



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury




## KONCEPT K PŘÍPOMÍNKÁM!

Společnost  
**PRODEX-VALBEK**

**PRODEX®**  
ORGANIZAČNÍ SLOŽKA  
Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2  
ČLEN SKUPINY VALBEK-EU

**Valbek**

Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	Číslo soupravy

Investor	 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město	<b>PRODEX®</b> ORGANIZAČNÍ SLOŽKA Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2 ČLEN SKUPINY VALBEK-EU
Odpov. projektant stavby	Ing. Peter Lastovecký	
Odpov. projektant PS, SO, části	Ing. Peter Lastovecký	
Vypracoval	Ing. Martin Bednár	
Technická kontrola	Ing. Marek Lukáč	
<b>Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)</b> <b>B.8 ORGANIZACE VÝSTAVBY</b> <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		
Zak. číslo zhotov.		16XP29004
Datum		10/2018
Stupeň		DÚR
Měřítko		-
Část		Příloha
<b>B.8</b>		<b>1</b>

## OBSAH

1.	Identifikační údaje stavby .....	2
2.	Charakteristika staveniště.....	4
3.	Využití stávajících budov a budovaných objektů.....	4
4.	Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace...	4
4.1.	Voda .....	4
4.2.	Elektrická energie .....	5
4.3.	Kanalizace.....	5
4.4.	Telefon.....	5
5.	Napojení zařízení staveniště na dopravnou infrastrukturu .....	5
5.1.	Dopravní trasy a využitá doprava.....	5
5.2.	Přístupy na staveniště .....	6
6.	Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně.....	6
6.1.	Chráněná území a záplavová území.....	6
6.2.	Železnice.....	6
6.3.	Pozemní komunikace .....	7
6.4.	Inženýrské sítě.....	10
6.5.	Telekomunikační zařízení a sítě .....	13
6.6.	Ochrana inženýrských sítí při výstavbě .....	13
6.7.	Ochrana budovaných objektů, ochrana zeleně .....	14
7.	Zvláštní/bezpečnostní opatření .....	15
8.	Vliv provádění stavby na životní prostředí .....	15
9.	Plochy zařízení staveniště a jejich napojení na dopravní sítě.....	15
9.1.	Seznam a popis ploch ZS .....	16
9.2.	Recyklační základny.....	23
9.3.	Postup likvidace ZS.....	23
9.4.	Zásady řešení staveniště .....	23
9.5.	Možnosti příjezdů ke staveništi.....	24
10.	Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby .....	24
10.1.	Návrh optimálního postupu výstavby .....	24
10.2.	Doporučený optimální postup stavebních činností v jednotlivých lokalitách stavby....	26
11.	Požadavky na výluky veřejné dopravy .....	44
12.	Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu.....	44
13.	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace .....	45
14.	Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci	46
15.	Rozhodující termíny stavby.....	47
16.	Přílohy .....	47

## 1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace, dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR)
Charakter stavby:	Liniová stavba, optimalizace železniční trati
Odvětví:	Železniční doprava
Místo stavby:	Železniční trať č. 020 (Praha -) Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, úsek Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo), (km 29,500 - 48,000)
Kategorie trati:	celostátní dráha
Číslo SoD objednatele:	E617-S-1121/2017
Číslo SoD zhotovitele:	16XP24004
ISPROFOND:	5523520015
Začátek stavby:	žkm 29,430 v ŽST Hradec Králové
Konec stavby:	žkm 48,500 v ŽST Týniště nad Orlicí (mimo)
Stavební úřad:	Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha
(pověřen vydáním SP)	Wilsonova 80, 121 06 Praha 2
Krajský úřad:	Krajský úřad Královéhradeckého kraje
Městský úřad:	Hradec Králové, Třebechovice pod Orebem, Týniště nad Orlicí
Obecný úřad:	Blešno
Region:	Kraj Královéhradecký
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1

Katastrální území:

Katastrální území	Číslo K.Ú.	Obec	Kraj
Pražské Předměstí	647101	Hradec Králové	Královéhradecký
Věkoše	726583		
Pouchov	726559		
Slezské Předměstí	646971		
Svinary	760765		
Plácky	721204		
Blešno	605581	Blešno	
Nepasice	703371	Třebechovice pod Orebem	
Třebechovice pod Orebem	769452		
Štěnkov	769444		
Petrovice nad Orlicí	720135	Týniště nad Orlicí	
Týniště nad Orlicí	771419		

Zhotovitel dokumentace: „Společnost PRODEX-VALBEK“

Prodex spol. s r.o.  
Rusovská cesta 16  
851 01 Bratislava  
IČO: 17314569, DIČ: 2020382166, IČ DPH: SK2020382166  
odštěpný závod  
Prodex spol. s r.o., organizační složka  
Perucká 2481/5  
120 00 Praha 2 Vinohrady  
IČO: 01761200, DIČ: CZ683286704

Valbek spol. s r.o.  
Vaňurova 505  
460 01 Liberec

Hlavní inženýr projektu: Ing. Peter Lastovecký  
Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00  
číslo autorizace 0010419

## **2. Charakteristika staveniště**

Stavba „Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“ je umístěna na tělese stávající železniční trati Choceň – Velký Osek. Řešený traťový úsek prochází katastrálním územím měst a obcí Hradec Králové, Blešno, Třebechovice pod Orebem a Týniště nad Orlicí.

V rámci stavby je navržena komplexní rekonstrukce železničních stanic Hradec Králové-Slezské Předměstí a Třebechovice pod Orebem a komplexní rekonstrukce a zdvoukolejnění mezistaničních úseků, konkrétně úseků Hradec Králové (mimo) – Hradec Králové-Slezské Předměstí (včetně), Hradec Králové-Slezské Předměstí (včetně) – Třebechovice pod Orebem (včetně) a Třebechovice pod Orebem (včetně) – Týniště nad Orlicí (mimo). Mimo jiné stavební činnost proběhne i v ŽST Hradec Králové hl. n. z důvodu dobudování zhlaví a napojení dvojkolejné tratě do ŽST Hradec Králové hl. n. a taktéž v úseku Týniště nad Orlicí – Bolehošť z důvodu zdvoukolejnění sousedící tratě.

Stavba má charakter liniové stavby, jedná se o modernizaci stávající trati a zdvoukolejnění tratě, přičemž je uvažováno se změnou jejího směrového vedení pouze v rozsahu drobných změn parametrů některých oblouků. Stavba svým rozsahem představuje komplexní rekonstrukci železničního spodku, svršku, nástupišť, přejezdů, vybraných mostů a propustků, budov (v nezbytném rozsahu), trakčních a energetických zařízení, zabezpečovacího (staničního a traťového) a sdělovacího zařízení včetně protihlukových opatření.

## **3. Využití stávajících budov a budovaných objektů**

Stavba bude prováděná téměř výlučně na pozemcích dráhy (vlastník SŽDC nebo ČD).

Pro stavbu a staveniště budou využívány výlučně stávající zpevněné i nezpevněné plochy, které se nacházejí u míst se soustředěnou stavební činností – stavby mostů a propustků, úpravy přejezdů, nová nástupiště na zastávkách Hradec Králové zastávka, Blešno, Petrovice pod Orebem – ve vlastnictví SŽDC nebo ČD. Kromě těchto ploch je možné využít i nepoužívané sklady, stavědla a stanoviště podél trati v majetku SŽDC a ČD. Využití pro účely stavby je nutná projednat s vlastníkem budovy (ČD RSM nebo SŽDC, Majetkový odbor).

Nově budované objekty nebudou pro účely stavby využívány.

## **4. Možnosti napojení na kanalizaci a zdroje vody, elektrické energie, plyn, telekomunikace**

### **4.1. Voda**

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných a drážních vodovodních řádů a hydrantů. Odběr vody a způsob napojení musí být před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa. V místech, kde není možné zabezpečit zásobování vodou ze stávajících vodovodních řádů a hydrantů bude voda dovážena v cisternách. Průběhy vodovodů včetně správců vodovodní sítě jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.2.

## **4.2. Elektrická energie**

Staveniště a zařízení staveniště budou připojeny na stávající rozvody. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být projednány se správcem a majitelem odběrného místa.

Pokud bude zařízení staveniště v železničních stanicích připojeno na stávající rozvody elektrické energie, je nutno připojení odběrného místa projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa, tj. s OŘ Hradec Králové, Správou elektrotechniky a energetiky a současně z hlediska smluvního ošetření odběru elektrické energie rovněž se Střediskem správy železniční energetiky HK. Pro sjednání dodávky elektrické energie pro staveniště platí „Pokyny k energetické součinnosti a spolupráci při využívání elektrických rozvodů a zařízení ČD“ vydané v příloze Věstníku Českých drah č. 16/2002. Průběhy silnoproudých vedení včetně správců jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.2.

## **4.3. Kanalizace**

Odtok vody ze staveniště je řešen do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění a nepoškození využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků.

V areálu železničních stanic se mohou používat sociální zařízení ČD a SŽDC. Výstavba a připojení staveništních sociálních zařízení jsou součástí přípravy dodavatele. Na stávající kanalizační síť je možno se připojit ve stávajících kanalizačních šachtách. Průběhy kanalizačních řádů včetně správců jsou znázorněny v koordinačních situacích stavby – část C.2.

## **4.4. Telefon**

Vzhledem k charakteru stavby, budou na staveništích používány mobilní telefony. Trasy drážních i veřejných sdělovacích kabelů v bezprostřední blízkosti staveniště zakresleny v koordinačních situacích stavby – části C.2.

# **5. Napojení zařízení staveniště na dopravnou infrastrukturu**

## **5.1. Dopravní trasy a využita doprava**

Přístup na staveniště je možný po železnici, a to ze směru od Hradce Králové, Bolehoště i od Týniště nad Orlicí.

S využitím železniční dopravy se uvažuje zejména v případě dovozu a odvozu kolejového lože, přičemž odvoz kolejového lože bude realizován do prostoru ŽST Bolehošť (ZS 53), kde bude umístěna recyklační základna. Mimo toho bude možné využít železniční dopravu i na odvoz a návoz kolejového svršku. Ty budou odváženy, resp. přiváženy ze ZS určených jako (de)montážní základny – v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí (ZS 10), v ŽST Třebechovice pod Orebem (ZS 34).

Z pohledu silničního napojení bude staveniště napojeno na nadřazenou celostátní síť přes sousedící, nebo křižující silnice (ve směru od západu na východ) resp. v směru staničení: III/29912 a III/2997 v oblasti zast. Hradec Králové zastávka, II/308 v oblasti ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí, II/299 a II/298 poblíž ŽST Třebechovice pod Orebem. Mimo jiné je stavba dostupná ve skoro celé délce z paralelní silnice I/11.

Jak bylo uvedeno, možnost příjezdu na místo stavby silničními vozidly je po silnicích I., II. a III. tříd, ale i po místních a účelových komunikacích. Podmínkou přístupu po těchto komunikacích je podmíněno získáním

kladného vyjádření vlastníků sousedních pozemků, a to nejen pro příjezd stavebních mechanismů, ale i pro potřeby návozu a odvozu materiálu a konstrukcí stavby. Případný souhlas si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby.

Dopravní trasy k zařízením staveniště a k budovaným objektům byly prověřeny místním šetřením a konfrontovány též s katastrálním podkladem. Vytipované trasy jsou zaneseny v situačním výkrese, který tvoří přílohu tohoto dokumentu (přílohy č. 2 – 2.1 a 2.2) resp. v koordinačních situacích v části C.2 této dokumentace.

## **5.2. Přístupy na staveniště**

Veškeré přístupy na stavební pozemek jsou buď po veřejných komunikacích, nebo po dočasně zřízeních provizorních komunikacích, které jsou napojeny na veřejnou dopravní síť. Vjezdy na staveniště a ke kolejišti pro přístup stavební mechanizace budou umožněny převážně v místech stávajících ať rekonstruovaných či nerekonstruovaných přejezdů, v místech ploch ZS ležících v prostoru zastávek a železničních stanic a také zřízením dočasných, většinou zemních, nájezdových ramp z přilehlých pozemních komunikací. Mimo toho budou přístupem na staveniště i obslužné komunikace z důvodu toho, že součástí stavby je i zdvoukolejnění, tzn. že nebude nutné vykonávat stavbu vždy z prostoru stávajícího železničního náspu.

# **6. Zabezpečení ochranných pásem, ochrana objektů a zeleně**

## **6.1. Chráněná území a záplavová území**

Stavba se nachází v EVL a PP Týnišťské Poorlič v prostoru od cca km 43,500 – 48,250. Tuto evropskou vtáčí lokalitu a přírodní památku je nutno během stavby chránit a během stavební činnosti zasahovat do této lokality jenom minimálně. Zásah do EVL a PP se předpokládá v rozsahu potřeby vybudování staveništních přístupových komunikací a zařízení staveniště.

Mimo výše uvedeného se stavba nenachází na jiném zvláště chráněném území.

Obvod stavby taktéž leží na hranici záplavových území několika toků. V záplavových územích jsou zřizována zařízení staveniště i přístupové komunikace.

## **6.2. Železnice**

Ochranné pásmo železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah je řešeno v zákonu č. 266/1994 Sb. v §8 (Zákon o drahách v aktuálně platném znění zákona č. 250/2014 Sb.).

(1) Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vswlou plochou vedenou (nerelevantní části vynechány):

- a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,

---

- c) u vlečky 30 m od osy krajní koleje,

---

(2) Pro dráhu vedenou na pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §9:

(1) V ochranném pásmu dráhy lze zřizovat a provozovat stavby, provádět hornickou činnost a činnost prováděnou hornickým způsobem, provozovat střelnici, skladovat výbušniny, nebezpečné odpady a zřizovat světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

(2) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn v ochranném pásmu dráhy vstupovat na cizí pozemky, popřípadě na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy, odstraňování následků nehod nebo poškození dráhy a za účelem odstraňování jiných překážek omezujících provozování drážní dopravy. Přitom je povinen dbát toho, aby užívání pozemků, popřípadě staveb na nich stojících, bylo co nejméně rušeno a aby vstupem a činnostmi nevznikly škody, kterým je možno zabránit. Výkon těchto oprávnění musí být omezen na nezbytnou dobu a nezbytnou míru. Tímto ustanovením není dotčeno právo na náhradu škody podle občanského zákoníku.

(3) Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu na provozování dráhy nebo na provozování drážní dopravy na nezbytnou dobu v nezbytné míře a za náhradu použít nemovitost vlastníka v ochranném pásmu dráhy, nelze-li dosáhnout účelu jinak.

(4) Vlastník nemovitosti přilehlé k dráze tramvajové nebo dráze trolejbusové je v nezbytně nutných případech na nezbytnou dobu povinen za jednorázovou úhradu strpět omezení vlastnického práva ke své nemovitosti spočívající v umístění a provozování pevných trakčních, signalizačních nebo zabezpečovacích zařízení. Rozhodnutí o omezení vlastnického práva a o výši úhrady vydává na návrh provozovatele dráhy tramvajové nebo trolejbusové drážní správní úřad. Provozovatel dráhy je povinen při umístění a odstranění tohoto zařízení na cizí nemovitosti uvést nemovitost při ukončení prací do původního stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího původnímu účelu nebo užití dotčené nemovitosti.

### **6.3. Pozemní komunikace**

Ochranné pásmo u pozemních komunikací stanovuje §30 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon v aktuálně platném znění zákona č. 268/2015 Sb.).

(1) K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby

(2) Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- a) 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- b) 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy,
- c) 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.



(3) Souvisle zastavěným územím obce (dále jen "území") je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

- a) na území je postaveno pět a více budov odlišných vlastníků, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí,
- b) mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

(4) Hranice silničního ochranného pásma definovaná v § 30 odst. 2 písm. a) je pro případ povolování zřizování a provozování reklamních zařízení, které by byly viditelné uživateli dotčené pozemní komunikace, posunuta ze 100 metrů na 250 metrů.

Podmínky, týkající se ochranných pásem, jsou obsaženy v §31 - §33:

#### § 31

(1) Zřízení a provozování reklamního zařízení v silničním ochranném pásmu podléhá povolení.

(2) Zřízení a provozování reklamního zařízení lze povolit pouze, není-li zaměnitelné s dopravními značkami, světelnými signály, zařízeními pro provozní informace nebo s dopravními zařízeními a nemůže-li oslnit uživatele dotčené pozemní komunikace nebo jinak narušit provoz na pozemních komunikacích.

(3) Jedná-li se o reklamní zařízení viditelné z pozemní komunikace v silničním ochranném pásmu dálnice a silnice I. třídy, lze jeho zřízení a provozování povolit pouze pokud splňuje podmínky podle odstavce 2 a slouží-li k označení provozovny, která se nachází v silničním ochranném pásmu ve vzdálenosti do 200 metrů od reklamního zařízení.

(4) Povolení podle odstavce 1 vydává příslušný silniční správní úřad po předchozím souhlasu

- a) vlastníka dotčené nemovitosti, na které má být reklamní zařízení zřizováno a provozováno,
- b) Ministerstva vnitra, jde-li o silniční ochranné pásmo dálnice,
- c) Policie České republiky, jde-li o silniční ochranné pásmo silnice a místní komunikace.

(5) Silniční správní úřad vydá rozhodnutí o povolení zřizovat a provozovat reklamní zařízení právnické nebo fyzické osobě na základě písemné žádosti na dobu určitou, nejdéle na dobu pěti let, a v rozhodnutí stanoví podmínky zřizování a provozování reklamního zařízení.

(6) Vlastník nemovitosti v silničním ochranném pásmu je oprávněn v obecném zájmu umístit na své nemovitosti pouze reklamní zařízení, které bylo povoleno.

(7) Porušuje-li právnická nebo fyzická osoba podmínky stanovené v rozhodnutí o vydání povolení ke zřizování a provozování reklamních zařízení, silniční správní úřad rozhodne o odnětí povolení. Právnické nebo fyzické osobě, které bylo odňato povolení, lze udělit povolení na základě znovu podané žádosti nejdříve po uplynutí tří let ode dne, kdy rozhodnutí o odnětí povolení nabylo právní moci.

(8) Silniční správní úřad může rozhodnout o změně vydaného povolení na základě odůvodněné žádosti držitele povolení.

(9) Silniční správní úřad je povinen do 7 dnů ode dne, kdy se dozvěděl o zřízení nebo existenci reklamního zařízení umístěného v rozporu s odstavcem 2, 3 nebo 5 v silničním ochranném pásmu bez povolení vydaného příslušným silničním správním úřadem podle odstavce 1, vyzvat vlastníka reklamního zařízení k jeho odstranění. Vlastník reklamního zařízení je povinen reklamní zařízení neprodleně, nejdéle do pěti pracovních dnů po doručení výzvy příslušného silničního správního úřadu, odstranit. Neučiní-li tak, silniční správní úřad zajistí do 15 pracovních dnů zakrytí reklamy a následně zajistí odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka tohoto zařízení. Odstranění reklamního zařízení a jeho likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.

(10) Nemůže-li příslušný silniční správní úřad zjistit vlastníka reklamního zařízení zřizovaného nebo provozovaného bez povolení podle odstavce 1, zveřejní výzvu k odstranění reklamního zařízení způsobem v místě obvyklým a po marném uplynutí lhůty deseti dnů ode dne zveřejnění výzvy je povinen reklamu do 15 pracovních dnů zakrýt a následně zajistit odstranění a likvidaci reklamního zařízení na náklady vlastníka dotčené nemovitosti, na které je reklamní zařízení umístěno. Odstranění reklamního zařízení a jeho likvidace bude provedeno bez ohledu na skutečnost, zda reklamní zařízení bylo povoleno stavebním úřadem.

(11) Vlastník nemovitosti, na které je zřízeno a provozováno reklamní zařízení bez povolení podle odstavce 1, je povinen umožnit na nezbytnou dobu a v nezbytné míře vstup na svoji nemovitost za účelem zakrytí reklamy a za účelem odstranění a likvidace tohoto reklamního zařízení. Vznikne-li tím škoda na nemovitosti, je ten, kdo škodu způsobil, povinen ji nahradit; této odpovědnosti se nemůže zprostit.

## § 32

(1) V silničních ochranných pásmech lze jen na základě povolení vydaného silničním správním úřadem a za podmínek v povolení uvedených

- a) provádět stavby, které podle zvláštních předpisů vyžadují povolení nebo ohlášení stavebnímu úřadu,
- b) provádět terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila ve vztahu k niveletě vozovky.

Ustanoveními tohoto odstavce nejsou dotčeny předpisy o územním plánování a o stavebním řádu.

(2) Povolení podle předchozího odstavce se nevyžaduje pro stavby čekáren linkové osobní dopravy, zařízení tramvajových a trolejbusových drah, telekomunikačních a energetických vedení a pro stavby související s úpravou odtokových poměrů.

## § 33

V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovatek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled

potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa. Strany rozhledových trojúhelníků se stanovují 100 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice hlavní a 55 m u silnice označené dopravní značkou podle zvláštního předpisu jako silnice vedlejší.

#### **6.4. Inženýrské sítě**

Ochranné pásmo u elektrických, plynárenských zařízení a u teplovodů stanovuje zákon č. 458/2000 Sb. (Energetický zákon).

Ochranné pásmo energetických zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 46:

(1) Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení elektrizační soustavy do provozu.

(2) Ochrannými pásmy jsou chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výrobní elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

(3) Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

- |                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| 1. pro vodiče bez izolace        | 7 m |
| 2. pro vodiče s izolací základní | 2 m |
| 3. pro závěsná kabelová vedení   | 1 m |

b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně:

- |                                  |      |
|----------------------------------|------|
| 1. pro vodiče bez izolace        | 12 m |
| 2. pro vodiče s izolací základní | 5 m  |

c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m

d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m

e) u napětí nad 400 kV 30 m

f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m

g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

(4) v lesních průsecích udržuje provozovatel přenosové soustavy nebo provozovatel příslušné distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 4 m po jedné straně základů podpěrných bodů nadzemního vedení podle odstavce 3 písmena a) bodu 1 a písmena b), c), d) a e), pokud je takový volný pruh třeba; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(5) Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

(6) Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- a. u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- b. u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- c. u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- d. u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

(7) Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranné pásmo plynárenských zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 68:

(1) Plynárenská zařízení jsou chráněna ochrannými pásmy k zajištění jejich bezpečného a spolehlivého provozu. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení plynárenského zařízení do provozu.

(2) Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a. u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,
- b. u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- c. u technologických objektů 4 m od půdorysu.

(3) v ochranném pásmu je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit plynárenská zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Při provádění veškerých činností v ochranném pásmu i mimo ně nesmí dojít k poškození plynárenského zařízení.

(4) Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo majetku osob, fyzická či právnická osoba provozující příslušnou plynárenskou soustavu nebo přímý plynovod, těžební plynovod či plynovodní přípojku:

- a. stanoví písemně podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu,
- b. udělí písemný souhlas se stavební činností, umístěním staveb, neuvedených v písmenu a), zemními pracemi, zřizováním skládek a uskladňováním materiálu v ochranném pásmu; souhlas musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen.

(5) v lesních průsecích udržuje provozovatel přepravní soustavy nebo provozovatel distribuční soustavy na vlastní náklad volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu; vlastníci či uživatelé dotčených nemovitostí jsou povinni jim tuto činnost umožnit.

(6) Vysazování trvalých porostů kořenících do větší hloubky než 20 cm nad povrch plynovodu ve volném pruhu pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu nebo přípojky lze pouze na základě souhlasu provozovatele přepravní soustavy nebo provozovatele distribuční soustavy nebo provozovatele přípojky.

Ochranné pásmo teplotních zařízení a podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 87:

(1) Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a ochraně života, zdraví, bezpečnosti a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby nebo územního souhlasu s umístěním stavby, pokud není podle stavebního zákona vyžadován ani jeden z těchto dokladů, potom dnem uvedení zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie do provozu.

(2) Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením pro výrobu nebo rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

(3) u výměňkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky, které jsou umístěny v samostatných budovách, je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 2,5 m kolmo na půdorys těchto stanic a vodorovnou rovinou, vedenou pod těmito stanicemi ve svislé vzdálenosti 2,5 m.

(4) v ochranném pásmu zařízení, která slouží pro výrobu či rozvod tepelné energie, i mimo ně je zakázáno provádět činnosti, které by mohly ohrozit tato zařízení, jejich spolehlivost a bezpečnost provozu. Pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud se prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu, stanoví provozovatel tohoto zařízení podmínky. Ostatní stavební činnosti, umístování staveb, zemní práce, uskladňování materiálu, zřizování skládek a vysazování trvalých porostů v ochranných pásmech je možno provádět pouze po předchozím písemném souhlasu provozovatele tohoto zařízení. Podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby nebo souhlas, který musí obsahovat podmínky, za kterých byl udělen, se připojují k návrhu regulačního plánu nebo návrhu na vydání územního rozhodnutí nebo oznámení záměru v území o vydání územního souhlasu; orgán, který je příslušný k vydání regulačního plánu nebo územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, podmínky nepřezkoumává.

(5) Prochází-li zařízení pro rozvod tepelné energie budovami, ochranné pásmo se nevymezuje. Při provádění stavebních činností musí vlastník dotčené stavby dbát na zajištění bezpečnosti tohoto zařízení.

(6) Vlastníci nemovitostí jsou povinni umožnit provozovateli zařízení přístup k pravidelné kontrole a provádění nezbytných prací na zařízení pro rozvod tepelné energie umístěném v jejich nemovitostech. Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde k ohrožení života, zdraví nebo bezpečnosti osob, je provozovatel zařízení před zahájením prací povinen vlastníka nebo správce nemovitosti o rozsahu a době trvání prací informovat a po ukončení prací uvést dotčené prostory

do původního stavu, a není-li to s ohledem na povahu provedených prací možné, do stavu odpovídajícímu předchozímu účelu nebo užívání nemovitosti.

### **6.5. Telekomunikační zařízení a sítě**

Ochranné pásmo telekomunikačních zařízení a sítí, podmínky týkající se ochranného pásma jsou stanoveny v § 92 zákona č. 151/2000 Sb.

- (1) k ochraně telekomunikačních zařízení se zřizují ochranná pásma.
- (2) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí o umístění stavby.
- (3) Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.
- (4) v ochranném pásmu podzemních telekomunikačních vedení je zakázáno:
  - a) provádět bez souhlasu jejich vlastníka zemní práce s výjimkou nezbytně nutných oprav vodovodů a kanalizací při jejich haváriích; v těchto případech je provozovatel vodovodů a kanalizací povinen tuto skutečnost oznámit bez zbytečného odkladu provozovateli dotčeného telekomunikačního zařízení,
  - b) zřizovat stavby či umísťovat konstrukce nebo jiná podobná zařízení a provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k podzemnímu telekomunikačnímu vedení, nebo které by mohly ohrozit bezpečnost a spolehlivost jeho provozu,
  - c) vysazovat trvalé porosty.
- (5) Ochranná pásma ostatních telekomunikačních zařízení vznikají dnem právní moci územního rozhodnutí o ochranném pásmu. Účastníkem územního řízení o ochranném pásmu je Úřad.
- (6) Ochranné pásmo nadzemních telekomunikačních vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí podle zvláštního právního předpisu a je v něm zakázáno zřizovat stavby, elektrická vedení a železné konstrukce, umísťovat jeřáby, vysazovat porosty, zřizovat vysokofrekvenční zařízení nebo jinak způsobovat elektromagnetické stíny, odrazy nebo rušení.

### **6.6. Ochrana inženýrských sítí při výstavbě**

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu.

Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou – na vyžádání – zástupci spravujících organizací.

Pokud nespecifikovali správci zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace nebo to nevyplývá z vyjádření od správců sítí (viz. Dokladová část), musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí – v případě potřeby – vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Po vytýčení budou provedeny ručně kopané sondy ke zjištění hloubky vedení ve volném terénu (vše s ohlášením správcí vedení). Jejich

poloha bude zaznačena do výkresové dokumentace a následně s výskytem těchto sítí budou seznámeni pracovníci provádějící opravu.

Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací.

Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi, se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení.

Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Při pracích na sdělovacích vedeních ohrožovaných vlivy trojfázových vedení VVN A ZVN je nutné postupovat podle ČSN 34 3101, článek 116 a 120.

U sdělovacích vedení a zařízení je třeba pro bezpečnost osob provést tato opatření:

- kovové konstrukce nebo skříně, na kterých jsou upevněny kabelové závěry, oddělovací transformátory, musí být uzemněny na společný uzemňovací systém uzemňovacím páskem 30 x 4 mm
- tyto konstrukce a skříně musí být opatřeny výstražnou tabulkou dle ČSN 34 3510
- před ocelovou konstrukcí a v místech dosahu osob obsluhujících zařízení nutno dát na podlahu izolační koberec
- všechny osoby, které mohou s těmito kabely přijít do styku, je nutno instruovat a vybavit je ochrannými prostředky a pomůckami dle ČSN 34 3100
- indukuje-li se ve sdělovacím kabelovém vedení při zkratovém stavu trojfázového vedení větší napětí než hodnoty uvedené v tabulce č. 1 normy ČSN 33 2160, je nutné označit veškeré doklady o takovém kabelu nápisem „POZOR! NEBEZPEČÍ ÚRAZU INDUKOVANÝM NAPĚTÍM“

Projektant již v rámci dokumentace předpokládal, že inženýrské sítě jsou uloženy v dostatečné hloubce pod tratí tak, aby nebyly realizací železničního spodku dotčeny. Pokud jsou inženýrské sítě v nedostatečné hloubce pod tratí, je navržena přeložka dané sítě. Známé sítě jsou v koordinační situaci dle předaných podkladů zakresleny.

Nicméně toto nezbavuje dodavatele povinnosti před zahájením prací jednotlivé sítě vytýčit. Projektant upozorňuje, že v prostoru kolejiště se mohou ještě vyskytovat další inženýrské sítě procházející pod tratí, jejichž průběhy nejsou známy.

Při stavebních pracích je nutno drážní sítě vypínat tak, aby nebyl narušen železniční provoz na trati! Propojování kabelů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení je nutno naplánovat do doby vlakových pauz, dopravního klidu nebo do nepřetržité výluky s vyloučením železničního provozu, která je v rámci stavby naplánována!

### **6.7. Ochrana budovaných objektů, ochrana zeleně**

Ochrana budovaných objektů během výstavby je popsána přímo v částech dokumentace jim příslušejících. Ochrana stromů při trasách ke staveništi a na zařízeních staveniště standartní.

## 7. Zvláštní/bezpečností opatření

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti (určení podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti).

## 8. Vliv provádění stavby na životní prostředí

Vliv stavby na životní prostředí je řešen v samostatné části projektové dokumentace „B.3 Vliv stavby na životní prostředí“.

## 9. Plochy zařízení staveniště a jejich napojení na dopravní síť

Během zpracování projektové dokumentace bylo v úzké součinnosti s návrhem technického řešení jednotlivých SO a PS prověřováno území, na němž bude předmětná stavba realizována. Cílem bylo nalézt a určit vhodné plochy, které by bylo možné v průběhu výstavby využít pro účely ZS. Plochy ZS byly určeny převážně na drážních pozemcích, avšak v některých případech si stavby vyžádá i dočasný zábor pozemků ve vlastnictví měst a obcí a vzácně též v soukromém vlastnictví.

Návrh ploch ZS byl proveden s ohledem na konfiguraci terénu, předpokládané potřeby dodavatele, vlastnické vztahy k okolním pozemkům a jejich využití. Plochy ZS jsou situovány do míst železničních stanic resp. do míst se soustředěnou stavební činností, tj. k mostním objektům, přejezdům, protihlukovým stěnám atp., a to tak, aby byly dostupné ze stávajících komunikací nebo železniční tratě. Prvotní myšlenku umístit plochy zařízení staveniště (ZS) na plochy v majetku SŽDC a ČD nebylo možné naplnit z důvodu absence ploch ve vlastnictví SZDC a ČD.

Plochy navržené pro zařízení staveniště dodavatel podle potřeby upraví. Zpevnění ploch ZS se provede vrstvou vyzískaného šterku nebo vypanelováním. Po ukončení jejich využívání budou ZS neprodleně uvolněna a terén upraven do původního stavu. Plochy zařízení staveniště nejsou závazné, a proto je nutno brát jako návrh, který si může dodavatel stavby přizpůsobit svým potřebám.

K potřebám stavby budou patřit i další lokality a skládky, které jsou uvedeny v části dokumentace B.3 „Vliv stavby na životní prostředí“.

Jako ploch a objektů ZS se předpokládá rovněž využití kapacit a základů stavebních společností, podnikajících v oblasti výstavby. V tom případě lze ZS, navržené v projektu, nahradit obdobným zařízením se stejnými parametry. Z toho vyplývá, že návrh ploch ZS v projektu je flexibilní a je možné jej operativně podle aktuálních potřeb upravit. Ke změnám ploch ZS může dojít i z jiných důvodů (nové podmínky majitele pozemku, změna technologie apod.).

Z ekonomických důvodů se počítá také s využitím objektů v majetku SŽDC nebo ČD. Při projednávání dodavatelské přípravy je však nutno počítat s tím, že některé objekty mohou být využity jako provizorní pro provozní účely, např. stávající objekty bývalých stavědel při výlukových pracích na zhlavích, objekty bývalých skladišť apod.

Při potřebě dalších objektů pro účely ZS stavby se doporučuje projednat možnost využití objektů a prostor v blízkosti staveniště.



Konkrétní výběr a využívání objektů, příp. odkoupení, pronájem, rozšíření kapacity či zajištění dalších objektů bude předmětem rozhodnutí dodavatele na základě posouzení vlastních prostředků a organizace výstavby. Předběžné zajištění objektů investorem by mohl dodavatel na základě vlastní přípravy odmítnout nebo nevyužít. Nedodržení předběžných příslibů by mohlo při jednání s vlastníky přinést nejen komplikaci v průběhu stavby, ale i finanční ztráty.

Kapacita ploch ZS byla prověřena na základě množství rozhodujících hmot a materiálů, zejména železničního spodku a svršku, a dle činností na ZS prováděných na základě časového průběhu prací. V dalším průběhu přípravy stavby je v kompetenci zhotovitele stavby rozhodnout o jejich jiném využívání.

Stavební činnost se při rozvinutí prací v délce vyloučeného úseku železniční trati nebo stanice předpokládá formou většího počtu pracovišť – stavenišť. Při návrhu objektů pro účely ZS bylo bráno v úvahu, že potenciální dodavatel může mít vlastní trvale nebo přechodně vybavené zázemí s objekty, využitelné pro účely stavby.

### **9.1. Seznam a popis ploch ZS**

Zde uvedené plochy jsou v detailu zobrazené v příloze tohoto dokumentu.

#### **ZS1**

Zařízení staveniště se nachází přímo podél řeky Labe v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 825 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích Povodí Labe. Přístup k pozemku přes silnici I/35 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely umístění zásuvní dráhy pro most přes Labe.

#### **ZS2**

Zařízení staveniště se nachází přímo u řeky Labe v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 6380 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích Povodí Labe, města Hradec Králové a na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici III/29912 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely výstavby železničního mostu přes Labe.

#### **ZS3**

Zařízení staveniště se nachází přímo u řeky Labe v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 2610 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích Povodí Labe, města Hradec Králové a na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici III/29912 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely výstavby technologického mostu přes Labe.

#### **ZS4**

Zařízení staveniště se nachází poblíž komunikace III/29912 v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 2450 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích města Hradec Králové. Přístup k pozemku přes silnici III/29912. Využití plochy pro účely výstavby železničního mostu přes silnici III/29912.

#### **ZS5**

Zařízení staveniště se nachází poblíž komunikace III/2997 v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí u zast. Hradec Králové zastávka. Výměra ZS je 1260 m<sup>2</sup> a umístěná na

pozemcích SŽDC. Přístup k pozemku přes silnici III/2997. Využití plochy pro účely výstavby podchodu a samotné zastávky.

**ZS6**

Zařízení staveniště se nachází poblíž komunikace III/2997 v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 100 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích soukromé osoby. Přístup k pozemku přes silnici III/2997 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely výstavby železničního mostu v km 30,986.

**ZS7**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 1560 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích města Hradec Králové. Přístup k pozemku přes silnici III/2997 resp. II/308 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely výstavby podchodu a pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS8**

Zařízení staveniště se nachází poblíž obvodu ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 4070 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích města Hradec Králové a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici III/2997 resp. II/308 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS9**

Zařízení staveniště se nachází v obvodu ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 8430 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích ČD. Přístup k pozemku přes silnici III/2997 resp. II/308 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, umístění bunkoviště, sociálního zařízení a odstavení vozidel, skladového materiálu (hlavní stavební dvůr).

**ZS10**

Zařízení staveniště se nachází v obvodu ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 6970 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích ČD a města Hradec Králové. Přístup k pozemku přes silnici III/2997 resp. II/308 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku (montážní základna).

**ZS11**

Zařízení staveniště se nachází poblíž obvodu ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí. Výměra ZS je 1200 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích ČR, města Hradec Králové a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici II/308 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS12**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 75 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích SŽDC. Přístup k pozemku přes silnici II/308 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS13**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 3580 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS14**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 100 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS15**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 150 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS16**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 2290 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích města Hradec Králové a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS17**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 4600 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC, města Hradec Králové a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS18**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 4450 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS19**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 160 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a obce Blešno. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS20**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 220 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu železničního mostu.

**ZS21**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 1430 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS22**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 2000 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu a pro účely výstavby zast. Blešno.

**ZS23**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 115 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a obce Blešno. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS24**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 100 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích obce Blešno a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS25**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 150 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a města Třebechovice pod Orebem. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS26**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 150 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a města Třebechovice pod Orebem. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS27**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 2510 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a města Třebechovice pod Orebem. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS28**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 2200 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS29**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 1000 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS30**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 100 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích města Třebechovice pod Orebem a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro výstavbu propustku.

**ZS31**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 1650 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici II/299. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS32**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 4400 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11. Využití plochy pro účely výstavby silničního nadjezdu.

**ZS33**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 4650 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici II/299. Využití plochy pro účely výstavby silničního nadjezdu.

**ZS34**

Zařízení staveniště se nachází v obvodu ŽST Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 5000 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích ČD. Přístup k pozemku přes silnici II/299 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku (montážní základna).

**ZS35**

Zařízení staveniště se nachází v obvodu ŽST Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 200 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích ČD. Přístup k pozemku přes silnici II/299 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely výstavby podchodu.

**ZS36**

Zařízení staveniště se nachází v obvodu ŽST Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 3330 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích ČD. Přístup k pozemku přes silnici II/299 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, umístnění bunkoviště, sociálního zařízení a odstavení vozidel, skladového materiálu (hlavní stavební dvůr).

**ZS37**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 620 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích Povodí Labe, města Třebechovice pod Orebem a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici II/299 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely výstavby železničního mostu a lávky pro cyklisty přes řeku Dědina.

**ZS38**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 500 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích Povodí Labe a města Třebechovice pod Orebem. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupové komunikaci. Využití plochy pro účely výstavby železničního mostu a lávky pro cyklisty přes řeku Dědina.

**ZS39**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 1000 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS40**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 1300 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích SŽDC. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS41**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 6500 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích, resp. po tělese budoucí vozovky. Využití plochy pro účely výstavby silničního nadjezdu.

**ZS42**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem. Výměra ZS je 5070 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích, resp. po tělese budoucí vozovky. Využití plochy pro účely výstavby silničního nadjezdu.

**ZS43**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 1430 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici II/298. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS44**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 1100 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a města Třebechovice pod Orebem. Přístup k pozemku přes silnici II/298. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu a pro stavbu cyklistické lávky a propustku.

**ZS45**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 1590 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích města Třebechovice pod Orebem. Přístup k pozemku přes silnici II/298. Využití plochy pro stavbu cyklistické lávky a propustku.

**ZS46**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 1320 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu a výstavbu propustku.

**ZS47**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 120 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely výstavby propustku.

**ZS48**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 1300 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu, výstavbu propustku a zast. Petrovice nad Orlicí.

**ZS49**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 2480 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro výstavby mostu v km 26,515 tratě Týniště nad Orlicí – Bolehošť.

**ZS50**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 115 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely výstavby propustku.

**ZS51**

Zařízení staveniště se nachází v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 3610 m<sup>2</sup> a umístněná na pozemcích SŽDC a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu a výstavbu propustku.

**ZS52**

Zařízení staveniště se nachází v obvodu ŽST Týniště nad Orlicí. Výměra ZS je 6110 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích ČD a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici I/11 a po přístupových komunikacích. Využití plochy pro účely montáže, demontáže železničního svršku, odstavení vozidel, skladového materiálu.

**ZS53**

Zařízení staveniště se nachází v obvodu ŽST Bolehošť. Výměra ZS je 2020 m<sup>2</sup> a umístěná na pozemcích ČD a soukromých osob. Přístup k pozemku přes silnici II/298 a poté III/29834. Využití plochy pro účely recyklační základny.

**9.2. Recyklační základny**

Recyklační základna je umístěna na zařízení staveniště č. 53 v ŽST Bolehošť. Toto ZS má dostatečně velkou plochu a v jeho okolí se nenachází občanská zástavba.

**9.3. Postup likvidace ZS**

Všechny plochy ZS budou po ukončení stavby upraveny do původního stavu. To znamená likvidaci ploch včetně úprav přístupových cest. V rámci zřizování ZS musí být nahrazeny vykácené stromy, nebo je nutné při zřizování ZS eliminovat množství kácení i ochranou stávajících kmenů.

**9.4. Zásady řešení staveniště**

Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, stavba sama bude realizována v rozsahu hranic drážního pozemku s drobnými výjimkami, patrnými z celkového situačního výkresu. Zařízení staveniště jsou navržena přednostně na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC nebo ČD či pozemcích v majetku města/obce s možným příjezdem převážně po silnici i železnici. Nicméně značný počet ZS včetně příjezdu na ně je navržen i na jiných pozemcích.

Při vlastní realizaci stavby nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování jejího okolí, zvláště hlukem a prachem, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám a pozemkům, k sítím technického vybavení a k požárním zařízením.

V místě stavby ani v její těsné blízkosti není možno uvažovat žádný vhodný zdroj užitkové vody. Případná místa odběru je nutno projednat za účasti investora a obcí v jednotlivých lokalitách stavby, v rámci stavební přípravy zhotovitele stavby. Pitnou vodu je zapotřebí zajišťovat obdobným způsobem, případně zajistit dovoz pitné vody balené.

Možnosti pro zajištění potřebného příkonu elektrické energie v místě stavby je nutné prověřit v rámci přípravy stavby s OŘ SEE Hradec Králové, případně s odpovědnými pracovníky ČEZ Distribuce (možnost připojení přes vlastní měření).

V případě potřeby zhotovitele a nemožnosti připojení na stávající rozvody je nezbytné zajistit vlastní mobilní výrobu elektrické energie pomocí elektrocentrál.



### **9.5. Možnosti příjezdů ke staveništi**

Navrhované příjezdy ke staveništi jsou vyneseny v situačním výkrese, který je přílohou tohoto dokumentu. Možnost příjezdu na místo stavby silničními vozidly po silnicích, místních a účelových komunikacích bude jedině v případě získání kladného vyjádření vlastníků sousedních pozemků, nejen pro příjezd stavebních mechanismů, ale i pro potřeby návozu a odvozu materiálu a konstrukcí stavby. Případný souhlas si musí zajistit vybraný zhotovitel stavby. Z hlediska silniční dopravy, při zajištění příjezdu na stavbu po mimodrážních pozemcích, by na silnicích nemělo dojít k zásadnímu omezení silničního provozu. Po odbočení na místní či účelové komunikace k jednotlivým místům stavby může dojít k různým krátkodobým omezením z důvodu frekvence dopravy stavby. DIO v případě využití tohoto řešení zajistí zhotovitel stavby na základě upřesnění definitivního stavebního postupu a konečného harmonogramu stavby.

## **10. Popis postupu stavby, předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby**

Stavební činnost je rozdělena do 6 hlavních stavebních postupů a celkově do 14 stavebních postupů (kromě samostatně vyčleněných přípravných prací a dokončovacích prací).

Realizace prací je plánována v 3 stavebních sezónách. Stavba bude realizována postupně.

Stavební práce se dotknou ŽST Třebechovice pod Orebem, Hradec Králové-Slezské Předměstí, Hradec Králové hl. n., mezistaničních úseků Týniště nad Orlicí – Třebechovice pod Orebem, Třebechovice pod Orebem – Hradec Králové-Slezské předměstí, Hradec Králové-Slezské předměstí – Hradec Králové hl. n., Týniště nad Orlicí – Bolehošť.

Z důvodu toho, že stávající trať je jednokolejná včetně přípojných tratí, tak výkon prací v mezistaničních úsecích, popř. na rozhodných prvcích v rámci stanice (rozhodná výhybka, zhlaví, záhlaví apod.) generuje potřebu zavádění náhradní autobusové dopravy.

### **10.1. Návrh optimálního postupu výstavby**

Postup prací při provádění stavby zde navržený je možno upravit podle možností a kapacity zhotovitele vzešlého z výběrového řízení a dle případných podmínek ze strany investora. Úpravou postupu prací však nesmí dojít k navýšení celkového počtu, délky a rozsahu výluk, který je stanoven touto dokumentací. Omezení provozování drážní dopravy vyvolané stavbou nesmí být větší, než jaké je stanoveno touto dokumentací.

Stavba bude realizována na drážních pozemcích ve vlastnictví investora – SŽDC nebo ČD, zastoupenou RSM Hradec Králové. Jelikož oba subjekty jsou v současné době brány jako dvě samostatné organizace, musí být mezi nimi uzavřena Smlouva o právu provedení stavby. Tato smlouva bude doložena investorem při stavebním řízení.

Z důvodu, že stavba je realizována na jednokolejné trati, přičemž stávající jednokolejná trať zasahuje do nově vybudované 1. a 2. traťové koleji, je nutné zavádět i úplnou výluk železničního provozu. Úplná výluka je uvažována i během osázení definitivních mostů pře obě traťové koleje (mosty s větším rozpětím jsou uvažovány jako dvoukolejné). Při návrhu stavebních postupů byla zohledněna eliminace úplné výluky železničního provozu.

Rozhodujícím faktorem určujícím délku výluky v jednotlivých stavebních postupech jsou stavební práce spojené s přestavbou, resp. výstavbou mostů, s rekonstrukcí železničního svršku a spodku.

Při návrhu jednotlivých etap byl kladen důraz na co nejkratší časové úseky s úplnou výlukou železničního provozu, na co nejrychlejší zprovoznění dvoukolejných úseků.

V ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí se nachází vlečka Ferona, která má značnou četnost obsluh během dne. Z tohoto důvodu je uvažováno se zachováním provozu mezi ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a Hradec Králové hl. n. resp. Týniště nad Orlicí. Výjimku tvoří stavební postup, kdy práce jsou realizovány přímo v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí v místě napojení vlečky.

Jelikož ovládnání nového zabezpečovacího zařízení má být možné ovládat z obou ohraničujících ŽST (Týniště nad Orlicí, Hradec Králové hl. n.) a nemá být umožněné z řešených stanic, tak pořadí rekonstrukce ŽST je bezpředmětné. Během výluk se uvažuje s personálním obsazením hlásek v mezistaničních úsecích do aktivace nové traťového zab. zař.

Z důvodu lokalizace recyklační linky v ŽST Bolehošť je navržena rekonstrukce úseku Týniště nad Orlicí – Bolehošť jako první.

Rozhodujícím faktorem ovlivňující délku stavebních postupů jsou v tomto případě práce na budování železničního spodku (v místech zdvoukolejnění, přeložek a silničních nadjezdů) včetně potřeby konsolidace vybudovaných násypových těles. Dalším rozhodujícím faktorem ovlivňujícím délku stavebních postupů jsou práce spojené s přestavbou mostů, výstavbou podchodů, rekonstrukcí železničního svršku a spodku.

Výše uvedené je možné shrnout do následovných bodů, přičemž návrh prací vychází přímo z těchto bodů:

- výstavbu násypů (silničních, železničních) směřovat na začátek výstavby z důvodu nutné konsolidace násypových těles
- demontáž stožárů trakčního vedení, které jsou v konfliktu s nově budovaným železničním tělesem realizovat ještě před výstavbou těchto násypů
- z pohledu rekonstrukce kolejí realizovat teprve práce v přidávané koleji a poté realizovat práce v stávající koleji
- minimalizovat rozsah nickolejných výluk
- v případě dvoukolejných mostů realizovat práce s využitím mostních provizorií
- zachovat alespoň jednostranní napojení ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí na celostátní železniční síť z důvodu rozsáhlých výkonů na vlečce napojené do této stanice
- realizovat stavební práce v nejvíce omezujícím úseku stavby (z pohledu kapacity), tj. v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem
- realizovat stavební práce teprve v mezistaničních úsecích, poté v stanicích (z důvodu minimalizace výluk)

Na základě výše zmíněného byla navrženo základní fázování výstavby:

- 1. fáze = 1. stavební postupy: demontáž trakčního vedení, lokální směrové úpravy koleje, rekonstrukce části traťového úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí

- 2. fáze = 2. stavební postup: budování nových zemních těles, rekonstrukce části traťového úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí
- 3. fáze = 3. stavební postupy: rekonstrukční práce v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem včetně příslušných zhlaví ohraničujících stanic
- 4. fáze = 4. stavební postupy: rekonstrukční práce v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí včetně zhlaví v ŽST Třebechovice pod Orebem
- 5. fáze = 5. stavební postupy: rekonstrukční práce v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí včetně ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a Třebechovice pod Orebem
- 6. fáze = 6. stavební práce: dokončení rekonstrukčních prací v ŽST Třebechovice pod Orebem.

Výše uvedené fázování představuje jenom orientační přehled, např. budování nových zemních těles uvedených v 2. fázi může probíhat ještě i během 4. fáze v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí.

V rámci návrhu stavebních postupů představuje výchozí stav ŽST Hradec Králové hl. n. po realizaci stavby Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové a ŽST Týniště nad Orlicí po realizaci stavby Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část. Není uvažováno s opačným případem, kdyby stavba Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo) byla zrealizována dříve jako výše zmíněné stavby.

Mimo textové části, kde jsou popsány jednotlivé stavební postupy jsou součástí dokumentace i schémata jednotlivých stavebních postupů (příloha č. 3 – konkrétně přílohy č. 3-1, 3-2 a 3-3).

## 10.2. Doporučený optimální postup stavebních činností v jednotlivých lokalitách stavby

Zahájení stavby ..... 1. 1. 2021

Ukončení stavby ..... 12. 12. 2023

Délka trvání..... 1076 dní

Název úkolu	Doba trvání	Zahájení	Dokončení
<b>MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU HRADEC KRÁLOVÉ (MIMO) - TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ (MIMO)</b>	<b>1076 dny</b>	<b>1.1. 21</b>	<b>12.12. 23</b>
<b>Zahájení stavby</b>	<b>0 dny</b>	<b>1.1. 21</b>	<b>1.1. 21</b>
<b>Přípravné práce</b>	<b>59 dny</b>	<b>1.1. 21</b>	<b>28.2. 21</b>
<b>1A. stavební postup</b>	<b>50 dny</b>	<b>1.3. 21</b>	<b>19.4. 21</b>
<b>1B. stavební postup</b>	<b>20 dny</b>	<b>20.4. 21</b>	<b>9.5. 21</b>
<b>1C. stavební postup</b>	<b>50 dny</b>	<b>10.5. 21</b>	<b>28.6. 21</b>
<b>2. stavební postup</b>	<b>150 dny</b>	<b>29.6. 21</b>	<b>25.11. 21</b>
<b>Technologická přestávka</b>	<b>95 dny</b>	<b>26.11. 21</b>	<b>28.2. 22</b>
<b>3A. stavební postup</b>	<b>50 dny</b>	<b>1.3. 22</b>	<b>19.4. 22</b>
<b>3B. stavební postup</b>	<b>30 dny</b>	<b>20.4. 22</b>	<b>19.5. 22</b>
<b>3C. stavební postup</b>	<b>72 dny</b>	<b>20.5. 22</b>	<b>30.7. 22</b>
<b>4A. stavební postup</b>	<b>14 dny</b>	<b>31.7. 22</b>	<b>13.8. 22</b>

4B. stavební postup	47 dny	14.8. 22	29.9. 22
4C. stavební postup	55 dny	30.9. 22	23.11. 22
<b>Technologická přestávka</b>	<b>97 dny</b>	<b>24.11. 22</b>	<b>28.2. 23</b>
5A. stavební postup	10 dny	1.3. 23	10.3. 23
5B. stavební postup	57 dny	11.3. 23	6.5. 23
5C. stavební postup	37 dny	7.5. 23	12.6. 23
6. stavební postup	93 dny	13.6. 23	13.9. 23
<b>Dokončovací práce</b>	<b>90 dny</b>	<b>14.9. 23</b>	<b>12.12. 23</b>
<b>Konec projektu</b>	<b>0 dny</b>	<b>12.12. 23</b>	<b>12.12. 23</b>

Všechny stavební postupy navazují bezprostředně na sebe. Případná rezerva je zahrnuta v technologických přestávkách, resp. v dokončovacích pracích.

## Přípravné práce

### Popis činnosti

- příprava staveniště
- zajištění přístupů na něj, k plochám ZS a k objektům
- zřízení ploch ZS
- kácení mimolesní zeleně
- výstavba základů TV
- výstavba nových kabelových tras
- přeložky kabelů, komunikací, inženýrských sítí
- výstavba nových kabelových tras
- zhotovení příčných přechodů kabelových chrániček
- výstavba železničního spodku oblouku v km 36,951 – 37,299
- výstavba násypů, které nejsou v konfliktu se stávající infrastrukturou
- zadání výroby provizorního staničního zabezpečovacího zařízení pro ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a Třebechovice pod Orebem

### Doba trvání

59 dní (1.1.2021 – 28.2.2021), I. stavební sezona

### Výluky kolejí

Bez nároku na výluky kolejí.

### Výluky trakčního vedení

Bez nároku na výluku trakčního vedení.

### Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez nároku na výluku ZZ. Případnou překládku kabelů zab. zař. resp. sděl. zař. realizovat v nočních hodinách.

### Jízda a způsob provázení vlaků

Bez omezení.

### Omezení rychlosti

Okolo pracovních míst 50 km/h.

### Dopravně-inženýrská opatření

Nejsou nutná. Předpokládá se zpoždění vlaků.

## 1A. stavební postup

### Popis činnosti

- pokračují činnosti uvedené v přípravných pracích
- pažení v úseku Hradec Králové hl. n. (mimo) – Hradec Králové-Slezské Předměstí (mimo)
- demontáž trakčního vedení v rozsahu km 29,550 – 31,600
- výstavba silničního nadjezdu v km 40,520; 42,824;

### Doba trvání

- 50 dní (1.3.2021 – 19.4.2021), I. stavební sezona

### Výluky kolejí

- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí v rozsahu 50x 24 hodin

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí a v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- výluka ZZ v mezistaničním úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí,

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h

### Dopravně-inženýrská opatření

- případné jízdy nákladních vlaků v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem jenom v nezávislé trakci

## 1B. stavební postup

### Popis činnosti

- pokračují činnosti uvedené v přípravných pracích
- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- přeložka oblouku v km 36,951 – 37,299
- přeložka nástupiště zast. Blešno
- přeložka objektu hlásky Blešno
- výstavba dočasného nástupiště v ŽST Třebechovice pod Orebem
- lokální posun koleje v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- přeložka nástupiště zast. Petrovice nad Orlicí
- přeložka oblouku v km 47,500 – 48,000
- demontáž tratě (směr Bolehošť) v rozsahu km 27,090 – 25,500
- pažení v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí (včetně) – Týniště nad Orlicí (mimo)
- demontáž mostu v km 26,515 (mezistaniční úsek Týniště nad Orlicí – Bolehošť)
- demontáž trakčního vedení v rozsahu km 31,600 – 48,500
- výstavba silničního nadjezdu v km 40,520; 42,824;

### Doba trvání

- 20 dní (20.4.2021 – 9.5.2021), I. stavební sezona

### Výluky kolejí

- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Týniště nad Orlicí v rozsahu 20x 24 hodin
- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí 20x 24 hodin

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- výluka ZZ v mezistaničních úsecích Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem, Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí a v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výluka ZZ v mezistaničním úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Týniště nad Orlicí
- osobní doprava vyloučena v úseku Opočno v Orlických horách – Týniště nad Orlicí
- nákladní doprava vyloučena v úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h

### Dopravně-inženýrská opatření

- nákladní vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí jezdí jenom v nezávislé trakci

## 1C. stavební postup

### Popis činnosti

- pokračují činnosti uvedené v přípravných pracích
- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 2. SK, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- přeložka oblouku v km 36,951 – 37,299
- přeložka nástupiště zast. Blešno
- přeložka objektu hlásky Blešno
- výstavba dočasného nástupiště v ŽST Třebechovice pod Orebem
- lokální posun koleje v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- přeložka nástupiště zast. Petrovice nad Orlicí
- přeložka oblouku v km 47,500 – 48,000
- demontáž tratě (směr Bolehošť) v rozsahu km 26,500 – 25,500
- pažení v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)
- výstavba mostu v km 26,515 (směr Bolehošť)
- demontáž trakčního vedení v rozsahu km 32,750 – 48,500
- výstavba silničního nadjezdu v km 40,520; 42,824;
- výstavba lávky pro cyklisty v km 43,500

### Doba trvání

- 50 dní (10.5.2021 – 28.6.2021), I. stavební sezona

### Výluky kolejí

- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Týniště nad Orlicí v rozsahu 50x 24 hodin
- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí 50x 24 hodin

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- výluka ZZ v mezistaničních úsecích Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem, Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí a v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výluka ZZ v mezistaničním úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Týniště nad Orlicí
- osobní doprava vyloučena v úseku Opočno v Orlických horách – Týniště nad Orlicí
- nákladní doprava vyloučena v úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h

### Dopravně-inženýrská opatření

- nákladní vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí jezdí jenom v nezávislé trakci



## 2. stavební postup

### Popis činnosti

- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 2. SK, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí, 2. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem, 1. a 3. SK ŽST Třebechovice pod Orebem, 2. TK Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- budování mostu v km 26,515 (směr Bolehošť) – pozn. jenom prvních 50 dní stavebního postupu
- výstavba části tratě v mezistaničním úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí v rozsahu km 27,090 – 25,500 – pozn. jenom prvních 50 dní stavebního postupu
- výstavba silničního nadjezdu v km 40,520; 42,824;
- výstavba lávky pro cyklisty v km 43,500

### Doba trvání

- 150 dní (29.6.2021 – 25.11.2021), I. stavební sezona

### Výluky kolejí

- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí 50x 24 hodin

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- výluka ZZ v mezistaničním úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Opočno v Orlických horách – Týniště nad Orlicí
- nákladní doprava vyloučena v úseku Bolehošť – Týniště nad Orlicí

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h.

### Dopravně-inženýrská opatření

- vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí jezdí jenom v nezávislé trakci

### 3A. stavební postup

#### Popis činnosti

- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a 2. TK Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- výstavba železničního svršku třebechovického zhlaví ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí v sudé skupině kolejí včetně dočasného napojení 4. SK s novým zhlavím
- výstavba železničního svršku 2. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem
- výstavba železničního svršku hradeckého zhlaví ŽST Třebechovice pod Orebem v liché skupině kolejí včetně části 1. a 3. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem a dočasného napojení stávající 3. SK na novou 3. SK
- výstavba lávky pro cyklisty v km 43,500

#### Doba trvání

- 50 dní (1.3.2022 – 19.4.2022), II. stavební sezona

#### Výluky kolejí

- výluka 4. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí v oblasti třebechovického zhlaví
- výluka 3. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem v oblasti hradeckého zhlaví

#### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

#### Výluky zabezpečovacího zařízení

- bez nároku na výluky

#### Jízda a způsob provázení vlaků

- bez omezení

#### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h

#### Dopravně-inženýrská opatření

- vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí jezdí jenom v nezávislé trakci

### 3B. stavební postup

#### Popis činnosti

- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a 2. TK Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- demontáž stávajícího třebechovického zhlaví v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba železničního svršku třebechovického zhlaví ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí v sudé skupině kolejí
- budování dočasného napojení všech stávajících dopravních kolejí v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí do nového třebechovického zhlaví
- demontáž 1. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem
- rekonstrukce objektů spodní stavby v 1. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem
- výstavba železničního svršku 1. a 2. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem
- demontáž stávajícího hradeckého zhlaví v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba železničního svršku hradeckého zhlaví ŽST Třebechovice pod Orebem v liché skupině kolejí
- budování části 1. a 3. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- budování dočasného napojení stávající 1. SK a 3. SK na novou 1. SK a 3. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- budování dočasného napojení 2. SK přes demontované hradecké zhlaví v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba lávky pro cyklisty v km 43,500
- vložení mostních provizorií pro most přes Dědinu (jenom prvních 14 dní výluky)
- a poté výstavba spodní stavby mostu přes Dědinu
- aktivace provizorního SZZ v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a Třebechovice pod Orebem
- aktivace definitivního TZZ pro 2. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem

#### Doba trvání

- 30 dní (20.4.2022 – 19.5.2022), II. stavební sezona a pozůstává z:
  - 14 denní výluky (vložení mostních provizorií a práce na železničním svršku)
  - 9 denní výluky (výstavba spodní stavby mostu a práce na železničním svršku)
  - 7 denní výluky (aktivace zabezpečovacího zařízení; během aktivace ZZ nesmí probíhat jiná stavební činnost, která by narušila proces aktivace ZZ)

#### Výluky kolejí

- výluka třebechovického zhlaví ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí 30x 24 hodin
- výluka hradeckého zhlaví ŽST Třebechovice pod Orebem 30x 24 hodin
- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Týniště nad Orlicí 14x 24 hodin
- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem 16x 24 hodin

#### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

#### Výluky zabezpečovacího zařízení

- během aktivace provizorního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a Třebechovice pod Orebem bude ovládaní výhybek probíhat místně

#### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí během prvních 14 dní
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Týniště nad Orlicí během prvních 14 dní
- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem během dalších 16 dní
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem během dalších 16 dní

#### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h.

#### Dopravně-inženýrská opatření

- vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí jezdí jenom v nezávislé trakci
- vlaky osobní dopravy, které budou ukončovat svou jízdu v ŽST Třebechovice pod Orebem musí být složené z vratných souprav

### 3C. stavební postup

#### Popis činnosti

- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a 2. TK Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- demontáž stávajícího třebechovického zhlaví v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- rekonstrukce objektů spodní stavby v 1. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem
- výstavba železničního svršku 1. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem
- dostavba zhlaví v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí a Třebechovice pod Orebem
- výstavba lávky pro cyklisty v km 43,500
- výstavba spodní stavby mostu přes Dědinu
- aktivace definitivního TZZ pro 1. TK v MÚ Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem

#### Doba trvání

- 72 dní (20.5.2022 – 30.7.2022), II. stavební sezona a pozůstává z:
  - 67 denní výluky (probíhají stavební práce)
  - 5 denní výluky (aktivace zabezpečovacího zařízení; během aktivace ZZ nesmí probíhat jiná stavební činnost, která by narušila proces aktivace ZZ)

#### Výluky kolejí

- výluka 1. TK v mezistaničním úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebechovice pod Orebem 72x 24 hodin

#### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

#### Výluky zabezpečovacího zařízení

- bez nároku na výluky

#### Jízda a způsob provázení vlaků

- bez omezení

#### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h.

#### Dopravně-inženýrská opatření

- vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí jezdí jenom v nezávislé trakci

## 4A. stavební postup

### Popis činnosti

- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba železničního svršku 2. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- vložení mostních provizorií pro mosty přes Labe a přes ul. Jana Černého
- výstavba spodní stavby mostu přes Dědinu

### Doba trvání

- 14 dní (31.7.2022 – 13.8.2022), II. stavební sezona

### Výluky kolejí

- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Hradec Králové hl.n. - Hradec Králové-Slezské Předměstí 14 x 24 hodin

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- bez nároku na výluky

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. - Hradec Králové-Slezské Předměstí

### Omezení rychlosti

- Okolo pracovních míst 50 km/h.

### Dopravně-inženýrská opatření

- vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. –Týniště nad Orlicí jezdí jenom v nezávislé trakci

## 4B. stavební postup

### Popis činnosti

- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- demontáž stávajícího týništského zhlaví v ŽST Třebechovice pod Orebem
- demontáž 4. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- vybudování 4a. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- vybudování týništského zhlaví v ŽST Třebechovice pod Orebem
- dočasné napojení 1. a 3. SK do týništského zhlaví v ŽST Třebechovice pod Orebem
- demontáž 1. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- rekonstrukce objektů spodní stavby v 1. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- výstavba železničního svršku 1. a 2. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- výstavba spodní stavby mostu přes Labe a Jana Černého
- demontáž mostních provizorií pro most přes Dědinu
- dostavba mostu přes Dědinu
- demontáž provizorního staničního zabezpečovacího zařízení a aktivace definitivního zabezpečovacího zařízení v ŽST Třebechovice pod Orebem
- aktivace definitivního TZZ pro 2. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí

### Doba trvání

- 47 dní (14.8.2022 – 29.9.2022), II. stavební sezona a pozůstává z:
  - 40 denní výluky (probíhají stavební práce)
  - 7 denní výluky (aktivace zabezpečovacího zařízení; během aktivace ZZ nesmí probíhat jiná stavební činnost, která by narušila proces aktivace ZZ)

### Výluky kolejí

- výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí 47x 24 hodin

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- během aktivace definitivního zabezpečovacího zařízení v ŽST Třebechovice pod Orebem bude ovládání výhybek probíhat místně

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- nákladní doprava vyloučena v úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h

### Dopravně-inženýrská opatření

- vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí jezdí jenom v nezávislé trakci
- vlaky osobní dopravy, které budou ukončovat svou jízdu v ŽST Třebechovice pod Orebem musí být složené z vratných souprav

## 4C. stavební postup

### Popis činnosti

- budování železničního spodku včetně objektů spodní stavby budoucí 1. TK v MÚ Hradec Králové – Hradec Králové-Slezské Předměstí, 4. SK a 6. SK ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- rekonstrukce objektů spodní stavby v 1. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- výstavba železničního svršku 1. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- výstavba spodní stavby mostů přes Labe a Jana Černého
- aktivace definitivního TZZ pro 1. TK v MÚ Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí

### Doba trvání

- 55 dní (30.9.2022 – 23.11.2022), II. stavební sezona a pozůstává z:
  - 50 denní výluky (probíhají stavební práce)
  - 5 denní výluky (aktivace zabezpečovacího zařízení; během aktivace ZZ nesmí probíhat jiná stavební činnost, která by narušila proces aktivace ZZ)

### Výluky kolejí

- výluka 1. traťové koleje v mezistaničním úseku Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí 55x 24 hodin

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v celém řešeném úseku

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- bez nároku na výluky

### Jízda a způsob provážení vlaků

- bez omezení

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h

### Dopravně-inženýrská opatření

- vlaky jezdící v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí jezdí jenom v nezávislé trakci



## 5A. stavební postup

### Popis činnosti

- dostavba týništského zhlaví ŽST Hradec Králové hl. n. (spojky 92/93 a 94/95)
- demontáž bývalé 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí
- rekonstrukce objektů spodní stavby v 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slez. Předměstí
- výstavba železničního svršku 1. a 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slezské Předměstí
- demontáž celého kolejiště v obvodu ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí vyjma třebechovického zhlaví stanice
- výstavba 1., 2., 3., 4., 5., 6. SK a napojení vlečky v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba definitivních nástupišť u 1., 2., 4. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba provizorního nástupiště u 6. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba podchodu pro cestující v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- demontáž 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba definitivního nástupiště u 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba podchodu pro cestující v ŽST Třebechovice pod Orebem v sudé skupině kolejí
- demontáž mostních provizorií pro most přes Labe a v ul. Jan Černého
- dostavba mostu přes Labe a v ul. Jan Černého

### Doba trvání

- 10 dní (1.3.2023 – 10.3.2023), III. stavební sezona

### Výluky kolejí

- výluka 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výluka celé ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výluka 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v úseku Hradec Králové hl. n. (mimo) – Třebechovice pod Orebem (mimo)
- pozn. před zahájením 5A. stavebního postupu musí být zprovozněno trakční vedení v úseku Třebechovice pod Orebem (včetně) – Týniště nad Orlicí

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- výluka zabezpečovacího zařízení v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem
- obsluha vleček v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí nebude během tohoto SP probíhat

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h.

### Dopravně-inženýrská opatření

- během tohoto stav. postupu nebudou zavedené Mn vlaky obsluhující ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- z důvodu absence nástupiště u 1. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem bude nástupiště u 1. a 3. SK využito jako oboustranní

## 5B. stavební postup

### Popis činnosti

- dostavba týnišťského zhlaví ŽST Hradec Králové hl. n. (spojky 92/93 a 94/95)
- demontáž bývalé 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí
- rekonstrukce objektů spodní stavby v 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slez. Předměstí
- výstavba železničního svršku 1. a 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slezské Předměstí
- demontáž celého kolejiště v obvodu ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí vyjma třebechovického zhlaví stanice
- výstavba 1., 2., 3., 4., 5. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba definitivních nástupišť u 1., 2., 4. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba podchodu pro cestující v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- demontáž 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba definitivního nástupiště u 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba podchodu pro cestující v ŽST Třebechovice pod Orebem v sudé skupině kolejí
- demontáž mostních provizorií pro most přes Labe a v ul. Jan Černého
- dostavba mostu přes Labe a v ul. Jan Černého
- demontáž provizorního staničního zabezpečovacího zařízení a aktivace definitivního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- aktivace definitivního TZZ pro 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slezské Předměstí

### Doba trvání

- 57 dní (11.3.2023 – 6.5.2023), III. stavební sezona a pozůstává z:
  - 50 denní výluky (probíhají stavební práce)
  - 7 denní výluky (aktivace zabezpečovacího zařízení; během aktivace ZZ nesmí probíhat jiná stavební činnost, která by narušila proces aktivace ZZ)

### Výluky kolejí

- výluka 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výluka 1., 2., 3., 4., 5. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výluka 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem

### Výluky trakčního vedení

- výluka trakčního vedení v úseku Hradec Králové hl. n. (mimo) – Třebechovice pod Orebem (mimo)

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- výluka zabezpečovacího zařízení v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí
- během aktivace definitivního zabezpečovacího zařízení v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí bude ovládaní výhybek probíhat místně

### Jízda a způsob provázení vlaků

- osobní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem
- nákladní doprava vyloučena v úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h.

#### Dopravně-inženýrská opatření

- z důvodu absence nástupiště u 1. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem bude nástupiště u 1. a 3. SK využito jako oboustranní

### 5C. stavební postup

#### Popis činnosti

- demontáž bývalé 1. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí
- rekonstrukce objektů spodní stavby v 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slez. Předměstí
- výstavba železničního svršku 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slezské Předměstí
- demontáž celého kolejiště v obvodu ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí vyjma třebechovického zhlaví stanice
- výstavba 1., 2., 3., 4., 5. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba definitivních nástupišť u 1., 2. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výstavba podchodu pro cestující v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- demontáž 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba definitivního nástupiště u 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba podchodu pro cestující v ŽST Třebechovice pod Orebem v sudé skupině kolejí
- aktivace definitivního TZZ pro 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – H. Králové-Slezské Předměstí

#### Doba trvání

- 37 dní (7.5.2023 – 12.6.2023), III. stavební sezona a pozůstává z:
  - 30 denní výluky (probíhají stavební práce)
  - 7 denní výluky (aktivace zabezpečovacího zařízení; během aktivace ZZ nesmí probíhat jiná stavební činnost, která by narušila proces aktivace ZZ)

#### Výluky kolejí

- výluka 2. TK v MÚ Hradec Králové hl.n. – Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výluka 1., 2., 3., 4., 5. SK v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- výluka 2. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem

#### Výluky trakčního vedení

- bez nároku na výluky

#### Výluky zabezpečovacího zařízení

- bez nároku na výluky

### Jízda a způsob provážení vlaků

- bez omezení

#### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h.

#### Dopravně-inženýrská opatření

- z důvodu absence nástupiště u 1. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem bude nástupiště u 1. a 3. SK využito jako oboustranní

## 6. stavební postup

### Popis činnosti

- demontáž provizorního nástupiště v ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí
- demontáž části 1. a 3. SK včetně výh. 2 v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba 1. a 3. SK včetně výh. 6 v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba definitivního nástupiště u 1. SK v ŽST Třebechovice pod Orebem
- výstavba podchodu pro cestujících v ŽST Třebechovice pod Orebem v liché skupině kolejí

### Doba trvání

- 93 dní (13.6.2023 – 13.9.2023), III. stavební sezona a pozůstává z:
  - 90 denní výluky (probíhají stavební práce)
  - 3 denní výluky (doplnění prvků zab. zař.; během doplnění prvků ZZ nesmí probíhat jiná stavební činnost, která by narušila proces aktivace ZZ)

### Výluky kolejí

- výluka liché skupin kolejí v ŽST Třebechovice pod Orebem

### Výluky trakčního vedení

- bez nároku na výluky

### Výluky zabezpečovacího zařízení

- bez nároku na výluky

### Jízda a způsob provázení vlaků

- bez omezení

### Omezení rychlosti

- okolo pracovních míst 50 km/h.

### Dopravně-inženýrská opatření

- z důvodu funkčnosti jenom jedné dopravní koleje v ŽST Třebechovice pod Orebem není možné vlaky v stanici křížovat, jeden z vlaků vyčká na vjezdu

## 11. Požadavky na výluky veřejné dopravy

Rozsah výluk veřejné dopravy pro každý stavební postup je uveden výše. Jelikož se jedná o rekonstrukci původně jednokolejné trati, je nutné zavedení nickolejného provozu, který generuje nutnost zavedení náhradní autobusové dopravy. Na základě podkladů od ČD je během výluk zaváděna náhradní autobusová doprava na úsecích:

- Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem
- Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí
- Opočno pod Orlickými horami – Týniště nad Orlicí
- a v případě nutnosti se první dvě uvedená výluková ramena slučují dohromady, tj. je zavedena NAD v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí.

Níže uvedená tabulka uvádí souhrnně potřebu zavedení NAD ve dnech.

Pozn. pokud jsou hodnoty v jednom řádku pro úsek Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem a Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí stejné, znamená to potřebu zavedení NAD v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí. Pokud jsou hodnoty v jednom řádku pro úsek Hradec Králové hl. n. – Třebechovice pod Orebem a Třebechovice pod Orebem – Týniště nad Orlicí rozdílné, znamená to potřebu zavedení NAD v úseku Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí v rozsahu menší hodnoty, a poté zavedení NAD v úseku s větší hodnotou v rozsahu rozdílu větší a menší hodnoty.

stavební postup	náhradní autobusová doprava realizována v úseku		
	H. Králové–Třebechovice p/O.	Třebechovice p/O.–Týniště n/O.	Opočno v O. h.–Týniště n. O.
1A.	50	x	x
1B.	20	20	20
1C.	50	50	50
2.	x	x	50
3A.	x	x	x
3B.	30	14	x
3C.	x	x	x
4A.	14	x	x
4B.	x	47	x
4C.	x	x	x
5A.	10	x	x
5B.	57	x	x
5C.	x	x	x
6.	x	x	x
<b>spolu</b>	<b>231</b>	<b>131</b>	<b>120</b>

## 12. Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. v platném znění §5, odst. 1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technickobezpečnostní 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 technickobezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7 v platném znění.

Ve stavbě nejsou zastoupeny objekty, které mají podle §47 a 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona charakter „určených technických zařízení“, jejichž technickou způsobilost navíc před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, kterým je v tomto případě Drážní úřad, sekce stavební, oblast Praha.

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 technickobezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č. 177/95 Sb. v platném znění, což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technickobezpečnostní 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 technickobezpečnostní 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 nezbytně nutné, na základě požadavků a potřeb příslušných složek SŽDC, ČD a dalších, některé stavební objekty, ihned po jejich dokončení (případně již po jejich jednotlivých částech v závislosti na postupu výstavby a v souladu s jejich obsahem – přechodné stavy, dočasný provoz,...) uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Obzvláště se toto týká stavebních objektů železničního svršku, nástupišť a přístřešků na nich, u nichž je nezbytně nutné ihned po jejich dokončení (i jejich částí) předat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před jejich úplným dokončením, aby byl zajištěn provoz a přeprava cestujících na staničních a traťové koleji.

### **13. Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**

V stávajícím stave nejsou nádražní budovy vyjma ŽST Hradec Králové-Slezské Předměstí bezbariérové. Taktéž nejsou přístupy na nástupiště a nástupiště v řešeném úseku bezbariérové.

Stávající výpravní budovy ve stanicích nejsou předmětem stavebních oprav. Bezbariérový přístup na nástupiště a bezbariérové nástupiště budou plně zajištěny až po uvedení stavby do provozu, resp. užívání. Z tohoto důvodu nejsou během stavby požadavky na úpravy infrastruktury během výstavby a na zřízení bezbariérových obchodních tras.

## 14. Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Výkopy, přiléhající k veřejným komunikacím, musí být opatřeny výstražnou dopravní značkou, za noci výstražným červeným světlem. Výstražná světla mohou být vzdálena od sebe nejvýše 50 m. Přes výkop hlubší než 0,5 m se musí zřídit bezpečné přechody o min. šířce 0,75 m. Přechody nad výkopem hlubokým do 1,5 m, musí být opatřeny oboustranným zábradlím o výšce 1,1 m. Pro pracovníky pracující ve výkopech musí být zřízen bezpečný sestup (výstup), okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu. Objekty, nacházející se v blízkosti výkopu, musí být v případě ohrožení zabezpečeny.

Provádět zemní práce v ochranném pásmu elektrických, plynových a jiných nebezpečných vedení, je možné za předpokladu, že budou učiněna opatření zabráňující nebezpečnému přiblížení pracovníků či strojů k těmto vedením.

Stěny výkopů musí být zajištěny proti sesutí. Zajištění se provádí pažením od hloubky větší než 1,3 m v zastavěném území. Výkop musí mít min. světlou šířku 0,8 m.

Při stavebních pracích lze používat stroje a zařízení, které svou konstrukcí, provedením a technickým stavem odpovídají předpisům k zajištění bezpečnosti práce. Stroje lze používat jen k účelům, pro které jsou technicky způsobilé v souladu s technickými ustanoveními danými výrobcem a technickými normami.

Při výstavbě musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy. Veškeré práce musí být prováděny za dodržení příslušných norem SŽDC, ČSN, TNŽ, zásad a předpisů BOZP platných v době provádění prací, zejména pak je nutné dodržet ustanovení:

- vyhlášky Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ze dne 24. 8. 2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- ČSN EN 50110-1(2) ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhlášky č. 50/1978 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti z elektrotechniky, včetně její novely č. 98/1982 Sb.

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.

Při stavebních pracích budou v jednotlivých místech stavby podle potřeby vymýceny náletové křoviny, které jsou v kolizi s navrženým řešením stavby. Vzhledem k současnému stavu vzrostlé zeleně, zjištěnému při pochůzkách, lze předpokládat odstraňování křovin a porostů jen v malém rozsahu.

## 15. Rozhodující termíny stavby

Zahájení stavby ..... 1. 1. 2021

Ukončení stavby ..... 12. 12. 2023

Délka trvání..... 1076 dní

## 16. Přílohy

Příloha č. 2 (samostatní příloha) Situace (M 1:10000)

Příloha č. 3 (samostatní příloha) Schémata stavebních postupů

Příloha č. 4 (součást technické zprávy) Časový postup prací – Harmonogram výstavby

Praha, říjen 2018

Ing. Martin Bednár