




Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Evropský fond pro regionální rozvoj
Fond soudržnosti

Souřadnicový systém: S-JTSK
Výškový systém: Bpv

Č.	DATUM:	POPIS ZMĚNY:	JMÉNO:	PODPIS:

ZADAVATEL:	SŽDC s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278, 190 00 Praha 9		PROJEKT servis spol. s r. o.  Mezitraťová 137 198 21 PRAHA 9 - Hloubětín IČ: 49823141 tel.: 281 090 826	
VYPRACOVAL:	ARNONOVÁ JIŘINA			
ODP. PROJ. STAVBY:	Ing. FLIEGEL TOMÁŠ Ph.D.			
KRAJ: STŘEDOČESKÝ	OKRES: NYMBURK			
AKCE: REKONSTRUKCE VÝHYBEK ŽST NYMBURK, SEŘ.N. ST.8 TÚ 1191 Kolín - Lysá nad Labem DÚ 04 žst. Nymburk			Č. ZAKÁZKY:	ZAK-2014-13
OBSAH: SOUHRNNÁ ČÁST			STUPEŇ:	PROJEKT (P)
			DATUM:	08/2014
			MĚŘÍTKO:	—
			FORMÁT:	—
			ČÁST:	B
			Č. SLOŽKY:	—

B. SOUHRNNÁ ČÁST

O B S A H :

B. SOUHRNNÁ ČÁST	1
O B S A H :	1
B.1 Souhrnná technická zpráva	2
B.1.1 Zhodnocení staveniště	2
B.1.2 Průzkumy a podklady	2
B.1.3 Ochranná pásma	3
B.1.4 Koncepce stavby	4
B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek	9
B.1.6 Příprava pro výstavbu	10
B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)	12
B.1.8 Výjimky z předpisů a norem	13
B.2 Provozní a dopravní technologie výluka	13
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	14
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí	14
B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby	16
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby	16
B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany	16
B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce	17
B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení	17
B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany	18
B.5 Energetické výpočty	18
B.6 Protikoroze ochrana	18
B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí	18
B.8 Dopravní opatření	18
B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL	19
B.10 Úspora energie a ochrana tepla	19
B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí	19
B.12 Ochrana obyvatelstva	19
B.13 Bezbariérové užívání	19

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Pro zázemí stavby lze využít drážního pozemku parc. 1748/23 katastrálního území Nymburk, zejména pozemku kolem výhybkové konstrukce ve správě Českých drah, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1. V tomto prostoru se předpokládá provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže kolejových polí, dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Je možné využít cca 522 m² volného prostoru.

B.1.2 Průzkumy a podklady

B.1.2.1. Přehled a výsledky průzkumů

Pro potřebu zpracování projektové dokumentace stavby byly provedeny následující průzkumy :

- Geotechnický průzkum pro stavbu „Rekonstrukce výhybek ŽST Nymburk, seř.n. St.8“ – zpracovatel Ing. Alexandr Kačora (10/2012,8/2014)
- Analýza odpadů pro stavbu „Rekonstrukce výhybek ŽST Nymburk, seř.n. St.8“ – zpracovatel Ing. Alexandr Kačora (8/2014)
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (10/2012-2014)
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál štěrkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci
- Vlastní doměření stávajícího stavu včetně prověření druhu sestav železničního svršku v rozsahu rekonstrukce
- Vlastní prohlídky místa stavby s doplněním potřebných údajů v součinnosti se SŽDC s.o., OŘ Praha

Na základě analýzy ze vzorků odebrané v místě rekonstrukce žst. Nymburk, v místě výhybek č. 428 a č. 429, odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin vyhověl zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti II dle tabulky 2.1, dle vyhlášky č. 294/05 Sb., opad tedy nemá nebezpečné vlastnosti a splňuje tak podmínky pro přijetí na skládku skupiny S-O.

Opad může být na skládku uložen bez úprav a příslušných opatření.

Na základě analýzy ze vzorků odebrané v místě rekonstrukce žst. Nymburk, v místě štěrkového lože č. 109 a č. 110 v úseku staničení km 4,036 - 4,174, odpadový materiál ze znečištěného štěrkového lože a zemin vyhověl na zařazení do sledovaných tabulek 10.1 a 10.2 dle vyhlášky č. 294/05 Sb., opad tedy nemá nebezpečné vlastnosti a splňuje tak podmínky pro přijetí na skládku.

Opad může být na skládku uložen bez úprav a příslušných opatření.

Výsledky odpadové analýzy jsou ve všech případech pozitivní. V žádném z obou případů analýz nebyl překročen žádný z ukazatelů a to ani v případě výskytu arsenu kde se hodnoty pohybují okolo 1,9%, zde se hodnota arsenu pohybuje v intervalu nejistoty tj. +/-20%.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

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

B.1.1.3 Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Geotechnický průzkum území byl proveden v říjnu 2012.

Dle geomorfologického členění ČR lze zájmové území zařadit do provincie Česká Vysočina, subprovincie Česká tabule, oblasti Středočeská tabule, celku Středolabská tabule, podcelku Nymburská kotlina. Jedná se o podcelek v České republice, na východě Středolabské tabule reprezentovaný plochou erozní denudační sníženinou při středním Labi, s rovinným reliéfem nízkých říčních teras.

Posuzovaný úsek vjezdové části seřaďovacího nádraží žst. Nymburk je situován do prostoru s výskytem antropogenních uloženin (navážek) charakteru písčitého jílu tuhé konzistence nebo písčitého štěrku s obsahem kamenité frakce do 20%.

Redukovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni byla změřena u kolejové křižovatky č.904 na hodnotě $E_{red} = 10,1$ Mpa. U výhybky č.429 je hodnota $E_{red} = 13,8$ Mpa. Ve výhybce č.428 pak $E_{red} = 18,1$ Mpa. Dle předpisu SŽDC S4 je minimální modul přetvárnosti na ostatních kolejích ve stanicích na celostátních tratích stanoven na hodnotu 30 Mpa.

Na základě zjištěných hodnot modulu přetvárnosti byla doporučena výměna nevhodného materiálu v základové spáře za vhodnější materiál. Konstrukce pražcového podloží je na základě geotechnického průzkumu následující.

Konstrukce pražcového podloží KPP typ 2:

- 0,30 m kolejové lože – štěrkové lože fr. 31,5/63 mm
- štěrkopísek tl. 0,15 mm
- geomembrána
- výplň nerovností v zemní pláni ze štěrkopísku případně drti fr.0/32

B.1.1.3 Použité geodetické a mapové podklady

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

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby – zpracovatel GJW Praha spol. s r.o. (10/2012-6/2014)
- Digitální Jednotná železniční mapa (JŽM)
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad Nymburk, <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
- Rastrová základní mapa ČR v měřítku 1 : 10 000, zdroj ČÚZK Praha

B.1.3 Ochranná pásma

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

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

stávající kabelová trasa a vnější prvky zabezpečovacího zařízení ve správě SŽDC OŘ SSZT Praha – křížení v km 4,011 a km 4,087
vodovodní přípojka ve správě SŽDC OŘ SBBH – křížení v km 4,104
stávající trasa telekomunikačního vedení TÚDC ve správě ČD-Telematika a.s.
– křížení v km 4,120 a km 4,186
podzemní vedení VN ČEZ Distribuce, a.s. – křížení v km 4,180

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

SŽDC s.o., Správa železniční energetiky
ČD a.s., Regionální správa majetku
ČEZ ICT Services, a.s.
RWE Distribuční služby, s.r.o.
Telefonica Czech Republic, a.s.
Vodovody a kanalizace Nymburk, a.s.

Technické služby města Nymburka

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

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

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

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

B.1.4 Koncepce stavby

B.1. 4. 1. Účel stavby

B.1.4.1.1 Celková koncepce řešení

Stavba „Rekonstrukce výhybek ŽST Nymburk, seř.n. St.8“ se nachází na vjezdu do seřadovacího nádraží v žst. Nymburk, která leží na dvoukolejné elektrizované celostátní trati TÚ 1191 Kolín – Lysá nad Labem, DÚ 04 žst. Nymburk. Rychlost přes kolejovou křižovatku č.904 a v hlavním směru výhybky č.429 je $V=50\text{km/h}$. V odbočném směru výhybky č.428 a č.429 je $V=40\text{km/h}$. V novém stavu je stavba řešena pro výše uvedené rychlosti.

Projekt stavby řeší rekonstrukci výhybek č.428 a č.429 a kolejové křižovatky 94XA a rekonstrukci železničního svršku a spodku v navazujících kolejových úsecích. V rámci rekonstrukce budou provedeny práce na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu. Zásah do železničního svršku kolejiště vyžaduje rekonstrukci zabezpečovacího zařízení a úpravu trolejových vedení. Při rekonstrukci výhybek a kolejí je nutné demontovat zabezpečovací zařízení. Budou se demontovat dotčené přestavníky, návěstidla a výstroj kolejových obvodů. Dále je nutno provést ochranu zabezpečovacích kabelů v místech, kde se bude provádět odtěžení železničního spodku a Pro plánování

Pro plánovánínebo podbíjení.

V rekonstruovaném úseku se nenacházejí žádné jiné objekty jako propustky, železniční přejezdy nebo nástupiště.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků se způsobem využití dráha ve vlastnictví společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Nymburk (parc. č. 1748/23).

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicí pozemku ČD a.s., na němž bude stavba prováděna. Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

Začátek stavby: km 4,036 150 (začátek směrového a výškového vyrovnání koleje)

Konec stavby: km 4,174 266 (konec směrového a výškového vyrovnání koleje)

S přístupem na staveniště je uvažováno pomocí technologie s přístupem po železnici od žst. Nymburk hl.n.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

rychlost v kolejové křižovatce č.904 a v hlavním směru výhybky č.429 a č.428	50 km/h
rychlost v odbočném směru výhybky č.428 a č.429	40 km/h
traťová třída zatížení	D3
hmotnost na nápravu	22,5 t

prostorová průchodnost

Z-GC

B.1.4.1.2 Zdůvodnění navrženého řešení

Je zapotřebí odstranit především nedostatky týkající se nevyhovujícího stavu štěrkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu a spodku pod výhybkami a v přilehlých úsecích koleje.

Stavba jako jeden funkční celek řeší rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního svršku a spodku včetně výhybek č.428 a č.429 a kolejové křižovatky č.904.

Rekonstrukcí koleje dojde ke zvýšení komfortu jízdy vlaků a bude zvýšena bezpečnost železniční dopravy.

B.1.4.1.3 Umístění stavby

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu hranic pozemků se způsobem využití dráha ve vlastnictví České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Nymburk (parc. č. 1748/23). Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicí pozemku ČD a.s., na němž bude stavba prováděna.

Stručná charakteristika trasy

Železniční stanice Nymburk leží na celostátní dvoukolejné elektrifikované železniční trati Kolín – Lysá nad Labem.

Výhybky č.428, č.429 a kolejová křižovatka 49XA se nacházejí na vjezdu do seřadovacího nádraží. Výhybka č.429 se nachází v oblouku. Výhybka č.428 leží v přímé a její srdcovková část je součástí DKS. Kolejistiště je v úrovni okolního terénu.

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

B.1.4.2. Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bariérového užívání stavby

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

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

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

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

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Tato stavba neobsahuje veřejnosti přístupné části.

B.1.4.3. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Hledisko architektonického začlenění stavby do území rekonstrukce se zde neuplatňuje.

B.1. 4. 4. Stručný popis navrženého technického řešení

Prostorové řešení trasy a návrhy stavebních konstrukcí vycházejí ze základních předpisů, norem a typových podkladů.

Nový návrh trasy odpovídá stávajícímu stavu, nedochází k žádným zásadním změnám směrové ani výškové polohy koleje. Rychlost je tedy zachována stávající, tj. 50 km/h přes kolejovou křižovatku a hlavní směry výhybek č.429 a č.428. V odbočných větvích výhybek je zachována stávající rychlost 40 km/h. V rámci stavby budou provedeny práce na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu. Zásah do železničního svršku kolejiště vyžaduje rekonstrukci zabezpečovacího zařízení a úpravu trolejových vedení.

Rekonstrukce železničního svršku spočívá v rekonstrukci výhybek č.428, č.429 a kolejové křižovatky č.904 materiálem novým. Tvar a typ výhybky č.428 bude JS49-1:9-190-P,p,d,komb. Rekonstrukce této výhybky bude spočívat pouze v rekonstrukci její výměnové a střední části. Srdcovka bude ponechána stávající, neboť je součástí DKS. Výhybka č.429 bude Obl-JS49-1:12-500(360,000/208,799)-L,l,d a bude posunuta oproti stávajícímu stavu o cca 4m směrem ke kolejové křižovatce tak, aby mezi koncový styk výhybky č.429 a výměnový styk výhybky č.428 bylo možné vložit mezipřímou pro oddělení dvou míst s náhlou změnou nedostatku převýšení. Kolejová křižovatka 49XA bude rekonstruována křižovatkou stejného typu, tudíž KR65-1:5,5-p,d. V navazujících úsecích bude provedena rekonstrukce kolejových polí a kolejového lože. Kolejový rošt bude z nového materiálu. Bude provedeno LIS včetně jejich vevaření.

Součástí rekonstrukce železničního spodku odtěžení nevhodného materiálu v základové spáře a zřízení konstrukce prázecového podloží, sestávající ze šterkového lože tl. 0,30m, šterkopísku tl.0,15 mm, gemembrány a výplně nerovností v zemní pláni ze šterkodrti či šterkopísku.

Dále je navrženo odvodnění pláně tělesa železničního spodku vsakovacím žebrem. Zemní pláň bude skloněná 5%.

Ve stavbě bude zajištěno provedení nezbytných úprav venkovních prvků a výstroje zabezpečovacího zařízení před zahájením výluky, během výluky a uvedení části zabezpečovacího zařízení opět do provozuschopného stavu po dokončení kolejové výluky. Vnitřní logika zabezpečovacího zařízení zůstane zachována i po rekonstrukci koleje

V rámci rekonstrukce nebude prováděna žádná zásadní úprava zabezpečovacího zařízení, která by vedla ke zkvalitnění a ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Ve stavbě dále dojde k úpravě trakčního vedení.

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

rychlost v kolejové křižovatce č.904 a v hlavním směru výhybky č.429 a č.428	50 km/h
rychlost v odbočném směru výhybky č.428 a č.429	40 km/h
traťová třída zatížení	D3
hmotnost na nápravu	22,5 t
prostorová průchodnost	Z-GC

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:

PS 01 Zabezpečovací zařízení

kabelizace (TCEKPFLEY)	390 m
elektromotorický přestavník	2 ks
kabelová skříň	1 ks
montáž stožárového dvousvětelného návěstidla	2 ks
montáž trpasličího dvousvětelného návěstidla	3 ks
podchody pod kolejí	3 ks

SO 01 Železniční svršek

rekonstrukce výhybek – výhybka JS49-1:9-190-P,p,d,komb	1 ks
rekonstrukce výhybek – výhybka Obl-JS49-1:12-500(360,000/208,799)-L,l,d	1 ks
rekonstrukce výhybek – kolejová 50km	
KR65-1:5,5-p,d	1 ks
rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice S49, pražce dřevěné	32,5 m
rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice R65, pražce dřevěné	15,5 m
montáž LIS S49	4 ks

aluminotermické svařování kolejnic	40 ks
svařování kolejnic metodou Innershield	4 ks
rekonstrukce kolejového lože	186,4 m
úprava geometrické polohy koleje celkem	313,7 m
námezník	2 ks

SO 02 Železniční spodek

úprava zemní pláň	186,4 m
pražcové podloží typ 2 – s ochranou vrstvou a zemní pláň geomembránou	665,1 m ²
odvodnění vsakovacím žebrem	93,8 m
zemní práce	1 kpl

SO 03 Úpravy trakčního vedení

závěs na konzole	2 ks
závěs SIK	3 ks
regulace pohyblivého kotvení troleje	3 ks
regulace pohyblivého kotvení nosného lana	3 ks

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

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

B.1. 4. 6. Požadavek na postupné uvádění stavby do provozu, lhůty výstavby**B.1.4.6.1 Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu**

Podle zákona o dráhách č.266/1994 Sb v platném znění §5, odst.1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst.2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7.

O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

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

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

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

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

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

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po

dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

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

Zhotovitel musí zajistit při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 40km/h. Dále pak dle TKP 7.3.4 nejdéle do 3 měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřicím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

B.1.4.6.2 Předpokládané lhůty výstavby

Předpokládaný termín realizace stavby :

rok 2014

Předpokládaná doba trvání stavby :

10 dní

(z toho 7 dní nepřetržité výluky)

B.1. 4. 7. Požadavky stavby na zdroje – elektrická energie, voda, plyn

Ačkoli se jedná o stavbu na elektrizované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění odběru elektrické energie, vody ani plynu pro svůj provoz. Dokončená stavba a její provoz nevyžaduje oproti stávajícímu stavu zajištění dodatečných energií.

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

Práce budou prováděny převážně kolejovou stavební mechanizací se samostatnými agregáty. Pro demontážní a montážní práce je v žst. Nymburk možnost napojení na přípojky 220/380V, pokud zhotovitel zajistí samostatný odpočet. Totéž se týká přípojky vody, pokud nebude spotřeba řešena paušálně. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá napojením na místní hydranty v železniční stanici Nymburk.

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

B.1. 4. 8. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

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

Odvodnění tělesa dráhy bude zajištěno vsakovacím žebrem.

B.1. 4. 9. Napojení na dopravní systém

Vzhledem k charakteru realizované stavby nevznikne jejím provozem potřeba řešení motorové dopravy. Počty parkovacích míst, dopravní trasy a dopravní frekvence nebudou stavbou ovlivněny.

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

B.1. 4. 10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

Stavba bude prováděna na pozemcích ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha.

Odstranění a vykácení porostů v prostoru navržené stavby nebude prováděno vzhledem k rozsahu stavby.

B.1. 4. 11. Bezpečnost práce

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

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

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 34 3100 až 34 3105, 34 3085 a 34 5000.

Zvláště se pak zdůrazňuje :

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

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

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

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

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

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

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

Veřejnosti přístupné části v prostoru stavby nejsou.

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

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Zahájení stavby není podmíněno žádnou jinou investicí, stavba sama nevyvolává nutnost žádné další stavby.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

B.1. 4. 14. Statické výpočty

Neobsazeno.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

B.1. 5. 1. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Územní řízení pro tuto stavbu je součástí H.3. dle vyjádření stavebního úřadu, Městského úřadu Nymburk. Stavební úřad se vyjadřuje dle § 15 odst. 2 Zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů je stavba v souladu se záměry územního plánování.

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

- Dle vyjádření o posouzení vlivu na životní prostředí bylo vadáno rozhodnutí čj. 112227/2014/KUSK Středočeského úřadu Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, že záměr stavby nemá významný vliv na evropsky významné ptačí lokality a jiná evropsky významné lokality uvedené v nařízení vlády č. 318/2013 Sb. nebo vyhlášení významné ptačí oblasti ve smyslu zákona.

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

Oproti přípravné dokumentaci nedošlo ke změnám v objektové skladbě. V objektech došlo pouze k dílčím úpravám v závislosti na zpřesnění technického řešení stavby.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

B.1. 6. 1. Uvolnění staveniště

Umístění plochy pro zařízení staveniště a uvolnění potřebných prostor si vybraný zhotovitel zajistí na základě projednání se zástupci ŽST Nymburk a České dráhy, a.s v rámci výrobní přípravy.

Pro zázemí stavby lze využít drážních pozemků, zejména pozemku v místě rekonstrukce výhybek na pozemku 1748/23, katastrální území Nymburk. V tomto prostoru se předpokládá provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže kolejových polí, dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Je možné využít cca 522 m² volného prostoru.

Případné další prostory bude možné využít v žst. Nymburk. Přesné místo deponií a skladů budou zhotovitelem stavby prokonzultována a odsouhlasena se zástupci ŽST Nymburk a OŘ Praha.

B.1. 6. 2. Využití stávajících nebo vybudovaných objektů

Po dokončení stavby budou využívány vybudované objekty za účelem jejich funkce.

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

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

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

B.1. 6. 4. Způsob provedení demolic a místa skládek

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

Veškerý odpadový materiál bude nejprve vytříděn, buď přímo na místě stavby, nebo na meziskládce na ploše zařízení staveniště, a odvezen na určenou skládku. Odpady označené jako Ostatní budou odvezeny na skládku v Benátkách nad Jizerou (vzdálenost cca 19km), nebezpečné odpady budou likvidovány na skládce v Benátkách nad Jizerou (vzdálenost cca 19km). Ocelové části budou odvezeny do výkupu v Nymburku (vzdálenost cca do 7km).

B.1. 6. 5. Likvidace porostů

Stavba bude prováděna na pozemcích ČD a.s., které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha.

Odstranění a vykácení porostů v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční

dopravní cesty, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.
Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.1. 6. 6. Likvidace škodlivých odpadů

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Přeložky podzemních a nadzemních vedení resp. jejich ochranu jsou předmětem provozního souboru PS 01 v a SO 03.

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

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

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

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

Pro účely zařízení staveniště nebudou budovány žádné nové trvalé objekty. Pro kolejovou mechanizaci a meziskládky materiálů budou využity koleje a plochy v žst.Nymburk a dále rekonstrukci přiléhající prostor vymezený pro meziskládku.

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

B.1. 6. 10. Výluka dopravy a jiná omezení

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

Železniční doprava

Vlaky ze směru Kostomlaty jedoucí po 2. traťové koleji (proti správnému směru) a vlaky ze směru Velelily mohou vjíždět po koleji č. 110b na kolej č. 110 a cestou posunu do odjezdové skupiny (koleje č. 30 – 34).

Vlaky ze směru Nymburk město a Kostomlaty jedoucí po 1. trať. koleji (ve správném směru) musí jet do obvodu osobního nádraží a odtud být přestaveny přes záhlaví 2. trať. koleje směr Kostomlaty nebo záhlaví směr Velelily na kolej 110b, 110 a odjezdové nádraží, nebo musí projet do Poděbrad a vrátit se přes odbočku Babín do vjezdového nádraží (nad kolejemi 106 – 110 bude vypnuto TV).

V Poděbradech je v současné době (září 2014) instalováno dočasné neutrální pole TV, kvůli němuž není možno na nymburském zhlaví rozjíždět vlaky s elektrickou lokomotivou. Pokud se rekonstrukce výhybek 428, 429 a křižovatky 49XA bude konat ještě v době před zrušením neutrálního pole, je možno přidat v Nymburce hl.n. na konec vlaku vyžadujícího úvratňovou jízdu do seřaďovacího nádraží lokomotivu a vést vlak pouze za odbočku Babín (za vjezdová návěstidla od Poděbrad) a odtud úvratí do seřaďovacího nádraží.

Vzhledem k délce koleje 105b, která bude jedinou kolejí pro odstupování lokomotiv z kolejí vjezdového nádraží, nebude tudy možno odstavit elektrické lokomotivy a jakékoliv spojené lokomotivy (např. ve dvoučlenném řízení). Elektrické lokomotivy musí být odstaveny z vlaku už na koleji č. 300 a vlak do vjezdové skupiny bude přestaven lokomotivou nezávislé trakce.

Jízdy vlaků (posunových dílů) po koleji 110 a 110b nebudou stavbou dotčeny vyjma výše uvedených krátkodobých prací v průj. průřezu koleje 110b a s ohledem na uvedená vypnutí TV.

Z koleje 110 nebude možné odjíždět směr Nymburk město. Vlaky ze seřaďovacího nádraží budou vedeny na úvrať do Poděbrad a přes Nymburk osobní nádraží.

Zabezpečení jízdních cest bude realizováno především pomocí SZZ, popř. budou jízdy vlaků dovoleny na přivolávací návěst nebo proti neobsluhovaným návěstidlům.

Uvedená opatření byla projednána s technologem společnosti SŽDC, s. o., OŘ Praha, p. Vlákem a dozorcím provozu společnosti ČD Cargo, a. s., PJ Nymburk, p. Svatošem.

Silniční doprava

Nemá vliv na silniční dopravu.

B.1. 6. 11. Omezení v dodávce energií

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

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Stavba je situována na pozemku ve vlastnictví společnosti České dráhy a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Jedná se o pozemek v katastrálním území Nymburk (parc. č. 1748/23).

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicí pozemku ČD a.s., na němž bude stavba prováděna.

Informace o pozemcích dotčených stavbou:

Parcelní číslo :	1748/23
Výměra :	488 616 m ²

Katastrální území :	Nymburk 708 232
Typ parcely :	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list :	DKM
Určení výměry :	Graficky nebo v digitalizované mapě
Využití pozemku :	Dráha
Druh pozemku :	Ostatní plocha
Číslo LV :	6316
Vlastnické právo :	České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 00

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

B.2 Provozní a dopravní technologie výluky

Provozní a dopravní technologie v předmětném úseku zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Rekonstrukce výhybek ponechává stávající směrové a výškové poměry, nápravový tlak a zabezpečovací zařízení. Trakce zůstane zachována jako závislá. Trakční vedení v rozsahu úpravy bude mít charakter nového trakčního vedení a musí po ukončení stavby splňovat požadavky základních norem a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení. Traťová rychlost bude v celém rekonstruovaném úseku stávající. Vnitřní logika zabezpečovacího zařízení zůstane zachována i po rekonstrukci kolejiště.

V rámci rekonstrukce nebude prováděna žádná zásadní úprava zabezpečovacího zařízení, která by vedla ke zkvalitnění a ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

	<u>počáteční stav</u>	<u>cílový stav</u>
rychlost – hlavní směry výh. č.429 a č.428	50 km/h	50 km/h
rychlost – odbočné směry výh. č.429 a č.428	40 km/h	40 km/h
traťová třída	D3	D3
hmotnost na nápravu	22,5 t	22,5 t
prostorová průchodnost	Z-GC	Z-GC
kategorie trati	celostátní	celostátní
druh trakce	elektrická 3kV	elektrická 3kV

1. Instalace dočasných napěťových děličů si vyžádá:

- **pro dělič mezi výh. 54 a 57 (pokračování koleje 109b)** vypnutí napětí TV nad kolejemi 2, 4, 110b, a části koleje 109b vč. přilehlých výhybek, obsazení výhybek 54 a 57 montážním vozidlem v délce cca 40 minut. Během instalace děliče nebudou možné vjezdy a odjezdy všech vlaků do/z Nymburka směr Veleliby.

Nejvhodnější je realizace této výluky v noční době (cca mezi 22. a 4. hod), kdy jsou dostatečné přestávky mezi vlaky.

- **pro dělič mezi výh. 53 a 58 (pokračování koleje 110b)** vypnutí napětí TV nad kolejemi 2, 4, 110b, a části koleje 109b vč. přilehlých výhybek, obsazení koleje mezi výh. 53 a 58 montážním vozidlem v délce cca 40 minut. Během instalace děliče nebudou dotčeny vjezdy / odjezdy vlaků nezávislé trakce směr Veleliby a Kostomlaty na / z kolejí 3 – 18 osobního nádraží a všechny koleje vjezdového nádraží (vyjma vlakových cest po koleji 110b). Vjezdy vlaků závislé trakce se uskuteční výběhem, odjezdy vlaků z kolejí 1, 3, 6, 8, 12, 14, 18 osobního nádraží a z kolejí vjezdového nádraží, vč. koleje 110 se uskuteční výběhem pod vypnutou částí TV.

2. Rekonstrukce kolejové křižovatky 49XA si vyžádá výluky kolejí 90B, 109b a výluky přilehlé části kolejí 108 a 107 (pouze pro nakládku a vykládku křižovatkové konstrukce), vypnutí napětí TV nad kolejí 110b, výh. 53, 54 a 423 (tj. od dočasných děličů po dělič č. 20 a za výh. 423).

Vjezdy/odjezdy vlaků do/z osobního nádraží nebudou dotčeny, vozidla závislé trakce budou přes vypnutou část TV (dočasný dělič u výh. 54 – dělič u výh. 49) projíždět se staženým sběračem.

Jízdy vlaků po koleji 110b z/na 2. trať. kolej a z/do Velelib nebudou dotčeny, vozidla závislé trakce budou projíždět přes vypnutou část (dočasný dělič u výh. 58 – dělič u výh. 423) se staženým sběračem.

Pouze přípravné práce (demontáž kolejnicových spojek apod) a trhání a vkládání kolejové křižovatky a podobné práce, kdy stavební mechanismy budou zasahovat do průjezdného průřezu koleje 110b, si vyžádá krátké výluky koleje 110b v délce cca 1 hodiny, které lze realizovat operativně mezi jízdami vlaků (jde o vjezdy a odjezdy do seřadovacího nádraží).

Nebudou možné současné odjezdy od druhého a třetího nástupiště do Velelib a do Kostomlat.

3. Rekonstrukce výhybek 428 a 429 si vyžádá výluky těchto výhybek a vypnutí TV nad kolejemi 106 – 109 a 105b vjezdového nádraží a jejich západním zhlavím (u St8); dále výluky přilehlých částí kolejí 108 a 107 pro nakládku a vykládku výhybkových konstrukcí.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

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

B.3. 1. 1. Ochrana přírody a krajiny

Stavba bude prováděna na pozemku ČD a.s., který má charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha. Stavba je v plně urbanizované lokalitě a proto se zde nepředpokládá odstraňování náletových dřevin či jiného porostu.

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

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

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

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

B.3. 1. 2. Vodohospodářská problematika

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

Odvodnění tělesa dráhy bude zajištěno vsakovacím žebrem.

B.3. 1. 3. Odpadové hospodářství

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

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

Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č.20/66 Sb. o péči o zdraví v platném znění, zákon č.254/2001 Sb. o vodách v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/2001 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Vyzískaný odpadový materiál

poř. číslo	katalogové číslo	kateg.	název odpadu	jedn.	množství	Číslo SO
1	17 05 08	O	hlušina a kamenivo - svršek	m ³	211	SO 01
2	17 05 07	N	lokálně znečištěný štěrka - výhybky	m ³	45	SO 01
3	17 02 04	N	žel. pražce dřevěné	ks	74	SO 01
4	17 04 05	O	žel. šrot – kolejnice, upevnění	t	5	SO 01
5	17 02 03	O	PE podložky	kg	13	SO 01
6	07 02 99	O	pryžové podložky	kg	24	SO 01
7	17 05 04	O	čistá výkopová zemina - odkop	m ³	509	SO 02

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. ve správě SŽDC OŘ Praha. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č.42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“.

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

Likvidace odpadů :

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

- 1) odvoz na řízenou skládku (Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 19 km)
- 2) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 19 km)
- 3) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 19 km)
- 4) odvoz do výkupu (ve vzdálenosti do 7 km)
- 5) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 19 km)
- 6) uložení na skládce nebezpečných odpadů (Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 19 km)
- 7) odvoz na řízenou skládku (Benátky nad Jizerou ve vzdálenosti 19 km)

Na základě analýzy ze vzorků odebrané v místě rekonstrukce žst. Nymburk, v místě výhybek č. 428 a č. 429, odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin vyhověl zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti II dle tabulky 2.1, dle vyhlášky č. 294/05 Sb., opad tedy nemá nebezpečné vlastnosti a splňuje tak podmínky pro přijetí na skládku skupiny S-O.

Odpad může být na skládku uložen bez úprav a příslušných opatření.

Na základě analýzy ze vzorků odebrané v místě rekonstrukce žst. Nymburk, v místě štěrkového lože č. 109 a č. 110 v úseku staničení km 4,036 - 4,174, odpadový materiál ze znečištěného štěrkového lože a zemin vyhověl na zařazení do sledovaných tabulek 10.1 a 10.2 dle vyhlášky č. 294/05 Sb., opad tedy nemá nebezpečné vlastnosti a splňuje tak podmínky pro přijetí na skládku.

Odpad může být na skládku uložen bez úprav a příslušných opatření.

Výsledky odpadové analýzy jsou ve všech případech pozitivní. V žádném z obou případů analýz

nebyl překročen žádný z ukazatelů a to ani v případě výskytu arsenu kde se hodnoty pohybují okolo 1,9%, zde se hodnota arsenu pohybuje v intervalu nejistoty tj. +/-20%..

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

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

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům zemědělského či lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

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

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

B.3. 1. 6. Hluk a vibrace

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

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

B.3. 1. 7. Radonové hledisko

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

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

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

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

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

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

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

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

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

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

protipožární zabezpečení.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém štěrku nebo v kamenné drti drážních stezek. Celý povrch drážního tělesa s výjimkou pražců je z kameniva.

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

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

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

B.4.2 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

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

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

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

Zvláště se pak zdůrazňuje :

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

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky :

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

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

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

B.4.3 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení

Zabezpečení stavby proti vlivu trakce je provedeno ukolejněním. V rámci stavby se předpokládá úprava trakčního vedení. Při realizaci bude trakční vedení vypínáno dle stanovení definitivních stavebních postupů. Úprava trakčního vedení navržena dle schválené typové sestavy TV „J“ z r. 2002 včetně všech

jejich platných dodatků.

Obsahem části E.3 projektové dokumentace stavby je provedení úpravy trakčního vedení nad novými výhybkami, tzn. zajištění sjízdnosti trakčního vedení dle normového stavu.

Žst. Nymburk je elektrizována stejnosměrnou proudovou soustavou se jmenovitým napětím 3 kV, označené 1 PEN DC 3 kV / TNC.

Nové podpěry nebudou budovány, pro nové konstrukce a závěsy budou využity stávající stožáry TV, které jsou ve vyhovujícím technickém stavu.

Budou namontována nová individuální ukolejení s průrazkami UPOG na stožárech č. 143, 145, 468, 470 a 472.

Nové výstražné tabulky, návěstidla pro elektrický provoz a výstražné nátěry nejsou v oblasti úpravy TV předepsány.

B.4.4 Z hlediska protipovodňové ochrany

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

B.5 Energetické výpočty

Stavbou nedochází k zásadním změnám ve spotřebě elektrické energie. V rámci stavby bude vybudována nová kabelová trasa PZS. Výpočet spotřeby elektrické energie je součástí části E.3 – Trakční a energetická zařízení.

B.6 Protikorozní ochrana

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

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

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

B.8 Dopravní opatření

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

Železniční doprava

Vlaky ze směru Kostomlaty jedoucí po 2. traťové koleji (proti správnému směru) a vlaky ze směru Veleliby mohou vjíždět po koleji č. 110b na kolej č. 110 a cestou posunu do odjezdové skupiny (koleje č. 30 – 34).

Vlaky ze směru Nymburk město a Kostomlaty jedoucí po 1. trať. koleji (ve správném směru) musí jet do obvodu osobního nádraží a odtud být přestaveny přes záhlaví 2. trať. koleje směr Kostomlaty nebo záhlaví směr Veleliby na kolej 110b, 110 a odjezdové nádraží, nebo musí projet do Poděbrad a vrátit se přes odbočku Babín do vjezdového nádraží (nad kolejemi 106 – 110 bude vypnuto TV).

V Poděbradech je v současné době (září 2014) instalováno dočasné neutrální pole TV, kvůli němuž není možno na nymburském zhlaví rozjíždět vlaky s elektrickou lokomotivou. Pokud se rekonstrukce výhybek 428, 429 a křižovatky 49XA bude konat ještě v době před zrušením neutrálního pole, je možno přidat v Nymburce hl.n. na konec vlaku vyžadujícího úvratovou jízdu do seřaďovacího nádraží lokomotivu a vést vlak pouze za odbočku Babín (za vjezdová návěstidla od Poděbrad) a odtud úvratí do seřaďovacího nádraží.

Vzhledem k délce koleje 105b, která bude jedinou kolejí pro odstupování lokomotiv z kolejí vjezdového nádraží, nebude tedy možno odstavit elektrické lokomotivy a jakékoliv spojené lokomotivy (např. ve dvoučlenném řízení). Elektrické lokomotivy musí být odstaveny z vlaku už na koleji č. 300 a vlak

do vjezdové skupiny bude přestaven lokomotivou nezávislé trakce.

Jízdy vlaků (posunových dílů) po koleji 110 a 110b nebudou stavbou dotčeny vyjma výše uvedených krátkodobých prací v průj. průřezu koleje 110b a s ohledem na uvedená vypnutí TV.

Z koleje 110 nebude možné odjíždět směr Nymburk město. Vlaky ze seřaďovacího nádraží budou vedeny na úvrať do Poděbrad a přes Nymburk osobní nádraží.

Zabezpečení jízdních cest bude realizováno především pomocí SZZ, popř. budou jízdy vlaků dovoleny na přivolávací návěst nebo proti neobsluhovaným návěstidlům.

Uvedená opatření byla projednána s technologem společnosti SŽDC, s. o., OŘ Praha, p. Vlákilem a dozorčím provozu společnosti ČD Cargo, a. s., PJ Nymburk, p. Svatošem.

Silniční doprava

Nemá vliv na silniční dopravu.

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

Staveniště navrhované rekonstrukce je situováno na pozemku ČD a.s., který leží ve Středočeském kraji, okres Nymburk.

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

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

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Neobsazeno.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Neobsazeno.

B.12 Ochrana obyvatelstva

Neobsazeno.

B.13 Bezbariérové užívání

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

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

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

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

Bezbariérové užívání staveb upravuje vyhláška č. 389/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Tato stavba neobsahuje veřejnosti přístupné části.

V červnu 2014

Vypracoval: Jiřina Arnonová

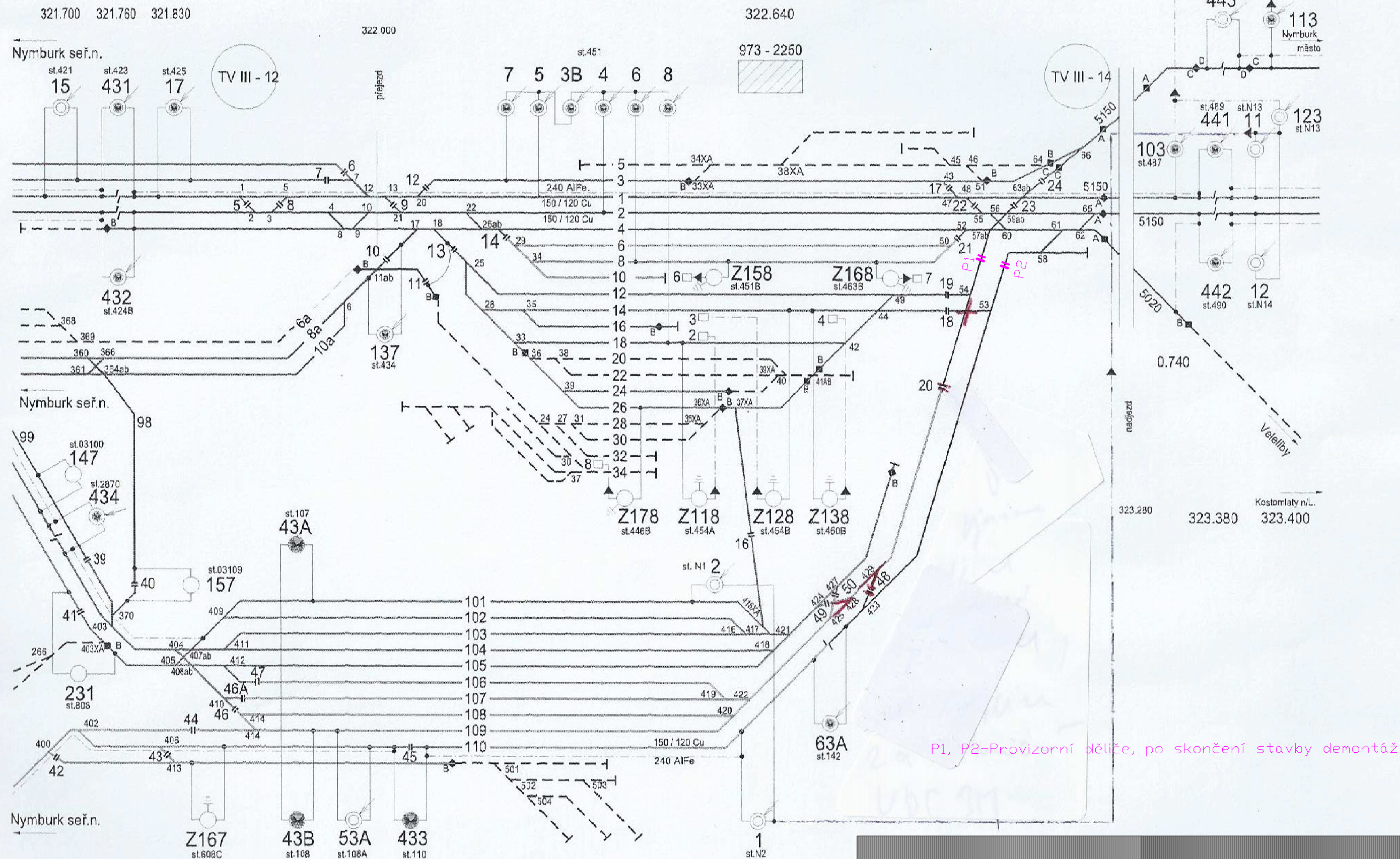
TV III
Ev. č. 13

TUDU 1191 09
SŘ - příloha č. 14

Plati od : 1. 2. 2003

Přednosta SEE Praha

SS Nymburk



Příloha č.2 - HARMONOGRAM STAVBY

[illegible]