



A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Číslo ISPROFIN : 5003720036

Název stavby : „Rekonstrukce koleje v km 10,768 - 12,300 trati Turnov - Hradec Králové“

Objednatel (zadavatel) : SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00
IČ : 70994234 DIČ : CZ70994234

Zastoupená SŽDC, Stavební správou západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Investor : SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00

Nadřízený orgán : MINISTERSTVO DOPRAVY

Oblastní ředitelství : HRADEC KRÁLOVÉ

Charakter stavby : Rekonstrukce

Termín realizace stavby : říjen – listopad 2015

Termín odevzdání PD : květen 2015

ZPRACOVATEL PROJEKTU :

Generální projektant : ***DMC Havlíčkův Brod, s.r.o.,*** Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod
IČ: 25284525 DIČ: CZ25284525
Středisko projekce, oprávnění k proj.činnosti : ing.Bláha – dopravní
stavby, nekolej.doprava, vodohosp.stavby-zdravotnětechnické

Subdodavatelé PD :

KTA Technika, spol.s.r.o.
Klatovská 100, 301 00 Plzeň
IČ:62618911 DIČ:CZ62618911
(zpracovatel SO 04, PS 01, PS 02)

STAVEBNÍK:

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

Hlavní inženýr stavby: Ing.Ivana Ranšová



A.2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Trat' (Dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální): Hradec Králové hl.n. - Turnov

TUDU 1071 02 evid.km 10,768 – mezistaniční úsek km 10,768 205 - km 12,433 631 3 trati Hradec Králové - Turnov – regionální trat'

Region: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

Okres: JIČÍN

Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem: JIČÍN

Správní obvod obce s rozšířenou působností: JIČÍN

Stavební úřad: JIČÍN

Katastrální území: LIBUŇ

Umístění stavby – číslo pozemků:

Číslo pozemku dráhy:

922/5 - České dráhy, a.s., nábf. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222,
Nové Město, Praha, 11000 (výměra 17602m²)

922/1 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 6406m²)

923 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 3668m²)

924 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 2679m²)

925 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 1387m²)

926 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 2316m²)

927 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 6919m²)

Číslo pozemku ostatní:

890/1 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 14982m²) – přejezd km 11,923

15/14 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 80m²) –přejezd km 11,923

892/4 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 1570m²) – přejezd km 11,624



892/9 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 548 m²) – přejezd km 11,624

892/5 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 19 m²) – přejezd km 11,624

873 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 1962m²) - přejezd km 11,211

931- Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 821 m²) - přejezd km 11,211

932 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 804m²) – bývalý přejezd

933 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 163m²) –přejezd km 12,210

935 – Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové (výměra 1905m²) – komunikace č.28111

936 – Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové (výměra 5310m²) – komunikace č.28111

860/1 – Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 140 00 Praha 4 (výměra 26787m²) – nadjezd nad komunikací E442

Číslo pozemku umístění zařízení staveniště :

922/5 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 17602m²) – žst. Libuň

Pozemky nutné pro POV

Objízdna trasa:

891/3 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 3218 m²) - úprava účelové komunikace v rámci zřízení objízdny trasy

Provizorní přejezd:

105/2 - Komárek Ladislav Ing., Přátelství 517, Nové Město, 50601 Jičín (výměra 158 m²)
- provizorní komunikace zřízená na dobu rekonstrukce přejezdu v km 11,211

A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Popis dosavadního stavu:

Místo stavby: mezistaniční úsek km 10,768 205 - km 12,433 631 trati Libuň - Turnov

Stávající stav:

Jedná se o traťový úsek se železničním svrškem tvaru T, který byl zřízen v roce 1970. Železniční svršek je z větší části na dřevěných pražcích (v obloucích) a dále na betonových pražcích SB3/4 (mezipřímé) s rozdělením pražců „c“. V přímém úseku koleje v délce cca 350 m je zřízena bezstyková kolej. Zbývající část koleje s oblouky o poloměru 520/250m, 249m a 249 m je stykovaná. Stávající kolej má vlivem špatného stavu a stáří poruchy kolejového roštu. Stav dřevěných pražců a pražců betonových SB3/4 s rozponovými podkladnicemi je nevyhovující, stejně tak stav upevňovadel. Kolejnice v obloucích jsou značně ojeté, jak výškově tak i bočně. Kolejové lože je štěrkové z drceného kameniva frakce 32/63 a míra jeho znečištění odpovídá jeho stáří. V traťovém úseku je i pět přejezdů v km 10,926, 11,211, 11,624, 11,923, a 12,210. Stav



přejezdů je neuspokojivý s výjimkou přejezdu km 10,926, který byl v minulých letech opraven.

Poznámka: Byla zpracována předkategorizace svrškového materiálu, která je součástí přílohy TZ k SO 01.

Železniční přejezd v km 10,926 (P3151) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce přejezdu je kombinovaná – vnitřní panely z celopryžové konstrukce, z vnější strany kolejnic je proveden živичný kryt, kolejnice tvaru S49. V rámci investiční akce je nutno použít rozebíratelnou konstrukci tj. přejezd se musí rekonstruovat

Železniční přejezd v km 11,211 (P3152) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce přejezdu je dřevěná z prachů, kolejnice tvaru S49. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°29'40.62491N, 15°18'07.46701E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.

Železniční přejezd v km 11,624 (P3153) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce přejezdu je dřevěná z prachů, kolejnice tvaru S49. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°29'53.07520N, 15°18'14.27064E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.

Železniční přejezd v km 11,923 (P3154) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce živičná, kolejnice tvaru T. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°29'59.82313N, 15°18'04.45273E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.

Železniční přejezd v km 12,210 (P3155) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a). Konstrukce přejezdu je dřevěná z prachů, kolejnice tvaru T. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°30'05.65930N, 15°17'53.84199E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.

Trakce je v daném úseku koleje nezávislá. Traťová rychlost v tomto traťovém úseku je 60 km/hod. Traťový úsek Libuň - Turnov je zařazen do traťové třídy C3.

V úseku trati Libuň - Rovensko se nacházejí mosty v km 11,384; 11,420; 11,635 a propustky v km 10,796; 11,919, 11,928; 12,336.

Stávající kolej má vlivem špatného stavu a stárí poruchy kolejového roštu. Stav dřevěných prachů a prachů betonových SB3/4 s rozponovými podkladnicemi je nevyhovující, stejně tak stav upevňovadel. Kolejnice v obloucích jsou značně ojeté, jak výškově tak i bočně. Kolejové lože je šterkové z drceného kameniva frakce 32/63 a míra jeho znečištění odpovídá jeho stárí. Stav přejezdů je neuspokojivý s výjimkou přejezdu km 10,926, který byl v minulých letech opraven, avšak konstrukce přejezdu neodpovídá zásadám investiční výstavby a únosnost železničního spodku v tomto přejezdu je nevyhovující. Vzhledem k výše popsanému stavu traťového úseku vzniká potřeba zvýšení bezpečnosti a komfortu přepravy cestujících a uvedení do normového stavu. Jedná se o liniovou dopravní stavbu.

Železniční spodek – popis blátivých míst:

Silně znečištěné kolejové lože: km 10,950 - km 11,250 (z toho 11,200 - 250 klasické blátivé místo, SB3) a km 11,900 – km 12,400

Podrobnější rozpis:

km 10,950 – km 11,200 - zanesen celý profil

km 11,200 - 11,250 - blátivé místo včetně přejezdu v km 11,211



km 11,615 – km 11,640 - zanesen přejezd v km 11,624 a okolí
km 11,900 – km 12,050 - zanesen celý profil včetně přejezdu v km 11,923a žst. Libuň - zastávka
km 12,050 – km 12,200 – zanesena hlavně pravá strana + střed
km 12,200 – km 12,250 - zanesen celý profil včetně přejezdu v km 12,210
km 12,250 – km 12,350 - zanesena hlavně pravá strana + střed
km 12,350 – km 12,450 - zanesen celý profil

Poznámka: Byl proveden geotechnický a doplňující geotechnický průzkum, který je součástí dokumentace. Tento průzkum prověřil kvalitu stávajícího pražcového podloží.

Nástupiště:

V prostoru rekonstrukce se nachází stávající zastávka Libuň zastávka, kde se nachází stávající nástupiště délky 82m typu TISHER s konzolovými deskami staršího typu s výškou nástupní hrany 550mm nad TK. Celé nástupiště včetně osvětlení a přístřešku bylo zainvestováno obcí Libuň a je v jejím majetku.

Náplň stavby

Účelem stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy. Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku, umožňoval bezpečné užívání rekonstruovaných zařízení a byla zajištěna bezpečnost dopravy.

- Uvést trať do takového stavu, aby po stavební i provozní stránce vyhovovala platným předpisům a normám
- Zajistit bezpečnost provozu po stránce řádného technického stavu jednotlivých zařízení.
- Minimalizovat negativní vliv dopravy na okolní krajinu, přírodní prostředí a životní prostředí vůbec.

Na základě negativních výsledků geotechnického průzkumu zde v rekonstruovaném úseku vzniká nutnost řešit zvýšení únosnosti pláň železničního spodku a též i zvýšení její odolnosti proti účinkům mrazu.

Vzniká zde v rámci železničního spodku potřeba rekonstrukce odvodnění v celém úseku. Stávající odvodnění je ve špatném technickém stavu a v některých místech chybí úplně. Bude zde provedena i přestavba propustku.

Dále zde vzniká potřeba vymístění inženýrských sítí z propustku km 10,796, kde se nacházejí stávající sítě ČD Telematika, O2, ČEZ, SŽDC OŘ HK-SSZT. Propustek díky těmto sítím nelze řádně udržovat a dochází zde k jeho zanášení.

Obsahem projektu je především řešení rekonstrukce železničního svršku, spodku, přejezdů a odvodnění. Bude provedena ochrana či přeložka kabelových tras.

Neřeší se zde rekonstrukce zastávky Libuň zastávka. Stávající nástupiště bude demontováno a po provedení prací na železničním spodku bude opětovně namontováno v původní poloze. Toto je z důvodu, že celé nástupiště je majetkem obce Libuň.

Účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

A.2.3 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Základní kapacitní údaje :

„Rekonstrukce koleje v km 10,768 - 12,300 trati Turnov - Hradec Králové“



- počet SO 4
- počet PS 2

SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

Dojde zde k vytržení stávajícího kolejového roštu v celé délce úseku tj. km 10,767 702 (KV14) – km 12,410 895, stávající šterkového lože bude v tomto úseku kompletně odtěženo. Dle výsledků kontaminace je ŠL lože vyhovující k dalšímu využití. Proto jeho část bude použita zejména v rámci organizace výstavby a to na zpevnění a úpravu cest potřebných k objízdám trasám. Zbylá část kolejového lože bude odvezena k likvidaci dle příslušných zákonů, jelikož časové poměry stavby nedovolují jeho recyklaci a dále zde v blízkém okolí není prostor na umístění recyklační základny. K likvidaci budou odvezeny i ostatní součásti železničního svršku, které dle předkategorizace nevyhovují k dalšímu využití. Ve stejném úseku je navržena rekonstrukce spočívající ve vybudování nového šterkového lože tl. 350mm pod spodní ložnou plochu betonového pražce, je zde navržena rekonstrukce kolejového roštu, který bude tvořen betonovými pražci B91S/2, kolejnice 49E1 (pasy délky 75m), pružné upevnění W14 (v prostoru přejezdů v antikorozi úpravě); zabudování nových LIS tvaru 49E1. V oblasti přejezdů budou dodány antikorozi svěrky. V km 12.410 895 bude železniční svršek navazovat na v roce 2014 opravený železniční svršek tvaru 49E1 pražce B91. Zde bude provedeno napojení i na BK.

V celé délce rekonstruovaného železničního svršku bude provedena směrová a výšková úprava GPK s napojením do starého stavu. Úprava GPK bude protažena do KP km 12,417 237.

Rekonstruované úseky koleje budou zapojeny do přilehlé bezстыkové koleje s upínací teplotou v rozmezí hodnot povolených předpisem SŽDC S3/2. SŽDC preferuje provedení svarů v obloucích malých poloměrů metodou odtavovacího stykového svařování. Bezстыková kolej bude provedena bez přerušení i přes ocelový most km 10,420. OŘ Hradec Králové – SMT s tímto řešením udělila souhlas.

Návěsti:

Na trati a nástupišti bude provedeno umístění nových návěstidel s návěstí: „Konec nástupiště“ a „Vlak se blíží k zastávce“. Min. vzdálenost okraje návěsti od osy koleje musí být 3,0m. Min vzdálenost návěsti „Vlak se blíží k zastávce“ od návěsti „Konec nástupiště“ bude 400m (neuvažuje se zde výhledová rychlost V130/70km/h). Návěst bude umístěna na viditelném místě.

Rychlost:

- stávající rychlost 60 km/h
- snížená rychlost (v prostoru přejezdů) 20 km/h
- snížená rychlost (v prostoru vjezdu do žst. Libuň) 40 km/h
- návrhová rychlost V100 65 km/h
- návrhová rychlost V130 70 km/h
- rychlost po rekonstrukci beze změn (do doby zabezpečení přejezdů PZS a V130 možno zavést po rekonstrukci traťového zab.zař.)

Po rekonstrukci PZS v daném úseku, která je plánována na rok 2015, lze zavést rychlost 60km/h. Vyšší rychlosti tj. 65km/h a 70km/h bude možno zavést po provedení rekonstrukce (modernizace) traťového zabezpečovacího zařízení.

Rychlost V130 (Imax=130mm) v poloměrech pod 250m lze je projektována a lze ji zavést dle ČSN 73 6360-1 dle tabulky 1, pouze pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať (maximální hmotnost na nápravu 18t)



Průjezdový průřez je zde navržen Z-GC.

kapacitní údaje :

▪ snesení stávající koleje kol.č.1	1643,193m
▪ montáž nové koleje 49E1,B91/S2	1643,193m
▪ demontáž a opětovná montáž stáv.	15m
▪ snesení stávajících výhybek	0
▪ počet nových výhybek	0

SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

Pražcové podloží

Návrh konstrukce železničního spodku vychází z výsledků a doporučení geotechnického průzkumu, je navržen dle zásad předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž v aktuálním znění. V rámci této stavby se předpokládá provádění sanací (zvýšení únosnosti a ochrany proti promrzání) a ochrany zemní pláně proti povětrnostním vlivům v dotčené části koleje.

Zpráva o výsledcích geotechnického průzkumu je součástí samostatné části B.10.

GEOMORFOLOGICKÉ, GEOLOGICKÉ POMĚRY A GEOTECHNICKÉ POMĚRY

Z hlediska geomorfologického členění České republiky (Vyšší geomorfologické jednotky České republiky, ČÚZK Praha 1996), lokalita náleží ke geomorfologické subprovincii České tabule, k oblasti Severočeská tabule a celku Jičínská pahorkatina.

Z hlediska geologické stavby se zájmová oblast nachází v severní okrajové části české křídové pánve. V přímém podloží železniční trati a jejího širšího okolí jsou zastoupeny kvartérní sedimenty – spraše a sprašové hlíny, které překrývají křídové horniny mezozoika, zde zastoupeny slínovci a vápnitými jílovci.

Železniční trať v začátku úseku od km 10,768 do žel. přejezdu v km 10,926 (P3151) prochází po mírném náspu. Za přejezdem P3151 pak přechází do zářezu procházejícího svahem morfologické elevace Hlínice (361 m.n.m) tvořené slínovci a vápnitými jílovci. Ty nebyly v doplňujících sondách KS8 (před přejezdem P 3151) a KS9 v km 11,050 zastiženy.

Dále trať přechází do přímého úseku tvořeného vysokým náspem, který cca ve 2/3 své délky překračuje říčku Libuňku. V kopané sondě KS-1 provedené v předchozím průzkumu na začátku tohoto náspu a v kopané sondě KS11 provedené v rámci doplňujícího průzkumu byly v přímém podloží trati zjištěny zeminy třídy G3 G-F. V kopané sondě předchozího průzkumu KS-2 na konci tohoto náspu pak již byly zastiženy zeminy třídy F6 CI.

Dále za tímto náspem trať přechází do levostranného oblouku tvořeného zpočátku mírným zářezem, na jehož konci byly v kopané sondě předchozího průzkumu KS-3 situované před přejezdem P3153 zjištěny v přímém podloží trati zeminy třídy G3 G-F.

Dále za přejezdem P 3153 trať přechází do mírného náspu, v jehož průběhu byly v sondách KS12 doplňujícího a KS4 předchozího průzkumu zastiženy v přímém podloží trati zeminy třídy F6 CI.

Po krátkém přímém úseku obchází železniční trať pravostranným obloukem vedeným v odřezu morfologickou elevací tvořenou sprašovými hlínami. Tyto sprašové hlíny byly potvrzeny i v přímém podloží trati v kopaných sondách KS-5 a KS6 předchozího průzkumu a sondách KS13 a KS14 doplňujícího průzkumu. Kopané sondy KS6 a KS14 jsou situovány již na mírném náspu, který pokračuje až do konce



zájmového úseku.

Zájmová lokalita se nachází v oblasti s rozšířením spraší a sprašových hlín. Jedná se o zvláštní typ zemin (ČSN 73 6133).

Z výsledků předchozích laboratorních rozborů v sondách KS-2, KS-4, KS-5, KS-6 a doplňujících laboratorních rozborů v sondách KS-7, KS-8, KS-9, KS-10, KS-12, KS-13 a KS-14 vyplývá, že v těchto sondách byly zjištěny sprašové hlíny, které mají vyšší obsah jílovitých částic (vyšší než 15%), neobsahují CaCO_3 a mají vyšší index plasticity ($18\% < I_p < 27\%$).

Spraše a případně i sprašové hlíny se vyznačují obecně velkou stlačitelností a prosedavostí.

CELKOVÉ ZHODNOCENÍ DOSAŽENÝCH VÝSLEDKŮ

Provedený doplňující geotechnický průzkum postihuje zájmovou oblast v km 10,768 - 12,300 regionální železniční trati Libuň - Turnov. Jedná se o úsek železniční trati včetně 5-ti železničních přejezdů v km 10,926 (P3151-silniční), km 11,211 (P3152-polní ?), km 11,624 (P3153-polní ?), km 11,923 (P3154-silniční) a v km 12,210 (P3155-polní). Ve všech případech se jedná o jednokolejné přejezdy.

Požadovaná minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku v zájmovém úseku širé trati (podle předpisu SŽDC S4 – příloha č.6, Tabulka 1) $E_{pl} = 30 \text{ MPa}$.

Požadovaná minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku pro přejezdy a jejich přechodové oblasti (podle předpisu SŽDC S4 - příloha č. 24, odst. 14) : $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$.

Úsek železniční trati km 10,768 – km 12,300 (mimo přejezdy)

V traťovém úseku km 10,768 – 12,300 bylo na základě požadavku projektanta navrženo pražcové podloží TYP 6.

Tedy:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční (ochranná) vrstva ze štěrkodrti	o tl. 0,35m
vrstva zlepšené zeminy	o tl. 0,30m
subplán v hloubce (od ÚPP)	h 1,20m

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku $E_{pl} = 30 \text{ MPa}$. Výsledná hodnota vypočteného ekvivalentního modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku $E_{el} = 60,2 \text{ MPa}$.

Navržená tloušťka konstrukční (zde spíše ochranné) vrstvy ze štěrkodrti 0,35m – viz *Příloha 8: Návrh a posouzení pražcového podloží*, vychází z nutnosti ochrany zlepšené zeminy před nepříznivými účinky mrazu. Z hlediska požadované únosnosti je navržená konstrukce předimenzovaná.

V úseku km 11,200 – 11,250 upozorňuje SŽDC na blátivé místo, což naznačuje přítomnost nepropustných zemin v pražcovém podloží a nefunkčnost odvodnění. Morfologicky prochází trať v tomto úseku zářezem.

V úseku vysokého násypu tj. v oblasti sond KS1 a KS11 byly v přímém podloží trati zastiženy zeminy G3 G-F. Pokud by se tyto zeminy potvrdily v celé délce násypového tělesa (po snesení kolejového roštu), mohla by být v tomto úseku navržená sanace TYP-6 nahrazena TYPem 3 PP s následující skladbou:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční vrstva ze štěrkodrti	o tl. 0,15m
filtrační geotextilie na zemní pláni	
zemní plán v hloubce (od ÚPP)	h. 0,70m



Při výpočtu se vycházelo z hodnoty redukovaného modulu přetvárnosti v sondě KS11.

$E_{0red} = 26,5$ MPa zjištěného

Železniční přejezd v km 10,926 (P-3151)

V úseku železničního přejezdu situovaného na rozhraní mírného zářezu a mírného náspu byla v rámci tohoto doplňujícího průzkumu provedena kopaná sonda KS8 situovaná před železniční přejezd a v ní statická zatěžovací zkouška. Hodnota redukovaného modulu přetvárnosti byla stanovena na 7,5 MPa. V přímém podloží trati pak byly v této sondě zastiženy nebezpečně až vysoce namrzavé zeminy F6 CI.

Na základě výše uvedených výsledků bylo v úseku železničního přejezdu v km 10,926 navrženo pražcové podloží TYP 6 + ZKPP TYP 4. Tedy:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční vrstva ze štěrkodrti, ID = 0,90	o tl. 0,35m
vrstva zlepšené zeminy, ID = 0,90	o tl. 0,30m
subpláš v hloubce (od ÚPP)	h 1,20m

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku žel. přejezdu vč. ZKPP $E_{pl} = 50$ MPa. Výsledná hodnota vypočteného ekvivalentního modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku $E_{e1} = 60,2$ MPa. Navržená konstrukce vyhovuje z hlediska únosnosti a ochrany zlepšené zeminy před nepříznivými účinky mrazu.

Železniční přejezd v km 11,211 (P-3152)

V úseku za železničním přejezdem situovaným v mírném zářezu byla v rámci tohoto doplňujícího průzkumu provedena kopaná sonda KS10 (orientace sondy byla volena s ohledem na možnou přítomnost sítí, které nebyly v době provádění tohoto průzkumu jednoznačně určeny) a v ní byla provedena statická zatěžovací zkouška. Hodnota redukovaného modulu přetvárnosti byla stanovena na 7,7 MPa. V přímém podloží trati pak byly v této sondě zastiženy nebezpečně až vysoce namrzavé zeminy F6 CI.

Na základě výše uvedených výsledků bylo v úseku železničního přejezdu v km 11,211 navrženo pražcové podloží TYP 6 + ZKPP TYP 4.

Tedy:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční vrstva ze štěrkodrti, ID = 0,90	o tl. 0,35m
vrstva zlepšené zeminy, ID = 0,90	o tl. 0,30m
subpláš v hloubce (od ÚPP)	h 1,20m

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku žel. přejezdu vč. ZKPP $E_{pl} = 50$ MPa. Výsledná hodnota vypočteného ekvivalentního modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku $E_{e1} = 60,2$ MPa. Navržená

konstrukce vyhovuje z hlediska únosnosti a ochrany zlepšené zeminy před nepříznivými účinky mrazu.

Železniční přejezd v km 11,624 (P-3153)



V úseku za železničním přejezdem situovaným na mírném náspu byla v rámci tohoto doplňujícího průzkumu provedena kopaná sonda KS12 (orientace sondy byla volena s ohledem na možnou přítomnost sítí, které nebyly v době provádění tohoto průzkumu jednoznačně určené a také s ohledem na přítomnost mostního objektu hned za přejezdem) a v ní statická zatěžovací zkouška. Hodnota redukovaného modulu přetvárnosti byla na základě výsledků statické zatěžovací zkoušky a laboratorního rozboru zemin odebraných z kopané sondy stanovena na $E_{0red} = 7,3$ MPa a pražcové podloží železničního přejezdu bylo navrženo jako TYP 6 + ZKPP TYP 4.

Tedy:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční vrstva ze štěrkodrti, ID = 0,90	o tl. 0,35m
vrstva zlepšené zeminy, ID = 0,90	o tl. 0,30m
subpláš v hloubce (od ÚPP)	h 1,20m

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku žel. přejezdu vč. ZKPP $E_{pl} = 50$ MPa. Výsledná hodnota vypočteného ekvivalentního modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku $E_{e1} = 60,2$ MPa. Navržená konstrukce vyhovuje z hlediska únosnosti a ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu.

Uvedená konstrukce pražcového přejezdu vychází z předpokladu přítomnosti nebezpečně namrzavých zemin F6 CI zjištěných v sondě KS12 situované cca 26m za osou přejezdu. V případě, že budou v přímém podloží přejezdu zastíženy zeminy G3 G-F zjištěné cca 14m před přejezdem v sondě KS3, která byla provedena v rámci předchozího průzkumu a v případě že bude na těchto zeminách prokázán dostatečný redukovaný modul přetvárnosti, lze u tohoto přejezdu uvažovat s případnou změnou PP přejezdu na TYP3 a ZKPP na TYP5. Tedy:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční vrstva ze štěrkodrti	o tl. 0,50m
filtrační geotextilie na zemní pláni	
zemní pláš v hloubce (od ÚPP)	h. 1,05m

Orientačně byl tento ekvivalentní návrh pražcového podloží posouzen na základě redukovaného modulu přetvárnosti zjištěného v sondě KS11, kde byly v přímém podloží trati zastíženy obdobné zeminy jako v případě sondy KS3.

Železniční přejezd v km 11,923 (P-3154)

V úseku před železničním přejezdem situovaným v mírném zářezu byla provedena v km 11,870 (orientace sondy byla volena s ohledem na možnou přítomnost sítí, které nebyly v době provádění tohoto průzkumu jednoznačně určené) kopaná sonda KS13 a v ní statická zatěžovací zkouška. Hodnota redukovaného modulu přetvárnosti byla na základě výsledků statické zatěžovací zkoušky a laboratorního rozboru zemin odebraných z kopané sondy stanovena na $E_{0red} = 6,1$ MPa a pražcové podloží železničního přejezdu bylo navrženo jako TYP 6 + ZKPP TYP 4. Tedy:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční vrstva ze štěrkodrti, ID = 0,90	o tl. 0,35m
vrstva zlepšené zeminy, ID = 0,90	o tl. 0,30m
subpláš v hloubce (od ÚPP)	h 1,20m

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku žel. přejezdu vč. ZKPP $E_{pl} = 50$ MPa. Výsledná hodnota vypočteného ekvivalentního modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního



spodku $E_{e1} = 60,2$ MPa. Navržená konstrukce vyhovuje z hlediska únosnosti a ochrany zlepšené zeminy před nepříznivými účinky mrazu.

Parametry pro návrh PP podloží přejezdu byly brány z relativně vzdálené sondy KS13. V přímém podloží přejezdu lze ale předpokládat přítomnost zemin obdobných vlastností jako v sondě KS13 resp. v sondě KS5 provedené v rámci předchozího průzkumu.

Železniční přejezd v km 12,210 (P-3155)

V úseku před železničním přejezdem situovaném v mírném náspu byla provedena kopaná sonda KS14 (km 12,200) a v ní statická zatěžovací zkouška. Hodnota redukovaného modulu přetvárnosti byla na základě výsledků statické zatěžovací zkoušky a laboratorního rozboru zemin odebraných z kopané sondy stanovena na $E_{0red} = 6,6$ MPa a pražcové podloží železničního přejezdu bylo navrženo jako TYP 6 + ZKPP TYP 4. Tedy:

kolejové lože (bet. pražce)	o tl. 0,55m
konstrukční vrstva ze štěrkodrti, ID = 0,90	o tl. 0,35m
vrstva zlepšené zeminy, ID = 0,90	o tl. 0,30m
subpláš v hloubce (od ÚPP)	h 1,20m

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku žel. přejezdu vč. ZKPP $E_{pl} = 50$ MPa. Výsledná hodnota vypočteného ekvivalentního modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku $E_{e1} = 60,2$ MPa. Navržená konstrukce vyhovuje z hlediska únosnosti a ochrany zlepšené zeminy před nepříznivými účinky mrazu.

ZÁVĚR

Na základě požadavku projektanta bylo v důsledku obtížného navržení odvodnění a v rámci cenové úspory vlastních sanačních prací navrženo v celém zájmovém úseku trati včetně přejezdů pražcové podloží se zlepšenou zeminou zemní pláň – TYP 6. Pro případ realizace tzv. „na etapy“ byly provedeny i jednotlivé návrhy konstrukcí pražcového podloží přejezdů, jejich přechodových oblastí a vlastní širé trati v zájmovém úseku km 10,768 – 12,300.

Nově prováděná sanace se na obou stranách (začátku, konci) bude plynule napojovat na stávající pražcové podloží. Na konci úseku se bude napojovat na sanaci provedenou v rámci opravných prací v roce 2014. Všechna napojení budou provedena pomocí přechodových oblastí (klínů) dle předpisu SŽDC S4 a dle vzorových listů železničního spodku Ž4.

Druh a zrnitost použitého materiálu do železničního spodku musí být v souladu s předpisem SŽDC S4 a souvisejícími TKP.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Při provádění prací musí být zemní pláň a jednotlivé vrstvy sanace řádně a pravidelně hutněny a únosnost zemní pláně a pláň železničního spodku musí odpovídat předpisu SŽDC S4 a souvisejícím TKP. Těleso železničního spodku musí být provedeno dle vzorových listů železničního spodku Ž1-Ž8.

Při provádění výkopových prací se musí dbát zvláštní opatrnosti, protože se zde nacházejí kabelové



trasy nebo jiné inženýrské sítě.

Po odhalení zemní pláně se zde provede doplňující geotechnický průzkum a mocnost jednotlivých vrstev pražcového podloží se může upravit dle výsledků tohoto průzkumu.

Úpravy odvodnění

V celém rekonstruovaném úseku je stávající odvodnění (nezpevněné úseky) ve velmi špatném technickém stavu (příkopy jsou zanešené a často nefungují). Jelikož stávající odvodňovací systém je prakticky nefunkční, je v rámci tohoto SO navržena rekonstrukce odvodnění v celém úseku. Stávající odvodnění bude zrušeno a nově je odvodnění navrženo tak, aby odpovídalo zásadám předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek a Vzorových listů železničního spodku Ž3 – odvodňovací zařízení v aktuálním znění.

Nově je navržen systém odvodnění pomocí kombinace trativodů (drenáží) s otevřenými zpevněnými příkopy, které tvoří prefabrikované betonové tvarovky TZZ4 či žlaby tvaru UCB, UCH. Ty jsou osazeny do betonového lože (jejich použití je patrné z výkresové části).

Drenážní potrubí je v celé své délce navrženo plastové, světlosti DN 150 – DN250 (schválený typ trub). Na drenážním potrubí jsou navrženy kontrolní šachty Š- zejména o DN 400. Mimořádně jsou navrženy železobetonové šachty DN 1000. Sklonové, směrové poměry, parametry uložení potrubí a ostatní parametry trativodu jsou patrné z výkresové části – podélné profily, příčné řezy.

Propustek v km 12,336

Přestavba propustku spočívá v kompletní demolici stávající konstrukce z železobetonových trub DN400 a výstavby konstrukce nové. Nový propustek bude tvořen prefabrikovanými železobetonovými troubami DN600, které budou uloženy na podkladní železobetonovou desku a následně zabetonovány. Délka propustku bude 7,048m. Na vtokové straně propustku bude vybudována vtoková jímka a čelo bude tvořit seříznutá trouba. Na výtoku bude propustek ukončen železobetonovou opěrnou zdí s římsou. Vtok i výtok bude odlážděn kamennou dlažbou tl.250 mm do betonu tl.150 mm. V dlažbě a v opěrné zdi budou osazeny betonové bloky v vlysem roku výstavby a staničením propustku.

Most km 11,420

V rámci tohoto mostu dojde k výměně stávajících dřevěných pozednic (2ks) za nové stejných parametrů. Dále zde budou nahrazeny stávající klasické pryžové podložky pod patu kolejnice za provedení se sníženým třením a dále budou vyměněny stávající svěrkové komplety ŽS4 a materiál nový.

Dále bude obnovena funkčnost propustků km 11,919 a 11,928, které jsou v současné době zanesené. Zde bude provedeno odstranění naplavenin, kterými jsou zaneseny. Stávající zdivo bude přespárováno.

Propustek km 10,796 není v dokumentaci využit pro zaústění vod ze železničního spodku. Je zde využito nového vyústění km 10,869 169.

Propustek km 10,796 odvádí vody z přilehlých polí, luk a komunikace a převádí vody na druhou stranu trati.

Jelikož se v propustku km 10,796 nacházejí kabelové trasy ve správě ČEZ, O2, ČD Telematika, SŽDC OŘ HK - SSZT, nelze tento propustek dle vyjádření správce udržovat, dochází zde k jeho zanášení a proto je nutné tyto kabelové trasy z propustku vymístit.

Součástí dokumentace je projekt na vymístění sítí ČD Telematika a SŽDC OŘ HK – SSZT a dále podepsaná smlouva mezi investorem stavby a ČEZ o vymístění kabelové trasy ČEZ v období do 9měsíců od podpisu smlouvy. Náklady na toto vymístění budou součástí této stavby, avšak realizace i projektová dokumentace bude provedena samostatně ze strany ČEZu.

Součástí dokladové části je i potvrzení od O2, že na své náklady vymístí své sítě z tohoto propustku a toto



bude řešeno samostatně ze strany O2.

Úpravy nástupiště – Libuň zastávka

Stávající stav:

Celé nástupiště zastávky Libuň zastávka je ve vlastnictví obce Libuň (viz stanovisko OŘ HK a stanovisko Obec Libuň). Nástupiště se nachází v zastávce Libuň zastávka. Nástupištní hrana je délky 81m z čehož je nástupní hrana délky 72m. Nástupiště je tvořeno železobetonovými konzolovými deskami uložených na prefabrikátu TISCHER. Na nástupišti se nachází nástupištní přístřešek. Výška stávající hrany je 550mm nad TK.

Celé nástupiště je osvětleno. Celé nástupiště včetně osvětlení je ve vlastnictví obce Libuň. Osvětlení ani nástupiště nebude rekonstruováno.

Na nástupišti se nachází nástupištní přístřešek.

Navržený stav:

V rámci stavby se neuvažuje s rekonstrukcí stávajícího nástupiště. V rámci prací na železničním spodku bude provedena demontáž stávající nástupištní hrany a po provedení prací na sanaci bude hrana vrácena v původní poloze zpět ve stejné délce - tj. výška hrany nad temenem kolejnice 550mm.

Výpočtem vychází min. vzdálenost konce stávajícího nástupiště (km 12,010280) v hodnotě 1681 mm od osy přilehlé koleje. Vlivem velmi malého rozdílu maximální projektované hodnoty 1680 mm a vypočtené hodnoty 1681 mm se po dohodě s O13 stanovuje:

Nástupiště zůstane ve své původní poloze (délce). Projektovaná vzdálenost nástupiště od osy koleje bude 1680 mm, **avšak při realizaci stavby bude plně využito odchylky od projektované polohy +20 mm, tj. po realizaci bude skutečná vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje 1700 mm.**

Nástupištní přístřešek bude na nástupišti ponechán stávající. Osvětlení nástupiště nebude rekonstruováno.

Kapacitní údaje:

Nástupištní hrana demontáž a montáž..... 81m

SO 03 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

Stávající stav:

V traťovém úseku se nachází pět přejezdů v km 10,926, 11,211, 11,624, 11,923, a 12,210. Stav přejezdů je neuspokojivý s výjimkou přejezdu km 10,926, který byl v minulých letech opraven.

Železniční přejezd v km 10,926 (P3151) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce přejezdu je kombinovaná – vnitřní panely z celopryžové konstrukce, z vnější strany kolejnic je proveden živičný kryt, kolejnice tvaru S49. V rámci investiční akce je nutno použít rozebíratelnou konstrukci tj. přejezd se musí rekonstruovat.

Železniční přejezd v km 11,211 (P3152) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce přejezdu je dřevěná z prážců, kolejnice tvaru S49. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°29'40.62491N, 15°18'07.46701E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.



Železniční přejezd v km 11,624 (P3153) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce přejezdu je dřevěná z prachů, kolejnice tvaru S49. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°29'53.07520N, 15°18'14.27064E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.

Železniční přejezd v km 11,923 (P3154) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a), doplněn o DZ P6. Konstrukce živičná, kolejnice tvaru T. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°29'59.82313N, 15°18'04.45273E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.

Železniční přejezd v km 12,210 (P3155) trati Libuň - Turnov (číslo traťového úseku dle JŘ 041) je jednokolejný, zabezpečen pouze výstražnými kříži (A32a). Konstrukce přejezdu je dřevěná z prachů, kolejnice tvaru T. GPS souřadnice přejezdu jsou 50°30'05.65930N, 15°17'53.84199E. Požaduje se rekonstruovat přejezd.

Navržený stav:

Jedná se o jednokolejné železniční přejezdy. Stávající konstrukce všech přejezdů tj v km 10,926, 11,211, 11,624, 11,923, a 12,210 bude demontována. V rámci řešení je u všech přejezdů tj v km 10,926, 11,211, 11,624, 11,923, a 12,210 navržena nová polymerbetonová či železobetonová přejezdová konstrukce s návazností na stávající komunikaci.

Návaznost na stávající komunikace bude provedena pomocí živičného krytu či ze živičného recyklátu. Sanace prachového podloží u přejezdů je součástí SO 02. To samé platí pro odvodnění přejezdů. Železniční svršek v oblasti přejezdů je součástí SO 01.

Zabezpečení přejezdů je řešeno v samostatné PD - "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov", kde je investorem SŽDC s.o. stavební správa východ, jehož realizace se předpokládá ještě před realizací předmětné rekonstrukce koleje.

V rámci každého přejezdu budou dodány ze všech stran (podélně i napříč pod koleji) chráničky, které budou zaslepeny a připraveny pro budoucí využití. Z každé strany bude dodán svazek 4xKS chrániček DN100. Poloha uložení chrániček bude upřesněna v rámci realizace stavby, při které by již měl být znám návrh zabezpečení přejezdů, který zpracovává samostatná PD.

Konstrukce přejezdů musí být v souladu s předpisy SŽDC. Montáž přejezdové konstrukce bude provedena dle montážního návodu dodaného výrobcem přejezdové konstrukce a schválenými technickými podmínkami SŽDC. Všechny součásti přejezdové konstrukce (typ použité přejezdové konstrukce) musí být schválenou konstrukcí SŽDC s.o..

Vzhledem k tomu, že náhradní autobusová doprava od/do ŽST Libuň bude mít trasu přes provizorní komunikaci u přejezdu č.P3151, bude nutné použití vozidel menších rozměrů oproti autobusu - např. minibus.

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD č.P3151 v km 10,926

základní údaje:

Stávající konstrukce přejezdu (vnitřní panely celopryžové a vnější živičná konstrukce) bude demontována. Vyzískaná přejezdová konstrukce bude předána správci (SŽDC-OR HK).



V rámci navrženého řešení se prostorově přejezd prakticky neliší od stávajícího. Nově je navržena nová rozebíratelná polymerbetonová přejezdová konstrukce. Jedná se o přejezdovou konstrukci s vnějšími a vnitřními panely uložených do závěrných zídek uložených na základových patkách (viz podélný řez v ose komunikace) s návazností na stáv. komunikaci. Celková šířka konstrukce přejezdu zůstane zachována tj. 8,4m. Úhel křížení přejezdu zůstane stávající - 52°. Vlastníkem komunikace je Královéhradecký kraj. Komunikace bude provedena dle skladby "A".

Zabezpečení přejezdu je řešeno v samostatné PD - "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov", kde je investorem SŽDC s.o. stavební správa východ. Stávající zabezpečení přejezdu je provedeno pomocí výstražného kříže a dopravní značky P6 - "stůj, dej přednost v jízdě".

SKLADBA "A" dle TP 170, skladba D1-N-6-III-PIII

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+(ABS I)	50 mm
Spojovací asf. postřík 0,5 kg/m ²	
Asfaltový beton hrubý ACL 16+(ABH I)	60 mm
Spojovací asf. postřík 0,5 kg/m ²	
Obalované kamenivo ACP 16+(OK I)	50 mm
Spojovací asf. postřík 0,5 kg/m ²	
Kamenivo zpevněné cementem SC 0/32,C3/4(KSC I)	130 mm
Štěrkodrt' ŠDA	200 mm
Sanace štěrkodrt' ŠDB	300 mm
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM	790 mm

Hutněná pláň - Ev2 = 45 MPa

směrové a sklonové poměry železniční tratě a pozemní komunikace:

Přejezd se nachází na železniční trati v oblouku R=248m, kolej klesá ve sklonu 2,27 ‰, převýšení kolejnic je 74mm.

Komunikace - silnice III/28111 se nachází v oblouku R=80m, vzhledem k úpravám parametrů žel. trati a osazení nové přejezdové konstrukce bude niveleta komunikace upravena v délce 24,0m - viz výkres podélného profilu. Asfaltobetonový povrch komunikace bude mít základní šířku 5,0m. Budou provedeny nezpevněné krajnice šířky 0,5m. Na obou stranách přejezdu bude provedeno plynulé napojení na stávající šíři komunikace.

popis železničního svršku a spodku v místě přejezdu:

Železniční svršek:

kolejnice 49E1, betonový pražec B91/S2 (upevnění W14 antikorozi), štěrkové lože fr. 31,5-63 mm min. tl. 0,35 m (na pláni žel.spodku min. 50 MPa). Železniční svršek je součástí samostatného objektu železničního spodku - SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK.

Železniční spodek:

SANACE PP typ 6 + ZKPP typ 4 - konstrukční vrstva z recykl.(předrceného) štěrku. lože fr.0-32mm tl. 0,35 m (Id=0,90, Ešd=50MPa), vrstva ze zlepšené zeminy o min.tl.po zhutnění 0,30m (Ep zlep=min.40Mpa na této vrstvě, PS min.100%, Id=min.0,9). viz SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

V rámci železničního spodku na základě provedení GTP bylo navrženo ZKPP – toto je součástí



samostatného objektu železničního spodku. Zemní pláň (dále jen ZePl) je navržena jako jednostranně skloněná. sklon ZePl je 5% a to vždy na stranu odvodňovacího zařízení.(drenáží). Ty jsou též součástí SO železniční spodek.

způsob odvodnění žel. přejezdu:

Železniční přejezd bude nově odvodněn pomocí změny nivelety povrchu silniční komunikace a osazením odvodňovacího žlabu vpravo od trati do nejnižšího místa v niveletě komunikace. Bude osazen nový odvodňovací žlab, včetně plastových poklopů. Celá konstrukce žlabu včetně poklopu bude mít únosnost D400. Odvodňovací žlab bude pomocí potrubí PVC DN150 napojen do železničního příkopu.

popis inženýrských sítí v místě přejezdu:

Dle dostupných údajů od správců ing. sítí se v zájmovém území nachází kabelové vedení ČD - Telematika a.s. s kabelové vedení ČD SSZT. V blízkosti zájmového území se nacházejí sítě vodovodu a vedení Telefonica a.s. Všechny inženýrské sítě musejí být před zahájením výkopových prací vytýčeny.

dopravní značení:

Dopravní značení nebude upravováno.

popis případných objízdných tras:

V případě rekonstrukce přejezdu č.P3151 nelze zřídit objízdnou trasu. Je proto v těsné blízkosti přejezdové konstrukce navrženo zřízení provizorní komunikace vybudované ze silničních panelů. Provizorní komunikace bude mít šíři 4,5m. Předpokládá se budování přejezdové konstrukce po částech. Je navrženo vybudování části přejezdové konstrukce, která prostorově nekoliduje s provizorní komunikací a po odstranění provizorní komunikace dobudování zbývajících částí přejezdové konstrukce. Je proto nutné při objednávce přejezdové konstrukce ve spolupráci s výrobcem zvolit vhodné délky základových patek pod závěrné zidky.

Vzhledem k tomu, že náhradní autobusová doprava od/do ŽST Libuň bude mít trasu přes provizorní komunikaci, bude nutné použití vozidel menších rozměrů oproti autobusu - např. minibus.

posouzení rozhledových poměrů:

Rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla pro případ poruchy PZS dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380 je zakresleno v části E.1.1 situaci navrženého stavu (část 1-4).

Vzhledem k tomu, že realizace nového zabezpečení přejezdů v rámci stavební akce "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov" bude s největší pravděpodobností realizováno ještě před rekonstrukcí přejezdu je uvažována traťová rychlost 10km/h.

pro rychlost dráž.vozidla 10 km/hod. (Lp dle čl. 7.4.3 a tabulky 3) úhel křížení = 52°.

$$L_p = 61,0 \text{ m}$$

Do prostoru rozhled.trojúhelníků nejsou nově umísťovány žádné překážky



ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD č.P3152 v km 11,211

základní údaje:

Stávající konstrukce přejezdu (výdřeva) bude demontována.

V rámci navrženého řešení bude provedeno rozšíření žel. přejezdu. Nově je navržena nová rozebíratelná železobetonová přejezdová konstrukce. Jedná se o přejezdovou konstrukci s vnějšími a vnitřními panely uložených do závěrných zídek uložených na základových patkách (viz podélný řez v ose komunikace) s návazností na stáv.komunikaci. Celková šířka konstrukce bude nově 6,0m. Úhel křížení přejezdu bude 83°. Vlastníkem komunikace je Obec Libuň. Komunikace bude provedena dle skladby "B".

Zabezpečení přejezdu je řešeno v samostatné PD - "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov", kde je investorem SŽDC s.o. stavební správa východ.Stávající zabezpečení přejezdu je provedeno pomocí výstražného kříže a dopravní značky P6 - "stůj, dej přednost v jízdě" a zákazem vjezdu nákladních vozidel (B17) jejichž délka přesahuje 12m.

SKLADBA "B"

R-materiál R-mat.	100 mm
Spojovací asf. postřik 0,5 kg/m ²	
Štěrkoдрť ŠD _B	300 mm
Sanace štěrkoдрť ŠD _B	200 mm
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM	790 mm

Hutněná pláň - Ev2 = 30 MPa

směrové a sklonové poměry železniční tratě a pozemní komunikace:

Přejezd se nachází na železniční trati v přímé, kolej klesá ve sklonu 7,54 ‰. Místní komunikace se nachází v přímé, vzhledem k úpravám parametrů žel. trati a osazení nové přejezdové konstrukce bude niveleta komunikace upravena v délce 23,66m - viz výkres podélného profilu. Povrch komunikace bude proveden z asfaltového recyklátu a bude mít základní šířku 5,0m. Budou provedeny nepevněné krajnice šířky 0,5m. Na obou stranách přejezdu bude provedeno plynulé napojení na stávající šíři komunikace.

popis železničního svršku a spodku v místě přejezdu:

Železniční svršek:

kolejnice 49E1, betonový pražec B91/S2 (upevnění W14 antikorozi), štěrkové lože fr. 31,5-63 mm min. tl. 0,35 m (na pláni žel.spodku min. 50 MPa). Železniční svršek je součástí samostatného objektu železničního spodku - SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK.

Železniční spodek:

SANACE PP typ 6 + ZKPP typ 4 - konstrukční vrstva z recykl.(předrceného) štěrku. lože fr.0-32mm tl. 0,35 m (Id=0,90, E_{sd}=50MPa), vrstva ze zlepšené zeminy o min.tl.po zhutnění 0,30m (E_p zlep=min.40Mpa na této vrstvě, PS min.100%, Id=min.0,9). viz SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

V rámci železničního spodku na základě provedení GTP bylo navrženo ZKPP – toto je součástí samostatného objektu železničního spodku. Zemní pláň (dále jen ZePl) je navržena jako jednostranně



skloněná. sklon ZePl je 5% a to vždy na stranu odvodňovacího zařízení.(drenáží). Ty jsou též součástí SO železniční spodek.

způsob odvodnění žel. přejezdu:

Železniční přejezd bude odvodněn pomocí odvodňovacího žlabu umístěného vpravo od trati. Bude osazen nový odvodňovací žlab, včetně plastových poklopů. Celá konstrukce žlabu včetně poklopu bude mít únosnost D400. Odvodňovací žlab bude pomocí potrubí PVC DN300 napojen do železničního příkopu.

popis inženýrských sítí v místě přejezdu:

Dle dostupných údajů od správců ing. sítí se v zájmovém území nachází kabelové vedení ČD - Telematika a.s. s kabelové vedení ČD SSZT, kanalizace a podzemní vedení Telefónica a.s.. Všechny inženýrské sítě musejí být před zahájením výkopových prací vytýčeny.

dopravní značení:

Dopravní značení nebude upravováno.

popis případných objízdných tras:

V případě rekonstrukce přejezdu č.P3152 nelze zřídit objízdnou trasu. Je proto v těsné blízkosti přejezdové konstrukce navrženo zřízení provizorní komunikace vybudované ze silničních panelů. Provizorní komunikace bude mít šíři 3,0m.

posouzení rozhledových poměrů:

Rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla pro případ poruchy PZS dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380 je zakresleno v části E.1.1 situaci navrženého stavu (část 1-4).

Vzhledem k tomu, že realizace nového zabezpečení přejezdů v rámci stavební akce "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov" bude s největší pravděpodobností realizováno ještě před rekonstrukcí přejezdu je uvažována traťová rychlost 10km/h.

pro rychlost dráž.vozidla 10 km/hod. (Lp dle čl. 7.4.3 a tabulky 3) úhel křížení = 83°.

Lp = 58,0 m

Do prostoru rozhled.trojúhelníků nejsou nově umísťovány žádné překážky

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD č.P3153 v km 11,624

základní údaje:

Stávající konstrukce přejezdu (výdřeva) bude demontována.

V rámci navrženého řešení bude provedeno rozšíření žel. přejezdu. Nově je navržena nová rozebíratelná železobetonová přejezdová konstrukce. Jedná se o přejezdovou konstrukci s vnějšími a vnitřními panely uložených do závěrných zidek uložených na základových patkách (viz podélný řez v ose komunikace) s návazností na stáv.komunikaci. Celková šířka přejezdové konstrukce bude nově 6,0m. Úhel křížení přejezdu zůstane bude 87°. Vlastníkem komunikace je Obec Libuň. Komunikace bude provedena dle skladby "C".

Zabezpečení přejezdu je řešeno v samostatné PD - "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov", kde je investorem SZDC s.o. stavební správa východ.Stávající zabezpečení přejezdu je provedeno pomocí výstražného kříže a dopravní značky P6 - "stůj, dej přednost v jízdě" a zákazem vjezdu nákladních vozidel (B17) jejichž délka přesahuje 12m.



SKLADBA "C" dle TP 170, skladba D2-N-3-V-PIII	
Asfaltový beton hrubý ACO 16 (ABH II)	60 mm
Spojovací asf. postřik 0,5 kg/m ²	
R-materiál R-mat.	60 mm
Spojovací asf. postřik 0,5 kg/m ²	
Štěrkodrt' ŠDB	250 mm
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM	370 mm

Hutněná pláň - $E_{v2} = 30 \text{ MPa}$

směrové a sklonové poměry železniční tratě a pozemní komunikace:

Přejezd se nachází na železniční trati v oblouku $R=248,5\text{m}$, kolej je vodorovná (0,00 ‰). Místní komunikace se nachází v oblouku $R=80\text{m}$, vzhledem k úpravám parametrů žel. trati a osazení nové přejezdové konstrukce bude niveleta komunikace upravena v délce 36,47m - viz výkres podélného profilu. Povrch komunikace bude proveden z asfaltového betonu a bude mít základní šířku 5,0m. Budou provedeny nezpevněné krajnice šířky 0,5m. Na obou stranách přejezdu bude provedeno plynulé napojení na stávající šíři komunikace.

popis železničního svršku a spodku v místě přejezdu:

Železniční svršek:

kolejnice 49E1, betonový pražec B91/S2 (upevnění W14 antikorozi), štěrkové lože fr. 31,5-63 mm min. tl. 0,35 m (na pláni žel.spodku min. 40 MPa). Železniční svršek je součástí samostatného objektu železničního spodku - SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK.

Železniční spodek:

SANACE PP typ 6 + ZKPP typ 4 - konstrukční vrstva z recykl.(předrceného) štěrku lože fr.0-32mm tl. 0,35 m ($I_d=0,90$, $E_{sd}=50\text{MPa}$), vrstva ze zlepšené zeminy o min.tl.po zhutnění 0,30m ($E_p \text{ zlep}=\text{min.}40\text{MPa}$ na této vrstvě, PS min.100%, $I_d=\text{min.}0,9$). viz SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

V rámci železničního spodku na základě provedení GTP bylo navrženo ZKPP – toto je součástí samostatného objektu železničního spodku. Zemní pláň (dále jen ZePl) je navržena jako jednostranně skloněná. sklon ZePl je 5% a to vždy na stranu odvodňovacího zařízení.(drenáží). Ty jsou též součástí SO železniční spodek.

způsob odvodnění žel. přejezdu:

Odvodnění přejezdu není třeba řešit zvláštními opatřeními. Niveleta komunikace na obou stranách přejezdu zajišťuje odvod srážkových vod směrem od přejezdu.

popis inženýrských sítí v místě přejezdu:

Dle dostupných údajů od správců ing. sítí se v zájmovém území nachází kabelové vedení ČD - Telematika a.s. s kabelové vedení ČD SSZT, podzemní vedení Českých radiokomunikací a podzemní vedení Telefónica a.s. Dále nadzemní vedení VN ČEZ Distribuce a.s.. Všechny inženýrské sítě musejí být před zahájením výkopových prací vytýčeny.

dopravní značení:

Dopravní značení nebude upravováno.



popis případných objízdnych tras:

V případě rekonstrukce přejezdu č.P3153 bude zřízena objízdná trasa. Objízdná trasa bude vedena po silnici I/35, dále po místní komunikaci přes železniční přejezd č.P3154, dále po polní cestě do obce Šidloby.

Železniční přejezdy č.P3153 a č.P3154 proto nesmějí být rekonstruovány současně.

Polní cesta bude v celé délce upravena za použití materiálu z vytěženého šterkového lože v tl.150mm.

posouzení rozhledových poměrů:

Rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla pro případ poruchy PZS dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380 je zakresleno v části E.1.1 situaci navrženého stavu (část 1-4).

Vzhledem k tomu, že realizace nového zabezpečení přejezdů v rámci stavební akce "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov" bude s největší pravděpodobností realizováno ještě před rekonstrukcí přejezdu je uvažována traťová rychlost 10km/h.

pro rychlost dráž.vozidla 10 km/hod. (Lp dle čl. 7.4.3 a tabulky 3) úhel křížení = 87°.

$$L_p = 57,0 \text{ m}$$

Do prostoru rozhled.trojúhelníků nejsou nově umísťovány žádné překážky

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD č.P3154 v km 11,923

základní údaje:

Stávající konstrukce přejezdu (výdřeva) bude demontována. Nově je navržena nová rozebíratelná polymerbetonová přejezdová konstrukce. Jedná se o přejezdovou konstrukci s vnějšími a vnitřními panely uložených do závěrných zídek uložených na základových patkách (viz podélný řez v ose komunikace) s návazností na stáv.komunikaci. Celková šířka konstrukce přejezdu bude 6,0m. Úhel křížení přejezdu bude 88°. Vlastníkem komunikace je Obec Libuň. Komunikace bude provedena dle skladby "A".

Zabezpečení přejezdu je řešeno v samostatné PD - "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov", kde je investorem SŽDC s.o. stavební správa východ. Stávající zabezpečení přejezdu je provedeno pomocí výstražného kříže a dopravní značky P6 - "stůj, dej přednost v jízdě".

SKLADBA "A" dle TP 170, skladba D1-N-6-III-PIII

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+(ABS I)	50 mm
Spojovací asf. postřík 0,5 kg/m ²	
Asfaltový beton hrubý ACL 16+(ABH I)	60 mm
Spojovací asf. postřík 0,5 kg/m ²	
Obalované kamenivo ACP 16+(OK I)	50 mm
Spojovací asf. postřík 0,5 kg/m ²	
Kamenivo zpevněné cementem SC 0/32,C3/4(KSC I)	130 mm
Šterkodrt' ŠDA	200 mm
Sanace šterkodrt' ŠDB	300 mm
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM	790 mm

Hutněná pláň - Ev2 = 45 MPa



směrové a sklonové poměry železniční tratě a pozemní komunikace:

Přejezd se nachází na železniční trati v přímé, kolej stoupá 11,85 ‰.

Místní komunikace se nachází v přímé, vzhledem k úpravám parametrů žel. trati a osazení nové přejezdové konstrukce bude niveleta komunikace upravena v délce 30,0m - viz výkres podélného profilu. Asfaltobetonový povrch komunikace bude mít základní šířku 5,0m. U komunikace budou od přejezdové konstrukce směrem do centra Libuně osazeny silniční obruby s převýšením 150mm. Podél komunikace směrem od přejezdu na Svatý Petr budou provedeny nezpevněné krajnice šířky 0,5m. Na obou stranách přejezdu bude provedeno plynulé napojení na stávající šíři komunikace.

popis železničního svršku a spodku v místě přejezdu:

Železniční svršek:

kolejnice 49E1, betonový pražec B91/S2 (upevnění W14 antikorozi), šterkové lože fr. 31,5-63 mm min. tl. 0,35 m (na pláni žel.spodku min. 50 MPa). Železniční svršek je součástí samostatného objektu železničního spodku - SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK.

Železniční spodek:

SANACE PP typ 6 + ZKPP typ 4 - konstrukční vrstva z recykl.(předrceného) šterk. lože fr.0-32mm tl. 0,35 m (Id=0,90, Ešd=50MPa), vrstva ze zlepšené zeminy o min.tl.po zhutnění 0,30m (Ep zlep=min.40Mpa na této vrstvě, PS min.100%, Id=min.0,9). viz SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

V rámci železničního spodku na základě provedení GTP bylo navrženo ZKPP – toto je součástí samostatného objektu železničního spodku. Zemní plán (dále jen ZePl) je navržena jako jednostranně skloněná. sklon ZePl je 5% a to vždy na stranu odvodňovacího zařízení.(drenáží). Ty jsou též součástí SO železniční spodek.

způsob odvodnění žel. přejezdu:

Železniční přejezd bude nově pomocí odvodňovacího žlabu do komunikace vpravo od trati. Bude osazen nový odvodňovací žlab, včetně plastových poklopů. Celá konstrukce žlabu včetně poklopu bude mít únosnost D400. Odvodňovací žlab bude pomocí potrubí PVC DN300 napojen do železničního příkopu.

Součástí stavební akce budou úpravy vtoků a výtoků propustků, kterými je převáděna pod trati srážková voda ze silničních příkopů. Budou provedena železobetonová čela a boční křídla propustků. Bude provedeno jejich zakrytování pomocí žárově zinkovaných porořšťů, které budou odnímatelné pro potřebu čištění propustků.

popis inženýrských sítí v místě přejezdu:

Dle dostupných údajů od správců ing. sítí se v zájmovém území nachází kabelové vedení ČD - Telematika a.s., kabelové vedení veřejného osvětlení. Dále nadzemní vedení NN ČEZ Distribuce a.s.

V blízkosti zájmového území se nachází vedení Telefónica a.s. Všechny inženýrské sítě musejí být před zahájením výkopových prací vytyčeny.



dopravní značení:

Dopravní značení nebude upravováno.

popis případných objízdných tras:

V případě rekonstrukce přejezdu č.P3154 bude zřízena objízdná trasa. Objízdná trasa bude vedena po silnici I/35, dále po místní komunikaci přes železniční přejezd č.P3153 do obce Šidloby, a následně po polní cestě k místní komunikaci vedoucí do obce Svatý Petr. Železniční přejezdy č.P3153 a č.P3154 proto nesmějí být rekonstruovány současně. Komunikace v obci Šidloby budou dočasně zjednosměrněny.

Polní cesta bude v celé délce upravena za použití materiálu z vytěženého štěrkového lože v tl.150mm.

posouzení rozhledových poměrů:

Rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla pro případ poruchy PZS dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380 je zakresleno v části E.1.1 situaci navrženého stavu (část 1-4).

Vzhledem k tomu, že realizace nového zabezpečení přejezdů v rámci stavební akce "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov" bude s největší pravděpodobností realizováno ještě před rekonstrukcí přejezdu je uvažována traťová rychlost 10km/h.

pro rychlost dráž. vozidla 10 km/hod. (Lp dle čl. 7.4.3 a tabulky 3) úhel křížení = 88°.

Lp = 57,0 m

Do prostoru rozhled.trojúhelníků nejsou nově umísťovány žádné překážky

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD č.P3155 v km 12,210

základní údaje:

Stávající konstrukce přejezdu (výdřeva) bude demontována.

V rámci navrženého řešení bude provedeno rozšíření žel. přejezdu. Nově je navržena nová rozebiratelná železobetonová přejezdová konstrukce. Jedná se o přejezdovou konstrukci s vnějšími a vnitřními panely uložených do závěrných zídek uložených na základových patkách (viz podélný řez v ose komunikace) s návazností na stáv.komunikaci. Celková šířka konstrukce bude nově 7,20. Úhel křížení přejezdu bude 65°. Vlastníkem komunikace je Obec Libuň. Komunikace bude provedena dle skladby "B".

Zabezpečení přejezdu je řešeno v samostatné PD - "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov", kde je investorem SŽDC s.o. stavební správa východ.Stávající zabezpečení přejezdu je provedeno pomocí výstražného kříže a dopravní značky P6 - "stůj, dej přednost v jízdě".

SKLADBA "B"

R-materiál R-mat.	100 mm
Spojovací asf. postřik 0,5 kg/m ²	
Štěrkoдрт ŠDB	300 mm
Sanace štěrkoдрт ŠDB	200 mm
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM	790 mm

Hutněná pláň - Ev2 = 30 MPa

směrové a sklonové poměry železniční tratě a pozemní komunikace:

Přejezd se nachází na železniční trati v oblouku R=248,5m, kolej stoupá ve sklonu 7,57 %. Polní cesta se



nachází v přímé, vzhledem k úpravám parametrů žel. trati a osazení nové přejezdové konstrukce bude niveleta komunikace upravena v délce 21,85m - viz výkres podélného profilu. Povrch komunikace bude proveden z asfaltového recyklátu a bude mít základní šířku 4,0m. Budou provedeny nepevněné krajnice šířky 0,5m. Na obou stranách přejezdu bude provedeno plynulé napojení na stávající širší cesty.

popis železničního svršku a spodku v místě přejezdu:

Železniční svršek:

kolejnice 49E1, betonový pražec B91/S2 (upevnění W14 antikorozi), šterkové lože fr. 31,5-63 mm min. tl. 0,35 m (na pláni žel.spodku min. 50 MPa). Železniční svršek je součástí samostatného objektu železničního spodku - SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK.

Železniční spodek:

SANACE PP typ 6 + ZKPP typ 4 - konstrukční vrstva z recykl.(předrceného) šterk. lože fr.0-32mm tl. 0,35 m ($Id=0,90$, $E_{sd}=50MPa$), vrstva ze zlepšené zeminy o min.tl.po zhutnění 0,30m (E_p zlep=min.40Mpa na této vrstvě, PS min.100%, $Id=min.0,9$). viz SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

V rámci železničního spodku na základě provedení GTP bylo navrženo ZKPP – toto je součástí samostatného objektu železničního spodku. Zemní pláň (dále jen ZePl) je navržena jako jednostranně skloněná. sklon ZePl je 5% a to vždy na stranu odvodňovacího zařízení.(drenáží). Ty jsou též součástí SO železniční spodek.

způsob odvodnění žel. přejezdu:

Odvodnění přejezdu není třeba řešit zvláštními opatřeními. Niveleta komunikace na obou stranách přejezdu zajišťuje odvod srážkových vod směrem od přejezdu.

popis inženýrských sítí v místě přejezdu:

Dle dostupných údajů od správců ing. sítí se v blízkosti zájmového území nachází podzemní kabelové vedení ČD - Telematika a.s. a podzemní kabelové vedení Českých radiokomunikací Všechny inženýrské sítě musejí být před zahájením výkopových prací vytýčeny.

dopravní značení:

Dopravní značení nebude upravováno.

popis případných objízdných tras:

V případě rekonstrukce přejezdu č.P3155 nebude zřizována objízdná trasa. Přístup na polní pozemky je možný z jiné komunikace.

posouzení rozhledových poměrů:

Rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla pro případ poruchy PZS dle čl. 7.3.4 ČSN 73 6380 je zakresleno v části E.1.1 situaci navrženého stavu (část 1-4).

Vzhledem k tomu, že realizace nového zabezpečení přejezdů v rámci stavební akce "Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov" bude s největší pravděpodobností realizováno ještě před rekonstrukcí přejezdu je uvažována traťová rychlost 10km/h.



pro rychlost dráž.vozidla 10 km/hod. (Lp dle čl. 7.4.3 a tabulky 3) úhel křížení = 65°.

Lp = 60,0 m

Do prostoru rozhled.trojúhelníků nejsou nově umísťovány žádné překážky

kapacitní údaje :

- rekonstrukce přejezdů 5ks

SO 04 PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS

Jedná se o kabelové trasy ve správě O2.

Před zahájením prací je nutno provést vytýčení a vykopání sond příčných přechodů, aby při provádění prací nedošlo k jejich poškození. Po zjištění hloubkového uložení se provede případné hloubkové snížení na požadovanou hodnotu dle normy. Kabelová trasa bude ručně odkopána, zkontrolována zdali je uložena v kabelové chráničce a dále zde budou poškozené části chráničky vyměněny a chráničky budou prodlouženy až do míst za křížení s nově navrženým odvodněním. Kabelové chráničky budou provedeny z betonových žlabů s kryty. Práce na železničním spodku zde budou probíhat s největší opatrností a převážně ručně. Zlepšená zemina zde bude provedena způsobem z centra. **Nesmí zde být použito zemní frézy!!!!**

Uložení do chráničky a či žlabu bude odsouhlaseno se správcem sítě. Navržené řešení bude případně upraveno dle místních podmínek a bude odsouhlaseno se správcem sítě. Prováděné práce musí být dle viz. B1.2. Ochranná pásma a dle viz. část H.1. Dokladová část.

PS 01 ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

Neprovádějí se zde markantní zásahy do zabezpečovacího zařízení. Stávající součásti zabezpečovacího zařízení budou demontovány a po provedení ostatní prací budou opětovně nainstalovány.

Popis současného stavu

V rekonstruovaném mezistaničním úseku Libun - Rovensko pod Troskami je provoz řízen dle předpisu SŽDC D1. Tratová rychlost je v daném mezistaničním úseku 60km/h a zábrzdňá vzdálenost je 400m.

Železniční stanice Libun je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením typu RZZ - AŽD 71 s tlačítkovou volbou a cestovým systémem. V současné době jsou ve stanici použity kolejové obvody s typovým označením KO 43. Jedná se o dvoupásové kolejové obvody o signálním kmitočtu 275Hz, stykovými transformátory DT-075 a kolejovými relé DSŠ12S.

Účel navrhované výstavby

V rámci stavby tohoto provozního souboru bude upraveno stávající staniční zabezpečovací zařízení ŽST Libun v mezistaničním úseku Libun - Rovensko pod Troskami, kde budou prováděny nové stavební úpravy v rámci souvisejících stavebních objektu SO 01, SO 02 a SO 03 mezi km 10,768 - 12,433. Dodatečné mechanické ochrany a přeložky stávajících kabelových tras ve správě SŽDC, s.o. - OR HKR - SSZT jsou řešeny v rámci souvisejícího provozního souboru PS 02.2.

Koncepce technického řešení

Navržené technické řešení spočívá v úpravě stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Libun v mezistaničním úseku Libun - Rovensko pod Troskami, kde budou prováděny nové stavební úpravy v rámci souvisejících stavebních objektu SO 01, SO 02 a SO 03 mezi km 10,768 - 12,433. Ke kolizi stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Libun s navrženými stavebními úpravami dochází:

- v km 10,791 - zde bude provedena demontáž stávajícího seřaďovacího návěstidla Se12 včetně demontáže



stávajících stykových transformátoru

- v km 11,102 - zde dojde k demontáži stykových transformátoru u vjezdového návěstidla S

- v km 11,702 - zde dojde k demontáži stykových transformátoru před předvěstí PrS

Demontované zabezpečovací zařízení bude po rekonstrukci železničního svršku a spodku nahrazeno novým zabezpečovacím zařízením stejného typu. Demontáž a následná montáž izolovaných styků v km 10,791; 11,102 a 11,702 je rozpočtově zahrnuta v souvisejícím stavebním objektu SO 01 Železniční svršek. V místech nově zřizovaných izolovaných styků budou použity nové stykové transformátory a lanová propojení.

Zároveň dojde k demontáži stávajících vzdálenostních upozorňovadel před předvěstí PrS v km 11,502. Demontovaná vzdálenostní upozorňovadla budou nahrazena novými vzdálenostními upozorňovadly před předvěstí PrS v km 11,502 a budou doplněna vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“ před vjezdovým návěstidlem S v km 11,102.

Vjezdové návěstidlo S v km 11,102 včetně předvěstí PrS v km 11,502 zůstanou stávající, jelikož nedochází ke kolizi s navrženými stavebními úpravami.

Všechny výše uvedené změny jsou patrné z výkresové dokumentace tohoto PS na v. c.0200 Situační schéma. Nové zabezpečovací zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC, s.o. (CD), zejména dle předpisu T200. Všechny úpravy bude nutné provádět na základě výlukového rozkazu vydaného na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC, s.o. - OR Hradec Králové, přičemž stanovené casy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Po skončení kolejové výluky musí být zabezpečovací zařízení již v provozu.

PS 02 PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS

Jedná se o kabelové trasy ve správě SSZT, SEE a ČD Telematika. Podrobně je popsáno v části D. v PS 02. Jedná se o ochranu či přeložku kabelových tras výše uvedených správců. Přeložky se nacházejí zejména v prosotru km 10,796, kde se jedná o vymístění kabelových tras z propustky. Ostatní přeložky či ochrany kabelových tras jsou vyvolány v návaznosti na SO 01 a SO 02 a SO03 a jejich technické řešení.

Před zahájením prací je nutno provést vytýčení a vykopání sond příčných přechodů či souběhů kabelových tras, aby při provádění prací nedošlo k jejich poškození.

A.2.4 Dotčené území stavbou

Předmětná stavba bude prováděna především v rámci drážních především pozemků. Jedná se o rekonstrukci stávající trati s minimálními směrovými posuny a výškovými zdvihy či poklesy. Na obou koncích stavby se plynule navazuje na stávající stav. Stavba se nachází na okraji intravilánu obce Libuň. Stavba bude prováděna na těchto pozemcích:

Číslo pozemku dráhy:

922/5 - České dráhy, a.s., nábf. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222,
Nové Město, Praha, 11000 (výměra 17602m²)

922/1 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00 (výměra 6406m²)

923 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00 (výměra 3668m²)



924 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 2679m²)

925 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 1387m²)

926 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 2316m²)

927 - SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00(výměra 6919m²)

Číslo pozemku ostatní:

890/1 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 14982m²) – přejezd km 11,923

15/14 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 80m²) –přejezd km 11,923

892/4 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 1570m²) – přejezd km 11,624

892/9 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 548 m²) – přejezd km 11,624

892/5 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 19 m²) – přejezd km 11,624

873 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 1962m²) - přejezd km 11,211

931- Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 821 m²) - přejezd km 11,211

932 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 804m²) – bývalý přejezd

933 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 163m²) –přejezd km 12,210

935 – Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové (výměra 1905m²) – komunikace č.28111

936 – Královéhradecký kraj, Pivovarské náměstí 1245/2, 50003 Hradec Králové (výměra 5310m²) – komunikace č.28111

860/1 – Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 140 00 Praha 4 (výměra 26787m²) – nadjezd nad komunikací E442

Číslo pozemku umístění zařízení staveniště :

922/5 - České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 12, č.p.1222, Nové Město, Praha, 11000 (výměra 17602m²) – žst. Libuň

891/3 – Obec Libuň, č.p.27, 507 15 Libuň (výměra 3218 m²) - úprava účelové komunikace v rámci zřízení objízdné trasy

105/2 - Komárek Ladislav Ing., Přátelství 517, Nové Město, 50601 Jičín (výměra 158 m²)



- provizorní komunikace zřízená na dobu rekonstrukce přejezdu v km 11,211

Do zásahu do podzemních vod nedochází, nedojde ani ke změně odtokových poměrů, zaústění rekonstruovaných drenáží je provedeno do stávajících propustků, vodotečí. Stavba není situovaná do blízkosti chráněné oblasti nebo přírodní rezervace. Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky ani pozemky zemědělského půdního fondu.

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Pro danou stavbu platí výčet předpisů a nařízení, který je uveden jako příloha č.j. 530/1999–O7 “Směrnice k organizaci přípravy a realizaci investiční výstavby u DDC”, která vstoupila v platnost dnem 15. dubna 1999.

Dokumentace je vypracována dle směrnice generálního ředitele SŽDC č.11/2006 “Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (č.j. 13 511/06 OP ze dne 30.6.2007)

Při stanovení nákladů stavby bylo postupováno v podle „směrnice generálního ředitele č.20/2004“.

Před zahájením prací je nutno provést vytyčení všech inženýrských sítí ve stavbou dotčeném prostoru. Zejména pak je třeba provést vytyčení a vykopání sond příčných přechodů všech inženýrských sítí v dotčeném prostoru, aby při provádění prací nedošlo k jejich poškození. Provozem nové koleje a rekonstruované části kolejí nevzniknou žádné rizikové zdroje, nebezpečné odpady, případně jiné vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí. Během prací dojde k dočasnému zvýšení hluchnosti a prašnosti v dané oblasti.

Vyzískaný materiál železničního svršku určený předkategorizací jako možný pro další užití bude protokolárně předán objednateli. Vyzískaná část šterkové lože bude použita pro úpravu povrchu objízdné komunikace (účelová komunikace s nezpevněným povrchem), zbylá část kolejového lože a vytěžené zeminy bude v souladu s geochemickým průzkumem odvezena k likvidaci (oprávněnou osobou) s příslušným zajištěním dle nebezpečnosti odpadu (zneškodnění musí být provedeno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. v platném znění).

Další vzniklé odpady (dle tabulky odpadů) budou též zlikvidovány dle příslušných zákonů.

Další požadavky na realizaci stavby vyplývají z POV a z jednotlivých provozních a stavebních souborů.

A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Schválená přípravná dokumentace
- Zadávací dokumentace
 - a) Zadávací dokumentace v rozsahu:
 - I. Výzva k podání nabídky na podlimitní veřejnou zakázku ze dne 24.10.2014 č.j.: 16 082/2014/SSZ-ÚE a a smlouva o dílo č. objednatele E-618-S-4724/2014/sij.
 - II. Zvláštní technické podmínky pro vypracování projektu stavby.
 - III. Všeobecné podmínky na projektovou dokumentaci železničních staveb.
 - IV. Závazný vzor Smlouvy o dílo.
 - V. Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ (ve znění změny č.1 přílohy č.1, účinnost od 1.4 2012).



VI. Směrnice GR SŽDC č. 20/2004 „Směrnice k členění nákladů stavby u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových souhrnných rozpočtů“.

VII. Vyhláška č. 230/2012 Sb., v platném znění, kterou se stanoví podrobnosti vymezení předmětu veřejné zakázky na stavební práce a rozsah soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr

VIII. Schválená přípravná dokumentace stavby, zpracovaná firmou DMC Havlíčkův Brod s.r.o.

b) Nabídka zhotovitele ze dne, která byla přijata Rozhodnutím a oznámením zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky č.j.:..... ze dne

c) Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb“). České technické normy a interní předpisy objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále jen „TKP staveb pozemních komunikací“)

Provedené průzkumy a mapové podklady:

- místním šetřením, fotodokumentace pořízená při vstupní prohlídce staveniště
- v rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden předběžný geotechnický průzkum (firma WALTEC v.o.s.).
- v rámci zpracování PROJEKTU byl proveden doplňující geotechnický průzkum (firma WALTEC v.o.s.). Zpráva o výsledcích průzkumu je součástí dokladové části.
- mapy správců inženýrských sítí ve správě SŽDC s.o., ČD, a.s. (ČD telematika, SŽDC OŘ Hradec Králové - SSZT, SEE, SBBH, SMT). Bylo provedeno vytýčení vybraných inženýrských sítí
- mapy správců inženýrských sítí mimodrážních. Bylo provedeno vytýčení vybraných inženýrských sítí
- Geodetické a mapové podklady
- geodetické zaměření stávajícího stavu (SŽDC SŽG)
- snímek katastrální mapy
- ostatní podklady předané SŽDC OŘ Hradec Králové
- Biologický průzkum ve zjednodušené formě (dle požadavku investora) – nálezová databáze AOPK a terénní průzkum v měsíci duben roku 2015
- Měření hluku a vibrací
- Vytýčení vybraných inženýrských sítí

A.3.1.a ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Stavba je členěna na stavební objekty a provozní soubory :

SO 01 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

SO 02 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

SO 03 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

SO 04 PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS

PS 01 ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 02 PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS

Celá stavba – provozní soubory a stavební objekty bude ve vlastnictví SŽDC s.o., Stavební objekty ve vlastnictví ČD a.s. se ve stavbě nevyskytují.



A.3.1.b ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ

Oproti předchozímu stupni dokumentace – PD – nebyly provedeny změny v objektové skladbě.

A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

Důvody jsou zmíněny v kapitole A.2.2 - Zhodnocení dosavadního technického stavu. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení kultury cestování. Navrhované stavebně rekonstrukční práce zajistí mimo jiné i celkové zlepšení parametrů železničního spodku a především prodloužení životnosti a zjednodušení údržby koleje.

Účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, zvýšení komfortu cestování na úroveň odpovídající současným trendům.

A.5 PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATIMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY

A.5.1.a Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.

Požadavky na postupné provádění stavby.

S ohledem na rozsah uvažovaných prací je nezbytné realizaci jednotlivých stavebních objektů provádět v zákrytu s maximálním nasazením strojů a materiálů v době výluk.

Stavba se nachází na okraji v intravilánu obce Libuň. Na stavenišť se mechanizace a materiál bude dopravovat z velké části pouze po drážním tělese nebo z veřejně přístupných komunikací.

Po provedení prací budou veškerá odpojená zařízení vrácena zpět a uvedena do původního stavu.

Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby.

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. s účinností od 1. 01. 1995, § 5, odst. 1 a 2 jsou ve stavbě stavební objekty charakteru pouze "stavby dráhy". U těchto objektů musí být způsobilost "stavby dráhy" k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhláška č. 177/95 Sb.

Při provádění stavby je nezbytně nutné některé objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu – předběžného užívání, ještě před dokončením celé stavby. Jedná se především o postupné předávání přeložek dotčených inženýrských sítí ihned po jejich dokončení. Protože stavba bude prováděna s výjimkou nutných výluk za nepřetržitého železničního provozu je nezbytné bezprostředně po dokončení objektů železničního spodku a svršku uvést tyto rovněž do provozu.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad v Praze.

V případě předmětné stavby je nutno, vzhledem k charakteru její objektové skladby (např. železniční spodek a svršek, úprava zabezpečovacího zařízení, přeložky a ochrana kabelových tras) uvažovat jak s technicko-bezpečnostní zkouškou, tak se zkušebním provozem.

Některé z těchto objektů budou navíc podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona „určenými technickými zařízeními“, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu bude posuzovat drážní správní úřad, kterým v tomto případě bude Drážní úřad, sekce stavební, Praha. Způsobilost určeného



technického zařízení k provozu schválí drážní úřad vydáním průkazu způsobilosti. Podkladem pro schválení je technická prohlídka a zkouška, kterou zajistí výrobce určeného technického zařízení na svůj náklad u právnické osoby, kterou určí Ministerstvo, nebo na základě prohlášení výrobce o shodě výrobku s technickými předpisy.

Určená technická zařízení stanovuje prováděcí předpis, kterým je vyhláška č.100/95 Sb., již se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) ve znění pozdějších předpisů.

V této stavbě se jedná podle §1, vyhlášky č.100/95 Sb. o následující určená technická zařízení :

§ zařízení elektrická (odstavec 3)

a) elektrické sítě drah a elektrické rozvody drah

k) zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy

Při realizaci stavby je nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC a ČD, jak v rámci provozních souborů (PS) tak v rámci stavebních objektů (SO) ihned po jejich dokončení (případně již po jejich jednotlivých částech, v závislosti na postupu výlukové činnosti uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Všeobecně - stejným způsobem je nezbytné postupně předávat do užívání (předběžného provozu) dokončené stavební objekty či jejich části rovněž ještě před dokončením těchto objektů i celé stavby, aby byla zajištěna průjezdnost trati.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technickou 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.

A.5.1.b Seznam dočasných objektů

Stavba neobsahuje dočasné objekty jako např. kolejová propojení či zatímní mosty. V rámci stavby přejezdů km 10,926 a km 11,211 se zřídí provizorní přejezdy: Tyto dočasné přejezdy jsou součástí stavebního objektu SO 03. Po provedení prací na přejezdech se provizorní přejezdy zdemontují a plochy uvedou do původního stavu.

A.5.1.b Seznam dočasných objektů

Stavba neobsahuje dočasné objekty jako např. kolejová propojení či zatímní mosty.

A.6 PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE ČI UTZ

SO/PS	Název	Vlastník	Správce
SO 01	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, ST
SO 02	ŽELEZNIČNÍ SPODEK	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, ST
SO 03	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, ST
SO 04	PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS	SŽDC, s.o.	
PS 01	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, SSZT



PS 02	PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, SSZT, SEE, SZDC TUDC
-------	------------------------------------	------------	---

A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ, POPŘÍPADĚ SPRÁVCŮ INVESTIČNÍCH PROSTŘEDKŮ

SO/PS	Název	Vlastník	Správce
SO 01	ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, ST
SO 02	ŽELEZNIČNÍ SPODEK	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, ST
SO 03	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, ST
SO 04	PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS	SŽDC, s.o.	
PS 01	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, SSZT
PS 02	PŘELOŽKA A OCHRANA KABELOVÝCH TRAS	SŽDC, s.o.	SŽDC, s.o., OŘ HK, SSZT, SEE, SZDC TUDC

A.8 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU, VČETNĚ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVEB

Stavba je v souladu s vyhláškou č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu ve znění vyhlášky č. 491/2006 Sb.

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

Stavba je řešena v souladu s vyhláškou 398/2009Sb. Nástupiště v zastávce Libuň zastávka není součástí stavby.

A.9 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

Dokumentace má tyto části:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
 - B.01 Souhrnná technická zpráva
 - B.02 Provozní a dopravní technologie (neobsazeno) – viz B.01
 - B.03 Vliv stavby na životní prostředí
 - B.03.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí



B.03.2 Ochrana proti hluku

B.03.3 Biologický průzkum - Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy (zjednodušená forma)

B.03.4 Odpadové hospodářství

B.03.5 Dendrologický průzkum (neobsazeno) viz B.01

B.04 Odolnost a zabezpečení stavby

B.04.1 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

B.04.2 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska p. o

B.05 Energetické výpočty - neobsazeno

B.06 Protikoroze ochrana - neobsazeno

B.07 Graf dynamického průběhu rychlosti

B.08 Dopravní opatření (neobsazeno)

B.09 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL (neobsazeno) – viz B.01

B.10 Geotechnický a stavebně technický průzkum

C. Situace stavby

C.1 Přehledná situace – situace stavby

C.2 Koordinační situace – část 1

C.3 Koordinační situace – část 2

C.4 Situace zákres do KN – část 1

C.5 Situace zákres do KN – část 2

D. Technologická část

D.1. Provozní soubor PS 01,

D.2. Provozní soubor PS 02,

E. Stavební část

E.1.1 Stavební objekty SO 01, SO 02, SO 03, SO 04,

E.1.2 Neobsazeno

E.1.3 Stavební objekt SO 03

E.1.4 Neobsazeno

E.1.5 Stavební objekt SO 04

F. Zásady organizace výstavby

G. Náklady (výkaz výměr) a ekonomické hodnocení

H. Doklady

H.2 Geotechnický průzkum

H.3 Akustická studie

I. Geodetická dokumentace

I.1 Technická zpráva

I.2 Majetkoprávní část

I.3 Návrh vytyčovací sítě (neobsazeno) – viz I.1 a I.6

I.4 Koordinační vytyčovací výkres (neobsazeno) – viz E.1.

I.6 Geodetické a mapové podklady

A.10 SEZNAM PROVOZNÍCH SOUPORŮ A STAVEBNÍCH OBJEKTŮ S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

Stavba se nachází na regionální trati a nepodléhá tak posouzení na parametry interoperability.



A.12 KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Projektantovi je známo, že v navazujícím úseku během zpracování této dokumentace probíhají projekční práce na opravných pracích:

INVESTIČNÍ AKCE	STUPEŇ DOKUMENTACE	INVESTOR
Revitalizace trati H.Králové-Jičín-Turnov	Přípravná dokumentace	SŽDC s.o.
Železniční přejezdy na trati Hradec Králové - Turnov	Projekt	SŽDC s.o.

Projektant této dokumentace předal podklady o technickém řešení této stavby projektantovi akce: Železniční přejezdy na trati Hradec Králové – Turnov. Zde je nutné, aby investor zajistil koordinaci staveb zejména při jejich realizaci (jedná se zejména o uložení inženýrských sítí, provedení výstražníku PZZ, tak aby odpovídalo technickému řešení stavební části přejezdů řešených v této dokumentaci. Investor musí zajistit i časovou posloupnost při organizaci výstavby (např. u provizorních přejezdů nesmí být již zhotoveny výstražníky PZZ, jelikož by to znemožnilo zhotovení provizorních přejezdů a následně by to zkomplikovalo realizaci stavební části přejezdů.

V třetím kvartálu roku 2014 OŘ Hradec Králové vybudoval navazující úsek železniční trati směr Rovensko pod Troskami od km 12,410 895 a na tuto realizovanou část se v rámci této stavby napojujeme.

Ostatní případné investiční i neinvestiční akce, které nejsou projektantovi v současnosti známi bude koordinovat SŽDC.

A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Termín zahájení stavby : 10/ 2015

Termín dokončení stavby : 11/2015

V Havlíčkově Brodě: květen 2015

Vypracoval : Radek Kverek, DiS



**Operační program
Doprava**



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti