude v rekonstruovaném úseku zvýšena rychlost z $V=50\text{km/h}$ na $V=60\text{km/h}$. V dokumentaci jsou dle ČSN 73 6360-1 čl. 7.1.3.1 uvedeny také parametry oblouků při využití

nedostatku převýšení $l=130\text{mm}$. Tyto hodnoty jsou pouze výhledové a po dokončení stavby bude na rekonstruovaném úseku zavedena rychlost odpovídající nedostatku převýšení $l=100\text{mm}$, vyhovující konvenčním vozidlům.

B.8 Dopravní opatření

Stavba bude rozdělena na několik etap. Nejprve bude za provozu zřízena opěrná monolitická zeď nástupiště. Tato část bude trvat 3 měsíce. Poté bude v 10 denních výlukách po 6 hodinách zřízen podkladní beton a budou osazeny nástupištní zídky typu L. Dále bude ve 14 dnech za provozu zasypáno nástupiště a zřízena zámková dlažba. Následuje 8 dní nepřetržité výluky, kdy bude rekonstruováno zabezpečovací zařízení a železniční přejezd a přechod včetně železničního svršku a spodku. 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. 022 Častolovice - Solnice zajišťována celodenně Českými drahami, a.s. V pracovním dni je provozováno celkem 19 vlaků ve směru Častolovice – Rychnov nad Kněžnou a 20 vlaků v opačném směru. V sobotu pak 16 párů vlaků a v neděli a státním svátku 14 párů vlaků. Interval osobní vlakové dopravy činí 1 hodina. V pracovních dnech v ranních a odpoledních hodinách je interval cca 30 minut. Jízdní doba v daném úseku je v obou směrech 13-14 minut.

Nákladní železniční doprava je realizována formou manipulačních vlaků v rozsahu 8 vlaků denně. Ty jsou využívány převážně firmou Škoda Auto, a.s.

Po dobu realizace SO 04 Nástupiště bude zachováno cca 22m stávajícího nástupiště před budovou zastávky. Při budování nového nástupiště bude zavedeno dopravní opatření, kdy při jízdě vlaku z Častolovic do Solnice bude v zastávce Častolovice zastávka umožněn výstup a nástup cestujících pouze posledním vozem resp. ve směru Solnice – Častolovice prvním vozem.

Během výluky bude osobní železniční doprava nahrazena autobusy. Na pokrytí 10 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 Častolovice – Rychnov nad Kněžnou s dobou jízdy přibližně 15-20 minut.

Silniční doprava

Veřejná linková hromadná doprava osob je zajišťována dopravci ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., Orlobus a.s. a AUDIS BUS s.r.o. Odklon linkové dopravy bude po odklonové trase individuální dopravy z Častolovic po silnici II/318 přes obce Synkov a Slemeno do Rychnova nad Kněžnou, kde budou vozidla pokračovat po komunikaci I/14 do Vamberka. Zde se vrátí na silnici I/11. Délka odklonové trasy činí cca 12 km.

Objízdna trasa pro řidiče individuální dopravy

Při uzavření železničního přejezdu na silnici I/11 mezi obcemi Častolovice a Kostelec nad Orlicí budou řidiči osobních vozidel používat objízdne trasy z Častolovic po silnici II/318 přes obce Synkov a Slemeno do Rychnova nad Kněžnou, kde budou vozidla pokračovat po komunikaci I/14 do Vamberka. Zde se vrátí na silnici I/11. Délka odklonové trasy činí cca 12 km.

Protože je na silnici II/318 v obcích Synkov a Slemeno dopravní omezení pro vozidla nad 3,5t, bude nákladní doprava používat objízdnu trasu z Častolovic po silnici II/318 a následně II/321 do Solnice. Poté po silnici I/14 přes Rychnov nad Kněžnou do Vamberka, kde už budou pokračovat dále silnicí I/11. Délka objízdne trasy pro nákladní dopravu má délku 19 km.

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

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku je situováno na pozemcích SŽDC s.o., ŘSD ČR a ČD a.s., které leží v Královéhradeckém kraji, okres Rychnov nad Kněžnou.

Stavba dále úpravou chodníku zasahuje na pozemky ve vlastnictví Města Kostelec nad Orlicí, pana Jana Smutka a pí. Franzisky Diany Sternbergové.

Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je

obsahem přílohy I.2 Majetkoprávní část I. Geodetické dokumentace.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského či lesního půdního fondu.

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

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 přístupné části v prostoru stavby jsou zastávka Častolovice-zastávka a úrovnový přejezd v km 1,212. Dokončená stavba bude v místě tohoto přejezdu a přechodu pro pěší veřejně přístupná. Nové nástupiště a také úrovnové křížení pozemní komunikace pro pěší bude splňovat podmínky vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, a to po stavební i technologické stránce.

Úprava chodníku ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb spočívá ve zřízení signálního a varovného pásu a přirozené vodící linie. Varovný pás na úrovni výstražníků bude šířky 0,4 m, signální pás šířky 0,8 m a délky 1,5 m bude na straně na Kostelec nad Orlicí veden podél vnější hrany chodníku. Signální pás na straně na Častolovice vede k přirozené vodící linii, která je tvořena zvýšeným obrubníkem o 6 cm oproti úrovni chodníku, vedoucího od budovy železniční zastávky. Přirozenou vodící linii tvoří také zábradlí, které je navrženo se zarážkou pro slepeckou hůl.

Místa uzpůsobená pro usnadnění přecházení silniční komunikace mají snížený obrubník na výšku 2cm nad vozovkou a jsou opatřeny varovnými pásy.

Linie podél nástupištní hrany a místa nepřístupná a nebezpečná budou vyznačena varovnými a signálními pásy. Podél celé nástupištní hrany ve vzdálenosti 800 mm od hrany bude zřízen varovný a signální pás šířky 400 mm.

Na přejezdu bude zřízená signalizace pro nevidomé.

V březnu 2012

Vypracoval: Ing. Aleš SRŠEŇ