

Název zakázky: Zajištění stability náspu v km 75,000
– 75,450 trati Praha - Turnov

Číslo zakázky: 14 0630Z025

Pořadové číslo na zakázce: 1

Odpovědný řešitel: Ing. Zdeněk Sekyra

SOUHRNNÁ ČÁST

Zajištění stability náspu v km 75,000-75,450 trati Praha - Turnov

Praha září 2014

OBSAH

B.1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	5
B.2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	13
B.3. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	14
B.4. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	17
B.5. ENERGETICKÉ VÝPOČTY	18
B.6. PROTIKOROZNÍ OCHRANA	19
B.7. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI.....	19
B.8. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	19
B.9. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUPFL	20
B.10. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	20
B.11. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	20
B.12. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ	20

B.1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1. ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Stavba se nachází v intravilánu města Mladá Boleslav, v části Podlázky na pozemcích ostatní plocha, dráha ve vlastnictví SŽDC, s.o. Jedná se o rekonstrukci žel. svršku a odstranění materiálu v koruně náspu do hloubky 1,4 m pod plášť tělesa žel. spodku a následnou výstavbu vyztuženého svahu spolu s žel. svrškem.

B.1.2. PRŮZKUMY A PODKLADY

1/ Geotechnický průzkum stability železničního náspu (Dalovice-Podlázky)

Průzkum byl zpracován v listopadu a prosinci 2012 firmou Arcadis Geotechnika a.s., řešitel Ing. P. Kučera a Mgr. T. Šmejkalová.

Posuzovaná lokalita se nachází na pozemku č.parc. 358/2 k.ú. Podlázky a č.parc. 358/1 k.ú. Dalovice u Mladé Boleslavi. Jedná se o uměle zbudovaný násep železniční trati v TÚ 0901 Praha hl.n. (mimo) - Turnov, DÚ 30 Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav Debř. Násep je délky cca 0,5 km s max. výškou cca 6,5 m. Sklon svahu náspu se pohybuje v rozmezí od 1:1,7 do 1:1. Od km 75,163 180 se vpravo v patě náspu nachází gabionová zeď výšky 2 m v délce 75,2 m.

Provedený průzkum zahrnuje kopané sondy, jádrové vrty a laboratorní zkoušky. Součástí průzkumu jsou geotechnické výpočty ověření stability aktuálního stavu železničního náspu, který vykazuje deformace drážní stezky a návrh stabilizaci náspu železničního tělesa.

Odpad ze stavby (odstraněná zemina a hornina) ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. – O podrobnostech nakládání s odpady byl vyhodnocen jako skupina S – **ostatní odpady**.

2/ Přípravná dokumentace stavby Zajištění stability náspu v km 75,000 – 75,450 trati Praha - Turnov

Výchozím podkladem pro zpracování projektu stavby byla poskytnuta přípravná dokumentace stavby zpracovaná společností ARCADIS Geotechnika, a.s. v roce 2012.

3/ Geodetické sledování deformací

Geodetické sledování deformací bylo prováděno v období 01/2012 až 03/2013 SŽG středisko Ústí n/L. Ing. Jiří Siládi s četností měření 1x měsíčně.

Podle výsledků geodetického sledování deformací (změna polohy prefabrikátů) pokračovaly i v průběhu roku 2012. Bylo sledováno celkem 14 profilů, přičemž největší deformace byly zaznamenány na bodech v profilech 15, 35, 20 a 30, odpovídajícím prefabrikátům ve staničení cca km 75,179, 75,239, 75,194 a 75,224. Výstupy měření potvrzují neustálé a nepravidelné posuny. Největší posuny a poklesy byly registrovány vpravo před mostem km 75,180 – 75,260 na dvou místech, kde dochází k poklesu štěrkového lože za hlavami pražců. V roce 2012 leden – březen byly zjištěny největší posuny 54 mm a poklesy 22 mm. Poruchy jsou zřejmé pouhým pohledem.

4/ Průběh inženýrských sítí

V rámci zpracování projektu stavby byl v prostoru stavby upřesněn průběh inženýrských sítí s vyjádřením a potvrzením jednotlivými správci s vyznačením tras jednotlivých sítí. V prostoru stavby se nachází v drážní stezce vlevo trasa kabelů ve správě OŘ Hradec Králové SSZT a ČD Telematika. K přejezdu ev. č. P2698 je veden kabel NN ve správě OŘ Hradec Králové SEE. Další trasa podzemních kabelů ČD Telematiky je vedena v patě náspu vpravo od ZÚ k mostu v evidenčním km 75,282.

Zbývající inženýrské sítě křížující železniční trať jsou vedeny při stávající silnici II. třídy podchodem pod náspovým tělesem.

Orientační trasy jednotlivých sítí jsou zakresleny do koordinační situace stavby. ***Před zahájením prací ověří zhotovitel stavby jejich skutečné umístění!***

5/ Předběžný průzkum skládek

Při zpracování projektu byl proveden průzkum možných skládek v místě stavby a v jeho nejbližším okolí pro uložení stavebního odpadu ze stavby. Přebytný materiál ze stavby je možné dočasně skladovat na pozemcích v blízkosti žst. Mladá Boleslav Debř nebo na předem vytipovaném pozemku investora. V rámci projektu jsou navrženy pro odvoz stavebního odpadu skládky společností: AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o. v Benátkách nad Jizerou ve vzdálenosti 27 km od stavby (plasty, pryž), ECO-RETEL s.r.o. – Recyklační centrum Dalovice ve vzdálenosti 4 km od stavby (ŠD zpevněná cementem, bet. pražce, kolej. lože) a společnost Maurer Václav – provozovna rekultivace pískovny Obruby ve vzdálenosti 21 km od stavby (zemina, štěrk). Pro uložení odpadu ze stavby na skládku bude nutné doložit následující: ztráta žíháním do 10%, nebo TOC ideálně do 6%, výluh z ukládaného materiálu a protokol o odběru vzorků. Konkrétní skládku a mezideponii si vybere zhotovitel stavby.

Pro uložení vyzískaných dílů opěrných zdí U3 je navržena plocha v obvodu žst. Bakov nad Jizerou.

6/ Geodetické podklady

V rámci zpracování projektu stavby bylo provedeno zaměření zájmového území. Pro vyhotovení zaměření byly využity body ze železničního bodového pole č. 978, 979 a 4120 ve správě SŽG Praha.

B.1.3. OCHRANNÁ PÁSMA

Stavba se dostává do střetu s těmito inženýrskými sítěmi:

- kabelové vedení SŽDC SSZT OŘ Hradec Králové
- kabelové vedení ČD – Telematika, správa Praha
- kabelové vedení SŽDC SEE OŘ Hradec Králové

Ostatní kabelové vedení ČD - Telematiky, správa Praha je umístěné pod stávajícího patou náspu a nedochází zde ke kolizi s navrženými sanačními pracemi.

Dle vyjádření jednotlivých správců se zde nenachází další inženýrské sítě SŽDC a ČD. Ostatní křížující sítě jsou vedeny podchody v náspovém tělese železnice pod komunikací v dostatečné vzdálenosti. Jedná se o STL plynovod, vodovod, kabely VO, kabely Telefonie O2, kabely NN a jednotnou kanalizaci.

Přehled ochranných pásem:

- dráhy – 60 m od osy krajní koleje, nejméně ale 30 m od hranice dráhy
- silnice II.tř. – 15 m od osy vozovky
- kabelová vedení všech druhů napětí – od krajního kabelu na každou stranu 1,5 m
- dálkové sdělovací kabely – šířka 2 m v celé délce trasy, hloubka 3 m, výška 3 m
- zabezpečovací kabely – od krajního kabelu na každou stranu 1m
- dálkové sdělovací kabely – šířka 2 m v celé délce trasy, hloubka 3 m, výška 3 m

- vodovodní potrubí 2 m od vnějšího okraje potrubí na každou stranu
- kanalizace 3 m od vnějšího okraje potrubí na každou stranu
- středotlaký plynovod a přípojky v zastavěném území obce – 1 m

Stavba není umístěna v aktivní zóně zátopového území, ani v zátopovém území Q100 řeky Jizery. V rámci stavby nebudou navržena žádná nová ochranná pásma.

Stavba se nachází na pozemcích ostatní plocha, dráha mimo evidovaná poddolovaná území a chráněná ložisková území.

Stavba se nachází mimo evidovaná chráněná území a lokality NATURA 2000. Vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí je uloženo v Dokladové části.

V rámci stavby dojde k dočasnému záboru pozemků pod ochranou zemědělského půdního fondu jedná se pozemky parc. č. 886/3 a 886/4 v k.ú. Dalovice u Mladé Boleslavi (624 578) a pozemek parc.č. 360/1 v k.ú. Podlázky (900 125). Pozemky určené pro plnění funkce lesa nebudou stavbou dotčeny. Stavba se nachází v ochranném pásmu lesa. Vyjádření Magistrátu města Mladá Boleslav dle §14 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích je uloženo v dokladové části. Souhlas s dočasným vynětím pozemků ze ZPF je uloženo v dokladové části.

B.1.4. KONCEPCE STAVBY**Účel stavby**

Úsek je součástí celostátní jednokolejné trati č. 070 Praha - Turnov, stavba se nachází v TÚ 0901, DÚ 30 Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav Debr, katastrální území Podlázky a Dalovice u Mladé Boleslavi v km 75,000 – 75,450. Jedná se náspový svah železniční trati navazující na most v km 75,282 o celkové délce cca 350 m, který je orientován ve směru J-S v přímé. Výška náspového tělesa je po délce proměnná. Výška náspu je cca do 6,5 m a sklon svahu se pohybuje od 1:1,5 do 1:1. V řešeném úseku se nachází přesýpaný propustek v ev. km 75,270.

V jarním období roku 2011 byl zaznamenán pokles a posun prefabrikátů úhlových zdí s následným úbytkem drážního štěrku za hlavami pražců. Zároveň byl zahájen monitoring pravidelným geodetickým měřením úhlových zídek v daném úseku náspu. Největší deformace prefabrikátů jsou v km 75,136 644 - 75,280 644 (před mostem) a v km 75,294 644 – 75,453 644 (za mostem). dochází ke ztracení a propadání štěrku ze štěrkového lože a k vyplavování jemných částí zeminy pod prefabrikáty.

Následně v části náspu v km 75,163 - 75,238 byla v listopadu 2011 při patě svahu vpravo vybudována gabionová zeď výšky 2 m při šířce drátokamenných prvků 1,5 a 1m. Bezstyková kolej byla rozříznuta, je dosypáván štěrk kolejového lože, pravidelně se kontroluje geometrická poloha koleje.

Účel stabilizace násepového svahu je patrný z popisu současného nevyhovujícího stavu, z rozsahu popsanych poruch a ze závěrů geotechnického průzkumu.

Je nutné odstranit poruchy železničního spodku a svršku a odstranit omezení traťové rychlosti v předmětném úseku.

Účelem stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy.

Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu

Obecné požadavky na využívání území

Na základě vyjádření Magistrátu města Mladá Boleslav, odboru stavebního a rozvoje města č.j. 9677/2013/OSTRM/LEKU ze dne 15.4.2013 bylo sděleno, že předmětná stavby nevyžaduje vydání územního rozhodnutí ani územní souhlas a je v souladu se záměry územního plánování.

Technické požadavky na stavby

Stavba byla navržena v souladu s technickými požadavky na stavby.

Bezbariérové užívání stavby

Prostor stavby je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro provoz dráhy, není zde a nebude umožněn přístup osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. V tomto mezistaničním úseku se neuvažuje s cestující veřejností tj, ani s pohybem imobilních.

Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Jedná se o liniovou stavbu, jejímž obsahem je stabilizace násepového svahu v úseku žst. Mladá Boleslav hl.n – žst. Mladá Boleslav Debř s nutnou ochranou inženýrských sítí.

Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Jedná se např. o typizované konstrukce, které jsou dány Vzorovými listy SŽDC, TKP SŽDC a dalšími předpisy, směrnici a výnosy.

Rekonstrukce bude provedena v souladu se všemi předpisy SŽDC především železniční spodek a svršek (S4 a S3) a příslušnými ČSN a EN.

Objekty charakteru pozemních staveb tato stavba neobsahuje.

Území, na němž je stavba umístěna, je ochranným pásmem dráhy, stavba sama se rozkládá na pozemcích SŽDC, s.o. Vzhledem k charakteru stavby, kterou je sanace náspu, se v prostoru staveniště nachází drážní inženýrské sítě a další prvky a zařízení SŽDC. Mezistaniční úsek se nachází v km 75,130 – 75,454 v nadmořské výšce 206 – 213 m n.m. železniční trať v rekonstruovaném úseku je v přímé, sklon úseku je 0,33 a 1,75‰. Staničení bylo vztaženo k hektometru v km 75,200. V km 75,282 trati se nachází žel. most přes silnici II/259 v části Mladé Boleslavi - Podlázky.

Stručný popis navrženého technického řešení

SO 01 - Stabilizace náspu v km 75,000 - 75,450 trati Praha - Turnov

Na základě výsledků a doporučení geotechnického průzkumu byla v řešeném úseku navržena sanační opatření svahů.

Po demontáži kolejového roštu a odtěžení kolejového lože se provede odstranění stávajících L prefabrikátů a výměna zeminy do hloubky 1,4 m pod pláš tělesa železničního spodku. Sanace svahu bude provedena systémem Green Terramesh se zásypem štěrkodrtí frakce 0–32 mm. Zároveň bude provedena výměna nevhodného materiálu, který pokrývá okraje náspu do hloubky 0,6 m na obou stranách náspu se zazubením.

Po té bude provedeno štěrkové lože a montáž kolejových polí.

Nové kolejnice vkládaného svršku budou svařeny do bezстыkové koleje dle předpisu SŽDC S3/2.

Následně bude rekonstruována GPK (směrové a výškové vyrovnání koleje) v celém rozsahu stavby s napojením na stávající stav.

V prostoru stavby bude nutné pečlivě zajistit ochranu stávajících tras podzemního vedení!

Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění do provozu

Stavba bude uvedena do provozu po převzetí objektu do užívání jednotlivými správci a uživateli, o čemž bude sepsán protokol.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které svolá na základě požadavku zhotovitele stavby a investora příslušný stavební úřad (Drážní stavební úřad – oblast Praha).

Požadavky na stavebně technické řešení

Úsek rekonstrukce je součástí celostátní trati č. 070 Praha – Turnov TÚ 0901 DÚ 30 žst. Mladá Boleslav hl.n. – žst. Mladá Boleslav Debř, a proto se stavba řeší s ohledem na toto zařazení. V daném úseku je traťová rychlost $v = 90 \text{ km/h}$, v současnosti trvale omezena na 50 km/h .

Jedná se o liniovou stavbu, jejímž obsahem je sanace náspových svahů trati a ochrana stávajících inženýrských sítí. Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy a vzhledem k rekonstrukci se projevuje ve velmi omezeném rozsahu, neboť se zpravidla jedná o typizované konstrukční prvky a konstrukce dané Vzorovými listy SŽDC, TKP SŽDC a dalšími předpisy v železničním stavitelství.

Projekt stavby je zpracován v rozsahu dle požadavků stavební správy v souladu s metodickými pokyny SŽDC včetně dodatků. Projekt splňuje příslušná ustanovení Zákona o drahách č. 266/1994 Sb. s příslušnými vyhláškami SŽDC.

Při provádění je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC, TNŽ, pravidel technického provozu železnic a předpisů o bezpečnosti při práci.

Požadavky stavby na zdroje

Volba umístění zařízení staveniště bude záviset na zhotoviteli stavby a jeho technických možnostech a potřebách. Definitivní poloha zařízení staveniště bude upřesněna po výběru konkrétního zhotovitele stavby s ohledem na navrženou technologii provádění. Umístění ploch zařízení staveniště je patrné z přílohy F.2 - Situace ZOV.

Zajištění elektrické energie pro stavbu bude řešeno buď nasazením dieselaagregátů nebo připojením na rozvaděč společnosti ČEZ. V případě napojení na rozvod si vše potřebné projedná a zajistí zhotovitel dle skutečné potřeby příkonu a polohy zařízení staveniště.

V rámci zařízení staveniště bude použito chemické WC.

V rámci projektu jsou navrženy přepravní trasy pro dodávky surovin na staveniště a odvoz odpadu po předmětné žel. trati z žst. Mladá Boleslav hl.n. a Mladá Boleslav Debř. Dle uvážení zhotovitele stavby je možné alternativně využít sil. II/259 Mladá Boleslav – Dubá a navazující místní komunikace v Podlázkách.

Při stavbě bude třeba omezené množství pitné vody, která bude dovážena podle potřeb zhotovitele stavby. Celkově lze konstatovat, že výstavba i provoz žel. trati budou mít minimální nároky na potřebu pitné a užitkové vody. Tyto nároky budou kryty z mobilních cisteren. Nebude vyvolána potřeba zřízení nových zdrojů vody.

Odvedení povrchových vod

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku ke změně odtokových poměrů. Odvodnění koleje bude zachováno. Jedná se o dešťové vody z prostoru traťové koleje. Po dokončení stavby nedojde ke změně stávajícího odvodnění.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Napojení na dopravní systém

Předmětem stavby je rekonstrukce úseku žel. trati č. 070 Praha – Turnov v úseku mezi žst. Mladá Boleslav hl. n. – žst. Mladá Boleslav Debř. V rámci projektu je uvažováno s přístupem na stavbu ze sil. II/259 a z navazující místní komunikace.

Náhradní výsadba

Jedná se o rekonstrukci stáv. žel. trati bez uvažování s náhradní výsadbou.

Bezpečnost práce

Na stavbu byl zpracován plán BOZP, který je přílohou č.5 v části F – Zásady organizace výstavby. Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem, železničních předpisů, pravidel technického provozu železnic a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště pak se zdůrazňuje :

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn
- Při sanačních pracích musí být zajištěna bezpečnost pracovníků
- 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
- Při pracích prováděných mimo výluky traťové koleje bude nutné zabezpečit zvýšenou opatrnost
- 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

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky vyhlášky:

- ČSN EN 50110-1 Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízeních
- Vyhlášky 50/1978Sb. – O odborné způsobilosti v elektrotechnice
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis - v aktuálním znění
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci - v aktuálním znění
- SŽDC S3 Železniční svršek - v aktuálním znění
- SŽDC S4 Železniční spodek - v aktuálním znění
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy - v aktuálním znění
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace - v aktuálním znění

Pro práce prováděné strojními mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba řeší úpravu tělesa žel. spodku v širé trati bez uvažování s pohybem osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Statické výpočty

V rámci geotechnického průzkumu byla výpočtem prověřována stabilita žel. náspu s ohledem na návrh vyztuženého svahu. Bylo prokázáno, že návrh vyvyztuženého svahu zajistí stabilitu celého stávajícího žel. náspu. Výpočty jsou součástí geotechnického průzkumu a byly zpracovateli projektu stavby poskytnuty jako podklad.

B.1.5. ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

V rámci inženýrské činnosti přípravné dokumentace byla obdržena následující vyjádření a stanoviska:

- Vyjádření Magistrátu města Mladá Boleslav – odbor stavební a rozvoje města, oddělení stavebního úřadu a úřadu územního plánování, č.j. 9677/2013/OSTRM/LEKU ze dne 15.4.2013
Stavba: Zajištění stability náspu v km 75,000 – 75,450 trati Praha – Turnov nevyžaduje vydání územního rozhodnutí ani územní souhlas a je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.
- Vyjádření Magistrátu města Mladá Boleslav – odbor životního prostředí, č.j. ŽP – 336.2 – 25886/2014 ze dne 26.9.2014

Z hlediska zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, sdělujeme následující:

Zajištění stability náspu v km 75,000 – 75,450 trati Praha – Turnov na p.p.č. 358/2, 364/1 v k.ú. Podlázky a 358/1, 364/2 v k.ú. Dalovice u Mladé Boleslavi, vyžaduje dle §17 odst. 1 vodního zákona souhlas vodoprávního úřadu.

- V dokladové části je doložen souhlas podle §17 vodního zákona.

Z hlediska zák. č. 298/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů, dochází uvedeným záměrem k dotčení pozemků do 50 m od kraje lesa, viz. ustanovení §14 odst. 2 lesního zákona. Jedná se o lesní pozemky p.č. 559 a 724/1 v k.ú. Podlázky a p.č. 883/2 a 883/3 v k.ú. Dalovice u MB.

- V dokladové části je doloženo závazné stanovisko podle §14 odst. 2 lesního zákona vydané OSSL.

B.1.6. PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

Požadavky na demolice

Předmětem stavby je sanace násepového svahu v úseku km 75,130 284 - 75,447 284. Ve stavbě nedojde při její realizaci k demolici stávajících objektů a zařízení. Dojde pouze k odstranění celistvých betonových dílů opěrných zdí U3 pomocí zdvihacího zařízení. Zadávací podmínky nestanovily žádné požadavky na demolice.

V rámci stavebního objektu budou v průběhu jednotlivých výluk stavby prováděny postupné práce v souladu se zavedenými technologickými postupy SŽDC, s.o. Jedná se o demontáž kolejového svršku, odstranění L prefabrikátů, odtěžení materiálu pod plání tělesa železničního spodku, realizace vyztuženého náspu metodou Green Terramesh a opětovné zřízení železničního svršku a zřízení BK.

Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

V současné době se zpracovává PD ve stupni projekt na stavbu: „Trať 070 Praha - Turnov, úsek Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou“. Účel stavby je zvýšení traťové rychlosti zavedením rychlostního profilu V130 přepočtem stávajících parametrů GPK, u některých oblouků s úpravou stávajícího převýšení. Stavba zahrnuje kompletní výměnu prvků kolej. svršku, přejezdových konstrukcí a sanaci sesuvu U Česany. Termín realizace se předpokládá v souběhu s předmětnou stavbou. **Pokud tomu tak nebude, je nutné posunout začátek úseku o 90 m blíže do staničení 75,040 a konec úseku o 120 m dále do staničení 75,574!!!**

Předpoklady pro provádění stavby a nároky na její zabezpečení

Pro návrh rekonstrukce byly uvažovány následující předpoklady pro její provádění a zabezpečení:

- Stabilizace svahu se bude v daném rozsahu provádět na pozemcích č.parc. 358/1, 358/4, 358/8, 364/2, 885, 886/3, 886/4 v k.ú. Dalovice u Mladé Boleslavi a na pozemcích č.parc. 358/2, 360/1, 361, 363/2 a 364/1 k.ú. Podlázky.
- Rekonstrukce se bude provádět po jednotlivých záběrech při nepřetržité výluce koleje.
- Stabilizace náspu bude zahájena demontáží železničního svršku (kolejových polí, štěrkového lože) a odtěžením svahu s odvozem materiálu. Na mostě bude ponecháno zapuštěné průběžné kolejové lože. Demontáž svršku a optévná montáž bude probíhat v návaznosti na související stavu.
- V úsecích před a za mostem bude prováděno odtěžení materiálu násepového tělesa do úrovně 1,4 m pod pláň železničního spodku ve sklonu 5% a provedena výměna nevhodného materiálu na bocích náspu.
- Zemní pláň bude zhutněna a opatřena separační geotextilií.
- Stabilita náspu bude zajištěna zřízením vyztuženého svahu systémem Green Terramesh přes celou šířku drážního tělesa se zásypem štěrkodrtí 0-32 mm se zhutněním.
- Bude zřízen železniční svršek a provedena bezстыková kolej a následné směrové a výškové vyrovnání
- Odstavení vozů a mechanizace pro provádění rekonstrukce je možné v žst. Mladá Boleslav Debř, popř. v žst. Mladá Boleslav hl. n.
- S OŘ Hradec Králové byly dohodnuty technologické zásady pro realizaci stavby následovně:
 - a) Veškeré práce prováděné v rámci rekonstrukce jsou v projektu stavby na základě požadavku SŽDC, s.o. - OŘ Hradec Králové uvažovány technologií s přístupem ze sil. II. Třídy a z navazující místní komunikace.
 - b) Při rekonstrukci budou prováděny práce s využitím traťové nepřetržité výluky železničního provozu. Realizaci stavby je nutné zkoordinovat s celozávodní dovolenou v automobilce Škoda Mladá Boleslav (přelom července a srpna) a mimo období s trvalým výskytem teplot nižších než 0°C z důvodu provádění dočasných přeložek kabelů SŽDC SSZT a ČD Telematiky.
Stavba vyvolá 45 denní nepřetržitou výlukou (demontáže žel. svršku, L dílů zdí, sanace svahu, odvoz natěženého materiálu, instalace sítí, realizace vyvyztuženého svahu, montáž svršku) a 2x 8 hodinovou krátkodobou výlukou (realizace přípravných a dokončovacích prací).
 - c) SŽDC, s.o., OŘ Hradec Králové vytypovalo místo pro umístění skládky na pozemku dráhy. Jedná se o zpevněnou plochu v obvodu žst. Mladá Boleslav Debř.
- Při provádění rekonstrukce v nepřetržité výluce musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací na sanaci a ochranu inženýrských sítí, aby veškeré práce byly provedeny v průběhu stavby respektive stanovených výluk.

- Krátkodobé výluky železničního provozu a pomalé jízdy budou prováděny v koordinaci s potřebami dopravců. Výluky železničního provozu budou projednány se SŽDC GŘ – OOŘP, OŘ Hradec Králové a OŘ Praha.

Jiná omezující opatření

Při provádění rekonstrukce bude harmonogram prací upraven podle stanovených výluk železničního provozu a pomalých jízd v daném úseku a s ohledem na navazující stavbu!

S ohledem na rozsah uvažovaných prací je nezbytné realizaci úseků stavebního objektu provádět s maximálním nasazením strojů a kapacit v době výluk.

Vzájemná koordinace bude řešena dle potřeb provozu především závodu Škoda Auto Mladá Boleslav ve spolupráci s investorem, žel. stanicí, obcí a zhotovitelem při realizaci stavby.

Silnice II/259 podcházející žel. trať v km 75,282 bude využita pro přístup do obvodu stavby.

Výluky zařízení

Vlastním výlukám musí předcházet dostatečný časový prostor pro technickou přípravu, vytýčení stávajících kabelových tras a realizaci dočasných přeložek kabelových tras! Je nutné zajistit mechanickou ochranu proti poškození z prostoru svahu při sanačních pracích. Práce je nutné provádět za dozoru zástupců SŽDC OŘ Hradec Králové, ST Liberec a správců kabelových tras.

B.1.7. VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ (BYTŮ A NEBYTOVÝCH PROSTOR)

Staveniště navržené rekonstrukce se nachází v TÚDÚ 0901 30 Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav Debř. Rekonstrukce je řešena od km 75,130 284 - 75,447 284 uvedené trati. Stavba je situována na pozemcích SŽDC, s.o., Statutárního města Mladá Boleslav a v soukromém vlastnictví. K trvalému záboru pozemků pod ochranou zemědělského půdního fondu ani pozemků určených pro plnění funkce lesa nedojde.

V rámci stavby bude nutné vykoupit pozemky parc.č. 886/4 a 358/4 v k.ú.. Dalovice u Mladé Boleslavi (624 578).

B.1.8. VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů nebyly pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů.

B.2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Provozní a dopravní technologie v daném mezistaničním úseku bude vzhledem k charakteru rekonstrukce beze změn. Cílový stav po rekonstrukci tj. počet vlaků, traťová rychlost, nápravový tlak a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před vznikem deformací tělesa žel. náspu. V souvislosti s rekonstrukcí dojde ke zkvalitnění a ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu včetně zkvalitnění průjezdu dotčeným prostorem.

Rekonstrukce řeší odstranění stávajících poruch násepového tělesa v km 75,130 284 - 75,447 284 a s návazným odstraněním omezení traťové rychlosti. Projekt stavby je zpracován v rozsahu dle zvláštních technických podmínek pro zpracování projektu stavby.

B.3. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

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 zákonů č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny - ve znění pozdějších předpisů a řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem investice navržené v rámci stavby, která bude realizována na pozemku investora ostatní plocha, dráha se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde zde ke zhoršení životního prostředí. Úsek je umístěn v intravilánu obce Mladá Boleslav část Podlázky.

V rámci provádění stavby je nutné respektovat nařízení vlády č. 272/2011 Sb. – O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, konkrétně nepřekročit předepsanou max. hladinu akustického tlaku ze stavební činnosti v příslušném denním období.

B.3.1 HODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ :

Jedná se o stabilizaci stávajícího násepového svahu na trati Praha – Turnov v km 75,000 – 75,450, která bude realizována pouze v současných hranicích drážních pozemků. Předmětný úsek železniční trati se nachází v intravilánu obce Mladá Boleslav část Podlázky. V blízkosti stavby se nenachází kulturní památky ani památné stromy.

Vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody dle zákona č. 100/2001 Sb, o posuzování vlivů na životní prostředí bude doloženo v dokladové části.

Ochrana vody a ovzduší

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku trati ke změně odtokových poměrů povrchových vod. Stávající odvodnění v daném úseku bude zachováno.

Jedná se o odvedení dešťové vody z prostoru kolejíště a železničního náspu. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečištění ovzduší tj. nedojde ke zhoršení stavu ovzduší. Při rekonstrukci budou voleny technologie provádění, které vedou ke snižování emisí. Stavba se nachází v obvodu dráhy.

Ochrana přírody a krajiny

Stavba zahrnuje rekonstrukci stávajícího tělesa železničního spodku. Jedná se o těleso dráhy vytvořené lidskou činností za účelem provozování dráhy. Předmětem stavby je výměna materiálu tělesa žel. spodku do hl. 1,4m pod korunou náspu a rekonstrukce žel. svršku. Stavba se nachází v území nadregionálního biokoridoru situovaného v údolní nivě řeky Jizery, dotýká se regionálního biocentra. V blízkosti stavby se nachází biotop L3.1Hercynské dubohabřiny. Biologický průzkum proveden nebyl, bylo čerpáno pouze z nálezové databáze AOPK, ze které nebyl prokázán výskyt zvláště chráněných druhů živočichů. V rámci inženýrské činnosti byla stavba projednávána se zástupci Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství s výsledkem, že lze vyloučit významný vliv předkládaného záměru samostatně i ve spojení s jinými projekty na příznivý stav předmětu ochrany a celistvosti evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí stanovených příslušnými vládními nařízeními. Stavba nezasahuje na území soustavy NATURA 2000 a stavbou nebude dotčena ochrana zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Realizace stavby bude probíhat pouze v obvodu dráhy na pozemcích dráhy, stat. města Ml. Boleslav a na soukromých pozemcích. Oproti přípravné dokumentaci došlo ke změně typu žel.svršku, typ konstrukce vyztuženého svahu zůstala zachována. Podrobně je technické řešení popsáno v části E – Stavební část.

Kácení

Při stavbě dojde k zásahu do stávající vegetace. Kácení bude provedeno v počtu 5 ks v souladu s požadavkem uvedeným ve vyjádření Magistrátu města Mladá Boleslav – odboru životního prostředí, č.j. ŽP – 336 – 4857/2013 ze dne 19.3.2013 mimo období hnízdění ptáků před zahájením stavby. Obvod kmene kácených dřevin ve výšce 130 cm nepřesahuje 80 cm. Dle §3 vyhlášky 189/2013Sb. – O ochraně dřevin a povolování jejich kácení není nutné žádat o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les.

Zásah do pozemků pod ochranou ZPF

V rámci stavby dojde k dočasnému záboru pozemků pod ochranou zemědělského půdního fondu do 1. roku. Na základě telefonické konzultace s Ing. Zemanovou z Magistrátu města Mladá Boleslav – odboru životního prostředí, ochrana ZPF není nutné žádat o dočasné vynětí pozemků ze zemědělského půdního fondu. Jedná se o pozemky parc. č. 886/3 a 886/4 v k.ú. Dalovice u Mladé Boleslavi (624 578) a pozemek parc.č. 360/1 v k.ú. Podlázky (900 125). Pozemky určené pro plnění funkce lesa nebudou stavbou dotčeny.

Chráněná území vč. lokalit NATURA 2000

V bezprostřední blízkosti stavby se nenachází evidované chráněné stormy, evidované lokality NATURA 2000, evidovaná chráněná území s výskytem chráněných druhů rostlin, živočichů a nerostů. Vyjádření Krajského úřadu střeďočeského kraje, odboru životního prostředí k výskytu chráněných území a lokalit NATURA 2000 je uloženo v dokladové části.

Hluk a vibrace

V rámci projektové dokumentace bylo zpracováno akustické posouzení hluku ze stavební činnosti s výsledkem, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v denim období 7-21 hod. (65dB) je v rámci posuzovaných fází výstavby dodržen ve všech uvažovaných výpočtových bodech. Vlivem provozu obslužné staveništní dopravy nedochází k překračování hygienických limitů hluku.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu

Viz. odstavec zásah stavby do pozemků po ochranou ZPF.

Odpady

V průběhu výstavby musí zhotovitel dodržovat zejména ustanovení uvedených zákonů a zákonných opatření včetně dodatků a novelizací:

- Zákon č. 185/2001 Sb. - O odpadech v platném znění
- Zákon č. 314/2006 Sb. – změna zákona O odpadech
- Vyhláška MŽP ČR a MZD ČR č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů ve znění vyhlášky č. 502/2004Sb.
- Vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb. O podrobnostech nakládání s odpady v platném znění
- Vyhláška MŽP č. 294/2005 Sb. O podmínkách ukládání odpadů na skládky v platném znění
- Vyhláška MŽP ČR č. 381/2001 Sb., stanovující katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup k udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů) ve znění vyhlášky č.503/2004 Sb.
- 41/2005 Sb. - O podrobnostech nakládání s odpady

- 124/2006 Sb. - Seznam odpadů, dle §55 odst. 2 zák. č. 185/2001 Sb.
- 197/2003 Sb. - O plánu odpadového hospodářství ČR

Odpady vznikající během výstavby:

Číslo odpadu	Název odpadu	Kategorie	Odhadované množství
020000	ODPADY ZE ZEMĚDĚLSTVÍ, ZAHRADNICTVÍ		
020107	odpady z lesnictví	0	32t
070000	ODPADY Z ORGAN. CHEM. PROCESŮ		
070299	odpady blíže neurčené	0	0,2t
170000	STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY		
170101	beton	0	320t
170201	dřevo	0	1t
170202	sklo	0	0,1t
170203	plast	0	0,5t
170500	ZEMINAVYTĚŽENÁ		
170504	výkopová zemina	0	6000t
170508	šterk z žel. svršku	0	830t
200000	ODPADY KOMUNÁLNÍ		
200100	ODPAD ZÍSKANÝ ODDĚLENÝM SBĚREM		
200101	papír, lepenka	0	0,5t
200102	sklo	0	0,1t
200103	drobné plastové předměty	0	0,3t
200104	ostatní plasty	0	0,5t
200105	drobné kovové předměty (např. plechovky)	0	0,3t
200106	ostatní kov	0	0,1t
200107	dřevo	0	0,3t
200108	organický, kompostovatelný odpad	0	5t

kategorie odpadů: O-ostatní, N-nebezpečný

Likvidace odpadů bude prováděna na provozovaných skládkách určených k likvidaci příslušných odpadů dle územního odboru MŽP. Množství jednotlivých druhů odpadů je uvedeno v části G – Náklady stavby.

Likvidace odpadů:

Prefabrikáty L krabicové díly U3 budou demontovány a odvezeny k dalšímu využití do obvodu žst. Bakov nad Jizerou.

Pro uložení ostatního odpadu např. výkopové zeminy a materiálu nekontaminovaného šterkového lože budou využity řízené skládky v okolí stavby.

Odpad při stavbě ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu na skládkách byl vyhodnocen – **skupina S – ostatní odpady**.

Vzniklé odpady při realizaci jsou kategorie *ostatní* a budou v rámci stavby likvidovány odpovídajícím způsobem na příslušné skládce s potřebným oprávněním.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

- Radonové hledisko

Na základě zákona č.13/2002Sb. – Atomový zákon, §6, odst.4, v platném znění stavba neobsahuje obytné nebo pobytové místnosti. Z tohoto důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

B.3.2. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ V PRŮBĚHU STAVBY

Vlivem stavby, která bude realizována na pozemcích dráhy, jenž se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění zemních prací a při realizaci sanačních prací železničního svahu lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek hlukem ze stavební činnosti a prašností, následný železniční provoz však již bude bez negativního vlivu.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při sanačních pracích. 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.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude i nadále zajištěna ekologická železniční doprava, která je šetrnější k životnímu prostředí.

Hluk ze stavební činnosti

Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v denním období 7 - 21 hod. (65 dB) je v rámci posuzovaných fází výstavby dodržen ve všech uvažovaných výpočtových bodech. Vlivem provozu obslužné staveništní dopravy nedochází k překračování hygienických limitů hluku.

B.4. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Vzhledem k charakteru stavby není požadováno žádné speciální protipožární zabezpečení. Stavba je přístupná po železnici nebo z křižující silnice II. třídy v km 75,282 a bude vybudována z nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován místně příslušnými jednotkami HZS ve spolupráci se sborem dobrovolných hasičů.

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní obrany a rovněž v zadávacích podmínkách projektu stavby nejsou stanoveny. Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné další nároky.

Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006Sb., o dalších požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a

ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Stavba svým objemem prací přesáhne parametry stanovené § 15 odst. 1 zákona číslo 309/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kdy „celková předpokládaná doba trvání prací a činností bude delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den“.

Na základě výše uvedeného právního požadavku je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací (jehož náležitosti jsou stanoveny v příloze 4 NV č. 591/2006 Sb.) oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli.

Oznámení může být doručeno v listinné nebo elektronické podobě. Dojde-li k podstatným změnám údajů obsažených v oznámení, je zadavatel stavby povinen provést bez zbytečného odkladu jeho aktualizaci. Stejnopis oznámení o zahájení prací musí být vyvěšen na viditelném místě u vstupu na staveniště po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Rozsáhlé stavby mohou být označeny jiným vhodným způsobem, například tabulí s uvedením potřebných údajů. Uvedené údaje mohou být součástí štítku nebo tabule umístované na staveništi nebo stavbě.

V rámci projektu je zpracován plán BOZP, který je přílohou č.4 v oddílu ZOV. Plán BOZP podrobně řeší povinnosti zadavatele stavby, zhotovitele stavby a koordinátora BOZP z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, dále řeší opatření pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na stavbě.

Staveniště protokolárně převezme hlavní zhotovitel stavby (zhotovitel stavby dle § 160 stavebního zákona), který je následně plně odpovědný za BOZP na staveništi.

Zhotovitel stavby je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, apod.).

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

B.5. ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Netýká se.

B.6. PROTIKOROZNÍ OCHRANA

Předmětem stavby je rekonstrukce neelektrifikované celostátní jednokolejné trati č. 070 Praha – Turnov v úseku mezi žst. Mladá Boleslav hl.n. – žst. Mladá Boleslav Debrž bez uvažování vlivu účinku bludných proudů.

Protikorozní ochrana prvků vyvyztuženého svahu je dána jejich výrobcem a je tvořena žárovým pokovováním a poplastováním v tl. 0,5 mm.

B.7. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Stavba není zahrnuta do modernizace a rekonstrukcí dojde k obnovení původní traťové rychlosti a nenavrhuje se její zvýšení. Z tohoto důvodu není graf dynamického průběhu rychlosti zpracován.

B.8. DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Drážní opatření

Stavba vyvolá **45 denní nepřetržitou výluku** (demontáže svršku, L dílů zdí, sanace svahu, odvoz natěženého materiálu, instalace sítí, realizace vyvyztuženého svahu, montáž svršku) a 2x8 hodinovou krátkodobou výlukou. Během této výluky budou realizovány i stavební práce na související stavbě.

Po dobu výluky bude zajištěna náhradní autobusová doprava v úseku mezi žst. Mladá Boleslav hl.n. – žst. Mladá Boleslav Debrž. Trasa náhradní autobusové dopravy je navržena ulicemi Nádražní, Ptácká, Josefodolská a U přejezdu v dl. 6 km. Pro potřeby přepravy cestujících po dobu nepřetržité výluky je uvažováno s počtem 1 - 4 autobusy na vlak. V případě vlaků se službou rozšířená přeprava spoluzavazadel, především jízdních kol bude navíc vypravován nákladní automobil se skříňovou nástavbou.

Silniční opatření

V blízkosti žel. mostu bude na sil. II/259, III/2595 a na navazující panelové cestě osazeno čtyřcestné světelné signalizační zařízení společně se svis. dopravním značením dle TP 66 z důvodu pracovní činnosti na žel. mostě a v jeho okolí.

Dopravní značení v prostoru křižovatek nesmí výškově přesáhnout úroveň 1,1 m nad povrchem. Značky mohou být osazovány maximálně 2m od hrany vozovky a minimálně 0,6 m nad úrovní terénu. Provizorní sloupky, na kterých bude přechodné svislé dopravní značení umístěno, jsou požadovány v červeno-bílém provedení.

Stávající svislé dopravní značení, které bude v kolizi s provizorním značením dopravně inženýrského opatření, je požadováno odstranit nebo provést jeho zakrytí odpovídajícím

způsobem (např. celoplošné zakrytí, atd.). Odstranění je předpokládáno u značek trvalého dopravního značení v rekonstruovaných úsecích, které se změnou stavebního uspořádání stanou nepotřebnými.

V průběhu celé doby výstavby je nutno věnovat zvýšenou pozornost na úplnost, technický stav a funkčnost dopravního značení.

Návrh provizorního dopravního značení je nutné po výběru zhotovitele stavby projednat (v konkrétním termínu realizace) s příslušnými orgány státní správy.

Návrh dopravního opatření je předběžně zakreslen ve výkresových přílohách. Umístění dopravních značek je požadováno v souladu s platnými normami a ostatními předpisy, s ohledem na konkrétní podmínky v místě osazení.

Zajištění, odstranění a údržba provizorního dopravního značení je záležitostí zhotovitele stavby. Před zahájením stavebních prací si zhotovitel na základě zvolené technologie a postupu výstavby nechá potvrdit použití konkrétního druhu provizorního dopravního značení u dotčených orgánů státní správy.

B.9. TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZPF A PUPFL

Při stavbě nedochází k trvalému záboru pozemku pod ochranou zemědělského půdního fondu, pozemku pro plnění funkce lesa ani k dočasnému záboru do 1. roku na těchto pozemcích. Pozemky stavby jsou dle druhu území - ostatní plocha, dráha.

B.10. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA

Netýká se.

B.11. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba neobsahuje pozemní objekty. Stavbě nehrozí účinky povodní, není na poddolovaném území, není v mimořádném seizmickém či radonovém území.

B.12. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Stavba řeší rekonstrukci tělesa žel. spodku v širé trati bez uvažování s pohybem osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Září 2014

vypracoval Ing. L. Páník

ARCADIS CZ a.s.
divize Geotechnika

Imagine the result



PRAHA – SPECIALIZACE

Aplikovaná geotechnika

Tel +420 234 654 227

Inženýrská geologie

Tel +420 234 654 227

Životní prostředí

Tel +420 234 654 235

Speciální geotechnika

Tel +420 234 654 240

Podzemní stavby

Tel +420 234 654 519

Organizování a řízení staveb

Tel +420 234 654 250

Terenní zkoušky a monitoring

Tel +420 234 654 306

Laboratoř geomechaniky

Tel +420 234 654 400

Inženýrská geodézie

Tel +420 234 654 554

Pasportizace staveb

Tel +420 234 654 519

Geofyzika

Tel +420 234 654 307

REGIONÁLNÍ PRACOVISTĚ

BRNO

Šumavská 525/33, 602 00 Brno

Tel +420 549 133 600, **Fax** +420 549 133 700

E-mail jaroslav.lossmann@arcadis.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE

Pekárenská 257/81, 372 13 České Budějovice

Tel +420 387 424 435, 387 435 943

Tel/Fax +420 387 319 035

E-mail petr.karlin@arcadis.cz

LIBEREC

V Horkách 101/1, 460 07 Liberec 9

Tel/Fax +420 485 152 003

E-mail anna.vojtechovska@arcadis.cz

OSTRAVA

28. října 2663/150,

702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

Tel/Fax +420 597 577 677

E-mail frantisek.kresta@arcadis.cz

PARDUBICE

Administrativní centrum Vinice

K Vinici 1256, 530 03 Pardubice

Tel/Fax +420 466 657 268

E-mail jaroslav.krivanek@arcadis.cz

ÚSTÍ NAD LABEM

Masarykova 238/157, 400 01 Ústí nad Labem

Tel/Fax +420 475 601 068, **Tel** +420 475 602 139

E-mail pavel.lidmila@arcadis.cz

ORGANIZAČNÍ SLOŽKA SLOVENSKO

BRATISLAVA

Organizační složka Slovensko

Miletičova 23, 821 09 Bratislava

Slovenská republika

Tel/Fax +421 2 502 44 475

E-mail ladislav.michalica@arcadis.sk



Společnost má zavedený integrovaný systém řízení, certifikovaný podle mezinárodních norem ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001.

ARCADIS CZ a.s.
divize Geotechnika
Geologická 988/4
152 00 Praha 5
Tel +420 234 654 111
Fax +420 234 654 112
E-mail geotechnika@arcadis.cz
www.arcadis.cz